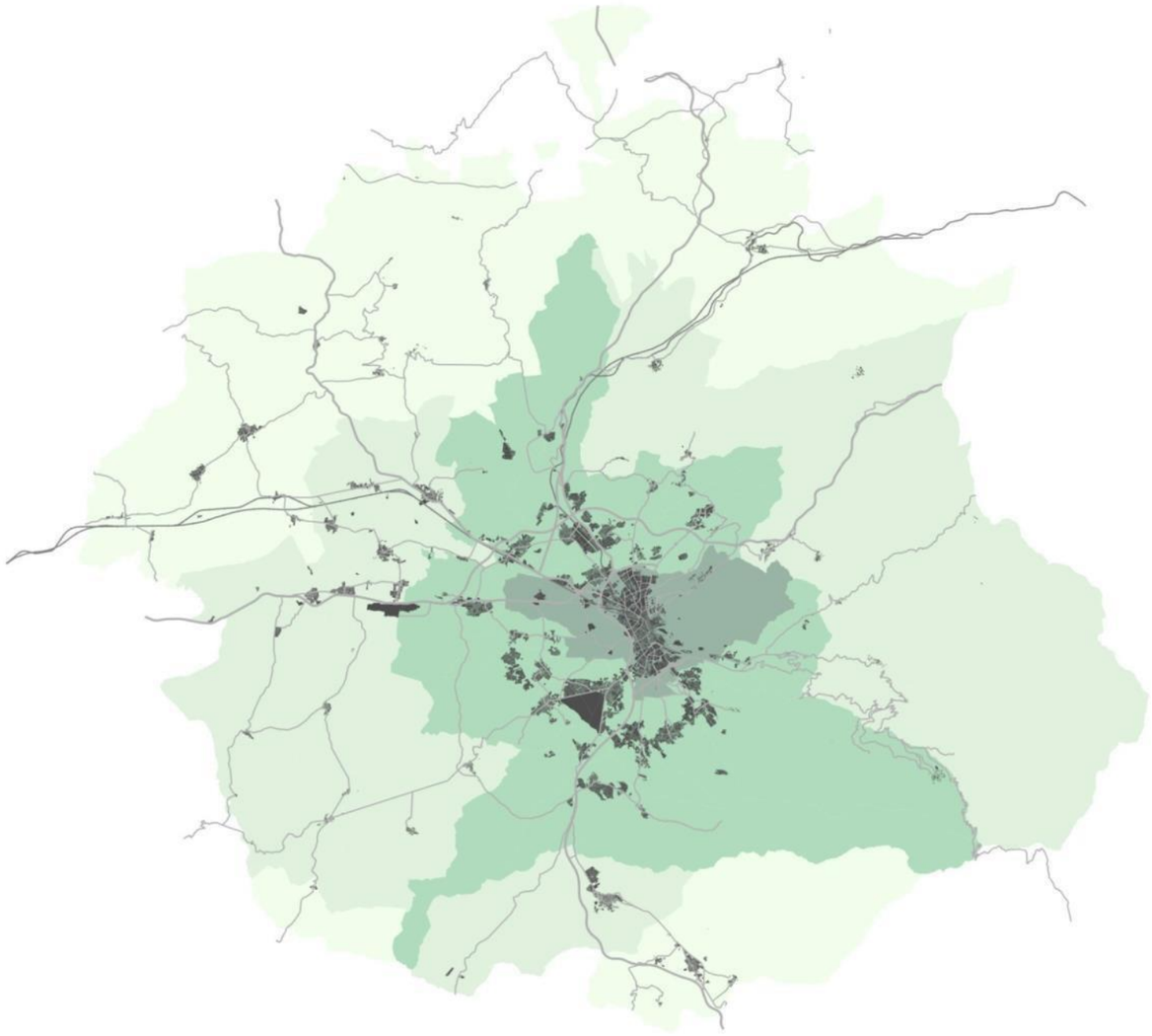
Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada

Plan de Movilidad Sostenible



Andalucía se mueve con Europa

Resultados de la información pública y de las consultas

VCG

UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

Junta de Andalucía
Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda

CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE GRANADA

ÍNDICE GENERAL

1. PLAN
    1. Plan de acción. Tomo I
    2. Plan de acción. Tomo II
    3. Anexos:
        3.1. ANEXO I. Análisis Coste Beneficio y Multicriterio
        3.2. ANEXO II. Modelización
        3.3. ANEXO III. Valoración de Impacto en la Salud
    4. Resumen ejecutivo del Plan
2. RESULTADOS DE LA INFORMACIÓN PÚBLICA Y LAS CONSULTAS
3. ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO
    3.1. Estudio Ambiental Estratégico
    3.2. Resumen no técnico del Estudio Ambiental Estratégico

Resultados de la información pública y consultas

Índice:

1. INTRODUCCIÓN 4

2. PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL DEL PLAN 4

2.1. LISTADO DE ADMINISTRACIONES PÚBLICAS AFECTADAS Y PERSONAS INTERESADAS 5

2.2. DOCUMENTO DE ALCANCE (EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA ORDINARIA) 7

2.3. INFORMES RECIBIDOS EN LA FASE DE CONSULTAS E INFORMACIÓN, Y, RESPUESTA/CONSIDERACIÓN 13

3. JORNADA DE PRESENTACIÓN INICIAL DEL PTMAGR 17

4. DESCRIPCIÓN DEL PLAN DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA 17

4.1. ENTREVISTA A LOS AGENTES IMPLICADOS 17

4.2. JORNADAS DE PARTICIPACIÓN 18

4.3. ARTÍCULOS DE PRENSA DE LAS JORNADAS PARTICIPATIVAS 28

5. SESIÓN DE PRESENTACIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN DE LA VERSIÓN PRELIMINAR DEL PTAMGR .. 29

6. COMISIÓN DE REDACCIÓN 30

7. INFORMES RECIBIDOS EN LA COMISIÓN DE REDACCIÓN Y RESPUESTA/CONSIDERACIÓN, SOBRE LA VERSIÓN PRELIMINAR DEL PLAN 31

8. COMITÉ DE EXPERTOS (GRUPO FOCAL DE PERSONAS EXPERTAS) 32

8.1. CUESTIONARIO ABIERTO 32

8.2. CONCLUSIONES 40

8.3. GRUPO FOCAL 40

8.4. PRINCIPALES BLOQUES TRATADOS DURANTE EL GRUPO FOCAL Y SUS CONSIDERACIONES 40

9. EVALUABILIDAD 45

10. INFORMACIÓN PÚBLICA 51

11. RESPUESTAS ALEGACIONES 52

12. RESOLUCIONES EN INFORMES DE INCIDENCIA 99

Índice de Imágenes:

Imagen 1 Fases del procedimiento de evaluación ambiental del plan 4

Imagen 2 Listado de Entidades consultadas (Estatales y Junta de Andalucía) 5

Imagen 3 Listado de entidades consultadas (Administración local 1) 5

Imagen 4 Listado de entidades consultadas (Administración local 2) 5

Imagen 5 Listado de entidades consultadas (Administración local 3) 6

Imagen 6 Listado de entidades consultadas (Administración local 4) 6

Imagen 7 Listado de entidades consultadas (Colegios Profesionales) 6

Imagen 8 Listado de entidades consultadas (Otras Instituciones y Colectivos sociales 1) 6

Imagen 9 Listado de entidades consultadas (Otras Instituciones y Colectivos sociales 2) 7

Imagen 10 Portada de presentación inicial del PTMAGR 17

Imagen 11 Extracto de los cuestionarios de diagnóstico enviado a los agentes implicados del área de estudio 18

Imagen 12 Carta de invitación enviada a todos a los agentes implicados a las Jornadas Participativas 19

Imagen 13 Diagnóstico Preliminar de las Jornadas Participativas 19

Imagen 14 Portada del Programa del Evento Participativo (1) 20

Imagen 15 Portada del Programa del Evento Participativo (2) 20

Imagen 16 Portada del video explicativo del Evento Participativo 20

Imagen 17 Diseño del Roll Up para las Jornadas Participativas 21

Imagen 18 Artículo de prensa sobre las Jornadas de Participación (1) 28

Imagen 19 Artículo de prensa sobre las Jornadas de Participación (2) 29

Imagen 20 Artículo en la página de la Junta de Andalucía sobre las Jornadas de Participación 29

Imagen 21 Jornada de presentación del Plan de Acción de la Versión Preliminar del PTAMGR 29

Imagen 22 Artículo de prensa sobre la Jornada de presentación del Plan de Acción de la Versión Preliminar del PTAMGR 30

Imagen 23 PERSONAS EXPERTAS PARA ANALIZAR EL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE GRANADA 32

1. INTRODUCCIÓN

El presente documento describe el proceso de Participación ciudadana, el Resultado de la información pública y de las Consultas, realizadas en el PTMAGR; cumpliendo la normativa vigente.

Recopila el conjunto de aportaciones que se han realizado durante el proceso de elaboración del mismo, y cómo dichos comentarios se han considerado e integrado en el propio Plan.

Se recogen las consultas realizadas en la primera fase de tramitación ambiental, para la elaboración del Documento de Alcance para el Estudio Ambiental Estratégico. Las aportaciones se han realizado con base al documento Borrador del Plan, el Documento Inicial Estratégico (en adelante DIE) y el documento inicial de Valoración de Impacto en Salud (en adelante VIS).

Asimismo, incluye las observaciones recibidas por parte de los Centros Directivos, Entidades y Organismos adscritos a la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda (CFATV).

Además, se incluyen las alegaciones recibidas de las aportaciones realizadas sobre la Versión Preliminar del Plan, durante el periodo de información pública.

También se incluyen los resultados de las jornadas de participación realizadas, y, consideraciones y aportaciones al plan de la Comisión de redacción y el Comité de Expertos. Así como las respuestas a los informes recibidos.

2. PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL DEL PLAN

Este procedimiento queda regulado en los artículos 36 y siguientes de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental (en adelante Ley 7/2007).

Información principal:

- Órgano promotor: Dirección General de Movilidad y Transportes. Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.
- Órgano ambiental: Secretaría General de Sostenibilidad, y Medio Ambiente. Consejería de Sostenibilidad y Medio Ambiente.
- Tipo de procedimiento: Evaluación ambiental estratégica ordinaria.
- Estado del procedimiento: Abierto.

Fases del procedimiento de evaluación ambiental del plan

El siguiente esquema detalla las fases del procedimiento.

Imagen 1 Fases del procedimiento de evaluación ambiental del plan

Fase1	Fase 2	Fase 3	Fase 4	Fase 5	Fase 6
Inicio	Consultas y documento de alcance	Estudio ambiental estratégico	Información pública y consultas	Versiones finales del plan y del estudio ambiental estratégico	Formulación de la declaración ambiental estratégica

Fuente: Consejería de Sostenibilidad y Medio Ambiente

Fase 1. Inicio

Con fecha 16 de septiembre de 2021 tuvo entrada en la Secretaría General la solicitud de inicio del procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible, promovido por la Dirección General de Movilidad de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.

Contenía la siguiente documentación:

- Borrador del plan
- DIE
- VIS

Fase 2. Consultas a las Administraciones Públicas afectadas y personas interesadas: 03/02/2022 – 11/04/2022

2.1. Listado de administraciones públicas afectadas y personas interesadas

Se detalla el listado de administraciones públicas afectadas y personas interesadas que fueron consultadas.

Imagen 2 Listado de Entidades consultadas (Estatales y Junta de Andalucía)

ENTIDADES	DESTINO
ESTATALES	
Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.	Madrid
Confederación Hidrográfica del Guadalquivir	Granada
JUNTA DE ANDALUCÍA	
Consejería de Turismo, Regeneración, Justicia y Administración Local. Viceconsejería	Sevilla
Consejería de la Presidencia, Administración Pública e Interior. Viceconsejería	Sevilla
Consejería de Empleo, Formación y Trabajo Autónomo. Viceconsejería	Sevilla
Consejería de Hacienda y Financiación Europea. Viceconsejería	Sevilla
Consejería de Educación y Deporte. Viceconsejería	Sevilla
Consejería de Transformación Económica, Industria, Conocimiento y Universidades. Viceconsejería	Sevilla
Consejería de Salud y Familias. Dirección General de Salud Pública y Ordenación Farmacéutica	Sevilla
Consejería de Igualdad, Políticas Sociales y Conciliación. Viceconsejería	Sevilla
Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico. Viceconsejería	Sevilla
Consejo Andaluz de Gobiernos Locales	Sevilla
SGMAACC. D.G. de Medio Natural, Biodiversidad y Espacios Protegidos	Sevilla
SGMAACC. D.G. de Calidad Ambiental y Cambio Climático	Sevilla
SGMAACC. D.G. Planificación y Recursos Hídricos	Sevilla
SGMAACC. D.G. Infraestructuras del Agua	Sevilla
Secretaría General de Agricultura, Ganadería y Alimentación	Sevilla
SGAGA. DG Industrias, Innovación y Cadena Agroalimentaria	Sevilla
SGAGA. D.G. de la Producción Agrícola y Ganadera	Sevilla
S.G. de Fondos Europeos al Desarrollo Rural Sostenible	Sevilla
SGFFEEDRS. D.G. de Ayudas Directas y de Mercados	Sevilla
SGMAACC. Sv. Evaluación y Análisis Ambiental	Sevilla
SGMAACC. Sv Dinamización Socioeconómica	Sevilla
DT de Desarrollo Sostenible	Granada
DT de Agricultura, Ganadería y Pesca	Granada

Fuente: Consejería de Sostenibilidad y Medio Ambiente

Imagen 3 Listado de entidades consultadas (Administración local 1)

ADMINISTRACIÓN LOCAL	
Ayuntamiento de Agrón	Granada
Ayuntamiento de Albolote	Granada
Ayuntamiento de Alfacar	Granada
Ayuntamiento de Alhendín	Granada
Ayuntamiento de Armilla	Granada
Ayuntamiento de Atarfe	Granada
Ayuntamiento de Beas de Granada	Granada

Fuente: Consejería de Sostenibilidad y Medio Ambiente

Imagen 4 Listado de entidades consultadas (Administración local 2)

ENTIDADES	DESTINO
Ayuntamiento de Cájar	Granada
Ayuntamiento de Calicasas	Granada
Ayuntamiento de Cenes de la Vega	Granada
Ayuntamiento de Colomera	Granada
Ayuntamiento de Chauchina	Granada
Ayuntamiento de Chimeneas	Granada
Ayuntamiento de Churriana de la Vega	Granada
Ayuntamiento de Cijuela	Granada
Ayuntamiento de Cogollos de la Vega	Granada
Ayuntamiento de Cúllar Vega	Granada
Ayuntamiento de Deifontes	Granada
Ayuntamiento de Dílar	Granada
Ayuntamiento de Dúdar	Granada
Ayuntamiento de Escúzar	Granada
Ayuntamiento de Fuente Vaqueros	Granada
Ayuntamiento de Gójar	Granada
Ayuntamiento de Granada	Granada
Ayuntamiento de Güejar-Sierra	Granada
Ayuntamiento de Güevéjar	Granada
Ayuntamiento de Huétor de Santillán	Granada
Ayuntamiento de Huétor Vega	Granada
Ayuntamiento de Íllora	Granada

Fuente: Consejería de Sostenibilidad y Medio Ambiente

Imagen 5 Listado de entidades consultadas (Administración local 3)

Ayuntamiento de Jun	Granada
Ayuntamiento de La Malahá	Granada
Ayuntamiento de La Zubia	Granada
Ayuntamiento de Láchar	Granada
Ayuntamiento de Las Gabias	Granada
Ayuntamiento de Maracena	Granada
Ayuntamiento de Moclín	Granada
Ayuntamiento de Monachil	Granada
Ayuntamiento de Nívar	Granada
Ayuntamiento de Ogíjares	Granada
Ayuntamiento de Otura	Granada
Ayuntamiento de Peligros	Granada
Ayuntamiento de Pinos Genil	Granada
Ayuntamiento de Pinos Puente	Granada
Ayuntamiento de Pulianas	Granada

Fuente: Consejería de Sostenibilidad y Medio Ambiente

Imagen 6 Listado de entidades consultadas (Administración local 4)

ENTIDADES	DESTINO
Ayuntamiento de Quéntar	Granada
Ayuntamiento de Santa Fe	Granada
Ayuntamiento de Valderrubio	Granada
Ayuntamiento de Vegas del Genil	Granada
Ayuntamiento Ventas de Huélma	Granada
Ayuntamiento de Víznar	Granada
Diputación Provincial de Granada	Granada
FAMP (Federación Andaluza de Municipios y Provincias)	Granada
Consejo Municipal de la Mujer. Ayto. De Granada	Granada
GDR Arco Noreste de la Vega de Granada	Granada
GDR El Valle de Lecrín - Temple y Costa	Granada
GDR Asociación para la Promoción Económica de la Vega-Sierra Elvira	Granada
FAMP (Federación Andaluza de Municipios y Provincias)	Granada

Fuente: Consejería de Sostenibilidad y Medio Ambiente

Imagen 7 Listado de entidades consultadas (Colegios Profesionales)

COLEGIOS PROFESIONALES	
Colegio de ingenieros de caminos, canales y puertos demarcación de Andalucía	Granada
Colegio Oficial de Arquitectos de Andalucía Oriental	Granada
Colegio de ambientólogos de Andalucía	Granada
Colegio oficial de biólogos de Andalucía	Sevilla
Colegio de geógrafos de Andalucía	Sevilla
Colegio Oficial de Ingenieros de Minas del Sur	Sevilla
Colegio Oficial de Ingenieros de Montes de Andalucía.	Sevilla
Colegio Oficial de Ingenieros Agrónomos de Andalucía.	Sevilla
Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos Agrícolas de Andalucía Occidental.	Sevilla
Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos Forestales y Graduados en Ingeniería Forestal y Medio Natural (Delegación Andalucía).	Madrid
Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de Andalucía Oriental.	Granada
Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos de Minas y Energía de Linares, Granada, Jaén y Málaga.	Linares
Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos y Grados en Minas y Energía.	Sevilla
Colegio de Ingenieros Técnicos Obras Públicas (Andalucía Oriental).	Málaga
Colegio Oficial de Químicos de Andalucía.	Sevilla
Consejo Andaluz de Colegios Oficiales de Aparejadores y Arquitectos Técnicos.	Sevilla
Consejo Andaluz de Colegios de Ingenieros Técnicos Industriales.	Málaga
Colegio de Oficial de Geólogos de Andalucía.	Sevilla

Fuente: Consejería de Sostenibilidad y Medio Ambiente

Imagen 8 Listado de entidades consultadas (Otras Instituciones y Colectivos sociales 1)

OTRAS INSTITUCIONES Y COLECTIVOS SOCIALES	
CSIC Andalucía	Sevilla

Fuente: Consejería de Sostenibilidad y Medio Ambiente

Imagen 9 Listado de entidades consultadas (Otras Instituciones y Colectivos sociales 2)

ENTIDADES	DESTINO
Confederación Granadina De Empresarios	Granada
CCOO (Comisiones Obreras)	Granada
UGT (Unión General de Trabajadores)	Granada
FACUA (Federación Andaluza de Consumidores y Usuarios)	Granada
UCA (Unión de Consumidores de Andalucía)	Granada
Asociación Provincial de Amas de Casa, Consumidores y Usuarios de Granada	Granada
Ecologistas en Acción	Granada
Agrupación Granadina de Naturalistas para la Defensa de la Naturaleza. AGNADEN	Granada
Greenpeace España	Madrid
Universidad de Granada. Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio y Unidad de Calidad Ambiental	Granada
Cámara del comercio Granada	Granada
Consejo Municipal de la Mujer. Ayto. De Granada	Granada
Federación Granadina de Personas con Discapacidad Física y Orgánica "FEGRADI COCEMFE"	Granada
Asociación General de Transportistas de Granada	Granada
Asociación de Transporte Agradetrans	Granada
Asociación Provincial de Empresarios de Transporte y Agencias de Granada	Granada
Biciescuela Granada	Granada
La Ciudad Accesible	Granada
Asociación para la movilidad personal y ecológica de Granada. ANPEG	Granada

Fuente: Consejería de Sostenibilidad y Medio Ambiente

Tras esta fase se obtuvo el Documento de Alcance (DA, abril 2022) y sus correspondientes comentarios se incorporaron a la siguiente versión del plan.

2.2. Documento de Alcance (Evaluación Ambiental Estratégica Ordinaria)

Se muestra el contenido del DA.

Junta de Andalucía

Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible
Secretaría General de Medio Ambiente, Agua y Cambio Climático

DOCUMENTO DE ALCANCE

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

EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA ORDINARIA

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	3
2. ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO	3
3. PRINCIPIOS DE SOSTENIBILIDAD Y CAMBIO CLIMÁTICO	4
4. CARACTERIZACIÓN Y DIAGNÓSTICO AMBIENTAL	8
5. ALTERNATIVAS	10
6. EFECTOS AMBIENTALES SIGNIFICATIVOS	10
7. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN	11
8. CONSULTAS	12

1. INTRODUCCIÓN

La evaluación ambiental estratégica es el procedimiento administrativo instrumental, respecto del procedimiento de elaboración y aprobación de determinados planes o programas, a través del cual se analizan los posibles efectos negativos significativos sobre el medio ambiente, anticipándose a ellos para su valoración y corrección, como forma de integrar los aspectos ambientales en dichos planes o programas. Este procedimiento queda regulado en los artículos 36 y siguientes de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental (en adelante Ley 7/2007).

La finalidad normativa del procedimiento de evaluación ambiental estratégica encuentra su motivación en la integración ambiental de los planes o programas, sustentándose como pieza clave para ello en la **prevención y corrección de los efectos negativos [1]sobre el medio ambiente**.

La evaluación ambiental estratégica del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible (en adelante PTMAG) ha sido iniciada a instancia de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, promotora del plan, actuando la Secretaría General de Medio Ambiente, Agua y Cambio Climático de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible como órgano ambiental.

El presente documento de alcance responde a lo establecido por la Ley 7/2007, proponiendo la amplitud, el nivel de detalle y el grado de especificación que habrá de presentar el correspondiente estudio ambiental estratégico (en adelante EsAE), como parte integrante del plan, con los contenidos exigidos por la Ley 7/2007, así como toda aquella información que se considere razonablemente necesaria para asegurar su calidad.

La finalidad del EsAE es aportar toda la información ambiental necesaria para analizar la repercusión del PTMAG sobre el medio ambiente en general y sobre el cambio climático. Para ello, el EsAE deberá incluir: alternativas razonables ambientalmente viables que tengan en cuenta los objetivos del PTMAG, sus efectos negativos sobre el medio ambiente, las medidas que se tomen para paliar tales efectos negativos, así como un sistema de seguimiento ambiental que los evalúe a lo largo del periodo de ejecución.

Por otra parte, junto con el documento de alcance se proporciona al promotor el resultado de las consultas realizadas a las Administraciones Públicas afectadas y entidades interesadas.

2. ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO

Dentro del marco conceptual de la evaluación ambiental estratégica, la elaboración del EsAE, como documento técnico clave del procedimiento, habrá de mantener la siguiente secuencia metodológica durante su elaboración:

1º.- Objetivos y principios de sostenibilidad.

2º.- Caracterización y diagnóstico.

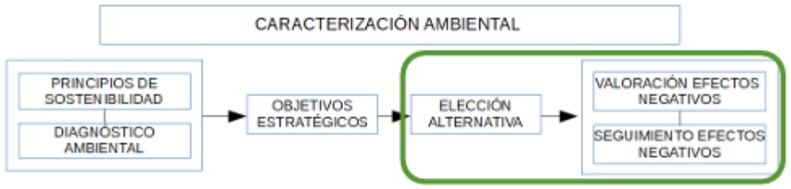
3º.- **Análisis de alternativas** coherentes con los objetivos.

4º.- Identificación y valoración de los **efectos ambientales negativos**.

1 Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental. *Artículo 15. Finalidad. Los instrumentos de prevención y control ambiental regulados en el presente Título tienen por finalidad* ***prevenir o corregir los efectos negativos*** *sobre el medio ambiente de determinadas actuaciones.*

5º.- **Seguimiento** de los efectos ambientales negativos.

Acorde con la finalidad de este procedimiento, el EsAE ha de concentrar su capacidad de análisis en los aspectos con **mayor capacidad preventiva**, es decir, la **evaluación de alternativas**, la valoración de posibles **efectos ambientales negativos** y el **seguimiento** de los mismos:



Atendiendo al esquema, el EsAE deberá contemplar, al menos, los siguientes contenidos:

- Identificar los principios de sostenibilidad y lucha contra el cambio climático aplicables al PTMAG. Coherencia del PTMAG con la Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible 2030 y con el Plan Andaluz de Acción por el Clima (ver apartado 3).
- Caracterizar y diagnosticar el ámbito territorial atendiendo a los factores que establece la ley GICA (ver apartado 4).
- Proponer y analizar alternativas ambientalmente viables coherentes con los anteriores puntos. Justificar y describir detalladamente las alternativas evaluadas y la finalmente seleccionada (ver apartado 5).
- Valorar los efectos ambientales negativos generados por las propuestas de la alternativa seleccionada (ver apartado 6).
- Identificar y describir las medidas previstas para prevenir, reducir y, en último caso, compensar los efectos ambientales negativos.
- Definir un programa de seguimiento ambiental que describa las medidas previstas para el seguimiento y control de los efectos negativos (ver apartado 7).
- Resumir con carácter no técnico toda la información anterior, con objeto de facilitar la consulta pública.

3. PRINCIPIOS DE SOSTENIBILIDAD Y CAMBIO CLIMÁTICO

La finalidad última de la evaluación ambiental estratégica es contribuir, desde la planificación, al desarrollo de modelos realistas de sostenibilidad y lucha contra el cambio climático acordes con los acuerdos existentes a nivel internacional, nacional y autonómico.

3.1 Sostenibilidad

Las referencias en el ámbito de la sostenibilidad se enmarcan en la *Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible* adoptada en septiembre de 2015 por la Asamblea General de Naciones Unidas. Esta Agenda contiene 17

objetivos y 169 metas relativos a las esferas económica, social y ambiental, que son de aplicación universal y, desde el 1 de enero de 2016, rigen los esfuerzos de los países firmantes para lograr un mundo sostenible en 2030.

En julio de 2018 se aprobó el compromiso con esta Agenda 2030 por parte del Estado a través del *Plan de Acción para la Implementación de la Agenda 2030: Hacia una Estrategia Española de Desarrollo Sostenible*, que incluye los 17 objetivos de desarrollo sostenible.

A nivel de la Comunidad Autónoma de Andalucía, en junio de 2018 se aprobó la Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible 2030 (en adelante EADS 2030). Este documento plantea el modelo de desarrollo sostenible que adopta Andalucía en la línea de los principios de sostenibilidad definidos internacionalmente, analizando para ello 13 áreas estratégicas (diagnóstico, marco normativo estratégico, definición de objetivos, identificación de las principales debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades) sobre las que se formulan sus líneas de actuación y medidas para avanzar hacia ese modelo.

Es necesario que el **PTMAG sea coherente con el modelo de desarrollo sostenible que plantea la EADS 2030.** Así por tanto, el EsAE deberá mostrar cómo el PTMAG contribuye al modelo establecido en la EADS 2030, analizando la correspondencia entre las líneas y medidas de ambos documentos, especialmente en las áreas de movilidad, energía, calidad ambiental, recursos naturales y salud, justificando los posibles discrepancias que puedan darse entre ambos documentos.

3.2 Cambio climático

Son numerosas las referencias que han de inspirar el PTMAG en su contribución a un modelo de desarrollo sostenible coherente con las necesidades de lucha contra el cambio climático, siendo instrumentos clave para ello la Ley 8/2018, de 8 de octubre, de medidas frente al cambio climático y para la transición hacia un nuevo modelo energético en Andalucía, y el Plan Andaluz de Acción por el Clima 2021-2030.

Esta ley establece, en su artículo 19.3, la necesidad de que se evalúe la incidencia sobre el cambio climático de la planificación relacionada con las materias que aborda el PTMAG, siendo necesario que el EsAE incluya los siguientes contenidos:

a) El análisis de la vulnerabilidad al cambio climático de la materia objeto de planificación y su ámbito territorial, desde la perspectiva ambiental, económica y social y de los impactos previsibles, conforme a lo dispuesto en esta ley.

b) Las disposiciones necesarias para fomentar la baja emisión de gases de efecto invernadero y prevenir los efectos del cambio climático a medio y largo plazo.

c) La justificación de la coherencia de sus contenidos con el Plan Andaluz de Acción por el Clima. En el caso de que se diagnosticaran casos de incoherencia o desviación entre los instrumentos de planificación y los resultados obtenidos, se procederá a su ajuste de manera que los primeros sean coherentes con la finalidad perseguida.

d) Los indicadores que permitan evaluar las medidas adoptadas, teniendo en cuenta la información estadística y cartográfica generada por el Sistema Estadístico y Cartográfico de Andalucía.

e) El análisis potencial del impacto directo e indirecto sobre el consumo energético y los gases de efecto invernadero.

Con relación al Plan Andaluz de Acción por el Clima 2021-2030 (PAAC), la Oficina Andaluza de Cambio Climático ha elaborado un documento de análisis de la coherencia del Borrador del PTMAG, del que se recomienda su consulta detenida (documento aportado junto con el resto de los informes recibidos en esta fase de consultas), aportándose aquí un resumen de sus principales conclusiones:

A) Marco estratégico:

- Se propone incluir referencias a la normativa europea en materia de cambio climático, como la Ley Europea del clima o el Pacto Verde Europeo.
- En el ámbito regional se recomienda actualizar las referencia a la aprobación el PAAC mediante Decreto, así como la referencia a que la movilidad y las infraestructuras constituyen un área estratégica del PAAC en materia de adaptación.
- Convendría asimismo eliminar las alusiones a la Estrategia Andaluza ante el Cambio Climático 2002 (EACC), al considerarse ya superada por la nueva Ley de Cambio Climático y la posterior aprobación del PAAC.

B) Mitigación y transición energética:

- Se detecta que existe una confusión en relación con las emisiones de gases de efecto invernadero, ya que los distintos aspectos relacionados con su análisis están incluidos en los apartados de calidad del aire. Se considera que es más apropiado realizar las consideraciones relativas a las emisiones de GEI en el ámbito del cambio climático, ya que la mayoría de los gases de efecto invernadero no son contaminantes atmosféricos.
- Diagnóstico:

  - Se propone incluir una evaluación de las emisiones de GEI que incluya a todos los vehículos y cubra la totalidad del ámbito territorial como parte del diagnóstico.

  - En relación con el indicador de línea de base relacionado con las emisiones de CO_2 se considera procedente que se aporte información acerca de la metodología empleada para su determinación, con objeto de evaluar su coherencia con el inventario Andaluz de Emisiones de GEI.

  - Se han detectado incoherencias entre el valor de emisiones de CO_2 de la línea de base (631.934 tCO_2/año, ámbito territorial del PTMAG) y el valor que se recoge en el apartado 6.6 del Documento Inicial Estratégico (308.987 tCO_2/año, solo para el municipio de Granada). Los ámbitos territoriales son diferentes y las metodologías empleadas para su determinación también, ya que en el caso de la línea de base se emplea una metodología propia, mientras que en el documento inicial estratégico se utiliza la herramienta de la Huella de Carbono Municipal. Se propone que se aplique una única metodología al conjunto de vehículos y al ámbito territorial.

- Objetivos estratégicos:

  - Se propone definir dos metas relacionadas con el objetivo OE1 que cuantifiquen la reducción de emisiones de GEI y el ahorro energético a conseguir en 2030.

  - Se ha detectado que no existe ningún objetivo estratégico alineado con el objetivo en materia de transición energética OTE2 del PAAC.

- Líneas estratégicas:

  - Se ha realizado un análisis preliminar de coherencia con el PAAC de las líneas estratégicas, tomando como base las actuaciones que se proponen para cada uno de los cuatro escenarios planteados en el PTMAG. Se concluye que dichas líneas son coherentes en ambas planificaciones, si bien se recomienda revisar este análisis una vez se concreten las medidas a ejecutar en el escenario seleccionado.

- Documento inicial estratégico (comentarios aplicables a la elaboración del EsAE):

  - Tal y como se ha indicado en el apartado de Diagnóstico, se ha de completar la determinación de las emisiones de GEI correspondientes a la situación actual para extenderla a todo el ámbito territorial (57 municipios).

  - El análisis potencial del impacto directo e indirecto sobre el consumo energético y los gases de efecto invernadero del PTMAG se considera incompleto, ya que es necesario incluir una evaluación cuantitativa de la reducción de emisiones de GEI y del consumo energético que se va a conseguir con la puesta en marcha de las actuaciones contempladas en el PTMAG y analizar la coherencia de dicha reducción con los objetivos del PAAC.

  - Se considera procedente indicar cómo se va a realizar la comparativa entre el consumo energético y las emisiones de GEI de la situación actual con la correspondiente al escenario objetivo del PTMAGR, y cuál va a ser la metodología a emplear para la determinación de dichas emisiones y consumo energético, con objeto de evaluar la coherencia entre los distintos planes metropolitanos y de éstos con el Inventario Andaluz de Emisiones de GEI.

C) Adaptación:

- No existe una relación directa entre los objetivos generales del PTMAG recogidos en el apartado 3 y los objetivos estratégicos en materia de adaptación al cambio climático.
- La importancia que los objetivos estratégicos otorgan a la lucha contra el cambio climático (2 del total de 7 objetivos) no encuentran eco en el apartado de diagnóstico, de cuyas conclusiones se supone que debería derivarse el enfoque estratégico del PTMAG. Ni en el apartado de síntesis de los principales problemas, necesidades y retos, ni siquiera como amenaza en el análisis DAFO se encuentran alusiones claras al cambio climático.
- Se recomienda reconsiderar el ejercicio de análisis de vulnerabilidad y evaluación de riesgos, poniendo el foco siempre en la valoración de los impactos que inciden directamente sobre la movilidad y las infraestructuras de transporte (ver apartado 4 de este documento emitido por la Oficina Andaluza de Cambio Climático). Las medidas de adaptación deberían deducirse de las conclusiones de este análisis. Se aconseja una diferenciación clara entre estas dos áreas a fin de alinearlas correctamente con las dos Líneas Estratégicas del PAAC.

4. CARACTERIZACIÓN Y DIAGNÓSTICO AMBIENTAL

La identificación de los procesos y dinámicas que actualmente operan en el territorio, ejerciendo presión sobre el capital natural, servicios ecosistémicos y medio ambiente atmosférico, permite prever escenarios de futuro en ausencia del PTMAG y tras su aplicación, lo que facilita la valoración de los efectos ambientales provocados.

Es preciso que el EsAE caracterice el ámbito territorial dentro del marco que establecen los factores ambientales que establece la ley GICA[2] y diagnostique las presiones ambientales actuales y escenario tendencial previsible.

El EsAE deberá focalizar este esfuerzo en los factores ambientales que podrían recibir efectos negativos y en aquellos factores que actualmente reciben presiones ambientales sobre los que el PTMAG pretende actuar correctivamente.

Atendiendo al informe realizado por el Servicio de Evaluación y Análisis Ambiental[3] (Secretaría General de Medio Ambiente, Agua y Cambio Climático), el **capital natural** del ámbito lo constituyen especialmente los siguientes elementos, muchos de ellos integrantes de las infraestructuras verdes del territorio:

- Espacios Naturales Protegidos y Red Natura 2000.
- Hábitats de Interés Comunitario fuera de Red Natura 2000.
- Inventario de Humedales de Andalucía.
- Especies de flora y fauna incluidas en el Listado Andaluz de Especies Silvestre en Régimen de Protección Especial, en el Catálogo Andaluz de Especies Amenazadas y en los inventarios de la de la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN).
- Catálogo Andaluz de Árboles y Arboledas Singulares.
- Catálogo de Montes Públicos de Andalucía.
- Red hidrográfica.
- Vías pecuarias.
- Inventario Andaluz de Georrecursos.

El borrador del PTMAG, en su apartado 9.3.6. Infraestructura verde, menciona:

> "Como se define en la Estrategia Europea de la Biodiversidad 2020, y que toma como referencia el Plan Director para la Mejora de la Conectividad Ecológica en Andalucía, la infraestructura verde de un territorio es "*una red de zonas naturales y seminaturales y otros elementos ambientales estratégicamente planificada, diseñada y gestionada, para proveer un amplio abanico de servicios ecosistémicos y para proteger la biodiversidad*". Entre los elementos que pueden formar parte de esta red se pueden citar los espacios protegidos, las áreas verdes urbanas y diversos elementos lineales como ríos, arroyos, vías pecuarias que actúan como corredores ecológicos".

2 Biodiversidad, población, salud humana, fauna, flora, tierra, agua, aire, factores climáticos, incidencia en el cambio climático, bienes materiales, patrimonio cultural (patrimonio arquitectónico y arqueológico,) y paisaje (Anexo II apartado C de la Ley GICA).

3 Este Servicio ha elaborado el "Informe relativo a la determinación de los Condicionantes Ambientales al Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible", el cual se remite al promotor, junto con el resto de los informes recibidos en esta fase de consultas, acompañando a este documento de alcance.

Por tanto, las infraestructuras verdes del PTMAG contribuyen a la protección del capital natural[4], mejoran la conectividad ecológica y proveen de una extensa gama de **servicios ecosistémicos**[5] como muestra la siguiente tabla[6]:

SERVICIOS DE HÁBITAT	SERVICIOS DE APROVISIONAMIENTO
Biodiversidad/protección de especies: • Mejora del hábitat de las especies. • Mejora de la permeabilidad del territorio para las especies migratorias. • Conexión ecológica y funcional de hábitats y ecosistemas.	**Gestión del Agua:** • Mejora del equilibrio del ciclo del agua en superficie. • Mejora del equilibrio del ciclo del agua subterráneo. • Mejora de la calidad del agua. **Seguridad y producción de alimentos:** • Mejora del equilibrio de la producción de alimentos en los sistemas agrarios. • Provisión de espacio para el desarrollo de la agricultura ecológica y la producción integrada. • Mejora del suelo y de los ciclos de nutrientes. • Prevención y reducción de la erosión.
SERVICIOS DE REGULACIÓN	**SERVICIOS CULTURALES**
Adaptación al cambio climático: • Reducción del efecto isla de calor urbano. • Refuerzo de la resiliencia y la capacidad. de respuesta de los ecosistemas. • Regulación de avenidas y reducción del riesgo de inundaciones. **Mitigación del cambio climático:** • Secuestro del carbono. • Promoción de la movilidad sostenible. • Reducción del consumo energético. • Provisión de espacio para el desarrollo de energías renovables.	**Bienestar, salud y usos recreativos:** • Usos recreativos y concienciación ambiental. • Mejora de la calidad del aire. • Oportunidades para el desarrollo del turismo y el ecoturismo. **Valor de la tierra:** • Aumento del equilibrio del valor del suelo, valores socioculturales. • Mejora del paisaje y la identidad cultural. • Oportunidades educativas y de inclusión social. • Oportunidades relacionadas con el desarrollo de distintivos diferenciales de calidad.

Con relación al **medio ambiente atmosférico** en sus distintas áreas, contaminación atmosférica, acústica y lumínica, el EsAE deberá tener presente el documento sobre aspectos a considerar relativos a planificación estratégica en la materia, datos del diagnóstico y seguimiento del PTMAG elaborado por el Servicio de Calidad del Aire (Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático), trasladado al promotor junto con el resto de informes recibidos en fase de consultas.

4 COM (2013) 249 final "Infraestructura verde: mejora del capital natural de Europa".

5 "*La Evaluación de los Ecosistemas del Milenio en Andalucía. Haciendo visibles los vínculos entre la naturaleza y el bienestar humano*". Red de Información Ambiental de Andalucía (REDIAM). Junta de Andalucía (2012).

6 Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible 2030. Tabla 4.5.4 Beneficios potenciales de la mejora de la conectividad ecológica (Fuente "Green infrastructure and territorial cohesion. The concept of green infrastructure and its integration in to policies using monitoring systems". EEA Technical report No 18/2011. European Environment Agency).

5. ALTERNATIVAS

El análisis de alternativas es fundamental para garantizar la elección de la opción ambiental más conveniente desde el punto de vista de la prevención de efectos ambientales negativos significativos. En este sentido, a través del planteamiento de alternativas también se propicia una valoración fundamentada y objetiva de la realidad que prevalezca frente a hipotéticos intereses particulares o inercias a la hora de proceder.

Dentro del marco de los factores ambientales que establece la ley GICA, el EsAE debe evaluar las alternativas justificando la opción de mayor viabilidad ambiental atendiendo a los siguientes criterios:

- Correspondencia con los principios de movilidad sostenible, con la EADS 2030 y el PAAC.

- Coherencia con la caracterización del ámbito y su capacidad de acogida.

- Resolución de problemas ambientales detectados en el diagnóstico.

- Importancia de los efectos ambientales negativos previsibles y balance global positivos/negativos.

El uso de otros factores ambientales distintos al marco que establece la GICA, o la no consideración de alguno de ellos deberá ser justificado adecuadamente.

Con relación a las metodologías aplicables para la selección de la alternativa de mayor viabilidad ambiental, cabe indicar lo siguiente:

- El Análisis Coste-Beneficio, que tiene la finalidad de evaluar las ventajas o desventajas económicas de una decisión de inversión mediante la evaluación de sus costes y beneficios, no se considera en principio adecuada para la selección de la alternativa de mayor viabilidad ambiental. No obstante, una reorientación en la que se analicen únicamente los costes económicos de los efectos ambientales negativos podría tener cabida en un documento de evaluación ambiental como el EsAE.

- El análisis multicriterio mediante método de agregación total PATTERN, en el que se tienen en cuenta el peso y la importancia que poseen determinados factores y variables, puede ser de aplicación siempre que se justifique la proporcionalidad con el peso del marco de factores ambientales que establece la GICA.

6. EFECTOS AMBIENTALES SIGNIFICATIVOS

El pilar básico de la evaluación ambiental estratégica es el análisis riguroso de los efectos ambientales negativos procedentes del desarrollo de los objetivos del PTMAG desde un enfoque puramente estratégico, considerando la capacidad de acogida del ámbito, las características de su capital natural y el diagnóstico realizado, sin olvidar la EADS 2030 y el PAAC.

Con tal motivo, el EsAE deberá incluir una identificación, caracterización y valoración de los efectos negativos, con especial atención a los posiblemente significativos[7] sobre el marco de factores ambientales que establece la ley GICA.

7 *"Impacto o efecto significativo": alteración de carácter permanente o de larga duración de la población, la salud humana, la flora, la fauna, la biodiversidad, la geodiversidad, la tierra, el suelo, el subsuelo, el aire, el agua, el clima, el cambio climático, el paisaje y/o los bienes materiales, incluido el patrimonio cultural. En el caso de espacios Red Natura 2000: efectos apreciables que pueden empeorar los parámetros que definen el estado de conservación de los hábitats o especies objeto de conservación en el lugar o, en su caso, las posibilidades de su restablecimiento. (Artículo 5. Definiciones, 1.b) de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental).*

Con relación a estos efectos negativos, las propuestas de extensión del metro, creación de carriles bici y construcción de zonas de estacionamiento disuasorios y la elevada presencia de **espacios naturales protegidos** en la mitad este del ámbito, merecen una valoración específica de su impacto global[8] sobre el capital natural y las prioridades de conservación de los espacios naturales de la Red Natura 2000, descritas en sus correspondientes Planes de Gestión.

De igual forma deberán analizarse los posibles impactos sobre los referidos servicios ecosistémicos que proveen las infraestructuras verdes y la conectividad de los espacios de la Red Natura 2000.

Cabe recalcar que el EsAE ha de mantener un enfoque estratégico/macro en la valoración de los efectos ambientales, con especial atención a los negativos significativos. Se considera que existen metodologías, como la auspiciada por Naciones Unidas y la Comisión Europea a través del "Sistema de Contabilidad Ambiental y Económica"[9] que pueden ayudar, tanto en este análisis de efectos, como al seguimiento de los mismos.

Por tanto, desde esta visión global de los efectos, cabría dar respuesta a preguntas tales como: ¿qué problemáticas ambientales o tendencias negativas del sistema de transporte y movilidad resuelve?, ¿qué problemáticas ambientales actuales no resuelve?, ¿qué problemáticas ambientales incrementa/acumula?, ¿se incrementan las presiones a la Red Natura 2000 y la conectividad ecológica?, ¿qué balance ambiental global se espera lograr con el modelo elegido?, ¿cuánto hay de positivo y cuánto de negativo que justifica la necesidad de su aprobación?, ¿cuáles son las principales incertidumbres o debilidades ambientales de este modelo que han de ser objeto de seguimiento?, y similares.

7. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

El EsAE deberá recoger un sistema de seguimiento ambiental que permita el seguimiento y evaluación de los efectos ambientales negativos del PTMAG, y así velar por el cumplimiento del modelo de desarrollo sostenible (EADS 2030) y de lucha contra el cambio climático (PAAC).

Los objetivos del sistema de seguimiento ambiental serán los siguientes:

- Verificar la valoración de los efectos negativos significativos realizada en el EsAE.
- Identificar posibles desviaciones en dicha valoración, así como otros efectos negativos detectados durante el desarrollo del PTMAG, no previstos inicialmente en el EsAE.
- Evaluar la ejecución de las medidas de control indicadas en el EsAE para prevenir, reducir y compensar los efectos negativos.
- Obtener conclusiones de lo anterior respecto a la contribución del PTMAG al desarrollo sostenible y a la lucha contra el cambio climático.

Como herramienta a incluir en este sistema de seguimiento ambiental, se definirá un panel de indicadores basado en los efectos ambientales negativos previamente identificados y valorados. Los indicadores deberán ser medibles y, a ser posible, deberán poder compararse en el tiempo, lo que implica homogeneidad de medida en distintos momentos y, en particular, se deben tener en cuenta los valores de partida para evaluar las variaciones producidas con el desarrollo del PTMAG. Igualmente deberían poder compararse en el espacio, lo que posibilitaría contextualizarlos con otros instrumentos de planificación similares.

Se considerará de forma prioritaria la información estadística y cartográfica generada por la Red de Información Ambiental de Andalucía (REDIAM) y el Sistema Estadístico y Cartográfico de Andalucía, así como entidades similares.

Cada indicador deberá caracterizarse atendiendo a los siguientes aspectos:

CARACTERIZACIÓN DEL INDICADOR	
Denominación	Definición
Efecto ambiental a medir	Actuación asociada al impacto
Fuente de la información	Unidad de medida
Periodicidad de medición	Valores de partida/intermedios/finales (en su caso)

Este sistema definirá la frecuencia y el órgano responsable de la emisión de las memorias o informes de seguimiento y evaluación, que deberán publicarse a través de la web y otros medios pertinentes, además de remitirse al órgano ambiental.

Este sistema de seguimiento ambiental debe integrarse en el seguimiento general de ejecución del propio PTMAG. El órgano responsable de este sistema deberá, en su caso, desarrollar y ajustar progresivamente este sistema de indicadores atendiendo a los resultados que se desprendan en dichas memorias.

8. CONSULTAS

El procedimiento de evaluación ambiental estratégica contempla la necesidad de consultar a las Administraciones Públicas afectadas y a las personas interesadas para la elaboración del documento de alcance.

Seguidamente se indican las Administraciones Públicas afectadas y entidades interesadas a quienes se ha consultado. De forma complementaria se habilitó la web de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible para facilitar dicha información y consulta, y el canal de administración electrónica.

En la tabla siguiente se marcan con una X las entidades que han emitido respuesta a la consulta. Los informes recibidos se remiten al equipo redactor del plan para su consideración en el estudio ambiental estratégico y en la versión preliminar del plan, si procede.

8 Este análisis se realizará sin perjuicio del correspondiente procedimiento de evaluación ambiental de aplicación a los proyectos específicos con posterioridad a la aprobación del PTMAG. Ambas evaluaciones tienen perspectiva y alcance diferente, son dos escalas diferentes: estratégica y de proyectos.

9 El Sistema de Contabilidad Ambiental y Económica (SCAE), es un marco estadístico constituido por un exhaustivo conjunto de cuadros y cuentas que guían la compilación de estadísticas e indicadores comparables y consistentes para la formulación de políticas, el análisis y la investigación. Ha sido producido y publicado con el auspicio de las Naciones Unidas, la Comisión Europea, la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura, la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos, el Fondo Monetario Internacional y el Grupo Banco Mundial (United Nations et al. 29 sept. 2021. System of Environmental-Economic Accounting—Ecosystem Accounting. SEEA EA). https://seea.un.org/content/seea-central-framework

2.3. Informes recibidos en la fase de consultas e información, y, respuesta/consideración

La siguiente tabla muestra el organismo consultado, la fecha de recepción del informe, el resumen de su contenido y su consideración en la redacción del PTMAGR.

ORGANISMO	FECHA RECEPCIÓN	RESUMEN CONTENIDO	CONSIDERACIONES PTMAGR
Consejo Andaluz de Gobiernos Locales	10/02/22 17/02/22	- Sin aportaciones en esta fase del procedimiento.	No se han adoptado modificaciones.
Ayto. Valderrubios	07/03/22	1-Incluir que las Normas Subsidiarias, además de un PGOU, es un instrumento de planeamiento urbanístico. 2-Incluir el Plan Especial de Protección de la Vega de Pinos Puente (1992). 3-Recoger la llegada del metro ligero hasta Valderrubio como establece el POTAUG.	Se han considerado, los apartados 1 y 2, en el Plan de acción. Tomo I (Marco jurídico y estratégico, respectivamente). 3-No se ha considerado debido a los resultados del análisis y diagnóstico del Plan.
Ayto. Granada	08/02/22	-Solicita la implantación de nuevas líneas coordinadas de autobús metropolitano, de forma similar a la línea 33 Granada-Cenes de la Vega y Pinos Genil.	Se han considerado en las propuestas de actuación del Plan
Aytos. Granada, Maracena y La Zubia	07/11/22	-Iniciar el expediente de declaración de interés metropolitano para el servicio de transporte entre las 3 localidades.	Se establece la conexión de los municipios de Maracena-Granada-La Zubia mediante metro (Maracena – Granada) y servicios de transporte de altas prestaciones (Granada – La Zubia), conectados con los intercambiadores principales, y, diseñados en base a las necesidades de movilidad a nivel metropolitano para dar respuesta a la conexión indicada. Por lo tanto, estos 3 municipios contarán con un sistema de transporte público competitivo en cuanto a: tiempos de viaje, intermodalidad, tarifas, etc. Esta solución se ha seleccionado en base a los análisis de demanda y modelización de transporte realizados. Asimismo, se encuentra coordinada con el resto de actuaciones del plan. Esta propuesta concreta no resulta compatible con el sistema de transporte metropolitano futuro propuesto en el plan.
CIPSC	09/03/22	- Considerar todas las personas con discapacidad en lugar de solo las PMR. Accesibilidad universal. - Aportan normativa. - Apuntes sobre la terminología. - Aportan medidas concretas para la accesibilidad universal. - Uso de lenguaje inclusivo.	Se han considerado en todos los documentos del Plan
Consejería de Turismo, Cultura y Deporte, Regeneración, Justicia y Administración Local. Viceconsejería	17/03/22	- Sin aportaciones.	No se han adoptado modificaciones.
CONSEJERÍA DE PRESIDENCIA, ADMINISTRACIÓN PÚBLICA E INTERIOR. Comisionado para el Cambio Climático y Modelo Energético	04/04/22	-Destaca los apartados del Plan más relacionados con la EEA 2030, así como los objetivos planteados por ésta.	No se han adoptado modificaciones.

ORGANISMO	FECHA RECEPCIÓN	RESUMEN CONTENIDO	CONSIDERACIONES PTMAGR
Consejería de la Presidencia, Interior, Diálogo Social y Simplificación Administrativa. DG Emergencias y Protección Civil	04/04/22	En el Punto 7 añadir: - Plan de Emergencia ante accidentes graves en los que intervienen sustancias peligrosas. - Plan de Emergencia ante el riesgo de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril.	Se han considerado en el Plan de acción. Tomo I (Marco estratégico).
MITMS. DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN ANDALUCÍA ORIENTAL	04/04/22	- Indica consideraciones para las propuestas de infraestructuras viarias y la prolongación Norte del Metro de Granada.	En el desarrollo de las propuestas del plan, se tendrán en cuenta las consideraciones 1, 2 y 3. Asimismo, en la propuesta de prolongación Norte del Metro de Granada, se tendrá en cuenta la consideración e.
MITMS. SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN FERROVIARIA	31/03/22	- Sin aportaciones.	No se han adoptado modificaciones.
Consejería de Turismo, Cultura y Deporte. Delegación Territorial en Granada	05/04/22	-El informe hace hincapié todo el tiempo en el marco legislativo a la hora de considerar la presencia de bienes del Patrimonio Histórico en las áreas afectadas por las actuaciones que se desarrollen o los posibles efectos sobre el mismo.	Se incluye la Ley 14/2007, de Patrimonio Histórico de Andalucía (LPHA) en el Plan de acción. Tomo I (Marco jurídico). En el desarrollo de las propuestas del plan, se tendrán en cuenta las consideraciones de dicha ley.
CHFE	08/04/22	-Compara y valora las conexiones transporte-energía-salud de los Planes de Transporte Metropolitanos desde el prisma energético. Repasa los contenidos del mismo. -Considera que la EAE del plan debe tener en cuenta la infraestructura verde y sus efectos positivos sobre el ámbito. -Recuerda que debe tenerse en cuenta las consideraciones de las Directrices Energéticas de Andalucía, H-30, así como de la EEA. -Recuerda que el Plan deberá supeditarse de forma estricta al cumplimiento de las exigencias de los principios de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera.	Se han considerado las aportaciones en el Estudio Ambiental Estratégico. El Plan se supedita a los principios de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera, dado que incluye los costes de inversión y operación/mantenimiento.
DT Salud y familia Granada	11/04/22	2-Hace aportaciones al borrador de valoración de impacto en la salud considerando que debería realizarse un análisis cualitativo de la probabilidad de que se produzcan impactos en la salud como consecuencia del plan. Valoran positivamente la confección del plan, aunque habría que concretar en actuaciones determinadas las medidas de carácter general para ver su impacto en la salud. 3-También en relación con las medidas propone valorar la instalación de pantallas acústicas, disminuir la velocidad de circulación en áreas urbanas y en las vías de acceso a las mismas. También propone mayor atención a la reducción del viario para el coche, carriles bus y peatonalización. 4-Por último, realiza aportaciones al sistema de seguimiento propuesto.	Se ha considerado en el VIS. Se han considerado, los apartados 3 y 4, en el Plan de acción. Tomo II.
Consejería de Empleo, Empresa y Trabajo Autónomo	12/04/22	-Sin aportaciones.	No se han adoptado modificaciones.
CTEICU	25/04/22	-Propone que se cuantifiquen y se realice una trazabilidad de las materias primas que movilizaría el plan además de reclamar mayor atención al tratamiento de los derechos mineros.	Se considera que dicho análisis excede el alcance del Plan.
Consejería Inclusión Social, Juventud, Familias e Igualdad	09/03/22	-Aportaciones al DIE y al BP.	Se han considerado las aportaciones en ambos documentos. Son relativas a los objetivos estratégicos, propuestas de actuación, etc.
CONSEJERÍA AGRICULTURA, PESCA, AGUA Y DESARROLLO RURAL			

ORGANISMO	FECHA RECEPCIÓN	RESUMEN CONTENIDO	CONSIDERACIONES PTMAGR
Dirección General de Planificación y Recursos Hídricos	07/02/22	-Recuerda la aprobación de los mapas de Peligrosidad y Riesgo de inundación y las (Área de Riesgo Potencial Significativo de Inundación). -Atendiendo a las ARPSI cada actuación, deberá solicitar la preceptiva autorización en la DT correspondiente. -Deben respetarse las limitaciones de usos para las zonas inundables, de flujo preferente y de servidumbre asociadas al Dominio Público Hidráulico.	En el desarrollo de las propuestas del plan, se tendrán en cuenta las consideraciones
SECRETARÍA GENERAL DE AGRICULTURA, GANADERÍA Y ALIMENTACIÓN	02/03/22	-Sin aportaciones.	No se han adoptado modificaciones.
Sv. información ambiental	09/03/22	-Condicionantes ambientales.	
Dirección General de Medio Natural, Biodiversidad y Espacios Protegidos. RENPA	22/03/22	- El EsAE debe incluir una valoración de cómo podría influir este plan sobre las prioridades de conservación de los espacios naturales Red Natura que se describen en los correspondientes planes de gestión del espacio (disponibles en la web). - Valorar el impacto sobre la coherencia ecológica y conectividad. - Proponen metodología de la Comisión.	Se han considerado, todos los apartados, en el documento 2.Estudio Ambiental Estratégico.
DT Desarrollo Sostenible Granada	31/03/22	-Entre los impactos ambientales no se analiza la afección a los terrenos forestales o montes públicos. -Respecto del Plan Especial de Ordenación de la Vega de Granada, no consta su Aprobación Provisional o Definitiva. -Sobre contaminación atmosférica recomienda optimizar el uso de las infraestructuras ferroviarias y evitar tapices plásticos o césped artificial en las restauraciones paisajistas. -Entre los condicionantes físicos debe considerarse que en los meses de verano se alcanzan elevadas temperaturas que pueden ser limitantes para los desplazamientos no motorizados y recomienda que se apliquen las directrices de la Estrategia Andaluza de Sostenibilidad Urbana y el Programa Ciudad Sostenible de la Junta de Andalucía.	Se han considerado, todos los apartados, en el documento 2.Estudio Ambiental Estratégico.
Secretaría General de Fondos Europeos al Desarrollo Rural Sostenible	04/04/22	Sin aportaciones.	No se han adoptado modificaciones.
Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático. Oficina Andaluza de Cambio Climático	07/04/22	-Recuerda los contenidos mínimos en materia de cambio climático que se deben incluir en el plan. Sobre el borrador: Se debe actualizar la referencia al proyecto de ley de cambio climático y transición energética ya que esta ley está aprobada. También echan de menos referencia al PNACC, Ley Europea del clima y al Pacto Verde Europeo. -Encuentra referencias sobre el PAAC desfasadas que deben actualizarse. -Las emisiones de dióxido de carbono no deben estar incluidas en el apartado Calidad del aire. -Se propone incluir un nuevo aspecto medioambiental denominado “Emisiones de gases de efecto invernadero”. -Sobre objetivos del PTM analiza el obj. 1 por ser el que está directamente relacionado con las emisiones de GEI y la transición energética. -Considera que el aptdo. de líneas estratégicas contiene todavía una definición muy genérica. -Sobre el DIE: Es necesario incluir una evaluación cuantitativa de la reducción de emisiones de GEI. -El análisis potencial del impacto directo e indirecto sobre el consumo energético y los GEI del Plan se considera incompleto. -Realiza igualmente un análisis de coherencia en el ámbito de la adaptación del Plan de Acción de PTMAGR encontrando varias deficiencias.	Se han considerado, todos los apartados, en los diferentes documentos del Plan.

ORGANISMO	FECHA RECEPCIÓN	RESUMEN CONTENIDO	CONSIDERACIONES PTMAGR
Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático. Sv. Calidad Aire	07/04/22	-Sobre el borrador: Propone cuestiones de carácter general como pulir descripciones, aportar nuevos contenidos en los puntos 5 y 6 (EACA y Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la aglomeración de Granada y su área metropolitana, Calidad del aire). Realiza varias consideraciones a de la RVCCAA en Granada. -Realiza varias aportaciones sobre el tema de indicadores. -También proponen recoger un análisis algo más explícito sobre el efecto del tráfico y de la contaminación asociada a él. -Consideran que se le presta poca atención al vehículo eléctrico. -Igualmente proponen cambios en la matriz de problemas, necesidades y retos. -Aportan nuevo contenido o puntualizaciones al OE3 Contribuir al logro de estándares de calidad del aire y ruido y al OE1 "Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y consumo de energía". -Sobre el DIE: Hace aportaciones de carácter general y propone nuevas redacciones en los aptdo. de alternativas, de Impacto en la Calidad del Aire, de incidencia en materia de Cambio Climático, de Contaminación atmosférica-cambio climático, Incidencia previsible del PTMAGR sobre los planes sectoriales y territoriales concurrentes y por último al aptdo. Conclusiones.	Se han considerado, todos los apartados, en los diferentes documentos del Plan.
Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático. Sv. Prevención y Control Ambiental	07/04/22	-Hasta que no se concreten las acciones a través de la elaboración de los proyectos que lo desarrollen, se valorarán y cuantificarán a través de sus correspondientes instrumentos de prevención y control ambiental, que tienen por finalidad prevenir y corregir los efectos negativos sobre el medio ambiente de determinadas actuaciones.	No se han adoptado modificaciones.
D.G.CALIDAD AMBIENTAL Y CAMBIO CLIMÁTICO. Sv. Residuos y Calidad Suelo	07/04/22	-Cualquier actuación derivada del desarrollo de Planes y relacionada con la producción y gestión de residuos, que potencialmente se pudieran generar, estará sujeta a la normativa de residuos que pudiera serle de aplicación y debe ser compatible con el Plan Integral de Residuos de Andalucía. En términos similares se refiere a los suelos contaminados.	Se ha considerado en el documento 2.Estudio Ambiental Estratégico.
Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático. Sv. Inspección ambiental	07/04/22	- Sin aportaciones	No se han adoptado modificaciones.
Viceconsejería. Unidad de Igualdad de Género	27/04/22	-Insertar un objetivo general que promueva la equidad en el acceso a la movilidad y el uso de los medios de transporte. -Integrar la perspectiva de género que cita la Ley 12/2007. -Se requiere un mayor desglose por sexo de la información. -Añadir indicadores de género. -Se recomienda mayor concreción al respecto de la reestructuración de la red de transporte público. -Considerar la seguridad en el diseño de los espacios públicos. -Sugiere la revisión del lenguaje no sexista e imagen pública.	Se han considerado, todos los apartados, tanto en el análisis y diagnóstico, como en las propuestas del Plan.
OTROS COLECTIVOS			
Colegio profesional Aparejadores de Granada (COAATIE)	11/06/21	-Analizar el concepto de cercanía en la movilidad. -Plantear un modelo futuro de movilidad metropolitana. -Incluir referencias a grupos de población vulnerables, tercera edad, niños, etc. -Ventajas e inconvenientes del vehículo eléctrico.	Se han considerado, todos los apartados, tanto en el análisis y diagnóstico, como en las propuestas del Plan.
Asociación de vecinos Nueva Cartuja	16/10/22	-Se estudio de manera contundente el ampliar la línea de metro hasta el Campus de la Cartuja.	Se ha estudiado la oferta y demanda de movilidad de la zona, pero no se ha planteado la prolongación de metro. No obstante, el Plan propone otras actuaciones para mejorar la movilidad.

Fase 3. Estudio ambiental estratégico (EsAE)

En esta fase se elaboró el documento EsAE.

Fase 4. Información pública (15/12/22-20/02/23) y consultas

Se sometió la siguiente documentación al trámite de audiencia abriendo a tales efectos un plazo de 45 días hábiles contados desde el día siguiente a la notificación del trámite, a las entidades y organizaciones interesadas. El miércoles, 14 de diciembre de 2022 se publicó en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía.

- El Documento Preliminar del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible.
- Los anexos del Documento Preliminar del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible: Análisis coste-beneficio multicriterio, Modelización y Participación ciudadana.
- La Valoración de Impacto en la Salud.
- El Estudio Ambiental Estratégico
- El Resumen Ejecutivo del Documento Preliminar del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible

Fase 5. Versiones finales del plan y del Estudio ambiental estratégico (agosto 2024)

En cumplimiento del Artículo 38. Procedimiento de la evaluación ambiental estratégica ordinaria para la formulación de la declaración ambiental estratégica, de la Ley GICA; en esta fase se han elaborado los siguientes documentos:

- La propuesta final de plan o programa.
- El estudio ambiental estratégico.
- El resultado de la información pública y de las consultas.
- Documento resumen en el que se describe la integración en la propuesta final del plan o programa de los aspectos ambientales, del estudio ambiental estratégico y de su adecuación al documento de alcance, del resultado de las consultas realizadas y cómo estas se han tomado en consideración.

Fase 6. Obtención Declaración Ambiental Estratégico (febrero 2025)

Se obtiene la DAE y se actualizan todos los documentos del expediente del Plan.

3. JORNADA DE PRESENTACIÓN INICIAL DEL PTMAGR

La participación ciudadana es uno de los aspectos más importantes que se tienen que tener en cuenta a la hora de tomar decisiones que afecten a intereses colectivos o a los suyos concretos. Es por ello, por lo que la participación ciudadana ha estado presente de diferentes formas a lo largo de la redacción del Plan de Transportes Metropolitano de Granada, comenzando con la exhaustiva recopilación de información e identificación de responsables, la amplia campaña de toma de datos y los diversos eventos llevados a cabo para presentar y recoger aportaciones relacionadas con los principales objetivos del plan.

Los beneficios de la participación ciudadana son diversos:

- Aportar visión de las personas usuarias pudiendo mejorar los proyectos y planes
- Demostrar un compromiso con una gestión eficaz y transparente
- Potenciar el papel de los agentes aumentando la aceptación general del proyecto
- Ayuda y mejora la toma de decisiones en todas sus fases
- Pueden evitar serios problemas de contestación que demoren o invaliden el proyecto
- Facilita el desarrollo de los proyectos en fase de construcción

En un primer momento, se realizó una jornada de presentación inicial de la Redacción del Plan de Transportes Metropolitano de Granada, que tuvo lugar en la ciudad de Granada el 19 de febrero de 2020. En dicha jornada se realizó una presentación en la que se especificó el objetivo general, el ámbito territorial, el modelo los listados de trabajos y el programa de los trabajos del PTMAGR.

Imagen 10 Portada de presentación inicial del PTMAGR

Fuente: Elaboración propia

4. DESCRIPCIÓN DEL PLAN DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

A continuación, se detallan los eventos más destacados del proceso de participación ciudadana desarrollados.

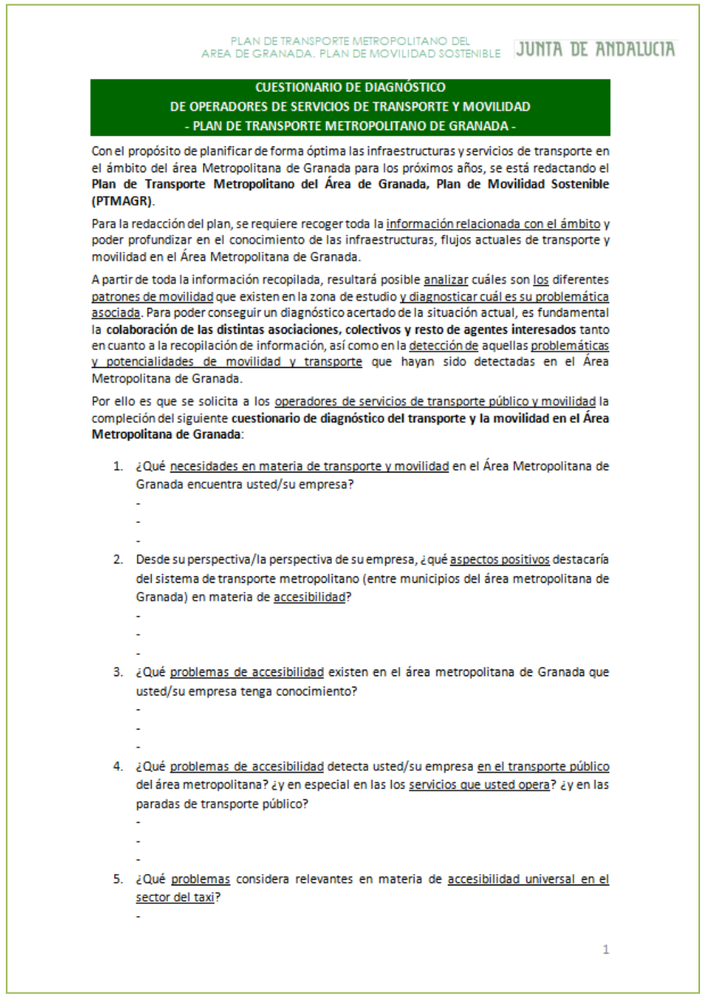
4.1. Entrevista a los agentes implicados

Con el propósito de planificar de forma óptima las infraestructuras y servicios de transporte en el ámbito del área Metropolitana de Granada se envió, en el mes de diciembre de 2020, a todos los agentes implicados un cuestionario de diagnóstico con el fin de recoger toda la información relacionada con el ámbito y poder

profundizar en el conocimiento de las infraestructuras, flujos actuales de transporte y movilidad en el Área Metropolitana de Granada.

Utilizando la información recopilada, ha sido posible analizar cuáles son los diferentes patrones de movilidad que existen en la zona de estudio y diagnosticar cuál es su problemática asociada. Para poder conseguir un diagnóstico acertado de la situación actual, ha sido fundamental la colaboración de los agentes implicados del área tanto en cuanto a la recopilación de información, así como en la detección de aquellas problemáticas y potencialidades de movilidad y transporte que hayan sido detectadas en el Área Metropolitana de Granada.

Imagen 11 Extracto de los cuestionarios de diagnóstico enviado a los agentes implicados del área de estudio



PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL AREA DE GRANADA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE — JUNTA DE ANDALUCIA

CUESTIONARIO DE DIAGNÓSTICO
DE OPERADORES DE SERVICIOS DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD
- PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE GRANADA -

Con el propósito de planificar de forma óptima las infraestructuras y servicios de transporte en el ámbito del área Metropolitana de Granada para los próximos años, se está redactando el **Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada, Plan de Movilidad Sostenible (PTMAGR)**.

Para la redacción del plan, se requiere recoger toda la información relacionada con el ámbito y poder profundizar en el conocimiento de las infraestructuras, flujos actuales de transporte y movilidad en el Área Metropolitana de Granada.

A partir de toda la información recopilada, resultará posible analizar cuáles son los diferentes patrones de movilidad que existen en la zona de estudio y diagnosticar cuál es su problemática asociada. Para poder conseguir un diagnóstico acertado de la situación actual, es fundamental la **colaboración de las distintas asociaciones, colectivos y resto de agentes interesados** tanto en cuanto a la recopilación de información, así como en la detección de aquellas problemáticas y potencialidades de movilidad y transporte que hayan sido detectadas en el Área Metropolitana de Granada.

Por ello es que se solicita a los operadores de servicios de transporte público y movilidad la completión del siguiente **cuestionario de diagnóstico del transporte y la movilidad en el Área Metropolitana de Granada**:

1. ¿Qué necesidades en materia de transporte y movilidad en el Área Metropolitana de Granada encuentra usted/su empresa?
   -
   -
   -
2. Desde su perspectiva/la perspectiva de su empresa, ¿qué aspectos positivos destacaría del sistema de transporte metropolitano (entre municipios del área metropolitana de Granada) en materia de accesibilidad?
   -
   -
   -
3. ¿Qué problemas de accesibilidad existen en el área metropolitana de Granada que usted/su empresa tenga conocimiento?
   -
   -
   -
4. ¿Qué problemas de accesibilidad detecta usted/su empresa en el transporte público del área metropolitana? ¿y en especial en las los servicios que usted opera? ¿y en las paradas de transporte público?
   -
   -
   -
5. ¿Qué problemas considera relevantes en materia de accesibilidad universal en el sector del taxi?
   -

1

Fuente: Elaboración propia

4.2. Jornadas de participación

4.2.1. *Introducción*

Como se ha comentado anteriormente para la redacción del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada y la detección de problemas reales en materia de movilidad en el ámbito ha sido imprescindible la participación de agentes y colectivos interesados.

Una vez recogida la información sobre el estado actual de la movilidad en el Área Metropolitana y con el objetivo de analizar conjuntamente los principales problemas a resolver y retos que abordar, se celebró, con la colaboración del Instituto Andaluz de Administración Pública (Área de Evaluación de Políticas Públicas), unas Jornadas de Participación con todos los agentes implicados del 10 al 17 de mayo de 2021: Ayuntamientos, ciudadanía, asociaciones, operadores, centros atractores, etc., con el fin de establecer un diálogo participativo para recoger aportaciones que permitan poner en valor, y enriquecer el diagnóstico realizado sobre el actual estado de la movilidad en el Área Metropolitano de Granada.

Imagen 12 Carta de invitación enviada a todos a los agentes implicados a las Jornadas Participativas

Junta de Andalucía

Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio

Dirección General de Movilidad

INVITACIÓN

ASUNTO: JORNADAS PARTICIPATIVAS SOBRE EL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE GRANADA.

Andalucía se mueve con Europa

La Dirección General de Movilidad y la Delegación Territorial de Granada de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio junto con el Consorcio de Transporte Metropolitano de Granada, están impulsando conjuntamente el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada, Plan de Movilidad Sostenible, que constituye el instrumento de referencia para el conjunto de actuaciones vinculadas a la movilidad de personas y mercancías en el Área Metropolitana de Granada.

Una vez recogida la información sobre el estado actual de la movilidad en el Área Metropolitana y con el objeto de analizar conjuntamente los principales problemas a resolver y retos que abordar, se celebrarán, con la colaboración del Instituto Andaluz de Administración Pública, unas Jornadas de Participación con todos los agentes implicados: Ayuntamientos, ciudadanía, asociaciones, operadores, centros atractores, etc., de forma que se establezca un diálogo participativo para recoger aportaciones que permitan poner en valor, y enriquecer el diagnóstico realizado sobre el actual estado de la movilidad en el Área Metropolitana de Granada, previo a la elaboración del Borrador del Plan.

Debido a las circunstancias actuales, en las que no se permite realizar eventos presenciales con gran aforo, se ha diseñado un modelo de jornada que se subdivide en diferentes encuentros que serán virtuales mediante la plataforma virtual Webex, donde todos los asistentes se conectan de forma remota. En concreto, se realizarán encuentros con todos los agentes implicados y se organizarán en grupos de trabajo.

Una vez finalizados los encuentros de los grupos de trabajo homogéneos se llevará a cabo una Jornada Final de Conclusiones, en la que se realizará una reflexión conjunta de todos los participantes y se expondrán las conclusiones obtenidas sobre los problemas, necesidades y retos del Transporte Metropolitano del Área de Granada.

El programa de las Jornadas Participativas será el siguiente:

• Jornada participativa con grupos homogéneos (Grupo Operadores de transporte/ Asoc. Empresariales/ Colegios Profesionales) el día 12 de mayo:

Contenido	Hora de inicio	Duración
Se abre conexión para probar audio y vídeo.	16:50	10 min
Bienvenida e introducción: Presentación institucional.	17:00	10 min
Presentación del Diagnóstico previo por la Consultora adjudicataria.	17:10	10 min
Explicación de la dinámica grupal por el responsable del Área de Evaluación de Políticas Públicas IAAP y reflexión individual.	17:20	5 min

1 / 3

Es copia auténtica de documento electrónico

Código Seguro De Verificación:	BVS749TDCJFxBDSMUPSBxDZBZUW/AL	Fecha	28/04/2021
Firmado Por	FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	1/3

Fuente: Elaboración propia

Previamente al desarrollo de las jornadas, se envió a los participantes un Diagnóstico preliminar del trabajo realizado con el objetivo que les sirviera de base para la discusión de las jornadas. Asimismo, este documento trataba de un resumen de los trabajos realizados hasta el momento.

Imagen 13 Diagnóstico Preliminar de las Jornadas Participativas

UNIÓN EUROPEA

Junta de Andalucía
Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio
CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE GRANADA

Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada
Diagnóstico preliminar

Andalucía se mueve con Europa

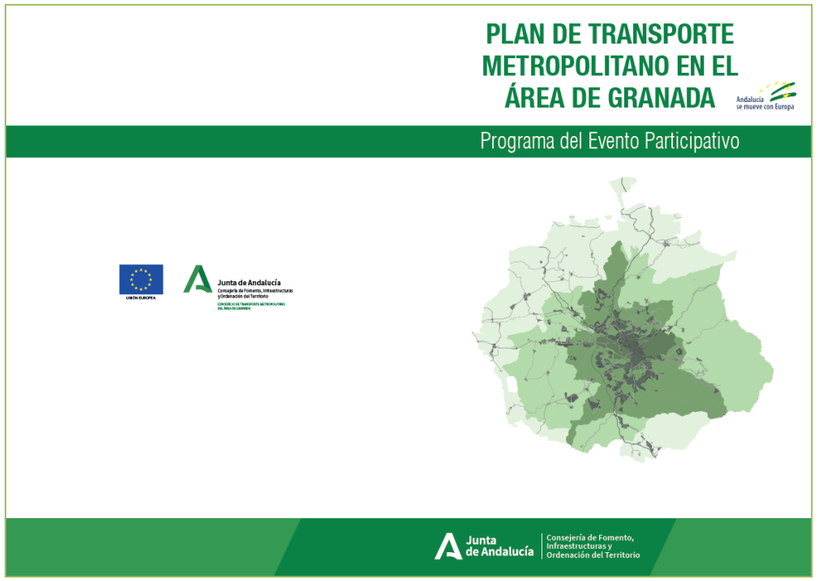
abril de 2021

Fuente: Elaboración propia

4.2.2. *Desarrollo de la jornada participativa*

Debido a las circunstancias que se estaban dando en ese momento, en las que no se permitía realizar eventos presenciales de gran aforo, se diseñó un modelo de jornada que se subdividió en diferentes encuentros que se realizaron de forma virtual mediante la plataforma Webex, donde todos los asistentes se pudieron conectar de forma remota.

Imagen 14 Portada del Programa del Evento Participativo (1)



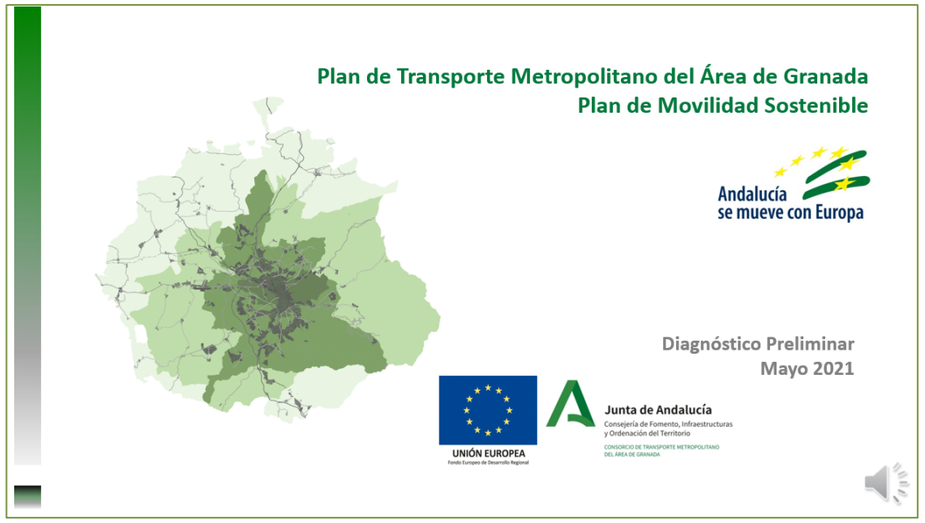
Fuente: Elaboración propia

Imagen 15 Portada del Programa del Evento Participativo (2)

Fuente: Elaboración propia

La **primera jornada** comenzó con una bienvenida e introducción a los asistentes (realizada por la Consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio) y una posterior presentación del diagnóstico preliminar del Plan, ambos se realizaron mediante un video explicativo, donde se explicó de forma breve la situación actual socioeconómica de la población, el sistema de transporte en el área, los problemas detectados y los objetivos a alcanzar.

Imagen 16 Portada del video explicativo del Evento Participativo



Fuente: Elaboración propia

A continuación, se dio comienzo a la dinámica grupal con una explicación por parte del responsable del Área de Evaluación de Políticas Públicas (IAAP), organizando diversos grupos homogéneos (46 participantes) que se dividían de la siguiente manera:

- Grupo Ciudadanía (6 participantes): Universidad de Granada, AMPEG, Biciescuela, Granada al pedal, Universidad de Granada y Asociación de consumidores.
- Grupos Ayuntamientos del Área Norte (1 participante): Ayto. Albolote.
- Grupos Ayuntamientos Área Vega (8 participantes): Ayto. Armilla, Ayto. Alhendín, Ayto. Fuente Vaqueros, Ayto. Santa Fe, Ayto. Granada, Ayto. Churriana de la Vega, Ayto. Granada y Ayto. Moraleda de Zafayona.
- Grupo Ayuntamientos Área Sur (14 participantes): Gójar, Moclín, Dílar, Cenes de la Vega, Padúl, Monachil, Albolote, Ogíjares, Villamena, Huétor Vega y Alfacar.
- Grupo Instituciones (7 participantes): Agencia del Medio Ambiente, Consejería de Sostenibilidad y Medio Ambiente, Gerente del Consorcio de Transportes de Granada, Guardia Civil, Metropolitano de Granada y Ministerio de Transportes.

- Grupo Operadores y profesionales (10 participantes): Univ. Granada, Autocares Muñoz, Griñón Autocares, Colegio Arq. Técnicos, Transportes, Colegio Médicos, Consorcio Transportes, Transportes Rober, ONCE y Colegio Economistas.

Adicionalmente, se contó con la colaboración de miembros del IAAP, la Dirección General de Movilidad, el CTMAGR y la empresa consultora redactora del plan.

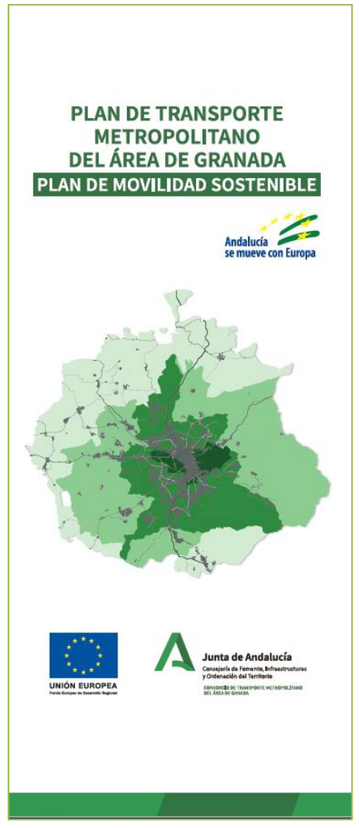
En esta sesión se debatió sobre el análisis y diagnóstico realizado, con la intención de responder a dos cuestiones: ¿Hay algún dato o elemento que en realidad no se haya contemplado y que debería tenerse en cuenta para el Plan? y ¿Qué aspectos son los más graves, urgentes e importante a abordar por el Plan desde su punto de vista?

La **segunda jornada** se organizó mediante la misma dinámica, pero formando grupos aleatorios de aproximadamente 20 personas. En esta sesión el objetivo era identificar los principales problemas, necesidades y retos que debería abordar el Plan. Esta identificación se realizó mediante la formulación de la siguiente pregunta: ¿Qué 3 problemas, 3 necesidades y 3 retos consideráis los más importantes y/o urgente a abordar por el PTMAGR?

Para las jornadas se elaboró un Roll Up en el que se incluía:

- Logotipo de la Unión Europea, que incluye el texto “Fondo Europeo de Desarrollo Regional”.
- Marca de la Junta de Andalucía y mención de la Consejería, conforme al Manual de la Identidad Corporativa de la Junta de Andalucía.
- El lema “Andalucía se mueve con Europa”.
- Título de operación del Proyecto.

Imagen 17 Diseño del Roll Up para las Jornadas Participativas



Fuente: Elaboración propia

4.2.3. *Conclusiones de los eventos participativos*

Tras cada una de las sesiones se realizó una puesta en común de las conclusiones obtenidas de forma individual en cada uno de los grupos de las que se extrajeron varias ideas comunes. 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 en la segunda sesión:

- **<u>Necesidades principales:</u>**
  - Mitigar los efectos de la contaminación
  - Seguridad vial.
  - Falta de red ciclista.
  - Falta de aparcamientos disuasorios.
  - Falta de medidas de calidad del transporte.
  - Falta de una alternativa real al vehículo privado.
  - Mejora de las conexiones norte-sur.

- Un servicio de transporte público mejor y más competitivo.

- **Principales problemas:**
  - Falta de calidad ambiental asociada al transporte.
  - Falta de transporte sostenible.
  - Elevado uso del vehículo privado.
  - Falta de alquiler de vehículos sostenibles.
  - Congestión en los accesos a Granada.
  - Falta de conexión en los transportes públicos.

- **Principales retos:**
  - Conseguir bajar las emisiones de CO_2 asociadas al transporte.
  - Red de préstamo de bicicletas.
  - Mejorar la seguridad de los usuarios vulnerables principalmente peatón y personas usuarias de bicicletas.
  - La sostenibilidad y distribución urbana de mercancías de última milla con vehículos no contaminantes en el contexto de crecimiento del comercio electrónico.

4.2.4. *Jornadas Participativas de Diagnóstico. Conclusiones de la sesión final, de cada uno de los grupos, síntesis de conclusiones, debate final realizado y cierre de las jornadas.*

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 tráficos 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 ponérselo 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 canonl existe en ciudades como Londrespero 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 bastanteescaso. 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 queesto ya sha sido propuesto en el estudio Optitrans de Granada, Agenda 21. Destacan que la línea existentedebería 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 quesería 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 actualmentedos 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 metropolitano 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 Metropolitanaque 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 deimplantar un sistema de incentivos económicos que fomente y promocione el uso de bicicleta, y la necesidad derecuperar 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 consideráis 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 est é 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 bicicletasapuntando que la bicicleta eléctrica va a tomar un valor añadido como comunicación interurbana yque 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 diágnóstico, 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 auna 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 sersegura 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 CO_2 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 ferrocarrily 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 quese 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 queno 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 llegansoninterprovinciales 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 hidrógenopara 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 decid ido anteriormente, pero a través de este Plan con horizonte a 10 años, serán muchas más las iniciativas que sal drán propuestas y que se incorporarán a presupuestos futuros.

Se considera que las infraestructuras planteadas son muchas comolas **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 queestán 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 nece sarias 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 queel **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.

4.3. Artículos de prensa de las Jornadas Participativas

A continuación, se extraen varios artículos de prensa en los que se difunde las jornadas de participación a través tanto de periódicos digitales como en la propia página de la Junta de Andalucía.

Imagen 18 Artículo de prensa sobre las Jornadas de Participación (1)

La Junta avanza novedades en el metro y los autobuses metropolitanos de Granada

Marifrán Carazo ha adelantado que se pretende tener completamente definido el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada a lo largo del próximo año 2022

IDEAL
Lunes, 17 mayo 2021, 12:23

Fuente: www.ideal.es

Imagen 19 Artículo de prensa sobre las Jornadas de Participación (2)

europapress / esandalucia / es andalucía - granada

Publicado 17/05/2021 13:54

La Junta avanza en el desarrollo del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada

Jornadas participativas sobre movilidad sostenible - JUNTA

GRANADA, 17 May. (EUROPA PRESS) -

La consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, Marifrán Carazo, ha destacado los avances realizados en la elaboración del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada, durante la celebración de la última de las jornadas participativas organizadas para, de la mano de representantes de distintos sectores de

Fuente: www.europapress.es

Imagen 20 Artículo en la página de la Junta de Andalucía sobre las Jornadas de Participación

Junta de Andalucía
Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio

Vivienda y rehabilitación | Servicios de transporte | Infraestructuras viarias | Más temas | La consejería | Servicios | Buscar

Inicio > Servicios > Actualidad > Últimas Noticias >

La Junta avanza en el desarrollo del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada

Marifrán Carazo cita los proyectos para mejorar la movilidad como la plataforma reservada de La Zubia o la ampliación del Metro.

Andalucía, 17/05/2021

La consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, Marifrán Carazo, ha destacado los importantes avances realizados en la elaboración del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada durante la celebración de la última de las jornadas participativas organizadas para, de la mano de representantes de todos los sectores de la sociedad, perfilar un diagnóstico certero de las necesidades y retos del área metropolitana en materia de movilidad.

La consejera Marifrán Carazo ha participado en las Jornadas para definir el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada.

"Esta vez sí se puede afirmar que Granada y su entorno avanzan para encontrar soluciones a los problemas de movilidad que arrastra desde hace demasiados años y que han colocado a la ciudad al frente del triste ranking de las más contaminadas de España", ha señalado Marifrán Carazo, que ha recordado que se ha partido de cero, ya que "no había ningún documento que sirviera de base para tomar decisiones para mejorar la movilidad y reducir la contaminación".

Al respecto, ha agradecido todas las aportaciones realizadas por ayuntamientos, operadores, asociaciones o ciudadanos en las diferentes jornadas de participación que se suma al diagnóstico preliminar elaborado con el asesoramiento de la Unión Europea (Jaspers). Ese análisis inicial avanza algunas ideas como la necesidad de reducir el uso del coche privado, que ahora ocupa casi la mitad de los desplazamientos (48,4 por ciento) y apostar por el transporte público y otros modos más sostenibles como la bicicleta.

Fuente: www.juntadeandalucia.es

5. SESIÓN DE PRESENTACIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN DE LA VERSIÓN PRELIMINAR DEL PTAMGR

El día 20 de abril de 2022, se llevó a cabo una sesión presencial para presentar el Plan de Acción presidida por el Director General de Movilidad de la Junta de Andalucía que avanzó las líneas maestras del plan presentando así la situación de los trabajos. Acompañado por el Delegado Territorial de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía, en Granada; el Gerente del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Granada y la Concejal de Movilidad del Ayuntamiento de Granada.

Imagen 21 Jornada de presentación del Plan de Acción de la Versión Preliminar del PTAMGR

Fuente: Elaboración propia

Imagen 22 Artículo de prensa sobre la Jornada de presentación del Plan de Acción de la Versión Preliminar del PTAMGR

Granada Hoy

GRANADA

GRANADA PROVINCIA ANDALUCÍA ECONOMÍA ACTUAL SOCIEDAD GRANADA CF DEPORTES OPINIÓN EL FESTIVAL TODAS LAS SECCIONES

GRANADA VIVIR GNGRANADA MUJERES HOY SER SOLIDARIOS SIERRA NEVADA CÓMETE GRANADA

MOVILIDAD

El nuevo Plan de Transporte Metropolitano de Granada propone una línea de autobús de alta capacidad entre La Zubia y Santa Fe

- El primer avance también diseña una línea entre el Centro de la capital y Maracena en una primera fase
- También propone líneas transversales entre pueblos sin tener que pasar por la ciudad
- Líneas de bus Santa Fe-Granada-La Zubia y Maracena-Centro, las nuevas propuestas para el transporte metropolitano

Jorge Saavedra, Raquel Ruz, Felipe Arias y Antonio Granados / G. H.

R. G.
Granada, 20 Abril, 2022 - 15:42h

Fuente: www.granadahoy.com

6. COMISIÓN DE REDACCIÓN

Con fecha 13 de septiembre de 2022, se solicitó a las Administraciones/Consejerías, la designación de un representante para la Comisión de Redacción del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible.

En virtud de esa designación, el 13 de octubre de 2022, se facilitó a los representantes el documento la Versión Preliminar del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible, acompañado del Estudio Ambiental Estratégico y los Anexos correspondientes, para que se remitieran las consideraciones/aportaciones que estimaran oportunas, para informar de la Propuesta de Plan.

7. INFORMES RECIBIDOS EN LA COMISIÓN DE REDACCIÓN Y RESPUESTA/CONSIDERACIÓN, SOBRE LA VERSIÓN PRELIMINAR DEL PLAN

La siguiente tabla muestra el organismo consultado, la fecha de recepción del informe, el resumen de su contenido y su consideración en la redacción del PTMAGR.

ORGANISMO	FECHA RECEPCIÓN	RESUMEN CONTENIDO	CONSIDERACIONES PTMAGR
Consejería de Inclusión Social, Juventud, Familias e Igualdad. Dirección General de Personas con Discapacidad.	24/10/22	-Aportaciones a la Versión Preliminar del Plan (modificación del Objetivo Estratégico OE5, inclusión de legislación en materia de accesibilidad en espacios públicos, ampliación de información en materia de flota de taxi y VTC, utilización de lenguaje inclusivo, ampliación de detalles en propuestas de actuación, etc.).	Se han considerado las aportaciones en los documentos correspondientes.
Consejería de Economía, Hacienda y Fondos Europeos. Dirección General de Planificación, Política Económica y Financiera	24/10/22	-No se aprecian incongruencias con la planificación general de la Junta de Andalucía, cuyo planteamiento de referencia es la Estrategia para la Transformación Económica de Andalucía (ETEA) Horizonte 2027. -Se aprecia una identificación completa con los criterios y orientaciones que inspiran la ETEA y, por supuesto, con los objetivos establecidos sobre cambio climático y sostenibilidad de la Estrategia Europea, atendiendo la misión que marca el Libro Blanco de Transporte. -En el capítulo 6 de la Versión Preliminar del Plan, en el Tomo I, dedicado al Marco Estratégico se echa en falta una mención a la referida ETEA Horizonte 2027. -Se valora positivamente la inclusión de información estadística y cartográfica del IECA; y el seguimiento de las indicaciones del Manual de Elaboración de Planes Estratégicos de Políticas Públicas en la Junta de Andalucía. -Se hace una valoración muy positiva del Plan de Transporte Metropolitano.	-Se ha considerado la ETEA 2027 en el capítulo de Marco Estratégico.
Consejería de Sostenibilidad y Medio Ambiente. Secretaría General de Sostenibilidad y Medio Ambiente.	24/10/22	-Se listan los informes realizados anteriormente. -Se enumeran algunas observaciones anteriores no resultas completamente o con posibilidad de mejora (Apartados 4, 7, 10 y 11 del EsAE).	Se han considerado las aportaciones de mejora en los documentos correspondientes.
Consejería de Turismo, Cultura y Deporte Delegación Territorial en Granada	04/04/22	-El informe hace hincapié todo el tiempo en el marco legislativo (LPHA) a la hora de considerar la presencia de bienes del Patrimonio Histórico en las áreas afectadas por las actuaciones que se desarrollen o los posibles efectos sobre el mismo.	En el desarrollo de las propuestas del plan, se han tenido en cuenta las consideraciones de dicha ley.
Consejería de Empleo, Empresa y Trabajo Autónomo. Delegación Territorial de Granada	25/10/22	-Impacto socioeconómico negativo en los comercios y resto de negocios de las zonas afectadas tanto de la capital como de los municipios de Las Gabias y Churriana, sino se planificación adecuadamente la ejecución de los proyectos de metropolitano.	En el desarrollo de dicha propuesta, se ha considerado la minimización del impacto socioeconómico negativo.
Consejería de Industria, Energía y Minas	25/10/22	-Sin observaciones a la Propuesta del Plan.	-
Consejería de salud y consumo	25/10/22	-Sin observaciones a la Propuesta del Plan.	-
Consejería de Fomento, articulación del Territorio y Vivienda. Dirección General de Infraestructuras Viarias	25/10/22	-No se realiza ninguna aportación/consideración a la Propuesta del Plan	-

8. COMITÉ DE EXPERTOS (GRUPO FOCAL DE PERSONAS EXPERTAS)

El Comité de Expertos desarrolló una evaluación ex ante del Plan de Transporte Metropolitano de Granada, la cual consistió en dos fases: un cuestionario telemático abierto y un grupo focal.

El cuestionario abierto se realizó, previamente al grupo focal, y de forma individualizada.

Este grupo focal tuvo lugar el 2 de febrero de 2023 por videoconferencia, con una duración de 2 horas y estuvo dinamizado por el Área de Evaluación del Instituto Andaluz de Administración Pública (IAAP).

Se detallan las 6 personas expertas y de reconocido prestigio en la materia que trata el Plan que fueron consultadas:

Imagen 23 PERSONAS EXPERTAS PARA ANALIZAR EL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE GRANADA

Nombre y Apellidos	Organización en la que desarrolla su actividad profesional	Puesto que ocupa	Formación y/o experiencia principal relacionada con la Estrategia (brevemente, un par de líneas)
Julio Alberto Soria Lara	Universidad Politécnica de Madrid	Director del Departamento de Ingeniería del Transporte, Territorio y Urbanismo	Investigador con más de 15 años de experiencia en el ámbito de la movilidad urbana
Tomás Ruiz Sánchez	Universidad Politècnica de València	Catedrático de Universidad	Más de 25 años de experiencia realizando estudios de transporte y movilidad de personas.
Rocío De Oña López	Universidad de Granada	Profesora Titular de Universidad	Planificación de infraestructuras y servicios de transporte, análisis de la seguridad vial, oferta y demanda, indicadores de calidad
Emilio Ortega Pérez	Universidad Politécnica de Madrid	Profesor Titular de Universidad	Investigador con más de 15 años de experiencia y más de 35 artículos científicos publicados en la planificación del transporte y sus efectos sobre el territorio.
Luigi Dell'Oglio	Universidad de Cantabria	Catedrático de Universidad	Profesor de Ingeniería e Infraestructura de los Transportes
Amalia Muñoz	Fundación CEAM	Directora	Especialista en contaminación atmosférica

Fuente: Área de Evaluación del Instituto Andaluz de Administración Pública (IAAP)

8.1. Cuestionario abierto

Estructura de las nueve dimensiones consideradas relevantes para valorar la adecuación del Plan.

1. Pertinencia
2. Impacto potencial
3. Suficiencia de tiempo y medios
4. Coherencia externa
5. Coherencia interna
6. Priorización de elementos y factores de éxito
7. Integralidad y relevancia
8. Debilidades y amenazas
9. Impacto en la sociedad andaluza

Cuestionario a personas expertas para el PTMAGR, desarrollado por el IAAP

1. Pertinencia

1.1. ¿Considera este Plan la herramienta más adecuada para dar respuesta a las necesidades, problemas y retos detectados en el diagnóstico en lo que atañe a su campo de conocimiento?

Respuestas	Histograma	Nº	%
No		0	0%
En parte		0	0%
En gran parte		2	33%
Sí		4	66%

La totalidad de personas expertas responde positivamente a la pregunta sobre la adecuación del plan (respuesta "sí" o "en gran parte sí"), siendo mayoritaria la opción afirmativa (66%).

Otras ideas.

- Se señalan como soporte del juicio anterior los siguientes aspectos:
  - se equilibra el reparto modal y se regula más eficazmente el estacionamiento y la carga y descarga
  - el Plan se encuentra alineado con las diferentes políticas europeas, nacionales y autonómicas y contribuye a mitigar el cambio climático
  - el Plan ayuda a fomentar la sensibilización y educación de la ciudadanía ante las cuestiones relativas al transporte y la movilidad
- Se indica igualmente algún aspecto de mejora relevante:
  - La renovación de la flota de vehículos escapa a las competencias y funciones del propio plan

1.2. ¿Considera que la metodología para elaborar y desarrollar el Plan es la correcta?

Respuestas	Histograma	Nº	%
No		0	0%
En parte		1	16%
En gran parte		2	32%
Sí		3	50%

Todas las personas expertas consultadas coinciden en considerar correcta ("Sí", "En parte" o "En gran parte sí") la metodología utilizada para elaborar y desarrollar el Plan, pues es conforme a los estándares (guías ELTIS o IDAE) y técnicas (ACB) más aceptados en la actualidad.

Otras ideas.

Se valoran positivamente los siguientes aspectos: definición de largo plazo, un plan de ejecución claro y unas directrices de seguimiento y evaluación; la inclusión de datos de fuentes diversas o el análisis y evaluación de diferentes escenarios.

Entre posibles aspectos de mejora se señala que:

- Una persona experta considera que la metodología debiera haber considerado el efecto de la pandemia en la movilidad, la movilidad de los no residentes, especialmente los turistas, y debería haber usado modelos de simulación de los efectos de las actuaciones definidas que superen las limitaciones del modelo clásico de cuatro etapas
- Otra persona experta cree que la forma de asignación de puntuaciones genera que el escenario cuatro obtenga la mayor puntuación en la mayoría de los casos, únicamente por el hecho de que incluye más actuaciones que el resto de escenarios, lo cual resta objetividad al proceso.

2. Impacto potencial

2.1. ¿Cree que es posible alcanzar los objetivos definidos por el Plan con las actuaciones diseñadas y los medios puestos a su disposición?

Respuestas	Histograma	Nº	%
No		0	0%
En parte		0	0%
En gran parte		4	66%
Sí		2	33%

Se presume una alta probabilidad de eficacia del plan: todas las personas expertas creen que "En gran parte" o "Sí" se conseguirán los objetivos

No obstante, se señalan riesgos para el plan:

- La reducción de emisiones y la mejora del reparto modal son difíciles de alcanzar con el plan
- Se consideran ausentes medidas de disuasión del uso del coche, más allá de las ZBE, que aseguren una utilización adecuada de los transportes públicos; por ejemplo, políticas de aparcamiento
- No queda claro el grado esperado de cumplimiento de los objetivos en el plan
- El plan tiene un alto grado de dependencia de la disponibilidad presupuestaria por las grandes inversiones necesarias

2.2. ¿Cree que existe algún riesgo que pueda impedir o dificultar lograr los resultados e impactos que se esperan con este Plan?

Respuestas	Histograma	Nº	%
No		0	0%
En parte		0	0%
En gran parte		5	84%
Sí		1	16%

Las personas expertas consideran en su totalidad la existencia de riesgo(s) para el plan, en diverso grado.

Otras ideas:

Las personas expertas coinciden en señalar factores -fundamentalmente, del entorno- que podrían dificultar el éxito del plan, de dos clases:

- económicos, concretamente en la falta de financiación por parte de las administraciones competentes
- y cuidadanos, en la forma de un rechazo o no asimilación de nuevos modelos de reparto modal

Se sugieren ideas como la de un plan de contingencia para atajar estos riesgos externos

3. Suficiencia de tiempo y medios

3.1. En su opinión, ¿es posible conseguir los objetivos y retos planteados en el Plan en el plazo previsto?

Respuestas	Histograma	Nº	%
No		0	0%
En parte		1	17%
En gran parte		2	33%
Sí		3	50%

En general las personas expertas consideran que el plan no es más ambicioso de lo que la realidad permite y no está sobredimensionado.

Otras ideas:

- No obstante, una persona experta manifiesta sus dudas acerca de la definición de algunos objetivos, a los que les falta concreción
- También aparecen dudas acerca de la financiación y coordinación interadministrativa
- El plazo de ocho años en algunas actuaciones (como el Metro) parece escaso para algún entrevistado

3.2. ¿Considera que se cuenta con las herramientas normativas suficientes para dar respuesta a los problemas de coordinación competencial que son necesario resolver para ejecutar el Plan?

Respuestas	Histograma	Nº	%
No		0	0%
En parte		2	33%
En gran parte		2	33%
Sí		2	33%

En líneas generales, las personas expertas consultadas coinciden en que, considerando el ordenamiento jurídico actual, se cuenta con las herramientas normativas suficientes en los distintos ámbitos implicados, al menos en una buena parte de las actuaciones del plan.

Otras ideas:

- Se insiste de nuevo en los escasos recursos para la coordinación intermunicipal, al abarcar el Plan numerosos municipios. Un experto señala que no existen órganos de gestión supramunicipal, y otro remarca que el Consorcio de Transportes es una buena herramienta pero insuficiente.
- También se hace mención a ciertos problemas que resolvería la Ley de Movilidad Sostenible, sobre todo en el aspecto de financiación.

3.3. ¿Considera que son suficientes los recursos financieros con que cuenta el Plan para su ejecución?

Respuestas	Histograma	Nº	%
No		0	0%
En parte		2	33%
En gran parte		2	33%
Sí		2	33%

Las personas expertas consultadas consideran, muy mayoritariamente, suficientes los recursos financieros definidos para la ejecución del Plan.

Otras ideas:

- Se señala que las infraestructuras sí cuentan con dotación suficiente pero no la sensibilización ni educación sobre movilidad sostenible.
- Aunque hay presupuesto para la renovación de flotas de transportes por carretera no hay presupuesto para aumentar la frecuencia de paso ni la propia flota
- Falta el detalle presupuestario

3.4. ¿Considera que el Plan cuenta con los recursos suficientes para asegurar la gestión de la información generada en el desarrollo y ejecución del mismo?

Respuestas	Histograma	Nº	%
No		3	50%
En parte		2	33%
En gran parte		1	17%
Sí		0	0

Las personas expertas consultadas valoran, en su mayoría, como insuficientes los recursos para la gestión de la información de la ejecución del plan y no detectan una partida específica para este aspecto en el mismo. Se hace hincapié específicamente en las carencias en el fomento de la bicicleta.

4. Coherencia externa

4.1. ¿Considera que se encuentre alineado el Plan con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/sustainable-development-goals/) y el actual marco estratégico de planificación de la UE y el gobierno central y con otras políticas de la Junta de Andalucía en ejecución (en lo relativo a su campo de conocimiento)?

Respuestas	Histograma	Nº	%
No		0	0%
En parte		0	0%
En gran parte		0	0%
Sí		6	100%

Las personas expertas consultadas coinciden unánimemente en observar alineación del Plan con los ODS y con los marcos estratégicos europeo, nacional y autonómico.

Otras ideas

- Se menciona explícitamente como soporte de la respuesta anterior:
  - La alineación del Plan con la Ley de Cambio Climático y Transición Energética (LCCTE) en lo referente a aspectos como la reducción de emisiones.
  - En relación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Organización de las Nacionales Unidas (ONU), se coincide en señalar el alineamiento directo del Plan, destacándose su especial relación con algunos objetivos concretos:
    - ODS 3: Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades.
    - ODS 8: Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible.
    - ODS 9: Construir infraestructuras resilientes.
    - ODS 11: Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles.
    - ODS 12: Garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles.
    - ODS 13: Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos.
    - ODS 15: Proteger, restablecer y promover el uso sostenible de los ecosistemas terrestres, gestionar los bosques de forma sostenible, luchar contra la desertificación, detener e invertir la degradación de las tierras y poner freno a la pérdida de la diversidad biológica

5. Coherencia interna

5.1. ¿Existe en el Plan una coherencia entre los problemas y necesidades que quiere resolver, los objetivos estratégicos que define y los programas que ha diseñado para conseguirlo en el campo de su conocimiento?

Respuestas	Histograma	Nº	%
No		0	0%
En parte		1	17%
En gran parte		3	50%
Sí		2	33%

Las personas expertas muestran consenso en afirmar que existe coherencia entre problemas, objetivos y programas previstos.

Principales ideas:

- Así, se reconoce que el grado de coherencia interna del Plan es alta o muy alta.
- Sin embargo, una persona experta advierte que "para todos los OE, se definen unas actuaciones para conseguirlos. En el caso concreto de OE1 "Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y consumo de energía" se definen unos valores objetivo, que no se definen en el resto. Debería incluirse en todos para poder evaluar en el año horizonte el grado de consecución de los objetivos del Plan. Los valores objetivo del OE1 (Tomo II, pág. 4) no se cumplirían en el año 2030 según los resultados del Anexo I (pág. 20)"
- En relación a la calidad del aire, se habla de emisiones de CO_2 (esto no es indicador de la calidad de aire), y los NMVOC (en español compuestos orgánicos volátiles no metánicos), no son partículas. El material particulado en calidad de aire es otra cosa, $PM_{2.5}$. Faltaría un indicador específico de emisiones de NO_2 (o NOx), pues es el parámetro que más afecta

a la calidad de aire en Granada, especialmente en invierno, así como cumplimiento de los estándares de calidad de aire y no superaciones de los valores límite

5.2. ¿Incluiría algún programa que lograría aumentar la eficacia del Plan? Detállelo en la mayor medida posible.

Principales ideas:

- Incorporar un acuerdo de cesión de competencias desde municipios involucrados hasta las entidades responsables de la gobernanza del plan para resolver el problema de la coordinación.
- Actuaciones de fomento del teletrabajo.
- Incorporar más medidas disuasorias del uso del vehículo privado además del aparcamiento regulado en toda el área que engloba el tercer ámbito geográfico definido en la actuación LE2-P1.
- No existen medidas que consideren efectos del cambio climático sobre las infraestructuras de transporte y por tanto al sistema de transporte. (Principalmente incidencias/daños por precipitaciones extremas, incendios forestales y en menor medida, incremento de temperaturas)
- Incorporar planes formativos y de sensibilización para crear una cultura de la sostenibilidad.

6. Priorización de elementos y factores de éxito

6.1. Si fuera necesario revisar, a lo largo de su ejecución (por ejemplo, por una disminución sensible de la financiación o un cambio gubernamental) el plan ¿a qué aspectos, objetivo estratégico, programas o proyectos NO se debería renunciar? ¿Por qué?

Principales ideas:

Las personas expertas consultadas consideran los siguientes elementos como irrenunciables:

- Fomento del transporte público y la intermodalidad; equilibrar el reparto modal y recuperar espacio de la vía pública para modos de transporte no motorizados. En este sentido , el billete único, el sistema tarifario integrado, creación de la red ciclopeatonal y estacionamientos seguros para bicicletas
- Las actuaciones de protección del peatón, de fomento del uso de la bicicleta, y de mejora del transporte público.
- Extender la ZBE.
- Las acciones que fomentan una movilidad activa y el uso del transporte colectivo.
- La puesta en marcha de zonas de bajas emisiones y sistemas de información al usuario que fomenten el uso del transporte publico. Medidas de apoyo a los vehículos de emisiones cero.

7. Integralidad y relevancia

7.1. En el caso de que eche en falta alguna cuestión importante en el Plan, por favor, especifique de cuál se trata, y justifique por qué lo considera esencial para que el Plan consiga sus objetivos. Justificación:

Principales ideas:

Las personas expertas recomiendan incluir los siguientes factores:

- La relevancia de Internet tras la pandemia en las nuevas formas de movilidad al incorporar el teletrabajo, el teleocio y las telecompras en la vida cotidiana.
- Las medidas de difusión y sensibilización en la movilidad sostenible.
- La continuidad de todas las redes ciclopeatonales.
- La incorporación de bonos combinados de intermodalidad (bicicleta-peatón-transporte público)
- Los efectos del cambio climático sobre las infraestructuras del transporte.
- En los indicadores de resultados faltan emisiones de contaminantes atmosférico, o cumplimiento con los estándares de calidad de aire (solo se han considerado en RES.02 los gases de efecto invernadero)

7.2. En el caso de que considere que algún aspecto contemplado actualmente en el Plan no aporta valor, señálelo y por favor, explique el motivo. Justificación:

Principales ideas:

- Existen dudas acerca del uso de vehículos personales (principalmente patinete eléctrico) como sostenibles. La persona experta cita casos de otros territorios donde la evidencia ha mostrado que estas personas eran anteriormente usuarias del transporte público.

7.3. ¿Cree que se debería reforzar el papel de la mujer en este Plan? ¿Podría darnos algunas ideas para lograrlo? Justificación:

Principales ideas:

- En líneas generales se considera que la perspectiva de género está correctamente integrada en el plan, incluidas medidas de seguridad como paradas intermedias.
- Medidas relacionadas con la seguridad. Se indican ideas como la del "taxi rosa", un servicio nocturno de taxis conducidos por mujeres y dirigidos a mujeres específicamente.

8. Debilidades y amenazas

8.1. ¿Qué debilidades observa en este Plan? De identificarlas, ¿qué propone para abordarlas?

Debilidades	Propuestas para superarlas
No se tiene en cuenta el papel de internet en las nuevas formas de movilidad	Incorporar a las actuaciones del plan
No se fomenta el uso de la bicicleta	Incorporar a las actuaciones del plan
Conceptos confusos en relación a la calidad del aire	Uso adecuado de indicadores
No existen medidas que consideren como algunos efectos del Cambio Climático puedan afectar a las infraestructuras de transporte y por tanto al sistema de transporte.	Realizar un diagnóstico de estos posibles efectos
No hay medidas de sensibilización	Crear cursos de formación en colegios e institutos
Falta de cuantificación de algunos objetivos	Definir los valores previstos para su mensurabilidad
Falta de justificación pormenorizada de costes	Incluir más detalle presupuestario
Algunos indicadores de resultado no se ajustan a las actuaciones (LE1-P4 // LE3-P3)	Incluir/mejorar los indicadores
Falta partida presupuestaria para la "gestión de la información generada en el desarrollo y ejecución del mismo"	Incluir la partida presupuestaria
En la propuesta de actuación LE1-P7. Aparcamientos disuasorios ligados al transporte público no se presupuestan los puntos de recarga	Incluir la partida presupuestaria

8.2. ¿Qué amenazas estima para la ejecución de este Plan? Si las encuentra, por favor, ¿qué propone para abordarlas?

Amenazas	Propuestas para superarlas
Crisis financiera	Plan de contingencia
Compromiso firme de financiación por parte de las administraciones públicas	Adopción del plan por parte de las administraciones responsables
El incremento en los costes reales de la ejecución de las actuaciones	Análisis más detallado de costes
Costes elevados del plan	Buscar convocatorias nacionales y europeas y coordinar la planificación de las acciones con las administraciones implicadas para validar las propuestas
Desinterés ciudadano o falta de cultura de uso de bicicleta	Mayores incentivos para un cambio en el reparto modal y mayor sensibilización
Plazos cortos para algunas actuaciones	Puesta en marcha inmediata y seguimiento
Incorporación de nuevas ZBE	Requiere adelantar lo más posible los plantes de sustitución y renovación de vehículos y estudiar la aceptación por parte de la ciudadanía y del comercio, poniendo en marcha campañas de sensibilización.

9. Impacto en la sociedad andaluza

9.1. ¿Qué impacto/s cree que la ejecución del Plan podrá tener en su ámbito de influencia?

Respuestas	Histograma	Nº	%
No		0	0%
En parte		0	0%
En gran parte		1	16%
Sí		5	84%

De manera mayoritaria las personas expertas consultadas consideran que el Plan tendrá efectos en su ámbito de influencia.

Principales ideas:

- Se destacan de forma particular los siguientes aspectos en los que el Plan tendrá impacto:
  - Mejora de la calidad de vida de los residentes y visitantes en el área.
  - El PTMGRA tendrá un impacto positivo, tanto para la movilidad, el medioambiente y la salud de los ciudadanos, contribuyendo a reducir la congestión, los accidentes de tráfico, las emisiones de gases de efecto invernadero, el consumo energético, etc
  - El impacto en la sociedad del Plan será positivo al contribuir en una mejora de la calidad de vida de los habitantes en la zona metropolitana, al disponer de una mejor calidad del aire y una mejora de la salud
  - El impacto que se espera es en el reparto modal con un incremento importante de la movilidad en transporte publico y ciclo-peatonal. Este cambio solamente es posible si la puesta en marcha de estas medidas se acompaña a acciones miradas a penalizar la movilidad con vehículo privado

11. Conclusiones

En líneas generales, la valoración del Plan por parte de las cinco personas expertas consultadas es positiva, habiéndose obtenido respuestas mayoritariamente positivas a las preguntas planteadas, como se ha visto en las tablas de páginas anteriores; destacamos que, de manera general, el enfoque metodológico aplicado se entiende adecuado y conforme a las mejores prácticas actuales.

- Así, se señalan por las personas expertas aspectos positivos tales como la coherencia interna y externa del plan, así como su alineación con el marco legislativo y estratégico andaluz, español y comunitario y los propios ODS.
- Entre los aspectos de relevancia en los que más se incide se encuentra la necesidad de asegurar la correcta cooperación de los organismos implicados en el Plan y de contemplar escenarios macroeconómicos alternativos para paliar la posible crisis financiera. La cooperación entre administraciones o incluso una "cesión de competencias" hacia organismos de coordinación y gobernanza se plantea como una solución al respecto.
- Asimismo, se destaca la importancia de las acciones de concienciación y sensibilización de la ciudadanía como elemento clave para cambios modales hacia modelos más sostenibles.
- Se recomienda contemplar claramente la adaptación al cambio climático, incluyendo previsiones de posibles daños sobre las infraestructuras del transporte que afectarían a los propios sistemas de transporte.
- Se recomienda incluir en el diagnóstico el papel de internet en las prácticas de movilidad urbana posteriores a la pandemia COVID-19, como el teletrabajo y el teleocio.
- En el mismo sentido se propone incluir medidas específicas para el fomento del teletrabajo por su influencia sobre la movilidad.
- Se hace hincapié en el impulso de la red urbana de carril bici para fomentar el uso de la bicicleta.
- Se destaca la importancia de las medidas relacionadas con la seguridad hacia las mujeres ya previstas (como paradas intermedias) y algunas posibles propuestas de inclusión (como el taxi rosa).

8.2. Conclusiones

La valoración del Plan por parte de las personas expertas consultadas fue positiva, habiéndose obtenido respuestas mayoritariamente positivas a las preguntas planteadas. El enfoque metodológico aplicado se entendió adecuado y conforme a las mejores prácticas actuales.

Se destacan algunas de las principales conclusiones:

- Se enuncia la importancia de las acciones de concienciación y sensibilización de la ciudadanía como elemento clave para cambios modales hacia modelos más sostenibles.
- En el mismo sentido se propone incluir medidas específicas para el fomento del teletrabajo por su influencia sobre la movilidad.
- Hincapié en el impulso de la red urbana de carril bici para fomentar el uso de la bicicleta.
- Etc.

Los resultados del cuestionario abierto, así como sus conclusiones han sido considerados en el PTMAGR. Por ejemplo, en cuanto a las acciones de concienciación y sensibilización de la ciudadanía, fomento del teletrabajo, propuestas de movilidad ciclista, etc.

8.3. Grupo focal

En la sesión participaron:

- Personal de la Administración Pública.
- Personal técnico para el diseño del plan.
- Personal de JASPERS.
- Personal del área de Evaluación del IAAP.

8.4. Principales bloques tratados durante el grupo focal y sus consideraciones

2. SOBRE LA METODOLOGÍA Y LOS VALORES META ASOCIADOS A LOS OBJETIVOS

No hay consenso acerca de la pertinencia de incluir valores meta para los objetivos del plan. Las opiniones están divididas entre quienes observan que los valores meta pueden ser "limitantes" y entre quienes los consideran "necesarios" para evaluar la eficacia del plan.

Existen reservas sobre los objetivos y prioridades establecidos en el plan, pero no se ha alcanzado el consenso entre las personas participantes.

Respecto a la definición de los valores meta, existen opiniones contrarias a establecer medidas de cumplimiento de manera estricta:

- Se observa que aunque es muy frecuente establecer valores meta, puede ser muy frustrante si finalmente no pueden alcanzarse. Con estos valores meta los planes entran en dinámicas de todo o nada. Sin embargo, es posible establecer gradaciones para hacerlos más factibles. Las circunstancias además van cambiado, por lo que se observa más útil definir objetivos en base a una lógica estratégica y vectores de actuación, en lugar de establecer valores fijos de cumplimiento.
- Existen objetivos temporales definidos en el cronograma (aunque se observa que están más relacionados con la parte presupuestaria que con la ejecución). Aunque más que fijar fechas, se propone ampliar los objetivos relacionados con la adaptación al cambio de la ciudadanía, incluyendo acciones de formación y sensibilización comunitaria.

Sin embargo, también hay opiniones partidarias de establecer valores meta para evaluar el cumplimiento de los objetivos:

- Se comenta la necesidad de valores objetivos para ver qué medidas han sido eficientes. El plan contiene muchas acciones pero tener unos umbrales puede ayudar a ver cuáles han sido más positivas y menos, y llevar a cabo análisis coste-beneficio. También para hacer un adecuado seguimiento de la ejecución.
- Se establecían valores meta para el objetivo 1, pero no para el resto de objetivos. Si no es posible determinar valores fijos en los objetivos, se recomienda definir cuáles son las metas que pretenden conseguirse con el plan.
- Se deben establecer mecanismos claros para la evaluación de los diferentes indicadores, además de revisar algunos de los indicadores considerados en el plan. Los indicadores relativos a emisiones de gases de efecto invernadero (CO_2, O_3) no son fáciles de estimar, por lo que se indica que además de emisiones gases de efecto invernadero (importantes como indicadores relacionados con el cambio climático), se deberían tener en cuenta indicadores de la contaminación atmosférica y calidad de aire, como niveles de concentración en aire (por ejemplo ozono, óxidos de nitrógeno y material particulado).

Respuesta

Se han introducido una serie de indicadores de ejecución, para valorar la implantación de las medidas y cuantificar el cumplimiento de los objetivos establecidos.

Se han incorporado indicadores de emisiones de gases de efecto invernadero (CO_2) y de la contaminación atmosférica y calidad de aire (NOx, etc.).

3. SOBRE LA GOBERNANZA DEL PLAN

La distribución de competencias de las diferentes administraciones implicadas y la distribución presupuestaria supone un riesgo para la gobernanza de este tipo de planes. El Consorcio de Transportes puede liderar las cuestiones relacionadas con la gobernabilidad del plan.

Se observa la necesidad de abordar la cesión y distribución de competencias entre los organismos implicados en el plan, así como establecer presupuestos más detallados y definir las fuentes de financiación para evitar problemas relacionados con la aportación presupuestaria de las distintas administraciones responsables. Este último aspecto puede aumentar la viabilidad del plan.

Existe acuerdo en que el consorcio ha de liderar los procesos relacionados con la gobernanza y la coordinación económica, para evitar riesgos asociados con el retraso de la ejecución presupuestaria.

Se apunta que la elaboración de leyes sobre movilidad sostenible podría ayudar a disminuir los problemas relacionados con la gobernanza de este tipo de planes.

Respuesta

Se ha incorporado la distribución de competencias entre los organismos implicados en el plan, así como presupuestos más detallados y se han establecido fuentes de financiación para evitar problemas relacionados con la aportación presupuestaria de las distintas administraciones responsables.

Se valora positivamente que el CTAGR lidere los procesos relacionados con la gobernanza y la coordinación económica.

4. SOBRE LA PEDAGOGÍA, GESTIÓN DEL CAMBIO Y HÁBITOS ASENTADOS

Es necesario incluir una partida presupuestaria destinada a las acciones participativas y de formación dirigidas a la ciudadanía

Existe consenso al señalar que uno de los problemas más grandes observados en el plan, es la falta de acciones para llegar a la ciudadanía. Uno de los principales obstáculos para el correcto desarrollo de los planes es la definición de acciones que faciliten la adaptación al cambio de la ciudadanía. Se hace mucho hincapié en el presupuesto y las inversiones, pero si no se hace incidencia en la ciudadanía, los planes pueden no ser efectivos, por lo que es importante trabajar más este aspecto.

Se observa que las medidas previstas para la difusión del plan son correctas, pero a juicio de las personas consultadas es necesario incluir acciones de incidencia con la ciudadanía durante toda la implementación y presupuestarlas. De manera concreta, se propone:

- Aumentar las campañas de sensibilización sobre el uso del transporte público y el uso de bicicleta, enfatizando en sus ventajas.
- Realizar campañas específicas en colegios e institutos, (como medio "fácil" de llegar a una gran parte de familias), así como en Universidades.
- Transmitir los riesgos y efectos negativos del mal uso del espacio y del transporte insostenible para la salud, ya que si la ciudadanía no conoce esta información tampoco entiende los motivos que justifican las decisiones tomadas.

También es importante incluir acciones que posibiliten la participación de la ciudadanía, ya que es un aspecto fundamental. Todas las medidas propuestas en el plan deberían estar consensuadas con todos los actores; sin embargo, esto no siempre es así por las premuras y plazos durante la ejecución. Es necesario consensuar no solo con otras administraciones sino con las personas usuarias y ciudadanía general los objetivos y acciones. Este ejercicio es importante porque si hay consenso previo hay menos resistencias, y se mejora el impacto.

Se echan en falta medidas disuasorias del uso del coche, porque en ciudades y áreas metropolitanas de tamaño medio a veces no es suficiente invertir en transporte público ni ciclovías, que luego no siempre son usadas. Por tanto es también importante establecer medidas de disuasión del uso del transporte privado, teniendo en cuenta la equidad, en lugar de la prohibición total. Se trabaja con ratios, y si no se alcanza cierto ratio de uso no se producen los efectos positivos.

Respuesta

Se ha incorporado en las medidas a desarrollar de la propuesta LE3-P5. MEDIDAS DE FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA, INCLUYENDO ELÉCTRICAS Y MICRO-MOVILIDAD, una partida presupuestaria destinada a las acciones participativas y de formación dirigidas a la ciudadanía. Estas acciones servirán para transmitir los riesgos y efectos negativos del mal uso del espacio y del transporte insostenible para la salud.

El Plan ya incorporaba medidas disuasorias del uso del coche, en diferentes municipios además de la ciudad de Granada.

5. SOBRE EL IMPACTO DE INTERNET EN LA MOVILIDAD

Se señalan dos tipos de impactos: la posibilidad de aplicar las TICs a la gestión de la movilidad y los cambios de hábitos y movilidad derivados de la virtualidad.

Respecto al impacto de internet en la movilidad, se apuntan a dos tipos de efectos.

Por un lado se comenta las posibilidades de los sistemas *IoT* para gestionar de manera más eficiente la movilidad:

- Para algunas de las personas consultadas es posible por ejemplo establecer sistema de zonas de identificación de zonas de aparcamiento. Plataformas como *"Smart mobility service"*, por ejemplo, pueden ayudar a fomentar la movilidad más sostenible.
- Otras, muestran reticencias sobre que este tipo de soluciones, que se han estudiado mucho en los últimos años, sean efectivas, ya que como modelo de negocio, no queda claro que las empresas puedan invertir en este tipo de plataformas. Esto ya se está haciendo por otros cauces, pero no se tiene certeza de hasta que punto puede ser sostenible.
- Se han comentado las dudas sobre el efecto de fomentar otro tipo de transportes (patinetes, car sharing, etc.). No existe certeza sobre si las administraciones públicas tienen capacidad de promocionar este tipo de movilidad. En algunas ciudades como Valencia se ha podido ver como las personas usuarias de patinetes y *car sharing* antes utilizaban transporte público o bicicleta (un 80%), por lo tanto, no puede concluirse que fomentar el uso de estas soluciones sea fomentar el transporte sostenible. En algunos casos este tipo de transporte puede sustituir el uso del transporte público. Lo que se plantea es un uso complementario: que en trenes se puedan llevar bicicleta o patinete, también tarifas combinadas o reducidas. Esto si se considera una medida factible para las administraciones públicas, además de ser complementarias con un transporte público de calidad.

Más allá de los sistemas de gestión inteligente que favorecen las nuevas tecnologías, se señala la necesidad de prestar atención al impacto de internet en las formas de comportamiento y hábitos de la ciudadanía:

- Se apunta a la necesidad de observar como internet está cambiando los patrones de movilidad. Por ejemplo, cómo al favorecer la compra electrónica, cambian los viajes de carga y descarga; o cómo el teletrabajo modifica los desplazamientos por motivos laborales. Esta es una cuestión de diagnóstico y prospectiva que es necesario considerar, puesto que puede cambiar los preceptos de los que parte el plan.
- Los efectos de internet en los hábitos de vida son muy importantes, pero la realidad es tan cambiante, que no es fácil hacer previsiones. Lo que sí menciona el plan, y puede ser una guía para enfocar la cuestión es analizar por ejemplo, la distribución de paquetería, ya que el comercio online sigue una tendencia ascendente en los últimos años que previsiblemente continuará.
- Otra cosa que se ha echado en falta en el plan, es la mención de los efectos de la pandemia en la movilidad. Los trabajos de campo aún son pocos, pero es urgente actualizar cuanto antes la información sobre pautas de movilidad, modalidades de transporte, y también preferencias y visiones de las personas sobre la atracción de cada modo de transporte.

Respuesta

En la modelización de los escenarios del Plan ya se consideraba cómo internet está cambiando los patrones de movilidad (compra electrónica, disminución de los desplazamientos por motivos laborales, etc.).

En el análisis y diagnóstico se han considerado los efectos de la pandemia en la movilidad.

6. SOBRE LOS RECURSOS

Es necesario establecer recursos para la gestión de la información y la gobernanza y concretar las partidas presupuestarias de cada medida de manera detallada

Para asegurar la gestión de la información generada en el desarrollo y ejecución del mismo y para la Gobernanza se propone la creación de una comisión, con recursos específicos, y asignar al menos una persona dedicada exclusivamente a la coordinación de esta actividad.

Respecto a la falta de asignación y concreción presupuestaria se apunta que aunque en todas las medidas se indica el coste de inversión, y de operación, habría que desglosar más los diferentes costes económicos para cada una de las medidas. En la mayoría de las líneas estratégicas se hace referencia al coste total de inversión, pero no al coste pormenorizada de cada una de las medidas que componen esas líneas.

Respuesta

Se han incorporado 2 órganos de gestión de seguimiento y evaluación del Plan (Comité Técnico y Comité de Dirección), para el desarrollo y ejecución del mismo, y para la Gobernanza. Así como, para la gestión de la información generada.

Las propuestas de actuación incluyen un presupuesto de inversión y operación/mantenimiento, que engloba las diferentes medidas a desarrollar; dado que se encuentran interrelacionadas.

7. IMPACTO EN LA SOCIEDAD ANDALUZA

La diversidad del territorio andaluz dificulta la posibilidad de definir indicadores estandarizados que permitan comparar todos los planes de transporte metropolitano.

La diversidad de los territorios para los que se están diseñando planes de transporte metropolitano es un obstáculo para establecer indicadores comunes que permitan la comparación entre ellos. Al ser contextos diferentes en tamaño, al igual que en los modos de transporte que en cada plan se proponen, se dificulta esta tarea.

Se apunta a que es posible un análisis comparativo en términos de equidad, de disponibilidad al cambio de la ciudadanía, de movilidad activa o de emisiones, pero es difícil establecer indicadores comunes en los medios de transporte. Pero se considera que Andalucía ha tenido poco éxito en cuanto a comparabilidad, por ejemplo en lo que se refiere a los metros ligeros.

Se propone un cambio de enfoque para el diseño de indicadores estandarizados. Una posibilidad es definir indicadores que puedan alimentar a otros, que unos indicadores puedan adaptarse a otras ciudades.

Respuesta

Se han establecido unos indicadores que será posible compararlos con los establecidos en otras áreas metropolitanas de Andalucía, dado que la mayoría se tratan de indicadores tipo asociados a planes de movilidad y transporte.

8. OBSERVACIONES FINALES

- Incluir acciones para favorecer la participación, difusión e información de la ciudadanía con dotación presupuestaria. Es indispensable transmitir a la ciudadanía la necesidad de cambiar la movilidad, sobre todo en ciudades de pequeño tamaño, en las que la población no siempre se entiende que se delimiten zonas de bajas emisiones siendo tan pequeños, por lo que es importante transmitir bien los motivos de las decisiones tomadas.
- No olvidar incluir acciones relacionadas con el uso del autobús, porque hay una gran inversión prevista en el metro, pero también es importante el transporte colectivo rodado.
- Incluir consideraciones respecto al cambio climático. No se evalúan los efectos del cambio climático en las infraestructuras ni se consideran alternativas en caso de daños por condiciones meteorológicas extremas. Se considera importante incluir evaluaciones del riesgo y medidas para la readaptación del sistema ante catástrofes, para que la ciudadanía no se vea afectada, así como reservar parte del presupuesto para estos fines.
- La coordinación entre administraciones es muy importante. El consorcio tiene un papel clave, si no logra blindar unas partidas presupuestarias y un margen de decisión, las personas consultadas son pesimistas respecto al éxito del plan.
- Es importante que el orden de las acciones sea coherente, sobre todo en las acciones para incentivar los transportes sostenibles. Se advierte que no se puede quitar espacio de aparcamiento para vehículos privados si antes no se han establecido aparcamientos disuasorios, se ha informado a la ciudadanía sobre ellos y se han mejorado las infraestructuras para el uso de bicicleta, especialmente en el caso de movilidad entre los anillos exteriores y la ciudad de Granada.
- Mejorar las conexiones y frecuencias de paso, así como unificación/combinación de sistemas de pago (billete o bono único para el uso combinado de diversos medios de transporte).

Respuesta

Se han incluido acciones relacionadas con el uso del autobús, porque hay una gran inversión prevista.

La importancia de la coordinación entre administraciones ha sido un aspecto clave en la redacción de las propuestas del Plan.

Se han incluido propuestas de actuación para mejorar las conexiones y frecuencias de paso, así como de optimización del sistema tarifario.

9. EVALUABILIDAD

El Instituto Andaluz de Administración Pública (IAAP) perteneciente a la Consejería de la Presidencia, Administración Pública e Interior de la Junta de Andalucía ha elaborado un documento de Análisis de la Evaluabilidad del PTMAGR (28/11/23). Este análisis pretende analizar las condiciones que permite que el plan sea susceptible de evaluación, es decir, que cuentan con las características necesarias para llegar a ser evaluados.

La evaluación consiste en un proceso que pretende recoger la información y conocimiento suficiente para dar una visión integral de la intervención pública en el plan elaborado e intentar aportar una mejora en las intervenciones públicas de manera que impulse la transparencia y la consecución de los objetivos.

Se muestra los elementos evaluados por cada bloque y se responde a aquellos que sean necesarios.

A. Evaluabilidad del Diagnóstico

	Pregunta	Sí/No/En parte/No aplica	Evidencias
Calidad y análisis de la información	1. Los **datos**[1] descriptivos, tanto cuantitativos como cualitativos de la situación de partida que se quiere mejorar ¿**son suficientes y relevantes?**	Sí	Se afirma que los datos descriptivos aportados son suficientes y relevantes, pues permiten observar la realidad del Área Metropolitana de Granada en su conjunto. Sin embargo se recomienda analizar incluir datos y hacer análisis sobre los diferentes núcleos de población que componen cada municipio o localidades incluidas en el plan, sobre las conexiones entre estos núcleos dentro del municipio, así como con otros municipios y con la capital.
	2. ¿La información de la situación de partida está **actualizada**?	En parte	Aunque haya datos de 2020 en base a la telefonía móvil, otros muchos tienen más de 5 años. Además la movilidad ha cambiado mucho después de la pandemia.
	3. ¿Se ha analizado el **contexto socioeconómico?**	Sí	Sí se ha analizado, información que se puede encontrar de la página 30 del diagnóstico en adelante. Se ha realizado un **análisis de rentas, empleo, nivel de estudios, densidad de población, servicios básicos, etc.**
	4. ¿Se ha analizado el **marco normativo** y los distintos niveles de competencias?	Sí	Se ha analizado el marco jurídico (página 5) y el marco estratégico, que incluye la alineación del PTM con otras políticas de distinto nivel (página 9).
	5. ¿Se han descrito las causas y las consecuencias de los **problemas** (o en su caso **necesidades** o **retos**) que se pretende abordar?	Sí	A partir de la página 170 se describen los principales problemas, necesidades y retos. Así como un análisis DAFO (página 179).
	6. ¿Se desagregan los **datos por sexo**?	En parte	Los datos sobre población, número de viajes; número de viajes en transporte público; uso de bicicleta; tenencia de licencias y vehículos privados; y

			accidentabilidad, están desagregados según sexo. También los datos de demanda de empleo. Sin embargo, no se analizan los datos sobre contratos, afiliaciones, presencia de mujeres en el sector del transporte, nivel de estudios, nivel de rentas, etc. Hay numerosos indicadores referidos a personas que no están desagregados según sexo y que están disponibles.
Igualdad de género	7. ¿Se han identificado las desigualdades y **brechas de género** con relación al problema y/o necesidad objeto de la estrategia?	En parte	Se han identificado desigualdades de acceso al transporte y se han marcado objetivos para aminorarlas. Pero es posible calcular más brechas y analizar con mayor profundidad las relaciones de género en el uso del transporte público y de la participación de las mujeres en el sector.
Población diana y partes interesadas	8. ¿La **población diana** está definida y caracterizada?	Sí	Se define claramente quien es la población diana, y se caracteriza en parte. Se muestran algunas características generales de la población, pero no algunos elementos básicos como la edad o el grado de dispersión. Se recomienda incluirlos.
	9. ¿Se han detectado las **partes interesadas** y/o afectadas por el problema (o en su caso necesidades o retos), más allá de la población diana?	Sí	Se sugiere profundizar en las características y necesidades de los agentes implicados
	10. ¿El diagnóstico ha tenido en cuenta los problemas, necesidades y retos específicos de personas y colectivos en situación de **vulnerabilidad**?	No	No se han encontrado evidencias de que se hayan analizado las necesidades de grupos vulnerables (personas con discapacidad, población gitana - normalmente alejada de los centros en barrios de difícil orografía, personas mayores en el diseminado, etc.)
Participación	11. ¿Ha existido un **proceso de participación** de las partes interesadas y/o población diana en la fase de diagnóstico de la estrategia?	En parte	Se han realizado unas jornadas participativas para validar el diagnóstico. También ha habido un proceso de consulta reciente a agentes clave, pero solo respondieron 5 ayuntamientos de los 57 municipios que conforman la zona de estudio. No ha habido proceso de consulta similar a la ciudadanía. Las encuestas utilizadas tampoco incluyen a todos los municipios del área metropolitana considerada.
Perspectiva verde	12. ¿Se ha incluido alguna de las seis dimensiones de la **perspectiva verde** en la elaboración del análisis de la realidad y el diagnóstico de la situación?	Sí	Se mencionan programas de mitigación del cambio climático y adaptación al cambio climático. Se incluyen además objetivos e indicadores relacionados con la perspectiva verde.
Pregunta síntesis	13. ¿Está delimitada la parte del problema (en su caso necesidad o reto) que se pretende abordar en la estrategia?	Sí	Ver respuesta a la pregunta 5

14. **¿Se identifican con claridad y precisión los problemas o necesidades a los que la acción pública va a dar respuesta? O en su caso ¿está claramente definido y justificado el reto?**
Sí, se concluye que se identifican con claridad y precisión los problemas o necesidades, que son el resultado de un diagnóstico en el que se ha analizado gran cantidad de datos relevantes en lo que respecta al transporte de Granada y para ello se han utilizado diferentes técnicas tanto cualitativas como cuantitativas para la recogida y análisis de la información.
15. **Elementos de mejora del diagnóstico**
1. Sería necesario trabajar y profundizar en el análisis de la **brecha de género**. Si bien se dan datos desagregados por sexo, no llega a realizarse un análisis desde la perspectiva de género en los problemas. 2. Sería conveniente atender a las necesidades de las poblaciones vulnerables desde una perspectiva interseccional.

Respuesta

A. Evaluabilidad del Diagnóstico

1, 3, 4, 5, 8, 9, 12, 13 y 14: De acuerdo.

2: Se ha trabajado con los últimos datos publicados en cada momento.

6 y 7: Se incluyen análisis adicionales de las relaciones de género en el uso del transporte público y de la participación de las mujeres en el sector.

10: Se han considerado propuestas de actuación para las PMR y otras personas usuarias con discapacidades. Asimismo, el plan incluye medidas específicas de transporte público para núcleos diseminados o según

condicionantes orográficos. Adicionalmente, en el Anexo III. Valoración de impacto en la salud, se ha incluido un análisis de la población vulnerable y de las zonas desfavorecidas.

11: Todo el proceso de redacción del Plan ha estado abierto a la participación ciudadana (p.e: durante el periodo de información pública).

15: Ya contestada en las respuestas 6, 7 y 10.

B. Evaluabilidad del diseño

	Pregunta	Sí/No/En parte/No aplica	Evidencias
Objetivos	16. ¿Los **objetivos** del plan están formulados con claridad y precisión?	En parte	Los objetivos son claros, pero se recomienda mayor precisión de los términos que se utilizan por ejemplo asequibilidad. También se propone desagregar el oe4 en dos, para poder valorar la consecución de ambos elementos de manera independiente
	17. ¿Los objetivos están directamente **relacionados con los problemas, necesidades y retos** identificados en el diagnóstico?	Sí	Los objetivos están relacionados con los Problemas Necesidades y Retos (PNR), pero incluir una tabla donde se muestren la relación entre estos y los PNR lo dejaría más claro
	18. ¿Existe una **jerarquía de objetivos** bien formulada?	Sí	Sí existe una jerarquía de objetivos bien formulada. Existen unos objetivos generales del Plan, unos OE y unos específicos. Estos últimos se formulan en cada programa, pero se podría ser más explícito en la vinculación con un cuadro de síntesis o algún elemento más visual.
	19. ¿El plan cuenta con **objetivos estratégicos evaluables y cuantificables?**	Sí	En líneas generales, se considera que se cumple esta condición, ya que en la tabla que se muestra la correlación de las prioridades y objetivos estratégicos, también se muestran los indicadores asociados a cada objetivo. Pero al carecer de valores meta, es difícil evaluar el grado de cumplimiento. La cuantificación de su meta permitirá afinar la evaluabilidad
Programas y acciones	20. En el diseño de la intervención, ¿se ha explicitado la **base científica, evidencias o buenas prácticas** que fundamenten que los programas y acciones previstas tendrán posibilidades de lograr los objetivos?	Sí	Se ha hecho un estudio de benchmatching en base las experiencias de Sevilla, Valencia, Alicante, y Campo de Gibraltar.
	21. ¿Existe un **cronograma** de programas y/o acciones?	Sí	Cada programa tiene un marco temporal de actuación. También se incluyen tablas resumen y priorización en pág 131 y 132
	22. ¿Se especifica la **población beneficiaria** de los programas y/o acciones a desarrollar?	Sí	Cada programa tiene un apartado de población beneficiaria y destinataria, aunque su descripción y cuantificación no sea muy precisa. Por eso se recomienda cuando sea posible incluir una mayor descripción de la población destinataria.
Recursos	23. ¿Están cuantificados los **recursos financieros?**	Sí	En la página 125 se desglosa el coste de inversión y mantenimiento de los programas previstos para cada escenario.
	24. ¿Está definida la **gobernanza del plan**?	No	Hay un epígrafe (página 20) titulado gobernanza cuyo contenido es sobre las técnicas de consulta usadas y las personas participantes. Pero no se recoge la estructura de los órganos de gobernanza ni sus funciones durante la ejecución del plan, por lo que se recomienda desarrollar un apartado específico que contenga estos elementos.
Igualdad de género	25. ¿Se contemplan programas o **acciones de igualdad de género** y/o **acciones positivas** coherentes con las brechas y desigualdades detectadas en el diagnóstico?	Sí	Se incluye un programa con perspectiva de género "reestructuración de la red de transporte público: necesidades de las mujeres", que incluye medidas para fomentar la presencia de las mujeres en el sector, aunque no hay indicadores de contexto respecto a esta cuestión.
Perspectiva verde	26. En caso de haberse identificado problemas, necesidades y retos relacionados con **la sostenibilidad ambiental,** ¿la estrategia cuenta con objetivos desde la perspectiva verde?	Sí	Se han establecido 3 objetivos estratégicos relacionados con la perspectiva verde: • OE1. Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y el consumo energético (mitigación del cambio climático). • OE2. Reducir el nivel de riesgo del sistema de transporte metropolitano respecto a las amenazas climáticas (adaptación al cambio climático). • OE3. Contribuir al logro de estándares de calidad del aire y ruido.

27. **¿Es el diseño de la acción pública coherente con la situación de partida, claro en sus planteamientos, objetivos y acciones previstas? ¿Se considera viable?**
SI, los **objetivos y acciones previstas son claros** y su formulación se considera adecuada. Además, en lo que se refiera a la **coherencia** el diseño del Plan sigue una **secuencia lógica sustentada en un diagnóstico** de la situación de partida que ha facilitado la priorización de los problemas, necesidades y retos, a partir de los cuales se han definido los objetivos estratégicos a los que se les ha asociado una serie de indicadores que permitirán un análisis y valoración posterior. Finalmente, se han definido una serie de programas con actuaciones, concretas y detalladas para la consecución de estos objetivos, que hacen que en su conjunto pueda considerarse como una acción pública **viable.**

28. **Elementos de mejora del diseño**
1. Se deberían concretar lo máximo posible las **metas** de los objetivos. 2. Se podría añadir un **árbol de objetivos o un cuadro de síntesis** para que la jerarquía quedase más clara. 3. Sería conveniente desarrollar el apartado de gobernanza incluyendo los diferentes agentes implicados en la ejecución, sus roles, funciones y mecanismos de interlocución. 4. Se recomienda Incluir **valores meta en** los objetivos cuando sea posible. 5. Es aconsejable detallar y cuantificar la **población destinataria** de los programas cuando sea posible.

Respuesta

B. Evaluabilidad del diseño

17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 25, 26 y 27: De acuerdo.

16: Se especifica con mayor detalle objetivo OE.7 de asequibilidad. Los objetivos estratégicos planteados han sido consensuados y se encuentran alineados con las temáticas del plan.

24: El apartado 15.1.3, del Tomo II, Órganos de gestión de seguimiento y evaluación (Comité Técnico y Comité de Dirección), describe la gobernanza del plan. Indicando los órganos de gobernanza y sus funciones durante la ejecución del mismo.

28: Algunos objetivos estratégicos incluyen Valores objetivo/meta, en base a requerimientos legislativos. En las propuestas dónde ha sido posible se ha especificado la población destinataria / beneficiaria.

C. Evaluabilidad del sistema de información y evaluación

	Pregunta	Sí/No/En parte/No aplica	Evidencias
Indicadores	29. ¿**Todos** los **objetivos** tienen asignados **indicadores** bien definidos?	Sí	Si. Los objetivos estratégicos y los específicos de cada programa tienen asignados indicadores
	30. Los **indicadores de impacto**, ¿son relevantes y permiten medir los objetivos estratégicos?	Sí	Los indicadores de contexto serán los indicadores de impacto
	31. Los **indicadores de resultados**, ¿son relevantes y permiten medir los objetivos de los programas?	Sí	La mayoría sí. Solo se pueden hacer algunas sugerencias respecto a indicadores concretos. Por ejemplo en el caso del estudio de viabilidad de un sistema alternativo de transporte para Sierra Nevada, los indicadores no son pertinentes. El producto de esta acción será un documento, y los documentos no tienen capacidad de disminuir emisiones, ni otras cuestiones que se plantean similares.
	32. Los **indicadores de realización**, ¿son relevantes y permiten medir las acciones a desarrollar?	Sí	Ídem
	33. ¿Se prevé la **desagregación por sexo de los indicadores** relativos a personas?	No	No se visibiliza en el sistema de indicadores la perspectiva de género.
Igualdad de género	34. ¿Hay **indicadores de género** (índice de feminización, brecha de género, Índice de presencia relativa de hombres y mujeres (IPRHM)?	No	No se han calculado en los indicadores de contexto este tipo de índices sintéticos, ni en los de realización, ni en los de resultados.
Perspectiva verde	35. En caso de haberse formulado objetivos relacionados con la **perspectiva verde**, ¿se han contemplado indicadores de permitan su medición?	Sí	Hay 19 indicadores relacionados con la perspectiva verde.

Fuentes y sistemas de información	36. ¿Se especifican las **fuentes de información** que alimentarán los indicadores planteados?	Sí	En algunos casos no se especifica la fuente ni el organismo responsable.
	37. ¿Existe diversidad de **técnicas de recogida de información**?	No	Solo se incluyen indicadores cuantitativos, cuyos datos para su cálculo son secundarios y no hay prevista ninguna técnica de recogida de datos primarios que aborde cuestiones cualitativas.
	38. ¿Se explicita quién tiene la **responsabilidad** de facilitar y/o recoger la información?	Sí	Se explicita en la página 149

39. **¿Existe información accesible, clara, fiable y suficiente para el seguimiento y la evaluación?**
Sí, esta información es **accesible, clara, fiable y suficiente**, ya que el contar con indicadores de contexto (e impacto) asociados a cada objetivo estratégico e indicadores de resultados y realización asociados a cada programa, facilita el seguimiento y la evaluación del Plan aunque no sería suficiente para evaluar con perspectiva de género.
40. **Elementos de mejora de los sistemas de información y evaluación**
1. Se deberían contemplar **indicadores de género para el seguimiento y la evaluación de todas las acciones que tengan repercusión en la población, así como incluirlos en los indicadores de contexto que serán la referencia para valorar el impacto.** 2. Sería interesante incluir en la tabla de objetivos estratégicos e indicadores con las **fuentes de información** de donde se extraerán los datos. 3. En cuanto a la **diversidad de técnicas de recogida de información** para la evaluación del Plan habría que proponer las que se pretender utilizar en el sistema de evaluación-previsto y que estas permitieran obtener información cualitativa además de cuantitativa.

Respuesta

C. Evaluabilidad del sistema de información y evaluación

29, 30, 31, 32, 35, 36, 38 y 39: De acuerdo.

34: Se ha indicado que, en los casos de indicadores dónde sea posible, podrán calcularse por género; tanto para los de realización, como para los de resultado.

37: Se indica que para el cálculo de algunos indicadores se podrán utilizar fuentes de información secundarias, pero para otros deberán utilizarse fuentes primarias de recogida de información, tales como: campañas de aforos (sube y baja en transporte público, aforos de tráfico, etc.), encuestas domiciliarias de movilidad, encuestas online, etc. Con estas últimas podrá obtenerse información cualitativa además de cuantitativa.

40: Ya respondida en 34 y 37.

D. Compromiso con la evaluación

	Pregunta	Sí/No/En parte/No aplica	Evidencias
Comisión	41. ¿Está definido un **mecanismo** para la **coordinación** del seguimiento y la evaluación?	Sí	En el apartado "Sistema de seguimiento y evaluación" (págs. 145)
Recursos	42. ¿El sistema de seguimiento y evaluación cuenta con los **medios humanos y materiales** necesarios para su funcionamiento?	En parte	Se determinan los organismos implicados, pero no tiene presupuesto, ni prevé el número de personas dedicadas a esta cuestión ni el tiempo que les requerirá, ni las técnicas usadas para poder hacer la estimación.
Cronograma	43. ¿Hay un **cronograma** para el seguimiento y evaluación, que incluye cuando se realizará la evaluación y los informes a entregar?	Sí	Hay un cronograma, en el que se especifica los periodos de ejecución, de seguimiento y las reuniones de los organismos implicados. Sin embargo no se especifican los tiempos de evaluación, ni el tipo de evaluaciones, ni la duración. Así mismo el seguimiento es aconsejable se haga en paralelo a la ejecución, no solamente en el último semestre de cada año.
Participación	44. ¿Se prevé la **participación** de las partes interesadas en el sistema de seguimiento y evaluación?	En parte	Algunas partes interesadas formarán parte de una mesa de participación (ayuntamientos, sindicatos, asociaciones profesionales) a la que se informará y sensibilizará, pero no forman parte de los órganos de evaluación, ni se especifica ningún proceso de consulta participativa para el seguimiento o la evaluación con otro tipo de agentes clave (asociaciones) ni con la ciudadanía.
	45. ¿Está previsto un sistema de seguimiento y evaluación a disposición de la **ciudadanía**?	Sí	Está previsto elaborar un informe de evaluación con carácter informativo para difundir los resultados a toda la ciudadanía, mediante un lenguaje claro y sencillo que podrá ser publicado a través de diferentes medios como la web de la Consejería, el Portal de Transparencia de la Junta de Andalucía o el Consorcio de Transporte. Se sugiere una mayor precisión respecto a la periodicidad de las publicaciones y

			diversificación de material de difusión (cuadros de mandos, etc.)
Transparencia	46. ¿Está previsto un procedimiento de **transparencia** durante la implementación y/o evaluación del Plan que permita que las partes interesadas tengan información del desarrollo del Plan?	Sí	Solo referido a la evaluación, pero no al seguimiento. No se habla de que se vayan a dedicar recursos específicos a la difusión.

47. **¿Existe un compromiso firme con la evaluación? ¿Se cuenta con los recursos necesarios? ¿Se van a difundir los resultados?**
El Plan cuenta con un sistema de seguimiento y evaluación, pero no queda claro si se contará con los recursos necesarios (de todo tipo) para ponerlo en marcha y sostenerlo a lo largo de la ejecución del Plan. Así como se echa en falta, un cronograma detallado y no se prevé la participación de las partes interesadas más allá de los organismos públicos en el proceso de evaluación del plan, ni de la ciudadanía. Como ya se ha apuntado en las preguntas anteriores, el apartado. Sistema de seguimiento y evaluación" puede detallarse más. En consecuencia, a la vista lo anterior, se puede concluir que **debería completarse con información más precisa y desarrollada tanto el seguimiento y la evaluación, así como de difusión de los resultados.**
48. **Elementos de mejora del compromiso del contexto institucional con la evaluación del Plan**
1. Habría que definir **con claridad los recursos necesarios (humanos y materiales)** para garantizar el buen funcionamiento del sistema de seguimiento y evaluación. 2. Se debería incluir un **cronograma específico** del sistema de seguimiento y evaluación que desagregue tareas y que comprenda estas actividades desde un enfoque de evaluación continua. 3. Se debería especificar cómo se va a realizar la **participación de las personas interesadas en el seguimiento y la evaluación más allá de como receptoras de información**. 4. Es necesario incluir de manera explícita más **concreta cómo se va a incluir a la ciudadanía en el seguimiento y la evaluación**.

Respuesta

D. Compromiso con la evaluación

41, 43, 45 y 46: De acuerdo.

42: No se ha definido un presupuesto para los Órganos de gestión de seguimiento y evaluación, dado que se tratará de miembros de la Dirección General de Movilidad y Transportes (DGMT) de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda (CFATV) de la Junta de Andalucía. Asimismo, el número de personas dedicadas irá en función de su disponibilidad en cada momento y se asignarán los recursos materiales necesarios.

44: Serán los comités los que determinen los procesos de consulta participativa que se puedan realizar.

47: Se especifica que el informe de evaluación y seguimiento con carácter informativo podrá tener una periodicidad de publicación anual y tener formato de cuadros de mando. El seguimiento y la evaluación se realizarán en paralelo. Para su realización se utilizarán los indicadores establecidos en el plan. Estos servirán, entre otras cosas, para validar el cumplimiento de los objetivos estratégicos establecidos.

48: Ya respondida en 42, 44 y 47.

10. INFORMACIÓN PÚBLICA

Durante el periodo de información pública se han recibido 284 alegaciones y propuestas al plan, de las cuales 59 se consideraron estimadas, 36 estimadas parcialmente, 183 fueron desestimadas, 5 no proceden como alegaciones en este plan y 1 se ha realizado un informe.

Leyenda:

- Estimado: se ha aceptado la modificación.
- Estimado parcialmente: se ha aceptado parcialmente la modificación.
- Desestimado: no se ha aceptado la modificación o lo solicitado ya estaba contemplado en el Plan.
- No procede: se encuentra fuera de los alcances del Plan.

Los organismos sobre los que se han obtenido alegaciones han sido:

- Administraciones públicas.
- Otras entidades y empresas
- Organizaciones sin ánimo de lucro.
- Ciudadanía.

El trámite de información pública del plan se ha establecido según la normativa vigente, abriendo un plazo de 45 días contando a partir del día siguiente de la publicación en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, con la finalidad de que se formularan alegaciones.

Los documentos expuestos en información pública son:

- VERSION PRELIMINAR DEL PTMAGR. INDICE.
- VERSION PRELIMINAR DEL PTMAGR. TOMO I.
- VERSION PRELIMINAR DEL PTMAGR. TOMO II.
- RESUMEN EJECUTIVO DEL PTMAGR.
- ANEXO I. ANALISIS COSTE BENEFICIO Y MULTICRITERIO.
- ANEXO II. MODELIZACION.
- ANEXO III. PARTICIPACION CIUDADANA.
- ANEXO IV. ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATEGICO.
- ANEXO V. VALORACION DE IMPACTO EN LA SALUD.

Se detalla el listado de las alegaciones recibidas (indicando la fecha de recepción):

Tabla 10.1 Listado de alegaciones recibidas

Número	Alegaciones recibidas	Fecha alegación
1	GRUPO MUNICIPAL DE UNIDAS PODEMOS DEL AYUNTAMIENTO DE CHURRIANA DE LA VEGA	02/01/2023
2	CONSEJERÍA DE EMPLEO, EMPRESA Y TRABAJO AUTÓNOMO	08/02/2023
3	TELEFÉRICO GRANADA S.L.	13/02/2023
4	AYUNTAMIENTO DE GRANADA	20/02/2023
5	AYUNTAMIENTO DE CÚLLAR VEGA	21/02/2023
6	AYUNTAMIENTO DE GÜEJAR SIERRA	20/02/2023
7	AYUNTAMIENTO DE MONACHIL	16/02/2023
8	AYUNTAMIENTO DE PELIGROS	20/02/2023
9	PLATAFORMA CIUDADANA DE PINOS PUENTE	22/02/2023
10	AYUNTAMIENTO DE SANTA FE	20/02/2023
11	SECCIÓN SINDICAL DE CCOO EN TRANSPORTES ROBER	16/02/2023
12	COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. ANDALUCÍA, CEUTA Y MELILLA	21/02/2023
13	CONSEJERÍA DE SALUD Y CONSUMO	07/03/2023
14	CONSEJERÍA DE UNIVERSIDAD, INVESTIGACIÓN E INNOVACIÓN	02/03/2023
15	DELEGACIÓN TERRITORIAL DE GRANADA (SERVICIO DE CARRETERAS)	17/02/2023
16	COLECTIVO ECOLOGISTA ARTEMISA	21/02/2023
17	FACUA GRANADA	21/02/2023
18	PLATAFORMA PROVINCIAL POR EL TREN	20/02/2023
19	PARTICULAR (ILHC)	20/02/2023
20	SECCIÓN SINDICAL CSIF TRANSPORTES ROBER	20/02/2023
21	COMITÉ DE EMPRESA TRANSPORTES ROBER	17/02/2023
22	IZQUIERDA UNIDA GRANADA	20/02/2023
23	VAMOS GRANADA	25/01/2023
24	ECOLOGISTAS EN ACCIÓN	18/02/2023
25	GRUPO MUNICIPAL UNIDAS PODEMOS GRANADA	20/02/2023
26	ASOCIACIÓN DE CICLISTAS BICIESCUELA GRANADA	15/02/2023
27	CONSEJERÍA DE SOSTENIBILIDAD Y MEDIO AMBIENTE (SECRETARÍA GENERAL DE MEDIO AMBIENTE Y CAMBIO CLIMÁTICO	22/02/2023

Fuente: Elaboración propia

A continuación, se representa la tabla resumen de las alegaciones:

Tabla 10.2 Resumen de alegaciones recibidas (estadísticas)

Tipo de respuesta	Nº Alegaciones	% Alegaciones
Estimadas Total o Parcialmente	95	33,45%
Estimadas	59	20,77%

Estimadas parcialmente	36	12,68%
Desestimadas (*)	183	64,44%
(*)Desestimadas por disconformidad con los objetivos del Plan	48	16,90%
(**)Desestimadas por estar ya contempladas o previsto su desarrollo en una fase posterior	135	47,54%
No procede	5	1,76%
Informe	1	0,35%

Fuente: Elaboración propia

Definición conceptual:

(*) Desestimadas por disconformidad. La propuesta o alegación concreta no resulta compatible con el sistema de transporte metropolitano propuesto o con la estrategia del Plan.

(**) Desestimadas por estar ya en el Plan. La propuesta o alegación se cumple total o parcialmente. Está contemplada en una ficha específica o previsto su desarrollo en una fase posterior.

Como puede observarse, más del 81% de las alegaciones han sido estimadas o consideradas en el plan.

11. RESPUESTAS ALEGACIONES

1. GRUPO MUNICIPAL DE UNIDAS PODEMOS DEL AYUNTAMIENTO DE CHURRIANA DE LA VEGA

1.1. Se proponen modificaciones de varias líneas:

A. Línea 150: modificar su recorrido por la Avda. Cristóbal Colón hasta la parada Fernando de los Ríos y continuar su recorrido habitual hasta el Palacio de Congresos.
B. Línea 153: mejora de la frecuencia de paso por la Av. Cristóbal Colón de 20'.
C. Línea 157: debería pasar a una frecuencia de 30' y que sirviese desde la parada Avda. Fernando de los Ríos como lanzadera y ahorrar 15' a las personas que viajan en el tranvía de Las Gabias y Churriana de la Vega y su destino sea el Palacio de Congresos.
D. Línea 256: modificar su recorrido actual para que cambie por el de A-338 hasta rotonda Río Dílar, continuar por Crta. Gr- 3303 hasta la rotonda del Río Genil, continuar por camino de Churriana, Camino de Purchil, Calle Arabial, Calle Méndez Núñez, Gla. Gonzalo Gallas y vuelta Venta de Huelma.

Estimada parcialmente

Respuesta: A, B, C y D. Dentro del Plan de Transportes Metropolitano del Área de Granada se plantean medidas relacionadas con el servicio de transporte público que mejoran el sistema actual del transporte público, lo que implicaría ya una mejora de las frecuencias. Se incluye dentro de la línea estratégica 3, mejora de la organización del sistema de transporte metropolitano, la ficha *LE3-P7. Nuevo mapa concesional de transporte público* donde se propone como medida la redacción de un nuevo mapa concesional de transporte público por carretera, determinando el diseño de las futuras líneas de autobuses metropolitanos.

Por ello, se considera que, parte de la alegación ya se cumpliría con las medidas propuestas dentro del PTMAGR, mientras que las modificaciones de los recorridos de las líneas de autobús podrán quedar resueltas con el nuevo Mapa Concesional de transporte público por carretera.

1.2. Se propone la creación de un Eje Oeste-Sur con conexión directa con Santa Fe y aeropuerto.

Estimada

Se incluye un nuevo eje transversal Oeste-Sur en la ficha *LE2-P3.4. Reestructuración de la red de transporte público y mejora de su eficiencia (ejes transversales)*, entre los municipios de Sante Fe – Vegas del Genil – Cúllar Vega – Churriana de la Vega (metro) tras observar una significativa relación de movilidad entre ellos, sobre todo, entre los municipios de Santa Fe y Vegas del Genil.

1.3. Se sugiere minimizar las posibles afecciones a la línea 156 por las obras de construcción del metro.

No procede

Se considera que esta alegación no procede dentro del PTMAGR. Actualmente, se está redactando el proyecto constructivo del tramo sur de metro de Granada en el que se analizarán las afecciones de tráfico en detalle.

2. CONSEJERÍA DE EMPLEO, EMPRESA Y TRABAJO AUTÓNOMO

2.1. Se propone insertar la referencia a la existencia, en el ámbito concreto de la Formación Profesional para el Empleo, descritas en el Catálogo de Especialidades Formativas de las Especialidades que se ofrecen dentro de esta administración.

Estimada

Se incluye la referencia a los programas formativos de Formación Profesional para el Empleo que podrá proporcionar la Consejería de Empleo, Empresa y Trabajo Autónomo, en relación a temáticas como: GESTIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE AL CENTRO DE TRABAJO, MOVILIDAD ELÉCTRICA Y PUNTOS DE RECARGA: TECNOLOGÍA Y GESTIÓN, MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE, etc.

3. TELEFÉRICO GRANADA S.L.

3.1. Se solicita considerar e incluir la documentación técnica del Proyecto Teleférico de Granada a Sierra Nevada.

Estimada parcialmente

El PTMAGR propone en la ficha *LE1-P14. Estudios de viabilidad para la conexión entre Granada y Sierra Nevada*, uno de ellos se trata del Estudio de viabilidad de alternativas para la mejora del transporte público entre la ciudad de Granada y Sierra Nevada.

4. AYUNTAMIENTO DE GRANADA

4.1. ALEGACIONES AL ÁMBITO COMPETENCIAL Y NORMATIVO

4.1.1. Se reivindica la normativa de interés que se ha de tener en cuenta como La Carta Europea de la Autonomía Local, la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local, el RD Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, entre otras.

Desestimada

El Plan de Transportes Metropolitano del Área de Granada propone la ficha *LE3 – P3. Mejora de la coordinación entre los distintos organismos a cargo de la movilidad*, con el fin de respetar la normativa vigente que garantice la autonomía local.

4.1.2. Incluir Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía (LISTA), así como el Decreto 550/2022, de 29 de noviembre.

Estimada

Se incluye tanto la Ley 7/2021 de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía (LISTA), como el Decreto 550/2022, de 29 de noviembre, dentro del apartado 5 del Tomo I del Plan de Transportes Metropolitano del Área de Granada, donde se recoge la normativa autonómica.

4.1.3. Incluir el Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible de ámbito estatal que se encuentra en tramitación.

Desestimada

El Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible está contemplado dentro del marco estatal en el apartado 5 del Tomo I.

4.1.4. Se omiten varias Ordenanzas Reguladoras con respecto a la prestación patrimonial, de circulación y ocupación de espacios públicos de la ciudad de Granada, entre otras.

Estimada

Se incluyen dichas Ordenanzas en el apartado 5 del Tomo I del PTMAGR dentro del marco municipal.

4.1.5. Consideración del RD 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

Estimada

Se incluye el RD 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, en el apartado 5 del Tomo I del PTMAGR dentro del marco estatal.

4.1.6. Hacer referencia al convenio entre el Consorcio de Transportes y el Ayuntamiento de Granada para implementar la tarjeta de ámbito metropolitano.

Estimada

Se incluye referencia en el apartado *9.6.8. Economía del transporte* dentro de la *Descripción del sistema tarifario y de títulos de transporte del CTAGR a*l convenio entre ambas administraciones para la unificación de la tarjeta de ámbito metropolitano.

4.1.7. Se propone la corrección con respecto a la gestión del transporte urbano por carretera de la ciudad de Granada, ya que el transporte "urbano" es el de la ciudad de Granada que lo gestiona de manera indirecta mediante concesión administrativa Transportes Rober S.A.

Estimada

Se modifica, en el Tomo I del PTMAGR, la referencia a la gestión del transporte urbano.

4.1.8. Se propone contemplar en la redacción y aportación definitiva del PTMAGR una dotación económica suficiente, dentro de la memoria económica que debe contener todo plan, a fin de responder a los eventuales daños y compensaciones que pueden producirse ante la supresión de líneas urbanas por duplicidad de recorridos si en un futuro son asumidos por el metro.

Desestimada

El Plan, dado que se trata de un documento estratégico no considera una dotación económica frente los daños y compensaciones que pueden producirse por la supresión de líneas urbanas. Dichos aspectos se considerarán en una fase posterior.
Dentro de la ficha *LE3 – P3. Mejora de la coordinación entre los distintos organismos a cargo de la movilidad* se proponen metodologías para abordar dichos aspectos.

4.1.9. Se solicita respetar la titularidad del Ayuntamiento de Granada con respecto a las vías que son titularidad de esta administración.

Desestimada

Uno de los aspectos clave que se propone en el PTMAGR es llevar a cabo tanto la planificación de la movilidad como la planificación territorial de una manera coordinada entre las administraciones municipales y supramunicipales.
Por ello, el plan propone la ficha *LE3 – P3. Mejora de la coordinación entre los distintos organismos a cargo de la movilidad*, con el fin de establecer una normativa con pautas parecidas en las distintas administraciones, que den respuesta a las necesidades de las mismas y de la población, respetando siempre la titularidad del Ayuntamiento.

4.1.10. Se propone una línea coordinada entre los municipios de Maracena-Granada-La Zubia.

Estimada parcialmente

Se establece la conexión de los municipios de Maracena-Granada-La Zubia mediante metro (Maracena – Granada) y servicios de transporte de altas prestaciones (Granada – La Zubia), conectados con los intercambiadores principales, y, diseñados en base a las necesidades de movilidad a nivel metropolitano para dar respuesta a la conexión indicada. Por lo tanto, estos 3 municipios contarán con un sistema de transporte público competitivo en cuanto a: tiempos de viaje, intermodalidad, tarifas, etc. Esta solución se ha seleccionado en base a los análisis de demanda y modelización de transporte realizados. Asimismo, se encuentra coordinada con el resto de actuaciones del plan.

4.2. **ALEGACIONES DE CARÁCTER TÉCNICO. PROPUESTAS**

4.2.1. ZONA DE BAJAS EMISIONES (ZBE)

4.2.1.1. Se considera que los datos con respecto a la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) son erróneos, se definieron con unos criterios que se establecieron con anterioridad a la publicación del RD.1052/22 que establece los criterios marcados para la implantación de una ZBE.

Estimada parcialmente

Los datos que se han empleado en referencia a la ZBE se consideran adecuados. Asimismo, se incluye el RD 1052/22, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones dentro del marco jurídico en el Tomo I del Plan.

4.2.1.2. Se propone la rectificación en las fichas del Tomo II con respecto al estado de tramitación de la ZBE, ya que actualmente está en fase de proyecto de desarrollo.

Estimada

Se rectifica la actuación, mencionando que la ZBE está actualmente en fase de proyecto de desarrollo, previa a su información pública.
En su momento, el Ayuntamiento de Granada elaboró un estudio que contenía una propuesta preliminar de posible delimitación y funcionamiento de la ZBE. Este estudio se ha considerado como posible idea durante la redacción del PTMAGR.
Actualmente, el Ayuntamiento se encuentra desarrollando una nueva propuesta de delimitación de ZBE de la ciudad (presentada en enero 2024), así como sus restricciones y funcionamiento asociado.
Al tratarse de una zona dentro de su ámbito competencial, será el encargado de su definición, así como de posibles medidas complementarias.

4.2.1.3. Se obvian resultados para la implantación de la macrozona de bajas emisiones y su justificación.

Desestimada

Se han modelizado diferentes escenarios de transporte, con sus correspondientes justificaciones. Asimismo, se planifica en el PTMAGR realizar un estudio de detalle de los aspectos más específicos para la implementación de los diferentes ámbitos que se proponen.

4.2.1.4. Se sugiere que el cronograma temporal no es viable ni pragmático.

Desestimada

El cronograma se ha realizado con una visión global de todas las propuestas de actuación planteadas en el plan, habiéndose analizado, previamente, sus interrelaciones. Por lo que, se considera que el cronograma efectuado en el plan es viable y funcional.

4.2.1.5. Se destaca que no se alcanzan los límites marcados en la Ley 7/2021 de Cambio climático y transición energética.

Desestimada

La Ley 7/2021 de Cambio Climático y transición energética establece unos objetivos mínimos nacionales para el año 2030 que son:

a) Reducir en el año 2030 las emisiones de gases de efecto invernadero del conjunto de la economía española en, al menos, un 23 % respecto del año 1990.

Se han comparado los resultados obtenidos de las emisiones de partículas NMVOC y CO_2 en el Escenario 4 con los del Escenario 0 (escenario base 2019), obteniendo una reducción de las emisiones con respecto al año base del entorno de un 30%. Por lo tanto, se cumplirían los objetivos mínimos de dicha ley en el ámbito del transporte y la movilidad.

4.2.1.6. Se considera que no se disponen de datos con respecto a la disminución acústica en el Plan.

Desestimada

Dentro del análisis de la situación actual del Tomo I del PTMAGR, se recoge en el apartado *9.4.3. Zonas saturadas de tráfico y ruido* las principales fuentes de ruido junto con las zonas en las que existe un conflicto frente a este tipo de contaminación en todo el Área Metropolitana de Granada, en la que el tráfico de vehículo es el causante del 75-80% de la contaminación acústica urbana.
Además, tanto en el Tomo II como en el Anejo I. Análisis Coste-Beneficio y Multicriterio del plan, se recoge, en el apartado contaminación acústica, la fórmula con la que se calcula el nivel de presión sonoro que establece el antiguo Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente en su publicación de “Reducción del ruido en el entorno de las carreteras”.
Dicha fórmula se establece para un tramo de carretera o actuación concreta, por ello, el plan realiza una comparativa relativa de los niveles de ruido entre los diferentes escenarios propuestos.
La fórmula planteada muestra cómo a mayor número de vehículos (vehículos-kilómetro) y velocidad, se obtienen valores mayores de ruido. Por otra parte, se verán beneficiados aquellos escenarios que

lleven asociada una mayor superficie para la Zona de Bajas Emisiones, ya que dentro de ellas se verá reducido, considerablemente, el número de vehículos privados y aumentarán los modos no motorizados (a pie o en bicicleta).
En base a estos aspectos, se ha determinado el escenario con menores niveles de ruido, que es el Escenario 4 y que, finalmente, se llevará a cabo en el Área Metropolitana de Granada.

4.2.1.7. Se considera que el ámbito geográfico 3 dependerá de un centro de gestión con una alta complejidad de gobernanza y un horizonte 2030 de ejecución poco acertado.

Desestimada

El PTMAGR propone la redacción de las ordenanzas municipales coordinadas que regulen las zonas de bajas emisiones dentro de la ficha *LE3-P2. Marco legal para la implantación de zonas de bajas emisiones*.

Con esta medida se ayudaría a implantar una ZBE funcional y efectiva, instaurando unas directrices para que los ayuntamientos incluidos dentro de esta zona, redacten las ordenanzas municipales necesarias para regular el tráfico y de esta forma tener las herramientas legales para que esta zona sea eficaz. Las medidas de gestión y gobernanza de las ZZBBEE, se definirán en estudios de detalle posteriores, dado que no es objeto del plan definir dicho nivel de detalle.

4.2.1.8. Se propone establecer en el segundo y tercer ámbito las restricciones de vehículos que se plantean en el primer ámbito de la zona de bajas emisiones, es decir, los criterios establecidos en el municipio de Granada que irán ligados a las restricciones que se adecuarán al RD 1052/21.

Estimada

Se incluye que la ZBE deberá optar por las restricciones de vehículos a la misma enmarcadas dentro del RD 1052/21. Asimismo, se complementará de forma coordinada con las restricciones que establezca la ciudad de Granada.

4.2.2. EXTENSIÓN DEL METRO DE GRANADA

4.2.2.1. Se solicita ampliar el metro hacia municipios de la primera corona, en vez de la ampliación del centro, en el tramo urbano Caleta-Andrés Segovia. Así como que dicha conexión no aportaría beneficio en la movilidad interna de la ciudad.

Estimada parcialmente

El PTMAGR recoge los resultados del Estudio Informativo de la ampliación de metro de Granada en el que se analizan las tres prolongaciones de la línea actual: la Prolongación Centro, la prolongación Sur y la prolongación Norte. En este estudio, se observa cómo la ampliación Sur ayudaría a captar una demanda para un día laborable de 61.555 viajes en el año 2030, mientras que la ampliación Centro, en el año 2030, se estima en 88.785 viajes en un día laborable.
Además, se prevé que las cifras sigan aumentando para el año 2040, con una captación de viajes en un día laborable de 66.574 y 95.293, respectivamente.

Por lo tanto, la conexión centro, junto con el resto de medidas propuestas, aportará beneficio en la movilidad interna de la ciudad, ya que es el tramo que presenta mayores ratios de rentabilidad según el estudio informativo. No obstante, se podrán valorar otros modos de transporte de alta capacidad en este tramo, que discurran por plataforma reservada.
Del mismo modo, en el PTMAGR se plantean estudios informativos para otras conexiones metropolitanas con el metro, adicionales a las ya propuestas para su horizonte temporal de 2030 y/o en adelante.

4.2.2.2. Se sugiere justificar el intercambiador de personas viajeras en la zona de la Caleta o Andrés Segovia, alejados de los intercambiadores reales necesarios en la cornisa Sur y Norte.

Desestimada

El PTMAGR establece intercambiadores para garantizar la intermodalidad entre los distintos modos de transporte público, permitiendo así una movilidad más fluida en el área.
Con los intercambiadores propuestos se dará servicio a la zona centro y sur del Área metropolitana.
Las ubicaciones de estos intercambiadores han sido estudiadas para captar un número mayor de personas viajeras.
Por lo tanto, las ubicaciones de los intercambiadores propuestos en el Plan se consideran justificadas.

4.2.2.3. No se considera justificada la ampliación del metro por la zona centro de la ciudad.

Desestimada

El PTMAGR recoge los resultados del Estudio Informativo de la ampliación del metro de Granada, en el que se recoge al corredor Centro como corredor de mayor demanda, englobando la movilidad de distintos barrios y del Área Metropolitana de Granada con el casco urbano donde se centran las zonas de ocio, comerciales y de trabajo, seleccionando la mejor alternativa dentro de esta prolongación en base a criterios técnicos, tales como: funcionalidad, ambiental, afecciones, economía, rentabilidad, etc. No obstante, se podrán valorar otros modos de transporte de alta capacidad en este tramo, que discurran por plataforma reservada.
Por lo tanto, la conexión centro, junto con el resto de medidas propuestas, aportará beneficios en la movilidad interna de la ciudad, ya que es el tramo que presenta mayores ratios de rentabilidad según el Estudio Informativo. Asimismo, en el PTMAGR se plantean estudios informativos para otras conexiones metropolitanas con el metro, adicionales a las ya propuestas para su horizonte temporal de 2030 y/o en adelante.

4.2.3. INTERCAMBIADORES

4.2.3.1. Se considera escasa la oferta para vehículo privado en los tres intercambiadores propuestos en el PTMAGR. Además de considerar conservadora la forma en la que se produce la penetración del flujo de líneas de autobús en la ciudad, proponiendo una reestructuración del acceso de dichas líneas de autobús al intercambiador de Renfe. Además, se propone que el intercambiador de Renfe sea soterrado evitando una futura isla de calor, así como un intercambiador en la cornisa Sur (zona PTS).

Desestimada

En el PTMAGR se proponen dos intercambiadores, teniendo como objetivo principal mejorar la coordinación entre los distintos modos de transporte público, y no con el vehículo privado, permitiendo así una movilidad más fluida en el área metropolitana de Granada. De esta forma se prioriza el transporte público frente al uso del vehículo privado, conectando el servicio de autobús interurbano con el autobús urbano y el Metropolitano, mejorando la cobertura territorial del transporte público.

Dentro de la ficha *LE1-P8. Intercambiadores*, en función de la definición de la red de transporte público, se propone, como medida a desarrollar, el Estudio de viabilidad del intercambiador de la estación de autobuses y el estudio informativo o proyecto del intercambiador que se ha propuesto en la estación de Renfe.

Para la descripción del intercambiador de Renfe en el PTMAGR, se ha tomado de base la propuesta de Estudio de viabilidad que se elaboró por parte del Consorcio de transportes del Área de Granada, que deberá ser analizada, confirmada y detallada en fases posteriores de diseño; donde se estudiará su posible soterramiento.

En la definición de los intercambiadores, se han tenido en cuenta criterios como, por ejemplo, la confluencia de distintas líneas de autobús urbano e interurbano y diversos modos de transporte, entre otros. Por ello, el PTS no se ha considerado como intercambiador.

Cabe destacar que, actualmente, ya se encuentra en funcionamiento un intercambiador en la zona sur de la ciudad, concretamente, en el Palacio de Congresos. Este, capta un número elevado de personas usuarias del transporte público, garantizando el intercambio entre el autobús urbano y el interurbano, además de, mejorar la conectividad ciclopeatonal de la red de transporte.

Por otra parte, se incluye el aparcamiento de los Cármenes dentro de la ficha *LE1-P7. Aparcamientos disuasorios ligados al transporte público como un Park & Ride* en el que la persona usuaria pueda estacionar su vehículo privado y disponga de conexión con el servicio de transporte público.

4.2.4. APARCAMIENTOS DISUASORIOS (PARK&RIDE)

4.2.4.1. Se solicita que la estrategia metropolitana en cuanto a la movilidad y el transporte no puede depender del establecimiento de Aparcamientos disuasorios de entidades privadas como C.C. Nevada, Hipercor, etc.

Desestimada

La estrategia metropolitana se basa en muchos más aspectos, además de los aparcamientos disuasorios.

En el PTMAGR se establece como medida temporal la disposición entre el 5-10% de las plazas de aparcamiento de las diferentes infraestructuras dispuestas en el área de Granada, como que se habiliten aparcamientos en desuso. Los posibles acuerdos que en su caso hubiera que hacer, se realizarán en una fase posterior.

La propuesta trata de aprovechar la oferta de aparcamiento disponible, así como la posibilidad de realizar los desplazamientos en la ciudad combinando diferentes modos, por su estratégica ubicación.

No obstante, durante el desarrollo del plan podrán analizarse parcelas alternativas en función de condicionantes como: perímetro de las ZZBBEE, usos del suelo, infraestructuras de transporte, etc.

4.2.4.2. Se considera inadecuado el aparcamiento disuasorio que se plantea en el plan en el entorno de la calle Arabial, debiendo evitar los desplazamientos en vehículos privados a la ciudad y que dichos usuarios dispongan de líneas de altas prestaciones en origen.

Desestimada

El PTMAGR contribuye a reducir en gran medida el espacio destinado al aparcamiento en superficie para vehículos en el centro de la ciudad, evitando la congestión en el centro de la capital, disponiendo de unos aparcamientos disuasorios en toda el área metropolitana de Granada, en la ficha *LE1-P7. Aparcamientos disuasorios ligados al transporte público (Park & Ride).*

El centro comercial Arabial atraería los vehículos provenientes de la GR-30 para que la ciudadanía pueda acceder al centro de la ciudad, a pie o en modos de transporte no motorizados, fomentando el desplazamiento peatonal.

La propuesta trata de aprovechar la oferta de aparcamiento disponible en estos centros comerciales. No obstante, durante el desarrollo del plan podrán analizarse parcelas alternativas en función de condicionantes como: perímetro de las ZZBBEE, usos del suelo, infraestructuras de transporte, etc.

4.2.4.3. Se describen bolsas de aparcamiento espontáneas en los municipios de Otura y en GR-30 rotonda de los Ogíjares, por lo que plantean un Park&Ride conectando una línea de altas prestaciones en el municipio de Otura.

Desestimada

Se plantea un aparcamiento disuasorio en municipio de Ogíjares el entorno de la rotonda de la GR-30, además de proponer un punto de intercambio tanto en dicho municipio como en el municipio de Otura, fomentando y facilitando el uso del transporte público, evitando que la ciudadanía use su vehículo privado como modo de desplazamiento.

4.2.4.4. Se considera que la propuesta de aparcamientos disuasorios en el borde de la ciudad perpetúa los desplazamientos en vehículo privado, no obstante, el plan afirma que falta una red mallada.

Desestimada

Como se ha comentado anteriormente, el PTMAGR es un documento en el que se proponen una serie de medidas que se deben de tener en cuenta de forma conjunta, puesto que se plantean varias actuaciones que ayudarían a desincentivar el uso del vehículo privado. De esta forma, se captarían los vehículos que quieran entrar a la capital por los grandes accesos a la misma, permitiendo descongestionar dichas vías de acceso a la ciudad de Granada, tal y como puede apreciarse en la ficha *LE1-P7. Aparcamientos disuasorios ligados al transporte público (Park & Ride).*

Los aparcamientos situados en los centros comerciales más próximos a la ciudad atraerían los vehículos provenientes de la GR-30 para que la ciudadanía pueda acceder al centro de la ciudad, a pie o en modos de transporte no motorizados, fomentando el desplazamiento peatonal.

Los aparcamientos disuasorios propuestos en el PTMAGR son a título orientativo, su ubicación final podrá replantearse en función de condicionantes como: delimitación y funcionalidades de las ZZBBEE, disponibilidad de suelo, consenso con ayuntamientos implicados, etc. Asimismo, podrán plantearse nuevas ubicaciones y/o reordenarse las propuestas.

4.2.5. TRANSPORTE PÚBLICO

4.2.5.1. Se considera que se incrementan el número de transbordos con la propuesta del plan, además de mencionar que el plan no recoge soluciones de transporte a demanda para la 2 y 3ª coronas, soluciones con sistemas más eficientes para la 1ª corona con Granada con metro o cercanías, así como optimizar modos colectivos, evitando transbordos innecesarios en aquellos desplazamientos más demandados o concentración de demandas en pocos puntos pudiendo generar la expulsión de usuarios del transporte.

Estimada parcialmente

En el PTMAGR se han propuesto unas líneas de altas prestaciones desde los municipios con mayor relación de movilidad con Granada en diferentes ejes, permitiendo una conectividad con los intercambiadores propuestos y minimizando el número de transbordos que deben realizar las personas usuarias del transporte público.

También se propone en la ficha *LE2-P3.1. Reestructuración de la red de transporte público: mejora de la accesibilidad a los principales equipamientos metropolitanos,* un servicio de transporte a demanda, en el que se presten servicios de transporte público en zonas rurales o de escasa demanda de personas usuarias.

Esta ficha junto con la medida *LE2 -P3.4. Reestructuración de la red de transporte público y mejora de su eficiencia (ejes transversales)* en la que se establecen unos nuevos sistemas transversales de transporte público en las zonas Norte, Oeste y Sur ayudarán a conectar varios municipios sin la necesidad de pasar por la ciudad de Granada, por lo que se reducirían los tiempos de viaje y aumentaría la flexibilidad entre zonas.

Con respecto a soluciones con sistemas más eficientes para la 1ª corona con la ciudad de Granada, el PTMAGR ya establece una conexión entre la 1ª corona con la ciudad de Granada con las ampliaciones del metropolitano.

Asimismo, se plantean unos corredores de altas prestaciones que conectan varios municipios de la 1ª corona con la ciudad de Granada, que junto con los nuevos servicios coordinados que se proponen en el PTMAGR ayudarían a fomentar el uso del transporte público por parte de la ciudadanía como modo de desplazamiento al centro de la ciudad. Además, se establecen líneas transversales para conectar municipios de la 1ª corona.

Por otra parte, en la ficha *LE1 – P5.2. Corredores de altas prestaciones*, se propone la realización de un Estudio de la red ferroviaria de Andalucía que incluya la red de cercanías de Granada, que analice en detalle la demanda y diagnóstique las ventajas e inconvenientes del desarrollo de dicha red.

4.2.5.2. Se propone analizar las conexiones de las líneas de autobús con los puntos propuestos como intercambiadores. Además, sugieren corregir las distancias de distintas paradas de autobús con respecto a los intercambiadores que se indican en la ficha de intercambiadores propuestos. Inciden en la sobrecarga de las vías urbanas de Granada con el incremento de las líneas interurbanas, concretamente el Camino de Ronda.

Desestimada

El PTMAGR analiza los viajes del transporte público que recogerían cada uno de los intercambiadores propuestos.

Con respecto a la distancia de las paradas de autobús a estos puntos, se añade en el plan la distancia a cada una de ellas desde los intercambiadores, aunque en fases posteriores de diseño se podrá detallar y concretar nuevas ubicaciones de estas paradas.

Para reducir la congestión y dar prioridad al transporte público, se propone la creación de una plataforma reservada para los autobuses, presentando grandes potenciales beneficios, con la disposición de un carril exclusivo para autobús que mejoraría las velocidades comerciales de los vehículos ofrecidos y su capacidad de transporte.

4.2.5.3. Se hace referencia a los comentarios que se efectuaron por la afección al transporte urbano durante la fase de información pública del estudio informativo de la ampliación de metro de Granada.

No procede

El PTMAGR integra dentro de sus actuaciones la ampliación del metro recogido en el Estudio Informativo para la ampliación del Metro de Granada, donde se plantea la reordenación tanto de la red de autobuses urbanos de Granada como los interurbanos, mediante una propuesta inicial que deberá de ser consensuada con los organismos implicados.

Las alegaciones recibidas fueron respondidas a cada alegante de manera individualizada tras la finalización de la fase de exposición pública de dicho documento.

4.2.6. PLATAFORMAS RESERVADAS-LINEAS COORDINADAS/CORREDORES DE ALTAS PRESTACIONES

4.2.6.1. Se propone incluir las propuestas remitidas por parte del Ayuntamiento de Granada como líneas coordinadas (Maracena-Granada-La Zubia).

Estimada parcialmente

Se establece la conexión de los municipios de Maracena-Granada-La Zubia mediante metro (Maracena – Granada) y servicios de transporte de altas prestaciones (Granada – La Zubia), conectados con los intercambiadores principales, y, diseñados en base a las necesidades de movilidad a nivel metropolitano para dar respuesta a la conexión indicada. Por lo tanto, estos 3 municipios contarán con un sistema de transporte público competitivo en cuanto a: tiempos de viaje, intermodalidad, tarifas, etc. Esta solución se ha seleccionado en base a los análisis de demanda y modelización de transporte realizados. Asimismo, se encuentra coordinada con el resto de actuaciones del plan.

4.2.6.2. Se considera que el plan no incluye líneas coordinadas de nueva creación y que solo se proponen líneas interurbanas que llegan a los intercambiadores propuestos por el Plan.

Desestimada

El PTMAGR propone la creación de corredores de altas prestaciones junto con los servicios coordinados, así como la creación de unos nuevos ejes transversales, lo que ayudaría a fomentar el transporte público por carretera en los viajes cotidianos, mejorando los tiempos de viaje de las expediciones y la capacidad de la flota mediante la implantación de todas estas medidas.

4.2.6.3. Se considera que no se corrigen vicios existentes en desplazamientos para evitar aglomeraciones en los accesos a Granada.

Desestimada

El PTMAGR propone una serie de medidas que deben tenerse en cuenta de forma conjunta, puesto que se plantean varias actuaciones que ayudarían a desincentivar el uso del vehículo privado, permitiendo descongestionar las principales vías de acceso a la ciudad de Granada.
Se proponen actuaciones como: la ampliación y mejora de aceras, asegurando un grado de accesibilidad óptima, en la que se fomentan los desplazamientos diarios a pie entre los municipios del área metropolitana de Granada; una futura red ciclopeatonal en la que se propone la ejecución de infraestructura que garantice unas condiciones de seguridad, confort y competitividad para estos modos de desplazamiento.
Así como, la creación de un servicio de altas prestaciones junto con líneas coordinadas, además la ampliación del metro y fomentando el uso del transporte público por carretera, entre otras muchas actuaciones, ayudarían a desincentivar el uso del vehículo privado para los desplazamientos diarios entre los municipios del área metropolitana de Granada.
La implantación de todas las propuestas del plan será la consecuencia de una mejora en el reparto modal hacia modos de transporte más sostenibles, reduciendo el porcentaje de desplazamiento en transporte privado motorizado, de un 52% a un 41%, y aumentando, tanto el uso del transporte público, pasando de un 11% a un 18%, como del transporte no motorizado, de un 37% a un 41%.

4.2.6.4. Se sugiere que no se resuelven los problemas de los desplazamientos de los municipios de la Vega con los municipios metropolitanos del Norte y Sur.

Estimada

El PTMAGR incluye una serie de actuaciones como medidas de transporte público, aparcamientos disuasorios, etc.; que solventarán los problemas de desplazamientos de los municipios de la Vega. Además, se propone en la ficha *LE2 – P3.4. Reestructuración de la red de transporte público y mejora de su eficiencia (ejes transversales),* cuatro ejes transversales que conectan municipios tanto de la parte Norte como de la parte Sur, que se encuentran muy próximos mediante transporte público por carretera.
En especial, el eje trasversal Oeste-Sur resolverá los problemas de desplazamientos por los municipios de la Vega, con los municipios metropolitanos del Norte y Sur.

4.2.6.5. No se concreta cómo se lleva a efecto la coordinación ni la articulación entre los organismos implicados.

Desestimada

El PTMAGR, dentro de la ficha *LE3-P3. Mejora de la coordinación entre los distintos organismos a cargo de la movilidad,* propone una coordinación y homogenización de las ordenanzas entre los diferentes municipios del ámbito, creando un marco común de movilidad, así como, la aprobación del Anteproyecto de Ley Andaluza de Movilidad Sostenible.
Estas medidas ayudarán a la planificación de la movilidad y del territorio, ya que esta coordinación debe llevarse a cabo de una manera conjunta entre las administraciones municipales y supramunicipales.
La coordinación y la articulación entre los organismos implicados, se definirá en estudios de detalle posteriores, dado que no es objeto del plan, definir dicho nivel de detalle.

4.2.6.6. Se destaca que el Plan plantea como reto estratégico mejorar la accesibilidad metropolitana en base a los tiempos de partida del escenario 0, no obstante, en las conclusiones no se plantean la mejora para los usuarios de transporte público en cuanto a la reducción de tiempos.

Desestimada

El PTMAGR, además de proponer la creación de nuevos servicios de transporte público por carretera, plantea una serie de medidas enfocadas a la mejora de frecuencias y capacidad de estos servicios, como son: la ficha *LE2-P3.3. Reestructuración de la red de transporte público: Mejora la frecuencia y velocidad comerciales* y la ficha *LE2-P3.4. Reestructuración de la red de transporte público y mejora de su eficiencia (ejes transversales).* La gran mayoría de las propuestas establecidas en el plan tratan de reducir el tiempo de recorrido, así como de mejorar el servicio de transporte público en el área metropolitana de Granada.

4.2.7. RED CICLOPEATONAL

4.2.7.1. Se propone la corrección con respecto a los denominados CRTs (Carriles Reservados Temporalmente) mencionados en el apartado 6 del Tomo I dentro del marco estratégico municipal puesto que ya no existen.

Estimada

Se especifica en el apartado 6 del Tomo I: “El Ayuntamiento de Granada los implantó en mayo del 2020 y finales de enero de 2021, inició la conversión de estos carriles CRT en vías pacificadas con límite 30, donde coexisten todos los vehículos, manteniendo la prioridad al transporte público, bicicletas y VMP. Actualmente se denominan carriles pacificados.

4.2.7.2. Se consideran poco representativos los datos de telefonía móvil correspondiente al año 2019 utilizados en la matriz para el diagnóstico de la movilidad ciclista en el área metropolitana.

Desestimada

Para la elaboración del análisis de la movilidad en el área metropolitana de Granada se han utilizado: datos de la Encuesta Domiciliaria de Movilidad (EDM) de 2015 del anterior plan, datos disponibles del Consorcio de Transportes de Granada y la Junta de Andalucía, datos de movilidad entre municipios publicados por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMS), así como, datos provenientes de registros de telefonía móvil de días laborables tipo de octubre de 2019; obtenidos a través de un acuerdo de colaboración con la empresa KIDO DYNAMICS.
Además, se han tenido en cuenta los Planes de Movilidad Urbana Sostenible de diferentes municipios del ámbito.
Asimismo, se han utilizado datos de aforos de tráfico de vehículos ligeros y pesados, con lo que la diferencia de movilidad se ha asociado a los desplazamientos ciclopeatonales. Para diferenciar la movilidad peatonal de la ciclista, se han utilizado distancias máximas de recorrido en función del modo de transporte.
En conclusión, los datos utilizados para diagnosticar la movilidad ciclista se consideran ajustados a la realidad.

4.2.7.3. Se propone actualizar del apartado 9.6.3. relativo a Proyectos Futuros del Tomo I en el que se indica que la Dirección General está licitando un módulo de aparcamiento seguro en el Paseo del Violón.

Estimada

Se modifica el estado actual del aparcamiento seguro para bicicletas del Paseo del Violón.

4.2.7.4. Se sugiere no recoger en el PTMAGR infraestructura ciclable dentro del término municipal de Granada que está sin ejecutar del Plan Andaluz de la bicicleta 2014-2020, ya que deberían recogerse propuestas de futuro que completen y amplíen la infraestructura metropolitana.

Estimada parcialmente

Dentro de la ficha de actuación *LE1-P2.1 Creación de red ciclopeatonal,* se propone una infraestructura para los modos de desplazamiento más sostenibles con el fin de completar y ampliar la infraestructura ciclopeatonal metropolitana. En dicha ficha se ha tenido en consideración el Plan Andaluz de la Bicicleta, aunque ya no esté en vigor, por el carácter estratégico del mismo. Serán estudios posteriores desarrollados por entidades locales los que concretarán el diseño de la infraestructura ciclista dentro del término municipal de Granada al ser el desarrollo de la red local de competencia municipal.
Además, se incluye el Programa Andaluz de Accesibilidad a los Nodos Metropolitanos de Transporte para el Fomento de la Movilidad Activa.
Destacar que, la futura Estrategia Andaluza de Movilidad y Transporte Sostenible 2030 (EAMyTS 2030) contemplará y podrá modificar/ampliar la red propuesta en el plan, en base a las medidas que se vayan desarrollando.

4.2.7.5. Se considera que la red ciclable debe de ser más profusa, mejorando conexiones entre municipios del área metropolitana y de esta con la ciudad de Granada, mediante ejes de peso y con continuidad según recoge el propio Plan.

Desestimada

El PTMAGR propone (ficha *LE1-P2.1. Red ciclopeatonal*) una red a futuro, con el objetivo de evolucionar hacia una movilidad sostenible, equitativa e inclusiva mediante la mejora de la red ciclopeatonal en toda el área metropolitana de Granada.
La red ciclable será más extensa y completa, mejorando las conexiones entre municipios más próximos y entre dichos municipios con la ciudad de Granada, puesto que muchas poblaciones se encuentran limítrofes a Granada. Por lo tanto, esta red se adecuará a los flujos principales de movilidad y dará continuidad a la red actual.
Destacar que, la futura Estrategia Andaluza de Movilidad y Transporte Sostenible 2030 (EAMyTS 2030) contemplará y podrá modificar/ampliar la red propuesta en el plan, en base a las medidas que se vayan desarrollando.
Para realizar los nuevos diseños y/o las mejoras, se podrá emplear la Guía de recomendaciones para el diseño de infraestructura ciclista 2023, redactada por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMS).
Además, los estudios de detalle de los recorridos, caminos y senderos definirán las características de la infraestructura ciclista mejorando la red, incluyendo modificaciones en su pavimentación, señalización, balizamiento u otro tipo de mejora.

4.2.7.6. Se propone en la ficha LE1-P2.1 la infraestructura ciclopeatonal de ámbito interurbano, diseñarla principalmente para bicicletas o VMP, estimando que esta situación solo será posible cuando se trate de carriles segregados y sendas asfaltadas.

Estimada

Se incluye una nota explicativa en la ficha *LE1-P2.1. Red ciclopeatonal* en la que se especifica que, en ámbitos interurbanos, se segregarán los carriles siempre que sea posible, excepto en los casos en los que la infraestructura no lo permita.

4.2.7.7. Se propone realizar un estudio de demanda para la ubicación de los aparcamientos seguros de bicicletas, sobre todo en aquellos entornos especialmente protegidos y que estarían sujetos a su viabilidad.

Desestimada

En la ficha *LE1-P2.2 Zonas de estacionamiento seguro para bicicletas/VMP* se establecen unas ubicaciones orientativas de aparcamientos seguros de bicicletas, las cuales se deberán estudiar en una fase posterior con un estudio de detalle de todas ellas.

4.2.7.8. Se destaca que la línea estratégica LE-P1 se centra en el fomento de los desplazamientos a pie para lo que solo se centra en la ampliación de aceras, siendo poco ambicioso el PTMAGR en cuanto a la movilidad peatonal.

Desestimada

En el PTMAGR se propone el proyecto de ampliación y renovación de aceras (adaptación de los pasos de peatones, adecuación de rampas o escaleras en las zonas que lo requieran, etc.) además de

eliminar o reducir las barreras que dificultan la movilidad de modos activos entre áreas conurbadas, ofreciendo unas buenas condiciones de seguridad para que resulten atractivas a la ciudadanía y opten así por la utilización de medios de transporte más sostenibles y especialmente a la movilidad peatonal.

Estas actuaciones, junto con otras propuestas en el Plan, ayudarían al fomento de los desplazamientos en modos no motorizados entre municipios próximos.

4.2.8. MERCANCÍAS. CARGA Y DESCARGA

4.2.8.1. Se propone una mayor definición en cuanto al departamento gestor y el establecimiento de normas comunes en la organización de carga y descarga en el entorno metropolitano.

Desestimada

El plan opta por la adopción de políticas de desarrollo sostenible de las ciudades, junto con el desarrollo de una normativa con pautas similares en las distintas administraciones, que den respuesta a las necesidades de las mismas, y a la de su ciudadanía. Implantando un marco normativo común, con una planificación y coordinación entre los distintos organismos encargados de la gestión de los servicios de mercancías junto con las empresas de transporte.

Estas concreciones no son objeto del Plan y se definirán en el Estudio para la optimización de la DUM en Granada especificado en la ficha *LE1-P13. Infraestructuras de mercancías.*

4.2.8.2. Se observa la carencia de un diagnóstico de la viabilidad de dichas áreas y de si existe disponibilidad de dicho suelo. De la misma forma, que no se recoge un estudio de los flujos de tránsito por mercancías que dote de información suficiente, como para incluir que los puntos designados son adecuados.

Desestimada

El PTMAGR propone como medida a desarrollar en la ficha *LE1-P13 Infraestructura de mercancías*, realizar un Estudio para la optimización de la DUM en Granada, así como, un departamento o responsable del transporte de carga en las Administraciones locales.

4.2.8.3. Dentro del Plan se recogen varios centros de distribución de mercancías centrándose en Mercagranada, pero se propone que se incluyan otros como Puleva, Mahou, etc.

Estimada

Se incluye en el Tomo I en el apartado 9.6.12 los centros de distribución de las fábricas de Puleva y Mahou para el análisis de la movilidad.

4.2.8.4. Se sugiere, en cumplimiento de los objetivos generales del Plan, mejorar la distribución de mercancías mediante un plan estratégico, definiendo rutas de distribución y reparto, y no solo establecer ubicaciones de áreas de reparto.

Desestimada

El PTMAGR propone como medida a desarrollar en la ficha *LE1-P13 Infraestructura de mercancías*, realizar un Estudio para la optimización de la DUM en Granada, así como, un departamento o responsable del transporte de carga en las Administraciones locales. Estas rutas de distribución y reparto se definirán en fases posteriores, ya que no son objeto de este Plan.

4.2.9. APARCAMIENTOS

4.2.9.1. Incoherencia entre lo descrito en el apartado 9.6.15 que concluye “Destacar la escasa oferta de aparcamientos para residentes en el centro, frente a la elevada presencia de aparcamientos de rotación”, mientras que en las conclusiones se recoge que la oferta de aparcamiento en la ciudad de Granada en comparación con otras áreas metropolitanas es muy elevada, tanto en aparcamientos en superficie, como en subterráneos.

Desestimada

La afirmación se refiere al área metropolitana de Granada, no únicamente a la ciudad.

4.2.10. TAXIS

4.2.10.1. Se propone incluir la ampliación del área territorial de la prestación conjunta que existe desde el 30 de marzo de 2021.

Estimada

Se modifica y se incluye la nueva área de prestación conjunta del taxi.

4.2.11. PLANES DE MOVILIDAD EN CENTROS GENERADORES/ATRACTORES DE MOVILIDAD

4.2.11.1. Se destaca que los planes de movilidad en centros generadores/atractores de movilidad, llevados a cabo en algunas empresas, se corresponden con una estrategia municipal de fomento de dichos Planes de Transporte al trabajo, para poder acreditarles un sello de calidad en movilidad sostenible mediante beneficios fiscales.

Estimada

Se incluye la referencia a la Estrategia municipal de Fomento de los Planes de Transporte al trabajo en el Tomo I apartado 6 dentro del marco estratégico.

4.2.12. OTRAS CUESTIONES Y CARENCIAS

4.2.12.1. Se propone incluir en el diagnóstico otros niveles educativos, ya que solo se menciona la población universitaria, despreciando la movilidad producida entre la primera corona y el centro de la ciudad en otros niveles.

Desestimada

En el PTMAGR se han analizado los principales centros atractores de viajes (educativo, religiosos, hospitalarios…), englobando los desplazamientos de los centros atractores relacionados con cualquier

nivel educativo. Los diferentes diagnósticos consideran tanto a la población universitaria, como a la movilidad producida entre la primera corona y el centro de la ciudad, entre otros aspectos.

4.2.12.2. Se destaca la carencia de un estudio y análisis de la movilidad turística de gran peso en la ciudad.

Desestimada

Para el análisis de la actividad turística de la ciudad, se han tenido en cuenta los desplazamientos relacionados con la actividad turística, a través de los datos aportados por la plataforma KIDO DYNAMICS. En dicha plataforma se pueden extraer los viajes de las personas extranjeras.
Asimismo, se han estudiado diferentes centros atractores de viajes en el ámbito turístico, tales como: La Alhambra, Estación de esquí de Sierra Nevada, etc.

4.2.12.3. Se destaca la poca reducción del vehículo privado en comparación con la situación actual junto con grandes bolsas de aparcamiento en el borde de la ciudad.

Desestimada

El PTMAGR pretende avanzar en una nueva cultura donde la ciudadanía sea el eje central, disminuyendo los efectos negativos de la movilidad mediante la promoción del transporte público, así como de modos no motorizados. Fundamentalmente, el uso de la bicicleta junto con los desplazamientos a pie, aumentando el uso de estos modos más sostenibles hasta llegar a casi un 60% de los desplazamientos que se realizarían en el área metropolitana de Granada.
Por lo tanto, se prevé una significativa reducción del uso del vehículo privado.

4.2.12.4. Se propone considerar factores desfavorables en la evaluación de medidas de los escenarios que se han planteado.

Desestimada

En el PTMAGR se han tenido en cuenta los aspectos positivos y negativos del transporte en el análisis de los escenarios y en la evaluación multicriterio, explicados en el documento *Anexo I. Análisis Coste-Beneficio y Multicriterio*.

5. AYUNTAMIENTO DE CÚLLAR VEGA

5.1. Se propone recoger en el plan la mejora de la funcionalidad del enlace de Vegas del Genil-Cúllar Vega con la A-44 Variante exterior de Granada, conectando este enlace que actualmente está marcado como “Cambio de Sentido” con la GR-3313 y con la A-385. El Proyecto se encuentra en fase de redacción y cuenta con cuantía asignada en los Presupuestos Generales del Estado para este 2023. En esta misma línea podría estudiarse la conexión a este enlace con una nueva vía comarcal de los núcleos: El Ventorrillo (Cúllar Vega) y San Javier (Las Gabias).

Desestimada

En el Tomo II del PTMAGR ya se contempla dentro del "Escenario 1: Actuaciones consideradas ejecutadas en el año horizonte" las actuaciones propuestas por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMS) consideradas ejecutadas en el año horizonte. Se incluye la construcción de un vial que conecte con la A-44 con la GR-3313 y con la A-385 en el que se considera una ampliación de la plataforma y una adaptación del trazado.

La alegación deberá estudiarse dentro de la redacción del proyecto.

5.2. Se solicitan soluciones a la travesía de Cúllar Vega, ya que la carretera provincial GR-3304 que atraviesa el núcleo urbano genera un alto volumen de tráfico y los consiguientes atascos, al ser zona de paso de diferentes localidades de la Vega Sur. En este sentido existe un proyecto de Vial Urbano no desarrollado que, de acometerse, solucionaría en gran parte la movilidad de toda esta zona del Área Metropolitana.

Desestimada

El PTMAGR tiene un carácter metropolitano con una visión más ampliada de la movilidad de toda el área de Granada. Las actuaciones propuestas en el plan, tienen como objetivo fomentar el uso de modos no motorizados junto con el transporte público, desincentivando el uso del vehículo privado, lo que ayudaría a descongestionar las principales vías de desplazamiento entre municipios.

5.3. Se propone recoger en el Anteproyecto de la VAU 5 el nudo intercambiador en su intersección con la GR-3304 (Armilla-Puente de los Vados) a su paso por Cúllar Vega, vía de principal acceso y salida del municipio, este punto supondría dar servicio a toda la población de esta localidad, además de a Híjar (Las Gabias) y a todo el tráfico de Vegas del Genil, de no contemplarse, se generarían trayectos con retroceso y se colapsarían las vías totalmente urbanas no preparadas para estos flujos de tráfico.

Desestimada

El PTMAGR recoge dentro del Escenario 1 las actuaciones consideradas ejecutadas en el año horizonte, en el que se incluye la ejecución del último tramo de la VAU-05. En estudios/proyectos posteriores se deberán estudiar las diferentes soluciones de trazado, en detalle.

5.4. A. Se propone posible ramal del metro hacia Cúllar Vega desde la parada de la Gloria. B. Se solicita la implantación del Transbordo Único con todas las líneas de autobuses metropolitanos, cuyos trazados coincidan con paradas de metro, fomentando el uso intermodal y facilitando el uso de este medio de transporte a otros municipios.

Desestimada

A. El PTMAGR recoge los resultados del Estudio Informativo de la ampliación del metro de Granada, en el que se consideran los corredores de mayor demanda, englobando la movilidad de distintos barrios y del Área Metropolitana de Granada con el casco urbano, donde se centran las zonas de ocio, comerciales y de trabajo, seleccionando la mejor alternativa dentro de esta prolongación en base a

criterios técnicos, tales como: funcionalidad, ambiental, afecciones, economía, rentabilidad, demanda, etc.
Por lo tanto, la extensión del metro sur junto con el resto de medidas propuestas, aportará beneficio a la movilidad interna de la ciudad.
Del mismo modo, en el PTMAGR se plantean estudios informativos para otras conexiones metropolitanas con el metro, adicionales a las ya propuestas, para su horizonte temporal de 2030 y/o en adelante.

Desestimada

B. Por otra parte, se incluye dentro de la actuación LE2 – P3.4. *Reestructuración de la red de transporte público y mejora de su eficiencia (ejes transversales)*, como medida a desarrollar, una cuarta conexión transversal que una los municipios de Santa Fe con la estación la Gloria, recorriendo otros municipios como Vegas de Genil y Cúllar Vega, mediante el transporte público. Asimismo, la ficha *LE1-P7. Aparcamientos disuasorios ligados al transporte público (Park&Ride)* incluye la parada de La Gloria como aparcamiento disuasorio y punto de intercambio.
Con este nuevo servicio propuesto en el Plan se aumentaría la velocidad comercial, reduciendo tiempos de viaje, apostando así por un transporte público sostenible para realizar los desplazamientos entre municipios que actualmente no disponen de un servicio.
El PTMAGR dentro de la ficha de actuación *LE3-P1. Revisión del marco tarifario, integración de billetes y medios de pago* propone la unificación de los tres sistemas de transporte público del área con un transbordo gratuito entre ellos.
Asimismo, el plan cuenta con actuaciones para fomentar la intermodalidad y potenciar el transporte público.

5.5. A. Se propone sacar a licitación las Concesiones de los Autobuses Metropolitanos, caducadas hace años y que no responden a la actual demanda de los usuarios, ni a las nuevas vías construidas, ni a la combinación con otros medios de transporte que operan ya en el entorno.
B. Se destaca el solapamiento del recorrido de la línea 150 que comparten con Vegas del Genil con el metro, puesto que realizarían prácticamente el mismo recorrido.
C. Mejorar las frecuencias especialmente los fines de semana y el estudio del Búho Bus los fines de semana. Además de, una mejora de la planificación para la conexión entre municipios y el acceso a través de líneas de bus a otras zonas de Granada (Villarejo -Caleta).

Estimada

A y C. Uno de los objetivos del plan es fomentar el uso del transporte público en los viajes cotidianos. Por ello, en el programa de actuaciones del plan se propone la mejora de la oferta de transporte público, mejorando los tiempos de viaje de las expediciones, y la capacidad de la flota, mediante: la implementación de corredores de altas prestaciones, un estudio de detalle para la implantación de un SAE, etc.

Además, se incluye dentro de la línea estratégica 3, mejora de la organización del sistema de transporte metropolitano, la ficha *LE3-P7. Nuevo mapa concesional de transporte público,* donde se propone como medida la redacción de un nuevo mapa concesional de transporte público por carretera, determinando el diseño de las futuras líneas de autobuses metropolitanos.

Desestimada

B. El plan ha considerado los resultados del Estudio Informativo del Metro de Granada. Dicho estudio ya contempla las reestructuraciones de transporte público por carretera necesarias.

5.6. Se propone incluir la nueva Área de Prestación Conjunta del Taxi, puesto que, a parte de los municipios que iniciaron este proyecto, se han adherido recientemente otros municipios limítrofes con la capital entre los que se encuentra Cúllar Vega.

Estimada

Se actualiza la nueva área de prestación conjunta del taxi dentro del Plan.

5.7. Se sugiere la adecuación y mejora de los márgenes del Río Dílar a su paso por Las Gabias, Churriana de la Vega, Cúllar Vega y Vegas del Genil, por ser unas vías muy frecuentadas para movilidad entre municipios y también para la práctica del deporte. Se considera necesario salvar la intersección del margen del río Dílar con la GR-3304, a través de un paso inferior embovedado, justo en el límite municipal entre los municipios de Las Gabias y Cúllar Vega, al ser un punto peligroso donde ya han ocurrido varios accidentes. Solucionar ese punto supondría conectar todo el corredor del Genil desde Granada con el corredor del Dílar, por Vegas del Genil y Cúllar Vega, llegando hasta el corredor de la Base Aérea de Armilla desde Las Gabias, sin cruzar a nivel ninguna carretera.

Estimada

El PTMAGR propone dentro de la ficha *LE1-P4. Mejora del arbolado y zonas de sombra,* el mantenimiento de zonas verdes dentro del ámbito de estudio, junto con un proyecto de infraestructura verde urbana que se adapte al clima cambiante de la zona (mejora del arbolado, creación de parques y jardines, etc.).

Por otro lado, se incluye en la ficha de actuación *LE1-P3. Eliminación/reducción de barreras que dificultan la movilidad de modos activos entre áreas conurbadas,* la mejora de la intersección del margen del río Dílar con la GR-3304, para mejorar la conexión de la red ciclopeatonal, aumentando la seguridad y confort de la red.

Las soluciones constructivas específicas, deberán definirse en estudios posteriores.

6. AYUNTAMIENTO DE GÜEJAR SIERRA

6.1. Proponen la mejora del tramo de carretera Pinos Genil-Güéjar Sierra.

Desestimada

El PTMAGR recoge, dentro del Escenario 1, las actuaciones consideradas ejecutadas en el año horizonte por el Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía (PITMA), junto con otras

actuaciones mencionadas en el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada (POTAUG).

6.2. Se propone la construcción de la carretera de conexión Güéjar Sierra-Quéntar.

Desestimada

El PTMAGR recoge, dentro del Escenario 1, las actuaciones consideradas ejecutadas en el año horizonte por el Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía (PITMA) junto, con otras actuaciones mencionadas en el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada (POTAUG).

6.3. Se propone la construcción de una variante para conectar con la carretera de Sierra Nevada.

Estimada parcialmente

El PTMAGR recoge, dentro del Escenario 1, las actuaciones consideradas ejecutadas en el año horizonte por el Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía (PITMA), junto con otras actuaciones mencionadas en el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada (POTAUG).

Dentro del apartado 6 del Tomo I, se incluyen diversas actuaciones propuestas en otros documentos de planificación como el PITMA y el POTAUG, que favorecerían la conexión del municipio de Güéjar Sierra con la carretera de Sierra Nevada (Ronda Este).

Asimismo, se propone en la ficha *LE1-P14. Estudios de viabilidad para la conexión entre Granada y Sierra Nevada*, uno de ellos se trata del Estudio de viabilidad de alternativas para la mejora del transporte público entre la ciudad de Granada y Sierra Nevada.

6.4. Se solicita la licitación y adjudicación de la línea Granada-Pinos Genil-Güéjar Sierra, ya que la concesión lleva muchos años caducada.

Estimada

El PTMAGR ya plantea en la ficha *LE1-P10. Renovación de la flota de transporte público (cero y bajas emisiones)* dentro de sus medidas a desarrollar, la "*Elaboración de unas nuevas concesiones incluyendo cláusulas con respecto a la adquisición de vehículos limpios*", puesto que las concesiones se encuentran actualmente caducadas.

La renovación de estas concesiones de transporte público por carretera, mejoraría la coordinación entre administraciones y empresas concesionarias, lo que, consecuentemente, produciría un servicio de mayor eficiencia y operatividad.

Asimismo, se estudiará el marco económico de los contratos de transporte público.

Se incluye dentro de la línea estratégica 3 mejora de la organización del sistema de transporte metropolitano, la ficha *LE3-P7. Nuevo mapa concesional de transporte público,* donde se propone como medida, la redacción de un nuevo mapa concesional de transporte público por carretera, determinando el diseño de las futuras líneas de autobuses metropolitanos.

7. AYUNTAMIENTO DE MONACHIL

7.1. Incluir Monachil en el eje transversal Sur (Armilla-Ogíjares-La Zubia-Cájar-Huétor Vega).

Estimada parcialmente

El PTMAGR solamente incluye el Barrio de la Vega, en lo que se refiere al municipio de Monachil, dentro del eje transversal sur propuesto en la ficha *LE2 – P3.3. Reestructuración de la red de transporte público: mejorar la frecuencia y velocidades comerciales.*

7.2. Incluir un nuevo corredor de altas prestaciones Monachil-Granada con mejores frecuencias en transporte público.

Desestimada

El PTMAGR incluye el Barrio de la Vega del municipio de Monachil, dentro del eje transversal sur propuesto en la ficha *LE2 – P3.3. Reestructuración de la red de transporte público: mejorar la frecuencia y velocidades comerciales.*

No obstante, no se incluye el casco urbano de Monachil dentro de la ficha *LE1 – P5.2. Corredores de altas prestaciones*.

7.3. En la LE1-P14, nuevo sistema de transporte público en Sierra Nevada, se propone que también sea Metropolitana la línea de autobús de Pradollano, en la que el Consorcio de Transportes Metropolitano Área de Granada no gestiona.
Si el nuevo sistema de transporte se contempla de forma Metropolitana, sin que atraviese ningún otro término municipal, el servicio de microbús, entendemos que debe tener el mismo trato, por tanto, que sea Metropolitano.

Estimada parcialmente

El plan propone la ficha *LE3 – P3. Mejora de la coordinación entre los distintos organismos a cargo de la movilidad*, con el fin de establecer una normativa con pautas parecidas en las distintas administraciones, que den respuesta a las necesidades de las mismas y de la población. En dicha ficha, se refleja que el principal agente para lograr esta coordinación entre los diversos organismos es el Consorcio de Transportes del Área de Granada, ya que se encuentra entre sus competencias, la planificación y coordinación de la red metropolitana.

Se incluye dentro de la línea estratégica 3, mejora de la organización del sistema de transporte metropolitano, la ficha *LE3-P7. Nuevo mapa concesional de transporte público,* donde se propone como medida la redacción de un nuevo mapa concesional de transporte público por carretera, determinando el diseño de las futuras líneas de autobuses metropolitanos.

7.4. Proponen la conexión a través de transporte público entre Pradollano y Monachil.

Estimada parcialmente

Se incluye dentro de la línea estratégica 3, mejora de la organización del sistema de transporte metropolitano, la ficha *LE3-P7. Nuevo mapa concesional de transporte público,* donde se propone como medida la redacción de un nuevo mapa concesional de transporte público por carretera, determinando el diseño de las futuras líneas de autobuses metropolitanos.

7.5. Mejorar el servicio urbano de transporte dentro de la urbanización de Pradollano durante la temporada invernal.

Desestimada

El PTMAGR propone en la ficha *LE1-P14. Estudios de viabilidad para la conexión entre Granada y Sierra Nevada.* Este estudio analizará el servicio urbano de transporte dentro de la urbanización de Pradollano durante la temporada invernal.

8. AYUNTAMIENTO DE PELIGROS

8.1. Se propone una lanzadera de autobús Peligros-Albolote (Parada de metro).

Desestimada

Los municipios de Peligros y Albolote quedarán unidos mediante un servicio transversal de transporte público propuestos en el PTMAGR, dentro de la ficha *LE2-P3.4. Reestructuración de la red de transporte público y mejora de su eficiencia (ejes transversales)*, enlazando el municipio de Peligros con Albolote, hasta la parada del metro.

De esta forma, se podrá optimizar la red de transporte público, eliminando las debilidades que presenta la red actual, maximizando las prestaciones del servicio a la persona usuaria y minimizar costes operacionales al operador del transporte.

8.2. Se propone una nueva línea directa de autobús, entre Peligros y Granada.

Desestimada

EL PTMAGR establece dentro del programa de actuación *LE1-P5.2. Corredores de altas prestaciones,* la creación de un servicio de altas prestaciones entre el municipio de Peligros y la ciudad de Granada, propuesto en la ficha de actuación LE1 – P6.1, con mayor calidad de servicio y velocidad comercial, ya que, entre ellos, se produce un número muy elevado de viajes diarios.

8.3. Se propone una nueva línea de autobús, que conecte los municipios de Peligros, Albolote y Maracena.

Desestimada

En el plan se establece la conexión de los municipios de Peligros y Albolote, mediante un nuevo eje transversal de transporte público por carretera, conectando con el servicio del metropolitano que une Albolote con Maracena; de esta forma, se mejoraría la conexión entre dichos municipios, con un servicio de transporte público coordinado.

8.4. Sugieren la ampliación de la franja horaria en las líneas 110 y 111.

Estimada parcialmente

Dentro del Plan de Transportes Metropolitano del Área de Granada, se plantean varias medidas relacionadas con el servicio de transporte público que mejorarían el sistema actual del transporte público: *LE2-P3.3. Reestructuración de la red de transporte público: Mejora la frecuencia y velocidad comerciales, LE2-P3.4. Reestructuración de la red de transporte público y mejora de su eficiencia (ejes transversales),* entre otras, las cuales mejorarían las frecuencias del transporte público.

Se incluye dentro de la línea estratégica 3, mejora de la organización del sistema de transporte metropolitano, la ficha *LE3-P7. Nuevo mapa concesional de transporte público,* donde se propone como medida, la redacción de un nuevo mapa concesional de transporte público por carretera, determinando el diseño de las futuras líneas de autobuses metropolitanos.

9. PLATAFORMA CIUDADANA DE PINOS PUENTE

9.1. Se proponen mejoras de los tiempos en el transporte de personas viajeras por carretera, utilizando la infraestructura de recientemente puesta en servicio la GR-43.

Estimada parcialmente

Dentro del Plan de Transportes Metropolitano del Área de Granada, se plantean varias medidas relacionadas con el servicio de transporte público que mejorarán el sistema actual del transporte público: *LE2-P3.3. Reestructuración de la red de transporte público: Mejora la frecuencia y velocidad comerciales, LE2-P3.4. Reestructuración de la red de transporte público y mejora de su eficiencia (ejes transversales),* entre otras, las cuales mejorarán las frecuencias del transporte público.

Se incluye dentro de la línea estratégica 3, mejora de la organización del sistema de transporte metropolitano, la ficha *LE3-P7. Nuevo mapa concesional de transporte público,* donde se propone como medida, la redacción de un nuevo mapa concesional de transporte público por carretera, determinando el diseño de las futuras líneas de autobuses metropolitanos.

9.2. Precisan de un transporte público con buenas frecuencias a lo largo de la semana, y especialmente, durante el fin de semana, además de un transporte lanzadera entre Pinos Puente y Albolote, con el fin de cubrir la demanda.

Estimada parcialmente

Dentro del PTMAGR se establece la conexión de los municipios de Pinos Puente y Atarfe mediante un sistema de transporte público por carretera que enlaza con la cabecera del metro en Atarfe (prolongación norte del metro) , conectando con el municipio de Albolote.

El PTMAGR propone en la ficha *LE2 – P3.4. Reestructuración de la red de transporte público y mejora de su eficiencia (ejes transversales),* un nuevo servicio de transporte público uniendo los municipios de Pinos Puente y Albolote, mediante un sistema de servicios coordinados con el que se mejoraría la frecuencia del servicio de transporte público por carretera, dentro del ámbito del Plan.

Se incluye dentro de la línea estratégica 3, mejora de la organización del sistema de transporte metropolitano, la ficha *LE3-P7. Nuevo mapa concesional de transporte público,* donde se propone como medida, la redacción de un nuevo mapa concesional de transporte público por carretera, determinando el diseño de las futuras líneas de autobuses metropolitanos.

10. AYUNTAMIENTO DE SANTA FE

10.1. Proponen la creación de red ciclopeatonal desde Santa Fe a Chauchina, pasando por El Jau y que conecte Santa Fe con Granada.

Desestimada

El plan recoge esta vía ciclopeatonal dentro de la ficha *LE1-P2.1. Creación de red ciclopeatonal,* uniendo los municipios de Santa Fe – El Jau – Chauchina, mediante una infraestructura que garantice condiciones de seguridad, confort y competitividad para estos modos de desplazamiento más sostenibles.

10.2. Proponen el cumplimiento del POTAUG poniendo en marcha la línea 2 Vega de Metro hasta el aeropuerto, la cual será más eficiente, mejorando el flujo de viajes directos, no solo a Santa Fe, sino a una de las infraestructuras más importantes de la provincia, que es nuestro aeropuerto Granada-Jaén Federico García Lorca y los muchos municipios de la 2ª corona aprovechando los aparcamientos Park & Ride.

Desestimada

El PTMAGR recoge los resultados del Estudio Informativo de la ampliación del metro de Granada, en el que se selecciona la mejor alternativa de las prolongaciones propuestas, en base a criterios técnicos, tales como: funcionalidad, ambiental, afecciones, economía, rentabilidad, etc. Del mismo modo, en el PTMAGR se plantean estudios informativos para otras conexiones metropolitanas con el metro, adicionales a las ya propuestas para su horizonte temporal de 2030 y/o en adelante.

Además, el plan incluye como propuesta, la creación de un Corredor de transporte de altas prestaciones *LE1 – P5.2. Corredores de altas prestaciones* Aeropuerto-Santa Fe-Granada; así como una plataforma reservada BUS-VAO en la carretera autonómica A-92G, en sentido de entrada a Granada (*LE1 – P6.1. Inversiones en infraestructura vial*).

10.3. Se propone que la línea de altas prestaciones Aeropuerto – Santa Fe – Granada llegue al intercambiador Renfe, ya que es lo más similar a la actualidad.

Estimada

Se modifica el trazado del Corredor de altas prestaciones Aeropuerto – Santa Fe – Granada dentro del Plan, en la *LE1 – P5.2. Corredores de altas prestaciones.*

10.4. Sugerencia de acelerar la renovación de la flota del transporte público, para que en el plazo de 7 años (adaptándonos a la agenda 2030) esté totalmente renovada, con vehículos de energías no contaminantes (eléctricos)

Desestimada

El Plan ya prevé, en el año 2030, la renovación de la flota de transporte público para cumplir con la Directiva (UE) 2019/1161 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, la cual, modifica la Directiva 2009/33/CE relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes; en el que se aprueba un 65% como objetivo mínimo de contratación pública la cuota de vehículos pesados limpios; que cumplan con la definición de vehículo limpio, tal como se definen en el artículo 2, puntos 1 y 2, de la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014. Esta actuación corresponde a la *LE1 – P10. Renovación de la flota de transporte público (cero y bajas emisiones).*

10.5. Se propone aumentar la capacidad de los vehículos, aumentar el tiempo de respuesta de las futuras concesionarias (las actuales concesiones están caducadas) ante averías e imprevistos, aumentar las frecuencias en horas pico de ida a vuelta en la línea 140, así como, la creación de un servicio nocturno circular entre municipios (Santa Fe, con los pueblos cercanos y la ciudad de Granada).

Desestimada

Se plantean diversas medidas relacionadas con el servicio de transporte público que mejoraría el sistema actual, aumentando tanto las frecuencias del transporte público, como la capacidad del mismo, para el fomento del desplazamiento habitual de la población en estos modos más sostenibles.

Se incluye, dentro de la línea estratégica 3, mejora de la organización del sistema de transporte metropolitano, la ficha *LE3-P7. Nuevo mapa concesional de transporte público,* donde se propone como

medida, la redacción de un nuevo mapa concesional de transporte público por carretera, determinando el diseño de las futuras líneas de autobuses metropolitanos.

10.6. Se propone incluir y ampliar las interconexiones entre el municipio de Santa Fe y el Eje Norte (Atarfe, Albolote, Vegas del Genil, Cúllar Vega, Churriana y Armilla), puesto que gran porcentaje de la población se mueve de forma diaria entre estos municipios, ya que, se observa en el informe previo del plan y que se debe solucionar mediante el transporte público.

Desestimada

El municipio de Santa Fe quedará conectado con los demás municipios que forman parte del Eje Norte de nuevo servicio de transporte público por carretera, mediante las propuestas establecidas en el PTMAGR, en el que se propone un eje transversal que ofrezca un servicio de transporte público, contando con unos servicios coordinados que mejorarían el servicio de estas líneas (*LE1 – P5.2. Corredores de altas prestaciones).*

Santa Fe podrá quedar conectado con Atarfe si así lo establecen los resultados del Plan Director del Metro de Granada (según se especifica en la ficha *LE1 – P5.1. Metro de Granada y extensión*).

Adicionalmente, se incluye otro Eje de nuevo servicio de transporte público por carretera, que conectará Santa Fe con Belicena, Casas Bajas, Cúllar-Vega y Churriana de la Vega; donde alcanzará la Prolongación Sur del Metro de Granada en el punto de intercambio de la Gloria (incluido en la ficha LE1-P7. *Aparcamientos disuasorios ligados al transporte público (Park & Ride*)). La Gloria, además, contará con un aparcamiento disuasorio, en el que las personas usuarias podrán hacer un cambio entre modos de transporte público.

10.7. Se considera necesario disponer de información en tiempo real de los tiempos de recorrido, incidencias y demás variables que ayuden a mejorar el servicio y captar personas usuarias, mejorando la información real de incidencias y horarios, mediante pantallas electrónicas y una APP de gestión.

Desestimada

El PTMAGR propone dentro de la ficha *LE2-P4. Control del transporte público e información a la persona usuaria en tiempo real,* la adecuación de las paradas del transporte público, mejorando la información para las personas usuarias mediante la instalación de paneles de información en tiempo real, así como, una aplicación móvil, en la que se pueda consultar la información en tiempo real de todos los servicios de transporte público que se dan en toda el área metropolitana de Granada.

Asimismo, se mostrará información sobre incidencias y demás variables del servicio.

10.8. Se solicita más inversión en vehículos adaptados al transporte de bicicletas y VMP, de forma operativa, eliminando aquellas adaptaciones que no funcionan, por otras más funcionales y prácticas.

Desestimada

En la ficha *LE3-P5. Medidas de fomento del uso de la bicicleta, incluyendo eléctricas y micro-movilidad* del Plan, se propone la homogenización de la normativa de acceso de la bicicleta al transporte público, además de la adaptación de los vehículos de transporte público colectivo, para el uso combinado con bicicletas y VMP, eliminando las barreras entre ambos modos de desplazamiento.

11. SECCIÓN SINDICAL DE CCOO EN TRANSPORTES ROBER

11.1. **ZONA DE BAJAS EMISIONES (ZBE)**

11.1.1. Se desconoce el límite que tendría la zona de bajas emisiones, así como, el de la regulación y legislación de los diferentes anillos metropolitanos. Además, se preguntan qué parkings se podrían habilitar y la cuota, precio o peaje que habría que implantar.

Solicitan un control de acceso a la ZBE, el coste de la señalización de la misma, los instrumentos jurídicos y plataforma de gestión de dicha zona, así como, el mantenimiento del sistema y sanción de la misma. Además, consideran necesario valorar la gestión económica, viabilidad de la ZBE y problemas sociales que puedan surgir antes de decantarse por el escenario 4.

Por último, manifiestan que el segundo y tercer ámbito de la ZBE es inviable, ya que, la población potencial que podría usar el transporte público en esos anillos, junto con la prestación del servicio y frecuencias que se le pueda ofrecer, es totalmente deficitaria.

Estimada parcialmente

La ficha *LE2 – P1. Zona de bajas emisiones* del plan, ya describe determinados aspectos de la ZBE. No obstante, los estudios de detalle posteriores derivados del plan, concretarán el resto de sus especificaciones (coste de la señalización, plataforma de gestión, etc.).

11.2. **AMPLIACIÓN DEL METRO POR EL CENTRO**

11.2.1. Se solicita que la ampliación del metro por el centro supondrá problemas urbanísticos, además de, que el coste de la estructura sería demasiado elevado.

Desestimada

El PTMAGR recoge el resultado del Estudio Informativo de la ampliación del metro de Granada, en el que se selecciona la mejor alternativa de las prolongaciones propuestas en base a criterios técnicos, tales como: funcionalidad, ambiental, afecciones, economía, rentabilidad, demanda, etc.

11.2.2. Se considera nula la viabilidad en la reestructuración de líneas urbanas, ya que, todo lo que suponga realizar un transbordo entre diferentes líneas o sistemas de transporte, supone una clara disminución de personas viajeras en el servicio.

Estimada parcialmente

El plan intenta abordar y disminuir el número de transbordos realizados por las personas usuarias del transporte público. Por ello, se recogen diversas propuestas con las que aumentarán, tanto la frecuencia como la capacidad de diversas líneas, así como, la creación de otras líneas para conectar diversos municipios, los cuales, actualmente no disponen de servicio.
Asimismo, el Estudio Informativo del metro de Granada define una posible reestructuración de las líneas urbanas que se concretará y detallará en los proyectos de construcción de las ampliaciones de metro correspondientes
Por otra parte, se incluye dentro de la línea estratégica 3, mejora de la organización del sistema de transporte metropolitano, la ficha *LE3-P7. Nuevo mapa concesional de transporte público,* donde se propone como medida la redacción de un nuevo mapa concesional de transporte público por carretera, determinando el diseño de las futuras líneas de autobuses metropolitanos.

11.2.3. El estudio no afronta el problema ni la repercusión que podría acarrear en cuanto a salario, condiciones adquiridas, contratación, líneas urbanas nuevas, personas viajeras que se perderían y, por lo tanto, para las condiciones que la plantilla de Transportes Rober tiene en su actual convenio.

Estimada parcialmente

El Plan, dado que se trata de un documento estratégico, no considera una dotación económica frente los daños y compensaciones que pueden producirse por la supresión de líneas urbanas. Dichos aspectos se considerarán en una fase posterior.

Dentro de la ficha *LE3 – P3. Mejora de la coordinación entre los distintos organismos a cargo de la movilidad* se proponen metodologías para abordar dichos aspectos.

11.3. **LÍNEAS COORDINADAS**

11.3.1. Se destaca que las concesiones de las líneas están caducadas y desconocen cuándo se hará la adjudicación de las mismas y la forma de ejecución de ellas.

Estimada parcialmente

El PTMAGR plantea en la ficha *LE1-P10. Renovación de la flota de transporte público (cero y bajas emisiones)* en sus medidas a desarrollar, la "*Elaboración de unas nuevas concesiones incluyendo cláusulas con respecto a la adquisición de vehículos limpios"*, puesto que la renovación de las concesiones de transporte público por carretera, mejoraría la coordinación entre administraciones y empresas concesionarias, lo que consecuentemente produciría, un servicio de mayor eficiencia y operatividad.
Se incluye dentro de la línea estratégica 3, mejora de la organización del sistema de transporte metropolitano, la ficha *LE3-P7. Nuevo mapa concesional de transporte público,* donde se propone como medida la redacción de un nuevo mapa concesional de transporte público por carretera, determinando el diseño de las futuras líneas de autobuses metropolitanos.

11.3.2. Se destaca la saturación de las vías por la entrada de las líneas coordinadas a la ciudad de Granada, por calles como Severo Ochoa, Camino de Ronda, Humilladero, Neptuno, Congresos y Parque de las Ciencias.

Desestimada

Para reducir la congestión y dar prioridad al transporte público se propone en la ficha *LE1 – P6.1. Inversiones en infraestructura vial: priorización del transporte público (plataformas reservadas carril BUS-VAO + carril bus) y creación de servicios coordinados* la creación de una plataforma reservada para los autobuses con la disposición de un carril exclusivo para autobús, que mejoraría las velocidades comerciales de los vehículos.

11.3.3. Se muestra disconformidad con la afección que podría suponer la entrada de líneas metropolitanas por el centro, tanto para la plantilla como para las empresas que pudieran realizar el transporte metropolitano.

No procede

Todos estos aspectos no son competencia del PTMAGR y serán consensuados en fases posteriores.

11.3.4. Se reclama que el Plan no aborda cómo se renovaría la flota, ni la apuesta del sistema de energía por el que se decantaría dicha compra.

Desestimada

En la ficha *LE1 – P10. Renovación de la flota de transporte público (cero y bajas emisiones)* se recoge la renovación de la flota, de acuerdo con La Directiva (UE) 2019/1161 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, modifica la Directiva 2009/33/CE, relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes, en el que se aprueba un 65% como objetivo mínimo de contratación pública, la cuota de vehículos pesados limpios.
Por lo tanto, se aborda la renovación de la flota en dicha ficha, con la adquisición de vehículos más sostenibles alimentados por energías limpias.

11.3.5. No se ha contado con Transportes Rober para la elaboración del PTMAGR.

Desestimada

La participación ciudadana ha estado presente, de diferentes formas, a lo largo de la redacción del Plan de Transportes Metropolitano de Granada, comenzando con la exhaustiva recopilación de información e identificación de responsables, la amplia campaña de toma de datos y los diversos eventos llevados a cabo para presentar y recoger aportaciones relacionadas con los principales objetivos del plan.
Con la colaboración del Instituto Andaluz de Administración Pública (Área de Evaluación de Políticas Públicas), se celebraron unas Jornadas de Participación con todos los agentes implicados: Ayuntamientos, ciudadanía, asociaciones, operadores, centros atractores, etc.; con el fin de

establecer un diálogo participativo para recoger aportaciones que permitan poner en valor, y enriquecer el diagnóstico realizado sobre el actual estado de la movilidad en el Área Metropolitana de Granada, en las que la empresa Transportes Rober participó.
Durante el periodo de consultas a las administraciones públicas afectadas y personas interesadas se contactó con el sindicato de CCOO de Granada, pero no se obtuvo ninguna respuesta. Además, tampoco se obtuvo ninguna contestación a la invitación de participar en las jornadas de participación propuestas en la redacción del Plan.
Asimismo, en el periodo de Información pública ha sido posible la participación en la elaboración del plan.

11.3.6. Soluciones y medidas que proponen:

11.3.6.1. Renovación de la flota e Inversión en bus no contaminante.

Desestimada

Esta alegación se encuentra ya contestada en el punto 11.3.4.

11.3.6.2. Mejora de las instalaciones de taller, cocheras y administración.

Desestimada

En la ficha *LE1 – P10. Renovación de la flota de transporte público (cero y bajas emisiones)* también se recoge la mejora de las instalaciones de los servicios de transporte público por carretera.

11.3.6.3. Mejora de las frecuencias del servicio.

Desestimada

Dentro del plan se proponen diversas actuaciones para la mejora de frecuencias del servicio de transporte público, actuaciones como: *LE1 – P5.2. Corredores de altas prestaciones, LE1 – P6.1. Inversiones en infraestructura vial: priorización del transporte público (plataformas reservadas carril BUS-VAO + carril bus) y creación de servicios coordinados*, *LE2 – P3.3. Reestructuración de la red de transporte público: mejorar la frecuencia y velocidades comerciales*, etc.

11.3.6.4. Realización de carril Bus y Preferencia en señalización en la semaforización.

Desestimada

El Plan propone una infraestructura de plataformas reservadas para la priorización del transporte público en el ámbito del Plan.
Dichos carriles se establecen dentro de la ficha de actuación *LE1 – P6.1. Inversiones en infraestructura vial: priorización del transporte público (plataformas reservadas carril BUS-VAO + carril bus) y creación de servicios coordinados*, los cuales mejorarían la calidad de los servicios de transporte público con el fin de mejorar la competitividad del servicio en los corredores de transporte.

11.3.6.5. Adecuación de paradas para PMR.

Desestimada

Se propone, en el programa de actuación *LE1 – P1. Ampliación y mejora de aceras,* la adecuación de las paradas a personas con movilidad reducida, contando con un sistema inteligente de señalética para las personas con ceguera y deficiencia visual adaptándolas a la normativa de accesibilidad, entre otros sistemas de adaptación.

12. COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. ANDALUCÍA, CEUTA Y MELILLA

12.1. Se propone considerar todo el desarrollo que se está produciendo en el entorno del Parque Metropolitano (CITAI) y Marchalhendín.

Estimada

Se incluye el Parque Metropolitano (CITAI) dentro del Plan como futuro desarrollo industrial, concretamente en la propuesta *LE1 – P5.2. Corredores de altas prestaciones,* se propone la conexión del área industrial, situada en la localidad de Escúzar, con la ciudad de Granada, a través de una mejora de la oferta del servicio actual de transporte público.
Además, se han considerado una serie de actuaciones ya ejecutadas por el MITMS, como la ampliación de la plataforma y adaptación del trazado del camino existente entre la autovía A – 44 y la carretera autonómica A -385.
Así como, otras previstas por la Dirección General de Infraestructuras Viarias de la Junta de Andalucía, tales como: el acondicionamiento de la A-338 (PK 12+650 a 17+200), el acceso a "ciudad industrial, tecnológica y área de innovación" (CITAI), la mejora de la conexión entre la 2ª circunvalación de Granada (enlace 134 de la A-44), la mejora del acceso al parque tecnológico de Escúzar a través de la A-338 y la variante de la Malahá (Granada).
Dichas medidas mejorarán la conectividad del Parque Metropolitano (CITAI) y Marchalhendín.

12.2. Se sugiere tener en consideración las plataformas ferroviarias totalmente desaprovechadas como, por ejemplo, la línea Loja – Pinos Puente – Atarfe – Granada.

Desestimada

El PTMAGR ha analizado la red ferroviaria del ámbito del plan, concluyendo que existen ciertos condicionantes para desarrollar una red de cercanías, como: en los municipios en los que se podría implementar carecen de demanda de movilidad (población) suficiente, asimismo algunas estaciones ferroviarias se encuentran alejadas del casco urbano consolidado, etc.
No obstante, en la ficha *LE1 – P5.2. Corredores de altas prestaciones*, se propone la realización de un Estudio de la red ferroviaria de Andalucía que incluya la red de cercanías de Granada, que analice en detalle la demanda y diagnostique las ventajas e inconvenientes del desarrollo de dicha red.

12.3. Se propone incluir alusiones a la integración urbanística del ferrocarril en la ciudad de Granada y su entorno metropolitano.

Desestimada

Se trata de un tema urbanístico que debe ser considerado en el Plan de Ordenación Urbana del Ayuntamiento de Granada, no siendo competencia a nivel autonómico. Además, podrían verse afectados los PGOU's de otros municipios, tales como: Maracena, Atarfe y Albolote.

Este tipo de actuación además debe ser abordada en otros documentos de planificación de carácter superior a este Plan, dado que se trata de una competencia estatal (requerirá de su validación).

12.4. Se propone detallar el estudio de todas las intersecciones de las plataformas reservadas de transporte público.

Desestimada

El análisis de todas las intersecciones de las plataformas reservadas de transporte público se llevará a cabo en un estudio de detalle en fases posteriores al Plan, tal y como se refleja en la propuesta *LE1 – P6.1. Inversiones en infraestructura vial: priorización del transporte público (plataformas reservadas carril BUS-VAO + carril bus) y creación de servicios coordinados*.

12.5. Se sugiere la creación de un intercambiador en el aparcamiento del estadio Nuevo los Cármenes que sustituya al propuesto en el Palacio de Congresos.

Estimada parcialmente

Se incluye el aparcamiento de los Cármenes dentro de la ficha *LE1-P7. Aparcamientos disuasorios ligados al transporte público como un Park & Ride,* en el que la persona usuaria pueda estacionar su vehículo privado y disponga de conexión con el servicio de transporte público. Tras el análisis llevado a cabo en el Plan, se considera que el intercambiador puesto ya en funcionamiento en el Palacio de Congresos es adecuado.

12.6. Se propone realizar un estudio en profundidad de la coexistencia del metro junto con el autobús, apreciándose ciertos paralelismos entre autobús y metro. Del mismo modo, que se pueden analizar los transbordos para mejorarlos y evitar la disuasión del usuario.

Estimada parcialmente

El PTMAGR solventa, en la ficha *LE2-P3.4. Reestructuración de la red de transporte público y mejora de su eficiencia (ejes transversales),* el solapamiento de las líneas de autobús con el metropolitano, reordenando las rutas de transporte público por carretera debido, a la entrada en servicio de nuevos tramos del metro.

Se incluye dentro de la línea estratégica 3, mejora de la organización del sistema de transporte metropolitano, la ficha *LE3-P7. Nuevo mapa concesional de transporte público,* donde se propone como medida la redacción de un nuevo mapa concesional de transporte público por carretera, determinando el diseño de las futuras líneas de autobuses metropolitanos.

12.7. Se sugiere mejorar el sistema de concesiones actual y aumentar la dotación presupuestaria del sistema de transporte público.

Desestimada

El PTMAGR plantea, en la ficha *LE1-P10. Renovación de la flota de transporte público (cero y bajas emisiones),* dentro de sus medidas a desarrollar: la "*Elaboración de unas nuevas concesiones incluyendo cláusulas con respecto a la adquisición de vehículos limpios"*, puesto que todas las concesiones se encuentran actualmente caducadas.

La renovación de las concesiones de transporte público por carretera, mejoraría la coordinación entre administraciones y empresas concesionarias, lo que consecuentemente mejoraría el servicio.

Se incluye dentro de la línea estratégica 3, mejora de la organización del sistema de transporte metropolitano, la ficha *LE3-P7. Nuevo mapa concesional de transporte público,* donde se propone como medida la redacción de un nuevo mapa concesional de transporte público por carretera, determinando el diseño de las futuras líneas de autobuses metropolitanos.

12.8. Se solicita que, se tenga en cuenta en los presupuestos autonómicos de la provincia las inversiones previstas en este plan para que dicho plan no quede en vano.

Desestimada

EL PTMAGR ha tenido en cuenta la dotación económica autonómica de la provincia para poder ser desarrollado. Asimismo, se contará con todas las fuentes de financiación disponibles.

13. CONSEJERÍA DE SALUD Y CONSUMO

13.1. Se considera oportuno, que el desarrollo del Plan valore la concreción y ampliación de medidas como actuaciones de urbanismo táctico, pacificación del tráfico, aumento de zonas verdes y sombreadas, ya que favorecen al desarrollo de una ciudad más amable para el peatón, facilitando los desplazamientos a pie y la adopción por parte de la población de hábitos saludables. Estas actuaciones podrían encajar en el programa de actuación *LE1 – P1 Ampliación y mejora de aceras* y *LE1 – P4 Mejora del arbolado y zonas de sombra*.

Desestimada

Todas estas medidas están incluidas en la ficha *LE1 – P1 Ampliación y mejora de aceras* en actuaciones a desarrollar como: "*Estudio de detalle para analizar el estado actual de las aceras determinando su accesibilidad universal (suelo podotáctil, semáforos con emisiones sonoras…), así como, las intervenciones necesarias de los tramos de viario o entorno urbano sobre el que se debe actuar".*

Asimismo, incluye el acondicionando de los itinerarios con soluciones urbanas que aseguren un grado de accesibilidad óptima de espacio urbano, como la implantación de pasos de peatones accesibles y debidamente señalizados; así como unas aceras adecuadas y continuas, facilitando los desplazamientos a pie entre los municipios del área metropolitana de Granada.

De esta forma, se conseguirá fomentar la movilidad sostenible y un estilo de vida saludable para la población.

13.2. Se considera que es posible un mayor avance en las actuaciones planteadas y reflejarlas en la VIS, al objeto de poder estimar las ganancias en salud.

Estimada parcialmente

En el anexo de Valoración Impacto en la Salud, se realiza una valoración de la relevancia de los posibles determinantes de la salud, considerando algunas de sus principales características como: su magnitud, extensión de los efectos, probabilidad de su ocurrencia, la acumulación, duración y uniformidad de los mismos, la fragilidad o sensibilidad del medio y la capacidad de controlar o de limitar los efectos previstos.

Para la elaboración de dicho anexo, se ha empleado la metodología propuesta en el anexo U-5 del Manual para la Evaluación de Impacto en Salud de los Instrumentos de Planeamiento Urbanístico en Andalucía, siguiendo sus indicadores para la valoración.

El PTMAGR establece un modelo sostenible que pretende dar un mejor servicio de transporte en el área metropolitana de Granada disminuyendo el impacto ambiental y, en concreto, la emisión de contaminantes producida por el sistema de transporte.

Éste, tiene como objetivo conseguir un aumento de usuarios del transporte público disminuyendo el uso del vehículo privado, garantizando la accesibilidad universal. En este sentido, reflejar las actuaciones en el VIS representaría una duplicación de información, dado que ambos documentos forman parte del mismo plan.

13.3. Se considera oportuno que, en el marco de este plan, se contemple el análisis y valoración de las estructuras viales contempladas en el escenario 1 ejecutadas en el año horizonte, con el fin de optimizar los efectos de la salud, en línea con los objetivos estratégicos del Plan. Dicho análisis podría arrojar alternativas que supongan un mejor cumplimiento de los objetivos estratégicos.

Desestimada

El PTMAGR recoge las medidas adoptadas en planes existentes como son: el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada (POTAUG) y el Plan de Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía (PITMA). Las medidas existentes en otros documentos de planificación, se han coordinado con las que contiene el plan actual para garantizar beneficios sobre la salud, entre otros aspectos.

13.4. Se propone incluir en el Plan la remodelación de la Avenida Fernando de los Ríos en Armilla puesto que se va a proyectar. Este proyecto incluye un carril bici no reflejado en la Red Ciclopeatonal propuesta en el Plan, así como, actuaciones en el punto identificado como barrera “Parque Comercial Albán”.

Estimada

Se incluye una referencia a la remodelación de la Avenida Fernando de los Ríos en Armilla en la ficha *LE1 – P2.1. Creación de red ciclopeatonal*, así como la barrera del “Parque Comercial Albán” existente en cuanto a la red ciclopeatonal en la ficha *LE1 – P3. Eliminación/reducción de barreras que dificultan la movilidad de modos activos entre áreas conurbadas.*

13.5. Se sugiere valorar la accesibilidad de los aparcamientos en los centros comerciales como aparcamientos disuasorios.

Desestimada

El PTMAGR propone ofertar temporalmente el 5% o 10% de las plazas de aparcamiento disponibles en algunos de los centros comerciales del área, hasta poder adecuar los aparcamientos en desuso que se proponen en el Plan. Previamente al desarrollo de dichas actuaciones, se valorará la accesibilidad de los mismos.

13.6. Se propone que la eliminación de barreras (ficha LE1-P3) no suponga un incremento de tiempo para el peatón a la hora de atravesar la infraestructura o la mejora propuesta frente a la barrera que dificulta la movilidad de la ciudadanía de Granada.

Desestimada

El Plan fomenta los modos activos de movilidad entre municipios sin necesidad de utilizar vehículo privado, mediante una infraestructura ciclopeatonal que ofrezca unas buenas condiciones de seguridad para que resulten atractivas a la ciudadanía y, opten así, por la utilización de medios de transporte más sostenibles.

Además, se han identificado una serie de puntos que presentan dificultades de conectividad, recogidos dentro de la ficha *LE1-P3. Eliminación/reducción de barreras que dificultan la movilidad de modos activos entre áreas conurbadas*.

Dichos puntos se han dividido en dos tipos en base a la entidad de la dificultad de paso tanto para peatones como para bicicletas/VMP: barreras totales que no permiten el paso directo a modos activos de movilidad de un margen del viario a otros y puntos que necesitan una mejora de seguridad vial. En estos sí se permite el tránsito ciclopeatonal, pero necesitarían mejoras orientadas a la señalización, iluminación o instalación de elementos de seguridad para peatones y movilidad no motorizada.

Los proyectos de detalle de cada actuación específica, podrán incluir como criterio el tiempo necesario para atravesar el punto conflictivo.

13.7. Se destaca una mejora de organización urbanística, junto con la inclusión de la movilidad en la toma de decisiones urbanísticas que, podrían dar resultados de mejora en los determinantes ambientales de la salud. Por ello, se puede considerar la inclusión de medidas de formación y sensibilización a los técnicos de urbanismo de municipios, para que los centros atractores sean ubicados en zonas idóneas desde el punto de vista de la movilidad.

Desestimada

En el plan se propone la formación del personal relacionado con los servicios de movilidad, como puede ser la ficha "*LE2 – P3.1. Reestructuración de la red de transporte público: mejora de la accesibilidad a los principales equipamientos metropolitanos*" y la "*LE2 – P3.2. Reestructuración de la red de transporte público: necesidades de las mujeres*", para fomentar una sensibilización a modos de transporte más sostenibles.
Además, se incluye referencia a los programas formativos de Formación Profesional para el Empleo que proporcionan la Consejería de Empleo, Empresa y Trabajo Autónomo dentro de estas fichas.

Estimada

13.8. Se propone que también sean tenidos en cuenta los siguientes indicadores:

13.8.1. Proximidad a carriles bici.
Se incluye.

13.8.2. Participación en el transporte público.
Se incluye.

13.8.3. Tiempos de viaje.
Se incluye la velocidad de viaje.

13.8.4. Proximidad a paradas de transporte público. (Población que vive a menos de 200 m de una parada)
Se incluye, pero con un radio de acción de 500 m.

13.8.5. Proximidad a servicios básicos. (Población que puede acceder a pie o en transporte público en menos de 45 minutos a servicios educativos, sanitarios y sociales)
No se incluye, al no disponer de información.

13.8.6. Frecuencia de paso del transporte colectivo.
Se incluye la frecuencia del metropolitano.

13.8.7. Accidentes de tráfico. (Número de personas accidentadas y número de personas fallecidas)
Se incluye.

13.8.8. Población expuesta a niveles altos de contaminantes.
Se incluyen las emisiones anuales vehículo motorizado.

13.8.9. Población expuesta a niveles sonoros molestos.
No se incluye, al no disponer de información.

13.8.10. Tipos de luminarias empleadas.
No se incluye, por quedar fuera de los alcances del Plan

13.8.11. Puestos de trabajo creados.
Se incluye la población registrada en paro en el ámbito del Plan.

13.8.12. Población que se moviliza en modos activos. (Población que vive a menos de 500 m de un carril bici de un sendero acondicionado / Población que vive a menos de 200 m de una zona peatonalizada)
Se incluye.

13.8.13. Reparto modal. (ver indicador 1 de la dimensión de Movilidad en el DAU-3 del Manual de Evaluación de Impacto en la Salud publicado por esta consejería en su página web).
Se incluye.

14. CONSEJERÍA DE UNIVERSIDAD, INVESTIGACIÓN E INNOVACIÓN

Estimada

Informe favorable.

15. DELEGACIÓN TERRITORIAL EN GRANADA DE LA CONSEJERÍA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA (SERVICIO DE CARRETERAS)

15.1. Se destaca que no existe una coordinación real entre el PTMAGR y otros planes de infraestructuras (PISTA, PITMA, PAB).

Estimada

Se incluyen, en el PTMAGR, las medidas adoptadas en planes en vigencia, como son el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada (POTAUG) y el Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía (PITMA, dada la no vigencia del PISTA) entre otros. Así como, el Programa Andaluz de Accesibilidad a los Nodos Metropolitanos de Transporte para el Fomento de la Movilidad Activa (dada la no vigencia del PAB).
Las medidas existentes en otros documentos de planificación, se han coordinado con las propuestas por el plan.

15.2. **ANÁLISIS DEL DOCUMENTO PRELIMINAR EN MATERIA DE CARRETERAS**

15.2.1. Normativa de aplicación.

Se propone incluir la legislación sectorial en materia de carreteras estatal (Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras) junto con la autonómica (Ley 8/2001 de 12 de Julio, de Carreteras de Andalucía).

Estimada

Se incluye dentro del marco jurídico del Tomo I la legislación sectorial en materia de carreteras estatal (Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras) y autonómica (Ley 8/2001 de 12 de Julio, de Carreteras de Andalucía).

15.2.2. Planificación en materia de Carreteras y/o Bicicletas.

Se propone incluir el POTAUG dentro del marco Supramunicipal o Provincial, además de, destacarse que no se ha tenido en cuenta la totalidad de las infraestructuras recogidas en el marco estratégico del PTMAGR junto con la Senda ciclable Cúllar Vega – Granada.

Estimada

Se incluye el POTAUG dentro del marco Supramunicipal, así como, las infraestructuras recogidas dentro de los planes que se recogen en el marco estratégico del PTMAGR, junto con la senda ciclable de Cúllar Vega – Granada.

15.2.3. Análisis Multicriterio

Se considera que el análisis multicriterio realizado en el Plan, no tiene en consideración las infraestructuras planificadas en otros planes contemplando únicamente las actuales.

Desestimada

Dentro del análisis multicriterio que se ha llevado a cabo en el PTMAGR, se ha tenido en cuenta el conjunto de las actuaciones propuestas por otros documentos de planificación.

15.2.4. Metodología para la evaluación de alternativas

Se propone que se tengan en consideración las infraestructuras planificadas en materia de carreteras descritas en otros planes, junto con la valoración de la influencia positiva que dichas infraestructuras tendrán en los diferentes objetivos recogidos en el plan.

Desestimada

La metodología de evaluación de alternativas, de acuerdo a la Ley 7/2007, de 9 de julio de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, debe de incluir un examen de alternativas técnicamente y medioambientalmente viables, abordando en el análisis los posibles impactos de cada una de ellas, presentando razonadamente la solución adoptada.

Por ello, en el PTMAGR se realiza un análisis multicriterio mediante el método PATTERN, el cual, analiza cada uno de los escenarios definidos y permite tener variables con diferentes unidades de medida, como son: las emisiones contaminantes (Tn/año) o tiempos de recorrido (h); teniendo en cuenta las propuestas que se establecen dentro de cada escenario por el plan.

Los escenarios planteados ya han considerado las infraestructuras planificadas.

15.2.5. Conclusiones generales del documento en relación a la red viaria

Se propone tener en cuenta el impacto positivo en el tráfico, seguridad vial, tiempos de recorrido, contaminación ambiental y acústica, etc., que tendrán las infraestructuras recogidas en la planificación en materia de infraestructuras (PITMA, Programa Andaluz de Accesibilidad a los Nodos Metropolitanos de Transporte para el Fomento de la Movilidad Activa, etc.), así como en el POTAUG, todas vigentes y en desarrollo.

Se destaca que la Ronda Sur cuenta con el enlace de Ogíjares, que posee recorridos peatonales y carril bici seguros, además de los enlaces de La Zubia-Cájar-Monachil y de Huétor Vega que, asimismo, cuentan con recorridos peatonales y, en breve, también con un carril bici, puesto que está próxima a su construcción la obra del carril bici y peatonal de la carretera A-395.

Se considera que no se justifica si la plataforma reservada desde el aeropuerto de Granada, a través de la A-92 y A-92G, puede absorber la demanda del tráfico actual y futuro, de conformidad con la normativa sectorial de carreteras vigente, por lo que se propone revisar la formulación de dicho apartado.

El apartado 3.2. UTILIZACIÓN RACIONAL DEL SUELO recoge, dentro de sus criterios, la posibilidad de nuevas infraestructuras de transporte que "*deben proponerse en aquellas zonas del territorio que presenten una mayor capacidad de acogida*." Además, especifica que "*Se debe evitar la ocupación innecesaria del suelo por las infraestructuras de transporte primando acondicionamiento y mejora de las infraestructuras existentes, frente a la construcción de otras nuevas, por su menor impacto ambiental. En este sentido, se garantizará la protección de los elementos singulares*". Se considera que deben ser los estudios específicos del desarrollo de las futuras infraestructuras, los que definan las posibilidades de implantación y minimización de los impactos medioambientales, tal y como se recoge en la normativa sectorial de Medio Ambiente y de Carreteras.

El apartado 3.8. PROTECCIÓN DEL PAISAJE incluye como criterio: "*Compatibilidad de los nuevos desarrollos con la infraestructura verde del territorio. La localización e implantación de nuevas carreteras en el territorio estará limitada por la conservación de la infraestructura verde, definida con carácter previo a cualquier propuesta*." Dicha afirmación debería matizarse, en compatibilidad con el resto de planeamiento existente (PITMA, PISTA, PAB y POTAUG) y adaptarse a los criterios y directivas específicos, en materia de infraestructuras viarias que en ellos se desarrollan.

Desestimada

El PTMAGR recoge dentro del marco estratégico las actuaciones planteadas en la planificación en materia de infraestructuras (PITMA, Programa Andaluz de Accesibilidad a los Nodos Metropolitanos de Transporte para el Fomento de la Movilidad Activa, etc.); así como, en el POTAUG, todas vigentes y en desarrollo. El PISTA y el PAB son documentos no vigentes.

Dentro de la ficha de actuación *LE1 – P3. Eliminación/reducción de barreras que dificultan la movilidad de modos activos entre áreas conurbadas,* se proponen en la Ronda Sur, unos puntos de mejora de la seguridad vial, siendo estos puntos donde sí se permite el tránsito ciclopeatonal, pero que presenta deficiencias con respecto a la seguridad vial y que, por lo tanto, necesitarían mejoras orientadas a la señalización, iluminación o instalación de algunos elementos de seguridad para peatones y movilidad no motorizada.

El plan establece como medida a desarrollar un "*Estudio de detalle de las operaciones a realizar en los corredores propuestos junto con la implementación de la solución adoptada para cada uno de dichos corredores*", junto con un "*Estudio de detalle de los carriles bus propuestos y reordenación del tráfico en su área de influencia*", para poder hallar la mejor solución de las plataformas reservadas propuestas.

15.3. **CONCLUSIONES**

15.3.1. Consideran un impacto negativo en el desarrollo e implantación en el territorio de las infraestructuras establecidos en la planificación vigente (PITMA, PISTA, PAB y POTAUG).

Estimada

El PTMAGR recoge dentro del apartado 6. Marco estratégico (marco autonómico) del Tomo I, las actuaciones planteadas en la planificación en materia de infraestructuras (PITMA (sustituye al PISTA), Programa Andaluz de Accesibilidad a los Nodos Metropolitanos de Transporte para el Fomento de la Movilidad Activa (sustituye al PAB), etc.); así como, en el POTAUG, todas vigentes y en desarrollo. Se

valorará en fases posteriores, el impacto del desarrollo e implantación en el territorio de las infraestructuras que se recogen en dichos planes.

15.3.2. Se propone incluir en el documento Resumen del PTMAGR, dentro del apartado 7.6. Propuesta de Sistema de Transporte Metropolitano del Área de Granada, las infraestructuras recogidas en la planificación en materia de infraestructuras (PISTA, PITMA, PAB), así como, en el POTAUG, todas vigentes y en desarrollo.

Estimada

El PTMAGR recoge, dentro del 6. Marco estratégico (marco autonómico) del Tomo I, las actuaciones planteadas en la planificación en materia de infraestructuras (PITMA, Programa Andaluz de Accesibilidad a los Nodos Metropolitanos de Transporte para el Fomento de la Movilidad Activa, etc.); así como en el POTAUG, todas vigentes y en desarrollo, puesto que el PISTA y el PAB son documentos que no están vigentes, que han sido sustituidos por el PITMA y el Programa de Nodos, respectivamente.

15.3.3. Se propone actualizar la relación de estudios y obras que serán ejecutadas, dentro del horizonte del Plan, en el ámbito de las infraestructuras del trasporte, incluyendo las nombradas anteriormente.

Estimada

Se actualizan los estudios y obras que serán ejecutadas dentro del año horizonte del plan que se incluyan en la planificación en materia de infraestructuras (PITMA, Programa Andaluz de Accesibilidad a los Nodos Metropolitanos de Transporte para el Fomento de la Movilidad Activa, etc.); así como en el POTAUG, tanto los vigentes como los que se encuentran en desarrollo dentro del apartado 6. Marco estratégico (marco autonómico) del Tomo I del Plan

15.3.4. Se propone revisar los programas, criterios, objetivos, conclusiones, propuestas, etc., del Plan una vez actualizado según las indicaciones anteriores.

Estimada

Se han revisado los documentos después de realizar los cambios oportunos.

16. COLECTIVO ECOLOGISTA ARTEMISA

16.1. Se considera que el documento en ningún lugar toma como obligatorio los límites contaminación en el aire marcados, tanto por la OMS, como por la Unión Europea, en cuanto a contaminantes ambientales. Sabiendo que la principal aportación de contaminantes está causada por el tráfico de vehículos privados, el plan nunca afronta la principal decisión, que es la de limitar la circulación y uso, por lo que las decisiones y conclusiones son irrelevantes e ineficaces.

Desestimada

La Ley 7/2021 de Cambio Climático y transición energética, establece unos objetivos mínimos nacionales para el año 2030 para reducir, en el año 2030, las emisiones de gases de efecto invernadero del conjunto de la economía española en, al menos, un 23 % respecto del año 1990.

Comparando los resultados obtenidos en el Escenario 4 con el Escenario 0 (escenario base 2019) de las emisiones de partículas NMVOC y CO_2, se obtiene una reducción de las emisiones con respecto al año base del entorno de un 30%. Por lo tanto, se cumplirían los objetivos mínimos de dicha ley en el ámbito del transporte y la movilidad.

El PTMAGR incluye diversas actuaciones como son: la creación de red ciclopeatonal, eliminación/reducción de barreras que dificultan la movilidad de modos activos entre áreas conurbadas, corredores de altas prestaciones, aparcamientos disuasorios ligados al transporte público (park & ride), zona de bajas emisiones, etc.; entre otras muchas medidas que se proponen en el plan, para disminuir el uso del vehículo privado, fomentando, de esta forma, modos de desplazamientos más sostenibles.

16.2. Se sugiere que el plan no se adecúa a las necesidades reales de la población y del entorno físico que se deberían afrontar, mediante la creación legal de un “Área Metropolitana” de la vega de Granada.

Desestimada

El PTMAGR analiza y diagnóstica problemas, así como propone soluciones sobre las necesidades reales de la población y del entorno físico.

Se proponen actuaciones como: la ampliación y mejora de aceras, asegurando un grado de accesibilidad óptima, en la que se fomentan los desplazamientos diarios a pie entre los municipios del área metropolitana de Granada; una futura red ciclopeatonal en la que se propone la ejecución de infraestructura que garantice unas condiciones de seguridad, confort y competitividad, para estos modos de desplazamiento.

Así como, la creación de un servicio de altas prestaciones junto con unas líneas coordinadas, además la ampliación del metro y el fomento del uso del transporte público por carretera, entre otras muchas actuaciones que, ayudarían a desincentivar el uso del vehículo privado para los desplazamientos diarios entre los municipios del área metropolitana de Granada.

16.3. Se propone incluir en el plan la actual situación de Crisis Ecológica, la previsible carencia de suministros energéticos, así como, la normativa europea e internacional de mitigación del calentamiento global del planeta.

Desestimada

El plan contribuye a reducir las emisiones emitidas por el exceso del uso del vehículo privado, disminuyendo las emisiones de gases de efecto invernadero, junto con el cumplimiento de los umbrales ambientales de emisiones. Además de, priorizar la movilidad en modos de transporte más sostenibles y

no motorizados, aumentar el espacio público destinado a peatones, reduciendo así el espacio destinado a las plazas de aparcamiento en la superficie.

Por lo que, se considera que cumple con la normativa europea e internacional de mitigación del calentamiento global.

16.4. Se propone priorizar más la inversión y gasto en obras e infraestructuras de transporte que la inversión en transportes colectivos no contaminantes. Creen innecesario llevar a cabo los proyectos nuevos de "vías de alta capacidad", es decir, las 11 "VAUs".

Estimada parcialmente

Se incluyen en el PTMAGR las medidas adoptadas en planes en vigencia, como son: el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada (POTAUG) y el Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía (PITMA), entre otros. Así como, el Programa Andaluz de Accesibilidad a los Nodos Metropolitanos de Transporte para el Fomento de la Movilidad Activa.

16.5. Se debería pensar en una red de tranvía que cubriera la totalidad del área, aunque fuera mediante fases sucesivas en un periodo acotado de años, que permita escalar y mantener el esfuerzo presupuestario.

Desestimada

El PTMAGR recoge los resultados del Estudio Informativo de la ampliación del metro de Granada, en el que se selecciona la mejor alternativa de las prolongaciones propuestas, en base a criterios técnicos, tales como: funcionalidad, ambiental, afecciones, economía, rentabilidad, etc. Del mismo modo, en el PTMAGR se plantean estudios informativos para otras conexiones metropolitanas con el metro, adicionales a las ya propuestas, para su horizonte temporal de 2030 y/o en adelante.

16.6. Se propone tener en consideración las relaciones con otras áreas cercanas, puesto que también pueden ser competencia autonómica como, por ejemplo, podía ser una conexión con Loja, Motril, o Baza/Guadix. Se podría articular una conexión de Cercanías o mediante una relación Tren-Tranvía típica de las ciudades modernas, optando así, por fomentar el trasporte público, en vez del tráfico privado para el acceso a las ciudades.

No procede

El PTMAGR se centra en un ámbito de actuación concreto y, en el que no se encuentran las conexiones indicadas en la propuesta.

El plan ha analizado la red ferroviaria de su ámbito, concluyendo que existen ciertos condicionantes para desarrollar una red de cercanías, como: en los municipios en los que se podría implementar carecen de demanda de movilidad (población) suficiente, asimismo algunas estaciones ferroviarias se encuentran alejadas del casco urbano consolidado, etc.

No obstante, en la ficha *LE1 – P5.2. Corredores de altas prestaciones*, se propone la realización de un Estudio de la red ferroviaria de Andalucía que incluya la red de cercanías de Granada, que analice en detalle la demanda y diagnóstique las ventajas e inconvenientes del desarrollo de dicha red.

16.7. El plan no incluye una obligación para las concesiones futuras de una total descarbonización. De forma que, se puedan cumplir las obligaciones legales españolas y europeas, en cuanto a contaminación y lucha contra el calentamiento Global.

Desestimada

Dentro de la ficha *LE1 – P10. Renovación de la flota de transporte público (cero y bajas emisiones*), se propone que la renovación de las nuevas concesiones favorezca la realización de nuevas inversiones, para apostar por una flota de vehículos limpios, que cumpla con la Directiva 2019/1161, incluyendo nuevas cláusulas en los contratos para la adquisición de estos.

Las nuevas concesiones de transporte público deberán cumplir con la legislación vigente en el momento de su implantación.

17. FACUA GRANADA

17.1. Se sugiere que el modelo necesita partir de una "garantía de movilidad sin coche" para la ciudadanía, inicialmente para áreas metropolitanas y continuando, por los corredores inter-metropolitanos.

Desestimada

En el PTMAGR se proponen actuaciones, como la ampliación y mejora de aceras, asegurando un grado de accesibilidad óptima, en la que se fomenten: los desplazamientos diarios a pie entre los municipios del área metropolitana de Granada; una futura red ciclopeatonal, en la que se propone la ejecución de infraestructura que garantice unas condiciones de seguridad, confort y competitividad para estos modos de desplazamiento.
También se propone, la creación de un servicio de altas prestaciones junto con unas líneas coordinadas, además de la ampliación del metro y el fomento del uso del transporte público por carretera, entre otras muchas actuaciones que ayudarían a desincentivar el uso del vehículo privado, para los desplazamientos diarios entre los municipios del área metropolitana de Granada.
Por lo tanto, el modelo de transporte propuesto, garantiza la movilidad sin coche, dado que fomenta la utilización de otros modos de transporte sostenibles.
Las medidas propuestas en el Plan mejoran el reparto modal hacia modos de transporte más sostenibles, aumentando en el transporte público de un 11% a un 18% y el transporte no motorizado de un 37% a un 41%.

17.2. No se evidencia una apuesta clara por las plataformas reservadas y la "metronización" de esos corredores, mediante sistemas BRT (Bus Rapid Transit).

Desestimada

Para la priorización del transporte público, el PTMAGR propone, en la ficha *LE1 – P6.1. Inversiones en infraestructura vial: priorización del transporte público (plataformas reservadas carril BUS-VAO + carril bus) y creación de servicios coordinados,* la creación de diversas plataformas reservadas para los autobuses, con la disposición de un carril exclusivo para autobús que mejoraría las velocidades comerciales de estos vehículos, sobre todo, en los corredores de altas prestaciones que se establecen en el Plan.
El PTMAGR apuesta claramente por la mejora de servicios e infraestructura de transporte público.

17.3. Se considera que el plan debe de tener en cuenta algunas de las propuestas establecidas en el Proyecto Optitrans.

Desestimada

El PTMAGR tiene en cuenta diversas actuaciones propuestas por el Proyecto Optitrans en relación a: uso de la bicicleta, VMP, intermodalidad, integración tarifaria, transporte a la demanda, mejora y ampliación de la red metropolitana de carriles bici de Granada o el establecimiento de puntos de carga para los modos de transporte basados en energías limpias, entre otras muchas actuaciones.

17.4. Se propone establecer un sistema tren/tram articulado con sistemas alimentadores de transporte público, previsto a partir del Estudio Funcional del tramo del Corredor Mediterráneo entre Antequera y Granada. Este, prevé el uso de la línea de alta velocidad para todo tipo de tráficos y el desmantelamiento de la línea convencional, en consonancia con la acción 21 del proyecto.

Desestimada

El PTMAGR analiza y diagnóstica las necesidades de demanda en materia de movilidad ferroviaria y por carretera, y plantea una serie de propuestas, en base a los resultados de los análisis multicriterio realizados y de la correspondiente evaluación de alternativas.
En esta zona, se opta por servicios de transporte público por carretera en el eje de Pinos Puente – Granada y la extensión del metropolitano hasta Atarfe.
Asimismo, el Plan recoge los resultados del Estudio Informativo de la ampliación del metro de Granada, en el que se selecciona la mejor alternativa de los corredores propuestos, en base a criterios técnicos, tales como: funcionalidad, ambiental, afecciones, economía, rentabilidad, etc. Del mismo modo, en el PTMAGR se plantean además estudios informativos para otras conexiones metropolitanas con el metro, adicionales a las ya propuestas, para su horizonte temporal de 2030.

17.5. Se sugiere considerar la ubicación de Atarfe como núcleo Intermodal Metropolitano en la confluencia en torno a la A44, Carretera de Córdoba y líneas de ferrocarril (alta velocidad y convencional), que permita el intercambio modal a otras poblaciones cercanas a través de bus, metro, transporte a la demanda, bicicleta, VMP y que facilite, el aparcamiento del vehículo privado de modo gratuito.

Desestimada

El PTMAGR toma el municipio de Atarfe como núcleo de movilidad, a destacar dentro del ámbito establecido, permitiendo el intercambio modal a otras poblaciones próximas, a través de diversas actuaciones que se proponen, con las que se mejora el servicio de transporte público ofrecido en esa población. Este facilitará el aparcamiento de vehículo privado.

17.6. Se solicita un mecanismo más profundo de participación de los clientes/consumidores en torno al transporte público. Se pueden tomar como referencia “los Consejos de línea”, que participan activamente, en las propuestas de mejora del servicio y, que ponen al cliente/consumidor en el centro del objetivo de un mejor transporte público, para una mejor calidad de vida.

Estimada

En el plan se fomenta la participación de la ciudadanía, para utilizar otros modos de desplazamiento más sostenibles como: el uso del transporte público, mediante el aumento de frecuencias, y la mejora de la capacidad de la flota, que aumentarían el porcentaje de personas usuarias.
Se incluye en la ficha *LE3 – P7. Nuevo Mapa Concesional,* el fomento de la participación de los clientes/consumidores del transporte público.
Asimismo, se ha incluido la propuesta LE3 – P8: Programas de información, difusión y concienciación sobre movilidad sostenible.

18. PLATAFORMA PROVINCIAL POR EL TREN

18.1. Se sugiere que el modelo necesita partir de una “garantía de movilidad sin coche” para la ciudadanía, inicialmente para áreas metropolitanas y, continuando por los corredores inter-metropolitanos.

Desestimada

En el PTMAGR se proponen actuaciones como la ampliación y mejora de aceras, asegurando un grado de accesibilidad óptima, en la que se fomenten: los desplazamientos diarios a pie entre los municipios del área metropolitana de Granada; una futura red ciclopeatonal, en la que se propone la ejecución de infraestructura, que garantice unas condiciones de seguridad, confort y competitividad, para estos modos de desplazamiento.
También se propone, la creación de un servicio de altas prestaciones junto con unas líneas coordinadas, además de la ampliación del metro y el fomento del uso del transporte público por carretera, entre otras muchas actuaciones que, ayudarían a desincentivar el uso del vehículo privado, para los desplazamientos diarios entre los municipios del área metropolitana de Granada.
Por lo tanto, el modelo de transporte propuesto garantiza la movilidad sin coche, dado que fomenta la utilización de otros modos de transporte sostenibles.
Las medidas propuestas en el Plan, mejoran el reparto modal hacia modos de transporte más sostenibles, aumentando en el transporte público de un 11% a un 18% y el transporte no motorizado de un 37% a un 41%.

18.2. No se evidencia una apuesta clara por las plataformas reservadas y la “metronización” de esos corredores, mediante sistemas BRT (Bus Rapid Transit).

Desestimada

Para la priorización del transporte público, el PTMAGR propone, en la ficha *LE1 – P6.1. Inversiones en infraestructura vial: priorización del transporte público (plataformas reservadas carril BUS-VAO + carril bus) y creación de servicios coordinados,* la creación de diversas plataformas reservadas para los autobuses, con la disposición de un carril exclusivo para autobús que mejoraría las velocidades comerciales de estos vehículos, sobre todo, en los corredores de altas prestaciones que se establecen en el Plan.
El PTMAGR apuesta claramente por la mejora de servicios e infraestructura de transporte público.

18.3. Se considera que el plan debe de tener en cuenta algunas de las propuestas establecidas en el Proyecto Optitrans.

Desestimada

El PTMAGR tiene en cuenta diversas actuaciones propuestas por el Proyecto Optitrans en relación a: uso de la bicicleta, VMP, intermodalidad, integración tarifaria, transporte a la demanda, mejora y ampliación de la red metropolitana de carriles bici de Granada, o establecer puntos de carga para los modos de transporte basados en energías limpias, entre otras muchas actuaciones.

18.4. Se propone establecer un sistema tren/tram articulado con sistemas alimentadores de transporte público, prevista a partir del Estudio Funcional del tramo del Corredor Mediterráneo entre Antequera y Granada, que prevé el uso de la línea de alta velocidad para todo tipo de tráficos y el desmantelamiento de la línea convencional, en consonancia con la acción 21 del proyecto.

Desestimada

El PTMAGR analiza y diagnóstica las necesidades de demanda en materia de movilidad ferroviaria y por carretera, y plantea una serie de propuestas, en base a los resultados de los análisis multicriterio realizados y de la correspondiente evaluación de alternativas.
En esta zona, se opta por servicios de transporte público por carretera en el eje de Pinos Puente – Granada y la extensión del metropolitano hasta Atarfe.
Asimismo, el Plan recoge los resultados del Estudio Informativo de la ampliación del metro de Granada, en el que se selecciona la mejor alternativa de los corredores propuestos en base a criterios técnicos, tales como: funcionalidad, ambiental, afecciones, economía, rentabilidad, etc. Del mismo modo, en el PTMAGR se plantean además estudios informativos para otras conexiones metropolitanas con el metro, adicionales a las ya propuestas, para su horizonte temporal de 2030.

18.5. Se sugiere considerar la ubicación de Atarfe como núcleo Intermodal Metropolitano en la confluencia en torno a la A-44, Carretera de Córdoba y líneas de ferrocarril (alta velocidad y convencional) que permita el intercambio modal a otras poblaciones cercanas a través de bus, metro, transporte a la demanda, bicicleta, VMP y que facilite el aparcamiento del vehículo privado de modo gratuito.

Desestimada

El PTMAGR toma el municipio de Atarfe como núcleo de movilidad, a destacar dentro del ámbito establecido, permitiendo el intercambio modal a otras poblaciones próximas a través de diversas actuaciones que se proponen, con las que se mejora el servicio de transporte público ofrecido en esa población. Este facilitará el aparcamiento de vehículo privado.

18.6. Se solicita un mecanismo más profundo de participación de los clientes/consumidores en torno al transporte público. Se pueden tomar como referencia “los Consejos de línea” que, participan activamente en las propuestas de mejora del servicio y, que ponen al cliente/consumidor en el centro del objetivo de un mejor transporte público para una mejor calidad de vida.

Estimada

En el plan se fomenta la participación de la ciudadanía, para utilizar otros modos de desplazamiento más sostenibles como: el uso del transporte público mediante el aumento de frecuencias y la mejora de la capacidad de la flota que aumentarían el porcentaje de personas usuarias.
Se incluye en la ficha *LE3 – P7. Nuevo Mapa Concesional* el fomento de la participación de los clientes/consumidores del transporte público.

19. PARTICULAR (ILHC)

19.1. Se muestra disconformidad con el anuncio de información pública incompleto, ya que no manifiesta que tiene por objeto específico el trámite de información pública del procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria, por lo que, no es detectado en la búsqueda informática que incluye el objeto del procedimiento: evaluación ambiental estratégica.

Desestimada

El trámite de información pública del PTMAGR se ha llevado a cabo conforme la normativa vigente, abriendo un plazo de 45 días, contando a partir del día siguiente de la publicación de la resolución en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, con la finalidad de que cualquier persona pueda realizar alegaciones al Plan.
Por lo tanto, se han seguido los trámites administrativos en la legislación vigente y, se ha publicitado la documentación del plan al respecto.

19.2. Se considera incompleta la documentación puesta a disposición en el trámite de información pública y falta del anexo del resultado de las consultas a las Administraciones públicas.

Desestimada

La documentación puesta a disposición en el trámite de información pública cumple con la normativa establecida. Se han expuesto los siguientes documentos:

- VERSION PRELIMINAR DEL PTMAGR. INDICE
- VERSION PRELIMINAR DEL PTMAGR. TOMO I.
- VERSION PRELIMINAR DEL PTMAGR. TOMO II.
- RESUMEN EJECUTIVO DEL PTMAGR.
- ANEXO I. ANALISIS COSTE BENEFICIO Y MULTICRITERIO.
- ANEXO II. MODELIZACION.

- ANEXO III. PARTICIPACION CIUDADANA.
- ANEXO IV. ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATEGICO.
- ANEXO V. VALORACION DE IMPACTO EN LA SALUD.

En cuanto al anexo de resultado de consultas a las Administraciones, será incorporado en la Propuesta Final del Plan junto con las alegaciones recibidas a dichos documentos.
Asimismo, se explicará cómo se ha incorporado la información del Documento de Alcance en el EsAE.

19.3. Indica que no puede acreditarse la fiabilidad de la información contenida en el estudio ambiental estratégico, por lo que no es posible calibrar el alcance y rigor de las alegaciones que deben hacerse al contenido material del documento.
Destaca que contradice lo previsto en el Artículo 16, referido a la capacidad técnica y responsabilidad del autor de los estudios y documentos ambientales, y que tiene carácter de legislación básica, desconociendo si el estudio ambiental estratégico ha sido realizado por personas que posean la capacidad técnica suficiente de conformidad con las normas sobre cualificaciones profesionales y de la educación superior, pues no está firmado ni se ha identificado a su autor o autores y titulación.

Estimada

El Estudio Ambiental Estratégico se ha redactado por personas que poseen la capacidad técnica suficiente conforme a las normas sobre cualificaciones profesionales.

20. SECCIÓN SINDICAL CSIF ROBER

20.1. Se considera que no se ha tenido en cuenta la opinión de los trabajadores del sector del transporte urbano.

Desestimada

La participación ciudadana ha estado presente de diferentes formas a lo largo de la redacción del Plan de Transportes Metropolitano de Granada: comenzando con la exhaustiva recopilación de información e identificación de responsables, la amplia campaña de toma de datos y los diversos eventos llevados a cabo, para presentar y recoger aportaciones relacionadas con los principales objetivos del plan.

Con la colaboración del Instituto Andaluz de Administración Pública (Área de Evaluación de Políticas Públicas), se celebraron unas Jornadas de Participación con todos los agentes implicados: Ayuntamientos, ciudadanía, asociaciones, operadores, centros atractores, etc.; con el fin de establecer un diálogo participativo para recoger aportaciones que permitiesen poner en valor, y enriquecer el diagnóstico realizado sobre el actual estado de la movilidad en el Área Metropolitano de Granada. En dichas Jornadas Participativas la empresa Transportes Rober participó.

Durante el periodo de consultas a las administraciones públicas afectadas y personas interesadas, se contactó con los sindicatos CCOO y UGT de Granada, pero no se obtuvo ninguna respuesta, además, tampoco se obtuvo ninguna contestación a la invitación de participar en las jornadas de participación propuestas en la redacción del Plan.

Asimismo, en el periodo de Información pública ha sido posible la participación.

20.2. Punto LE1-P1

A. Se propone incluir la adecuación de las aceras, para que cumplan con las necesidades de uso de rampas que llevan los vehículos, para atender las necesidades de las personas con discapacidad.

Desestimada

El PTMAGR establece el programa de actuaciones *LE1-P1. Ampliación y mejora de aceras,* en el que se proponen varias medidas como: el estudio de detalle para analizar el estado actual de las aceras, determinando su accesibilidad universal, así como, las intervenciones necesarias de los tramos de viario o entorno urbano sobre el que se debe actuar, y el proyecto de ampliación y renovación de aceras, en el que se propone adecuarlas a las rampas o escaleras, en las zonas donde se requiera.

B. Se considera, en relación a la creación de una red ciclopeatonal, que se debe crear unos carriles de uso exclusivo para este tipo de vehículos.

Estimada

Se incluye una nota explicativa en la ficha *LE1-P2.1 Creación de red ciclopeatonal,* en la que se especifica que se deberán segregar los carriles, siempre que sea posible, excepto en los casos en los que la infraestructura urbana no lo permita.

20.3. Apartado LE1-P5.1

A. Se propone una modificación de la red actual, ampliando el metropolitano a otros municipios, tanto por el sur, como por el norte

Desestimada

El PTMAGR recoge los resultados del Estudio Informativo del metro de Granada que analiza las tres prolongaciones de la línea actual: la Prolongación Centro, la Prolongación Sur y la Prolongación Norte, recogiendo los corredores de mayor demanda, englobando la movilidad de distintos barrios y del Área Metropolitana de Granada con el casco urbano.

Asimismo, en la ficha LE1 – P5.1. Metro de Granada y extensión, se propone la Redacción de un Plan Director del Metro de Granada que guíe su desarrollo hacia una implantación integral en el Área Metropolitana.

B. Se considera un grave error de la ampliación del metro eje Andrés Segovia, Góngora, Acera del Darro, Reyes Católicos, Gran Vía y Constitución, por diferentes motivos como: perjuicios para los usuarios, a empresas y negocios, la gran inversión económica, problemas de acceso en Calle Reyes Católicos,

dificultad para tráfico de vehículos de emergencias o servicios públicos y necesidad de destruir reformas ejecutadas recientes.

Desestimada

El PTMAGR recoge los resultados del Estudio Informativo de la ampliación del metro de Granada, en el que se obtiene el corredor Centro como corredor de mayor demanda, englobando la movilidad de distintos barrios y del Área Metropolitana de Granada con el casco urbano, donde se centran las zonas de ocio, comerciales y de trabajo, seleccionando la mejor alternativa dentro de esta prolongación en base a criterios técnicos, tales como: funcionalidad, ambiental, afecciones, economía, rentabilidad, demanda, etc.

Por lo tanto, la conexión centro, junto con el resto de medidas propuestas, aportará beneficio en la movilidad interna de la ciudad, ya que, es el tramo que presenta mayores ratios de rentabilidad según el estudio informativo. En el proyecto constructivo se analizarán con mayor detalle las posibles afecciones que pueda haber, tratando siempre de minimizarlas y de darles la mejor solución posible.

C. Se propone no eliminar, total o parcialmente, algunas líneas urbanas por su coincidencia con el recorrido en su totalidad o parcialmente con el propuesto de la línea 2 del metropolitano.

Desestimada

El PTMAGR integra, dentro de sus actuaciones, la ampliación del metro recogido en el Estudio Informativo para la ampliación del Metro de Granada, donde se plantea una propuesta inicial de la reordenación, tanto de la red de autobuses urbanos de Granada como de los interurbanos. La reordenación definitiva se detallará y concretará durante la redacción de los proyectos de construcción, y deberá ser consensuada con el resto de organismos implicados.

20.4. Se destaca la falta de consenso entre las administraciones competentes.

Desestimada

El PTMAGR establece en el programa de actuaciones, concretamente, en la ficha *LE3-P3. Mejora de la coordinación entre los distintos organismos a cargo de la movilidad*, la coordinación y homogenización de las ordenanzas entre los diferentes municipios del ámbito; creando un marco común de movilidad para todos los municipios, en el que también se desarrollen convenios entre Administraciones como Ayuntamientos y operadores de transporte.

20.5. Se sugiere que las medidas no pueden ir en caminadas a empeorar el servicio existente con frecuencias más amplias, suprimir líneas, etc., para reducir el déficit y se propone que la subvención, en el caso de que sea alta, esté en la explotación directa de la misma, por las administraciones públicas.

Desestimada

El Plan establece diversas medidas para aumentar el número de personas usuarias del transporte público como: aumento de frecuencias y velocidades comerciales, gracias a la implantación de varias plataformas reservadas propuestas. Así como, la integración de un nuevo sistema tarifario, en el que se integren los tres sistemas principales de transporte colectivo del Área Metropolitana de Granada.
Estas medidas tratan de aumentar la demanda de usuarios de transporte público, así como, de mejorar las ratios de cobertura (ingresos/gastos).
Además, se propone la ficha *LE3 – P3. Mejora de la coordinación entre los distintos organismos a cargo de la movilidad*, con el fin de establecer una normativa con pautas parecidas en las distintas administraciones, que den respuesta a las necesidades de las mismas y de la población.
En dicha ficha, se refleja que el principal agente para lograr esta coordinación entre los diversos organismos es el Consorcio de Transportes del Área de Granada, ya que se encuentra entre sus competencias, la planificación y coordinación de la red metropolitana.

20.6. Se propone no suprimir la línea 33, ni que pase a ser gestionada por el Consorcio Metropolitano de Transportes.

Desestimada

El Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada no suprime la línea 33, simplemente plantea hipotéticas modificaciones en su recorrido, para el caso de considerarse el metro por el centro ya que en todo o en parte podría coincidir con su trazado. Así mismo, la propone como ejemplo de buenas prácticas, en servicios coordinados de transporte público periurbano.

20.7. Se propone la compatibilidad con el Plan Urbano de Movilidad Sostenible de Granada, favoreciendo dentro del ámbito urbano de la ciudad de Granada, la prioridad semafórica, además de que los carriles denominados “pacificados”, se deben de convertir en carriles para uso exclusivo y excluyente de autobuses urbanos.

Desestimada

El Plan, propone una infraestructura de plataformas reservadas para la priorización del transporte público en su ámbito. Dichos carriles, se establecen dentro de la ficha de actuación *LE1 – P6.1. Inversiones en infraestructura vial: priorización del transporte público (plataformas reservadas carril BUS-VAO + carril bus) y creación de servicios coordinados,* que aumentarían la calidad de los servicios de transporte público, con el fin de mejorar la competitividad del servicio en los corredores de transporte.

20.8. Se propone mantener, por parte de las administraciones públicas, la bonificación del 50% permanente en las tarifas, para incentivar, fidelizar y atraer nuevas personas usuarias.

No procede

El Plan establece diversas medidas para aumentar el número de personas usuarias del transporte público como: aumento de frecuencias y velocidades comerciales, gracias a la implantación de varias plataformas reservadas propuestas. Así como, la integración de un nuevo sistema tarifario, en el que se integren los tres sistemas principales de transporte colectivo del Área Metropolitana de Granada.
La bonificación del 60% en los títulos multiviaje y abonos de transporte público responde a una ayuda

estatal y autonómica, por lo que se necesita la aprobación de dicha ayuda para aplicarla o darle continuidad y/o mantenimiento.

20.9. Se propone potenciar la fiabilidad de los servicios mediante actuaciones en las intersecciones viarias más conflictivas de manera que se garantice la prioridad o, al menos, el paso sin afección de los servicios de transporte público.

Desestimada

En el Plan se ha identificado una serie de puntos que presentan dificultades de conectividad, recogidos dentro de la ficha *LE1-P3. Eliminación/reducción de barreras que dificultan la movilidad de modos activos entre áreas conurbadas*. Dichos puntos, se han dividido en dos tipos, en base a la entidad de la dificultad de paso, tanto para peatones como para bicicletas/VMP: barreras totales que no permiten el paso directo a modos activos de movilidad de un margen del viario al otro, y puntos que necesitan una mejora de seguridad vial. En estos puntos, sí se permite el tránsito ciclopeatonal, pero necesitarían mejoras orientadas a la señalización, iluminación o instalación de elementos de seguridad, para peatones y movilidad no motorizada.

Los proyectos de detalle de cada actuación específica, podrán incluir como criterio el tiempo necesario para atravesar el punto conflictivo.

21. COMITÉ DE EMPRESA TRANSPORTES ROBER

21.1. Se considera que no se ha tenido en cuenta la opinión de los trabajadores del sector del transporte urbano.

Desestimada

La participación ciudadana ha estado presente de diferentes formas a lo largo de la redacción del Plan de Transportes Metropolitano de Granada, comenzando con la exhaustiva recopilación de información e identificación de responsables, la amplia campaña de toma de datos y los diversos eventos llevados a cabo para presentar y recoger aportaciones relacionadas con los principales objetivos del plan.

Con la colaboración del Instituto Andaluz de Administración Pública (Área de Evaluación de Políticas Públicas), se celebraron unas Jornadas de Participación con todos los agentes implicados: Ayuntamientos, ciudadanía, asociaciones, operadores, centros atractores, etc.; con el fin de establecer un diálogo participativo para recoger aportaciones que permitiesen poner en valor, y enriquecer el diagnóstico realizado sobre el actual estado de la movilidad en el Área Metropolitano de Granada. En dichas Jornadas Participativas la empresa Transportes Rober participó.

Durante el periodo de consultas a las administraciones públicas afectadas y personas interesadas se contactó con los sindicatos CCOO y UGT de Granada, pero no se obtuvo ninguna respuesta, además, tampoco se obtuvo ninguna contestación a la invitación de participar en las jornadas de participación propuestas en la redacción del Plan.

Asimismo, en el periodo de Información pública ha sido posible la participación en la elaboración del plan.

21.2. Se propone incluir la adecuación de las aceras, para que cumplan con las necesidades de uso de rampas que llevan los vehículos para atender las necesidades de las personas con discapacidad.

Desestimada

El PTMAGR establece el programa de actuaciones *LE1-P1. Ampliación y mejora de aceras,* en el que se proponen varias medidas como el estudio de detalle para analizar el estado actual de las aceras determinando su accesibilidad universal. Así como, las intervenciones necesarias de los tramos de viario o entorno urbano sobre el que se debe actuar, y el proyecto de ampliación y renovación de aceras en el que se propone adecuarlas a las rampas o escaleras, en las zonas donde se requiera.

21.3. A. Se propone una modificación de la red actual, ampliando el metropolitano a otros municipios, tanto por el sur como por el norte. B. Se considera un grave error de la ampliación del metro eje Andrés Segovia, Góngora, Acera del Darro, Reyes Católicos, Gran Vía y Constitución. C. Se propone desde el PTMAGR la eliminación total o parcial de algunas líneas urbanas, por su coincidencia con el recorrido en su totalidad o parcialmente con el propuesto en la línea 2 del metropolitano, así como, de eliminar paradas, entendiendo desde esta sección sindical del CSIF en la empresa que dicha acción sería un grave y reincidente error.

A. **Desestimada**

El PTMAGR recoge los resultados del Estudio Informativo del metro de Granada que analiza las tres prolongaciones de la línea actual: la Prolongación Centro, la Prolongación Sur y la Prolongación Norte, recogiendo los corredores de mayor demanda, englobando la movilidad de distintos barrios y del Área Metropolitana de Granada con el casco urbano.

Seleccionando para cada prolongación la mejor alternativa en base a criterios técnicos como la demanda de personas viajeras. Serán los diferentes proyectos de construcción, los que analizarán dichos aspectos.

Del mismo modo, en el PTMAGR se plantean además estudios informativos para otras conexiones metropolitanas con el metro, adicionales a las ya propuestas para su horizonte temporal de 2030.

B. **Desestimada**

El PTMAGR recoge los resultados del Estudio Informativo de la ampliación del metro de Granada, en el que se obtiene el corredor Centro como corredor de mayor demanda, englobando la movilidad de distintos barrios y del Área Metropolitana de Granada con el casco urbano donde se centran las zonas de ocio, comerciales y de trabajo, seleccionando la mejor alternativa dentro de esta prolongación en base a criterios técnicos, tales como: funcionalidad, ambiental, afecciones, economía, rentabilidad, demanda, etc.

Por lo tanto, la conexión centro, junto con el resto de medidas propuestas, aportará beneficio en la movilidad interna de la ciudad, ya que es el tramo que presenta mayores ratios de rentabilidad según el estudio informativo.

C. **Desestimada**

El PTMAGR integra dentro de sus actuaciones la ampliación del metro recogido en el Estudio Informativo para la ampliación del Metro de Granada, donde se plantea una propuesta inicial de la reordenación, tanto de la red de autobuses urbanos de Granada, como de los interurbanos. La reordenación definitiva se detallará y concretará durante la redacción de los proyectos de construcción, y deberá ser consensuada con el resto de organismos implicados.

21.4. Se destaca la falta de consenso entre las administraciones competentes.

Desestimada

El PTMAGR establece en el programa de actuaciones, concretamente, en la ficha *LE3-P3. Mejora de la coordinación entre los distintos organismos a cargo de la movilidad*, la coordinación y homogenización de las ordenanzas entre los diferentes municipios del ámbito, creando un marco común de movilidad para todos los municipios, en el que también se desarrollen convenios entre administraciones, como ayuntamientos y operadores de transporte.

21.5. Se sugiere que las medidas no pueden ir en caminadas a empeorar el servicio existente con frecuencias más amplias, suprimir líneas, etc. para reducir el déficit, y proponen que la subvención, en el caso de que sea alta, esté en la explotación directa de la misma por las administraciones públicas.

Desestimada

El Plan establece diversas medidas para aumentar el número de personas usuarias del transporte público, como el aumento de frecuencias y velocidades comerciales, gracias a la implantación de varias plataformas reservadas propuestas en el Plan. Así como, la adopción de un nuevo sistema tarifario, en el que se integren los tres sistemas principales de transporte colectivo del Área Metropolitana de Granada. Además, se propone la ficha *LE3 – P3. Mejora de la coordinación entre los distintos organismos a cargo de la movilidad*, con el fin de establecer una normativa con pautas parecidas en las distintas administraciones, que den respuesta a las necesidades de las mismas y de la población.
En dicha ficha, se refleja que el principal agente, para lograr esta coordinación entre los diversos organismos, es el Consorcio de Transportes del Área de Granada, ya que, se encuentra entre sus competencias la planificación y coordinación de la red metropolitana.

21.6. Se propone no suprimir la línea 33, ni que pase a ser gestionada por el Consorcio Metropolitano de Transportes.

Desestimada

El Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada no suprime la línea 33, simplemente plantea hipotéticas modificaciones en su recorrido, para el caso de considerarse el metro por el centro ya que en todo o en parte podría coincidir con su trazado. Así mismo, la propone como ejemplo de buenas prácticas, en servicios coordinados de transporte público periurbano.

21.7. A. Se propone priorizar urgentemente la renovación de casi el 70% de la flota de autobuses urbanos, para poder cumplir los parámetros de las ZBE. B. Creación de aparcamientos disuasorios. C. Los carriles denominados “pacificados” se deben de convertir en carriles para uso exclusivo y excluyente de autobuses urbanos.

A. **Desestimada**

Dentro de la ficha *LE1 – P10. Renovación de la flota de transporte público (cero y bajas emisiones),* se propone que la renovación de las nuevas concesiones, favorezca la realización de nuevas inversiones, para apostar por una flota de vehículos limpios que cumpla con la Directiva 2019/1161, incluyendo nuevas cláusulas en los contratos para la adquisición de estos.

B. Estimada

El PTMAGR es un documento en el que se proponen una serie de medidas, que se deben de tener en cuenta de forma conjunta, puesto que, se plantean varias actuaciones que ayudarían a desincentivar el uso del vehículo privado, permitiendo descongestionar las principales vías de acceso a la ciudad de Granada.
De esta forma, la persona usuaria podrá estacionar su vehículo privado y disponer de conexión con el servicio de transporte público.

C. Desestimada

Para reducir la congestión y dar prioridad al transporte público, se propone en la ficha *LE1 – P6.1. Inversiones en infraestructura vial: priorización del transporte público (plataformas reservadas carril BUS-VAO + carril bus) y creación de servicios coordinados,* la creación de una plataforma reservada para los autobuses, con la disposición de un carril exclusivo para autobús, que mejoraría las velocidades comerciales de los vehículos ofrecidos.

22. IZQUIERDA UNIDA GRANADA

22.1. A. Se destaca la necesidad de creación de líneas circulares que unan localidades del Área Metropolitana que tienen mucho flujo de personas viajeras entre ellas. B. Se propone la circulación nocturna de los autobuses, en horas donde no hay frecuencias.

A. **Desestimada**

El PTMAGR propone la creación de corredores de altas prestaciones junto con los servicios coordinados, así como, la creación de unos nuevos ejes transversales, lo que ayudará a fomentar el transporte público por carretera en los viajes cotidianos, mejorando los tiempos de viaje de las expediciones y la capacidad de la flota vehicular, mediante la implantación de todas estas medidas, sobre todo en los municipios metropolitanos en los que se produce una mayor relación de viajes.

B. **Estimada parcialmente**

Se plantean diversas medidas relacionadas con del servicio de transporte público que mejorarían el sistema actual, aumentando, tanto las frecuencias del transporte público, como la capacidad del mismo.

Se incluye dentro de la línea estratégica 3, mejora de la organización del sistema de transporte metropolitano, la ficha *LE3-P7. Nuevo mapa concesional de transporte público,* donde se propone como medida, la redacción de un nuevo mapa concesional de transporte público por carretera, determinando el diseño de las futuras líneas de autobuses metropolitanos. En este, se estudiarán las necesidades de líneas nocturnas.

22.2. Se sugiere la aceleración de los proyectos futuros en relación al Metropolitano de Granada.

Desestimada

El Plan, establece un calendario de implementación coherente y adecuado para la implantación de la futura red de metro del Área Metropolitana de Granada.

22.3. Se propone acelerar el calendario de renovación de la flota de vehículos, así como, un mayor grado de implantación de aquellos que funcionan con energías alternativas, sobre todo eléctricas.

Desestimada

El Plan prevé, en el año 2030, la renovación de la flota de transporte público para cumplir con la Directiva (UE) 2019/1161 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, la cual modifica la Directiva 2009/33/CE, relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes, en el que se aprueba un 65% como objetivo mínimo de contratación pública, la cuota de vehículos pesados limpios, que cumplan con la definición de vehículo limpio, tal y como se definen en el artículo 2, puntos 1 y 2, de la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014. Esta actuación corresponde a la *LE1 – P10. Renovación de la flota de transporte público (cero y bajas emisiones).*

22.4. Se sugiere un aumento de los corredores verdes y fomento del uso de la bicicleta y VMP para los desplazamientos interurbanos.

Desestimada

En las fichas *LE1 – P2.1. Creación de red ciclopeatonal* y *LE3-P5. Medidas de fomento del uso de la bicicleta, incluyendo eléctricas y micro-movilidad* del Plan, se establecen medidas respecto a la creación de una red que conecte los municipios próximos, en modos no motorizados.
Estas actuaciones ayudarían al desplazamiento de la ciudadanía entre municipios, con modos de desplazamiento más sostenibles.

22.5. Se considera necesaria una reducción significativa del uso del transporte privado, para preservar los valores ambientales de nuestra vega, así como, del entorno de Sierra Nevada, evitando que la especulación sea la razón que marque las infraestructuras, para que, por el contrario, sea el bienestar de la población y la calidad medioambiental de toda el Área Metropolitana.

Desestimada

Tras la modelización de las actuaciones que se proponen en el PTMAGR, se observa una reducción del uso del vehículo privado en un 25%, con respecto a la situación actual.
Asimismo, la propuesta de actuación *LE1-P14. Estudios de viabilidad para la conexión entre Granada y Sierra Nevada*, tratará de un análisis de viabilidad para la implantación de un nuevo sistema de transporte en Sierra Nevada que ayudará a preservar el entorno de la zona.

22.6. Se propone aumentar líneas, frecuencias, disminuir tiempos de recorrido, etc., para un aumento significativo del uso del transporte público, sin proyectar nuevos viales.

Desestimada

El PTMAGR no propone la creación de nuevas infraestructuras viarias, sino que recoge las actuaciones propuestas en planes existentes, como el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada (POTAUG) y el Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía (PITMA).
Las medidas existentes en otros documentos de planificación, se han coordinado con las que contiene el Plan actual (mejora del transporte público, etc.), para garantizar beneficios sobre la salud, entre otros aspectos.
Además, se establecen diversas medidas para aumentar el número de personas usuarias del transporte público como: el aumento de frecuencias y velocidades comerciales, gracias a la implantación de varias plataformas reservadas propuestas en el Plan. Así como, la adopción de un nuevo sistema tarifario, en el que se integren los tres sistemas principales de transporte colectivo del Área Metropolitana de Granada.
Se incluye dentro de la línea estratégica 3, mejora de la organización del sistema de transporte metropolitano, la ficha *LE3-P7. Nuevo mapa concesional de transporte público,* donde se propone como medida, la redacción de un nuevo mapa concesional de transporte público por carretera, determinando el diseño de las futuras líneas de autobuses metropolitanos.

22.7. Se propone el nombre de la ficha *LE1-P10. Acelerar la renovación de la flota del transporte público*, para que en el plazo de como mínimo 7 años (adaptándonos a la agenda 2030) esté totalmente renovada, con vehículos de energías no contaminantes.

Desestimada

El Plan prevé en el año 2030, la renovación de la flota de transporte público, para cumplir con la Directiva (UE) 2019/1161 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, la cual modifica, la

Directiva 2009/33/CE relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes, en el que se aprueba un 65% como objetivo mínimo de contratación pública, la cuota de vehículos pesados limpios, que cumplan con la definición de vehículo limpio, tal y como se definen en el artículo 2, puntos 1 y 2, de la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014. Esta actuación corresponde a la *LE1 – P10. Renovación de la flota de transporte público (cero y bajas emisiones).*

22.8. Se propone la eliminación de la ficha *LE1-P14. Nuevo sistema de transporte público en Sierra Nevada*, ya que, se entiende que se trata de la implantación de un teleférico.

Desestimada

La propuesta de actuación *LE1-P14. Estudios de viabilidad para la conexión entre Granada y Sierra Nevada* tratará de un análisis de viabilidad para la implantación de un nuevo sistema de transporte en Sierra Nevada que ayudará a preservar el entorno de la zona.

22.9. Se sugiere dotar de árboles de sombra todas las vías ciclistas y peatonales, así como, los aparcamientos libres de superficie.

Desestimada

En la ficha *LE1-P4. Mejora del arbolado y zonas de sombra* del PTMAGR, se propone la mejora del arbolado en toda el Área Metropolitana de Granada, sobre todo, en los espacios verdes, para favorecer los desplazamientos a pie o en bicicleta entre los municipios.

22.10. Se propone que los intercambiadores establecidos en el Plan deben ser solo para la integración modal del transporte público.

Desestimada

Uno de los objetivos principales del PTMAGR, es la integración modal de los diferentes modos de transporte más sostenibles, por lo que se establecen diversas medidas para la integración de la bici en los desplazamientos diarios de la ciudadanía, como, por ejemplo, implantar aparcamientos de bicicletas en todo el ámbito del Plan, pero, sobre todo, en los puntos de intercambio con el transporte público del ámbito.

22.11. Se propone mejorar aceras, ampliando las mismas, de forma que el desplazamiento a pie vaya aumentando, así como, la implantación de arbolado en todas aquellas aceras más transitadas, además de suprimir todos los obstáculos que actualmente hay en ellas, contenedores, mobiliario urbano, etc., que las hace intransitables, y, sobre todo, la creación de itinerarios seguros a los centros educativos.

Estimada parcialmente

El PTMAGR propone, dentro de la ficha *LE1-P4. Mejora del arbolado y zonas de sombra,* el mantenimiento de zonas verdes dentro del ámbito de estudio, junto con un proyecto de infraestructura verde urbana que se adapte al clima cambiante de la zona (mejora del arbolado, creación de parques y jardines, etc.).

Por otro lado, se incluye en la ficha de actuación *LE1-P3. Eliminación/reducción de barreras que dificultan la movilidad de modos activos entre áreas conurbadas,* la mejora de la intersección del margen del río Dílar con la GR-3304, para adecuar la conexión de la red ciclopeatonal, mejorando las condiciones de seguridad y confort de la red.

Las soluciones constructivas específicas deberán definirse en estudios de detalle posteriores.

22.12. Se proponen más inversiones en vehículos adaptados al transporte de bicicletas y VMP, de forma operativa, eliminando aquellas adaptaciones que no funcionan, por otras más funcionales y prácticas.

Desestimada

En la ficha *LE3-P5. Medidas de fomento del uso de la bicicleta, incluyendo eléctricas y micro-movilidad* del Plan, se propone la homogenización de la normativa de acceso de la bicicleta al transporte público, además de la adaptación de los vehículos de transporte público colectivo, para el uso combinado con bicicletas y VMP, eliminando las barreras entre ambos modos de desplazamiento.

22.13. Se propone la implementación de sistemas de semaforización inteligente, que prioricen el transporte público, de forma que disminuyan los tiempos de recorrido.

Desestimada

El Plan dentro de la ficha *LE2-P3.3. Reestructuración de la red de transporte público: Mejorar la frecuencia y velocidades comerciales*, establece un estudio de detalle para la implantación de un SAE metropolitano, en las líneas metropolitanas gestionadas por el Consorcio de Transporte de Granada.

Este sistema se podrá interconectar con la infraestructura de semaforización.

22.14. Se sugieren medidas operativas que fomenten la interrelación entre el uso de la bicicleta-VMP y el transporte público, implementando sistemas que mejoren esa interrelación, así como, que se haga de forma más efectiva, rápida y operativa.

Desestimada

En la ficha *LE3-P5. Medidas de fomento del uso de la bicicleta, incluyendo eléctricas y micro-movilidad* del Plan, se propone la homogenización de la normativa de acceso de la bicicleta al transporte público, además de la adaptación de los vehículos de transporte público colectivo, para el uso combinado con bicicletas y VMP, eliminando las barreras entre ambos modos de desplazamiento.

22.15. Se propone incrementar los ejes transversales, de forma que se amplíen las interconexiones entre los municipios del área metropolitana, creando ejes de alta velocidad entre municipios. Se considera fundamental, que sobre todo en aquellas localidades donde se ha encontrado mucha más interrelación, tengan líneas transversales, con los suficientes y necesarios recorridos y frecuencias.

Estimada

En el Plan se proponen tres ejes transversales, en la ficha *LE2-P3.4. Reestructuración de la red de transporte público y mejora de su eficiencia (ejes transversales),* uniendo los municipios más próximos del área metropolitana de Granada, mediante un servicio de transporte público transversal a la ciudad.

Además, se incluye un nuevo eje transversal Oeste-Sur, entre los municipios de Sante Fe – Vegas del Genil – Cúllar Vega – Churriana de la Vega (metro), tras observar una significativa relación de movilidad entre ellos, sobre todo, entre los municipios de Santa Fe y Vegas del Genil.

22.16. Se propone la creación de líneas nocturnas entre los municipios del área metropolitana y la capital, ya que son muchos los trabajadores y trabajadoras, y jóvenes, que, en horario nocturno, necesitan un transporte público para sus desplazamientos entre el área metropolitana. Es fundamental, incrementar las frecuencias y recorridos de las actuales y futuras rutas, así como los horarios, tanto de inicio como de finalización de cada jornada.

Estimada parcialmente

Se plantean diversas medidas relacionadas con del servicio de transporte público que mejorarían el sistema actual del transporte público, aumentando tanto las frecuencias del transporte público como la capacidad del mismo, para el fomento del desplazamiento habitual de la población, en estos modos más sostenibles.

Se incluye dentro de la línea estratégica 3, mejora de la organización del sistema de transporte metropolitano, la ficha *LE3-P7. Nuevo mapa concesional de transporte público* donde se propone como medida, la redacción de un nuevo mapa concesional de transporte público por carretera, determinando el diseño de las futuras líneas de autobuses metropolitanos.

22.17. Se propone la revisión del marco tarifario, dotando de bonificaciones a colectivos de bajos ingresos, o necesidades especiales, sobre todo mujeres, así como, la integración de billetes y medios de pago. Se destaca, que el aumento de las bonificaciones realizadas en el último año por el Gobierno Central, ha aumentado significativamente el número de usuarios en el transporte público, por lo que el precio del billete es un hándicap importante para muchos usuarios que utilizarían el transporte público, si este fuese más asequible.

Desestimada

El PTMAGR ya propone dentro de la ficha *LE3-P1. Revisión del marco tarifario, integración de billetes y medios de pago*, el estudio para la implantación de un nuevo sistema tarifario que desincentive el uso del vehículo privado, junto con la creación de una nueva zona tarifaria, de forma que resulte más comprensible para la persona usuaria, y con unas tarifas más económicas.

Además, se coordinaría la gestión de los tres sistemas de transporte público principales (bus interurbano, bus urbano y metro), permitiendo un transbordo gratuito entre ellos.

22.18. Se sugiere realizar medidas de apoyo a la adquisición de vehículos de bajas/cero emisiones, y a la creación de la infraestructura necesaria para los mismos.

Desestimada

El Plan establece, dentro de la ficha *LE3-P4. Medidas de apoyo a la adquisición de vehículos de bajas/cero emisiones,* bonificaciones fiscales, para los vehículos más respetuosos con el medio ambiente, con el objetivo de apoyar su adquisición, así como, subvenciones parciales que favorezcan la adquisición de este tipo de vehículos menos contaminantes.

23. VAMOS GRANADA

23.1. Se sugiere abordar la organización del transporte público del Área de Granada, garantizando un modelo organizado, acorde a las demandas de la población y con suficiente flexibilidad, para adaptarse a los futuros cambios.

Desestimada

El Plan de Transportes Metropolitano del Área de Granada plantea diversas medidas relacionadas con el servicio de transporte público, que mejoraría el sistema actual, aumentando, tanto las frecuencias del transporte público como la capacidad del mismo, para el fomento del desplazamiento habitual de la población, en estos modos más sostenibles.

De esta forma, se establece un sistema de transporte futuro, dentro del apartado 14.9. Propuesta de Sistema Integrado de Transporte Metropolitano del Área de Granada (Tomo II), en el que plantean una serie de propuestas, para mejorar la situación actual del mismo y evolucionar hacia modos de transporte más sostenibles.

Definiendo unos corredores de altas prestaciones, con los que se pretende fomentar el uso del transporte público, mejorando, tanto tiempos de viaje, como las capacidades de las expediciones, a municipios donde el servicio del metropolitano no llega.

Además, la implantación de todas las propuestas del Plan es la consecuencia de una mejora en el reparto modal, hacia modos de transporte más sostenibles, reduciendo el porcentaje de desplazamientos en transporte privado motorizado, de un 52% a un 41%, y aumentando, tanto el uso del transporte público, pasando de un 11% a un 18%, como del transporte no motorizado, de un 37% a un 41%.

23.2. Se propone establecer las determinaciones necesarias para la creación de una verdadera autoridad del transporte público, que garantice, competencias suficientes para la organización y coordinación de los sistemas de autobuses interurbanos, urbanos y el Metropolitano, así como, la determinación de las políticas necesarias para la financiación del transporte público, la creación de un sistema tarifario

integrado real y competencias sobre los aparcamientos públicos, para gestionar el uso del vehículo privado.

Estimada parcialmente

El PTMAGR, dentro de la ficha *LE3-P3. Mejora de la coordinación entre los distintos organismos a cargo de la movilidad,* propone una coordinación y homogenización de las ordenanzas entre los diferentes municipios del ámbito, creando un marco común de movilidad, así como, la aprobación del Anteproyecto de Ley Andaluza de Movilidad Sostenible.

Estas medidas ayudarán a la planificación de la movilidad y del territorio, ya que esta coordinación debe llevarse a cabo de una manera coordinada entre las administraciones municipales y supramunicipales.

La coordinación y la articulación entre los organismos implicados, se definirá en estudios de detalle posteriores, dado que no es objeto del Plan, definir dicho nivel de detalle.

23.3. Se propone analizar y diagnosticar correctamente las disfuncionalidades del transporte público.

Desestimada

A lo largo de la elaboración del Plan se ha llevado a cabo el análisis y diagnóstico de la movilidad del Área Metropolitana de Granada, partiendo de varias fuentes de datos, como son: la Encuesta Domiciliaria de Movilidad (EDM) de 2015 del anterior Plan, los datos disponibles del Consorcio de Transportes de Granada y la Junta de Andalucía, los datos de movilidad entre municipios publicados por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMS), así como, los datos provenientes de registros de telefonía móvil de días laborables tipo de octubre de 2019, obtenidos a través de un acuerdo de colaboración con la empresa KIDO DYNAMICS.
Además, se han considerado los Planes de Movilidad Urbana Sostenible de diferentes municipios del ámbito.
De esta forma, se ha podido analizar el sistema de transporte público, obteniendo las líneas con mayor demanda, así como, los municipios con mayor relación, además de las disfuncionalidades existentes.

23.4. Se propone justificar correctamente la idoneidad de ampliar el Metropolitano.

Desestimada

El PTMAGR recoge los resultados del Estudio Informativo de la ampliación de metro de Granada, en el que se analizan las tres prolongaciones de la línea actual: la Prolongación Centro, la prolongación Sur y la prolongación Norte.

Asimismo, en la ficha *LE1 – P5.1. Metro de Granada y extensión,* se propone la Redacción de un Plan Director del Metro de Granada que guíe su desarrollo hacia una implantación integral en el Área Metropolitana.

23.5. Se propone analizar y diagnosticar correctamente las disfuncionalidades de la movilidad, a pie y en bicicleta.

Desestimada

A lo largo de la elaboración del Plan, se ha llevado a cabo el análisis y diagnóstico de la movilidad del Área Metropolitana de Granada, partiendo de varias fuentes de datos, como son: la Encuesta Domiciliaria de Movilidad (EDM) de 2015 del anterior plan, los datos disponibles del Consorcio de Transportes de Granada y la Junta de Andalucía, los datos de movilidad entre municipios publicados por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMS), así como, los datos provenientes de registros de telefonía móvil de días laborables tipo de octubre de 2019, obtenidos a través de un acuerdo de colaboración con la empresa KIDO DYNAMICS.
Además, se han considerado los Planes de Movilidad Urbana Sostenible de diferentes municipios del ámbito.
De esta forma, se ha podido analizar el sistema de transporte público obteniendo las líneas con mayor demanda, así como, los municipios con mayor relación. Seleccionando para cada prolongación la mejor alternativa en base a criterios técnicos como la demanda de personas viajeras. Así como, las disfuncionalidades existentes.

23.6. Se sugiere priorizar las infraestructuras para el transporte público y la movilidad activa (a pie y en bicicleta) frente a las del vehículo privado.

Desestimada

La mayoría de las actuaciones establecidas en el PTMAGR se enfocan en la priorización del transporte público y la movilidad de la ciudadanía en modos de desplazamientos no motorizados.

Se proponen actuaciones como la ampliación y mejora de aceras, asegurando un grado de accesibilidad óptima, en la que se fomentan los desplazamientos diarios a pie entre los municipios del área metropolitana de Granada; una futura red ciclopeatonal, en la que se propone la ejecución de infraestructura que garantice unas condiciones de seguridad, confort y competitividad para estos modos de desplazamiento.

Así como, la creación de un servicio de altas prestaciones junto con unas líneas coordinadas, además la ampliación del metro.

De esta manera se fomenta el uso del transporte público por carretera, entre otras muchas actuaciones, ayudando a desincentivar el uso del vehículo privado para los desplazamientos diarios entre los municipios del área metropolitana de Granada.

23.7. Se propone establecer un programa de digitalización y modernización de los servicios de transporte público.

Desestimada

El Plan prevé en el año 2030 la renovación de la flota de transporte público para cumplir con la Directiva (UE) 2019/1161 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, la cual modifica la Directiva 2009/33/CE relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes, incluido en el programa de actuación *LE1-P10. Renovación de la flota de transporte público (cero y bajas emisiones).* Así como, en la ficha *LE2-P4. Control del transporte público e información a la persona usuaria en tiempo real* se propone la adecuación de las paradas de transporte público mejorando la información para las personas usuarias del transporte público junto con la propuesta de desarrollo de una aplicación móvil en la que se pueda consultar la información en tiempo real de los servicios de transporte público urbanos e interurbanos.
Por lo tanto, ya se plantea un programa de digitalización y modernización de los servicios de transporte público.

23.8. Se propone establecer un conjunto de indicadores de seguimiento y evaluación, con el objetivo de tomar medidas cuando no se cumpla con la consecución de los objetivos y sea necesaria la reformulación del Plan.

Desestimada

Durante y tras la implantación del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada será necesario evaluar las consecuencias de la puesta en marcha de las actuaciones y, en caso de no ser las planificadas, llevar a cabo una revisión y modificación de las propuestas.
Por ello, se define cómo llevar a cabo tanto el sistema de seguimiento como el sistema de evaluación en el apartado “Seguimiento y evaluación del PTMAGR” dentro del Tomo II del Plan.

24. ECOLOGISTAS EN ACCIÓN

24.1. TRAMITACIÓN DEFICIENTE

Sugieren que se replantee de nuevo el trámite de Participación Pública para ajustarse a lo que indica la legislación vigente.

Desestimada

Dentro del documento de Participación Pública del Plan se establecen los procesos que se han llevado a cabo durante la redacción del mismo: entrevistas previas con los agentes implicados en el Plan, jornadas que se celebraron, tanto para la presentación inicial del Plan, como las dos jornadas de participación ciudadana que se realizaron con la asistencia de agentes y colectivos interesados, para la detección de problemas reales en materia de movilidad en el ámbito del Plan.

El trámite de información pública del Plan, del 15 de diciembre de 2022 al 20 de febrero de 2023, se realizó según la normativa vigente, abriendo un plazo de 45 días contando a partir del día siguiente de la publicación de la resolución del día 5 de diciembre de 2022 publicada el miércoles 14 de diciembre de 2022, en el nº238 del Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, con la finalidad de que se formularan las alegaciones que se estimasen pertinentes. Los documentos que se expusieron en información pública fueron:

- VERSION PRELIMINAR DEL PTMAGR. INDICE
- VERSION PRELIMINAR DEL PTMAGR. TOMO I.
- VERSION PRELIMINAR DEL PTMAGR. TOMO II.
- RESUMEN EJECUTIVO DEL PTMAGR.
- ANEXO I. ANALISIS COSTE BENEFICIO Y MULTICRITERIO.
- ANEXO II. MODELIZACION.
- ANEXO III. PARTICIPACION CIUDADANA.
- ANEXO IV. ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATEGICO.
- ANEXO V. VALORACION DE IMPACTO EN LA SALUD.

24.2. EXTEMPORANEIDAD

Se propone esperar a la aprobación de la Ley y planes mencionados para adecuarse a ellos.

Desestimada

El Plan guarda coherencia con la legislación y planificación actual.

24.3. POTAUG

Se muestra disconformidad a la construcción de nuevas autovías, puesto que se trata de un Plan cuyo objetivo primordial es “aumentar los transportes colectivos y sostenibles”, facilitando un trasvase del vehículo privado al transporte público.

Desestimada

El Plan de Transportes Metropolitano del Área de Granada recoge las actuaciones propuestas en el Plan de Ordenación Territorial del Área Urbana de Granada (POTAUG), puesto que se trata de un documento de planificación del territorio vigente.

Asimismo, se han recogido otros documentos de planificación existentes, tales como el PITMA.

24.4. CARRETERAS

24.4.1. Se sugiere suprimir una serie de Proyectos de carreteras futuras que no pueden quedar aprobados en este Plan, ofreciendo cobertura legal para cualquier momento futuro. El Plan afirma que la GR-43, actualmente en construcción, formará parte de la futura A-81 uniendo Granada y Badajoz pasando por Córdoba (actualmente N-432). En este sentido, se propone dejar de trabajar en esas infraestructuras, cancelando los tramos previstos y los que no han comenzado aún.
Además, se solicita la eliminación de cualquier referencia, tanto de la VAU 10, como de la VAU 09, asimismo solicitan que el carril derecho del desdoblamiento de la GR-3211, hasta llegar al casco urbano de la Zubia, sea carril exclusivo de autobuses.

Desestimada

El Plan recoge las infraestructuras previstas en otros documentos de planificación y propone nuevas actuaciones, desde un punto de vista de la movilidad sostenible.

24.4.2. Se propone suprimir la referencia a la Ronda Este Metropolitana, ya que, el Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía (PITMA) 2030, no recoge esta nueva infraestructura, por lo que es incomprensible que aparezca en este Plan. Se sugiere eliminar la mención a esta infraestructura en este Plan.

Desestimada

El PTMAGR recoge las medidas adoptadas en planes existentes, como son el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada (POTAUG) y el Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía (PITMA), junto con nuevas actuaciones, desde un punto de vista de la movilidad sostenible.

24.4.3. Se muestra disconformidad con respecto a la duplicación de calzada y plataforma reservada para BUS-VAO en la GR-3209 Ogíjares-Granada, puesto que va en contra de lo que pretende el Plan, al animar al transporte privado, sin que haya ningún beneficio para el transporte público, ni por supuesto, conlleve una disminución de la contaminación, ni una reducción de gasto energético.

Desestimada

Con la implantación de las plataformas reservadas propuestas en el Plan, se reducirá la congestión en los accesos principales a la ciudad, dando prioridad al transporte público, con la disposición de un carril exclusivo para autobús que mejoraría las velocidades comerciales de los vehículos ofrecidos.

24.5. **CARRILES BUS VAO**

24.5.1. Se sugiere que las plataformas no se compartan con vehículos particulares de alta ocupación, ya que, la experiencia demuestra, que en otros lugares donde hay esta coexistencia, el fraude y el engaño están a la orden del día, ya que, no hay capacidad, ni interés, para vigilar el cumplimiento de la ocupación.

Desestimada

El Plan propone diversas plataformas reservadas para la priorización del transporte público por carretera, que será controlado por la autoridad competente, mediante unos sistemas de vigilancia, para supervisar el número de usuarios del vehículo.

24.6. **PEATONES**

24.6.1. Se destaca que el eje principal del patrón de movilidad de los pueblos y ciudades de Andalucía, debe ser el desplazamiento a pie y en bicicleta (Decreto 51/2017, de 28 de marzo, de desarrollo de los derechos y responsabilidades de la ciudadanía en relación con la salud pública).

Desestimada

Uno de los objetivos principales del Plan es el fomento de los modos no motorizados dentro del ámbito de estudio, por ello, se proponen una serie de actuaciones enfocadas a la movilidad de la ciudadanía, en modos de desplazamientos no motorizados.
Cabe destacar actuaciones como: la ampliación y mejora de aceras, asegurando un grado de accesibilidad óptima, en la que se fomentan los desplazamientos diarios a pie entre los municipios del área metropolitana de Granada, y una futura red ciclopeatonal, en la que se propone la ejecución de infraestructura que garantice unas condiciones de seguridad, confort y competitividad para estos modos de desplazamiento.

24.6.2. No se consigue el objetivo propuesto de suprimir barreras que puedan dificultar o impedir los desplazamientos de las personas con discapacidad, de personas mayores, que circulen con carritos de bebé, etc., para lograr la accesibilidad universal. Si se trata de andar por aceras, se observa que muchas de ellas que son “indecentemente” estrechas, o están llenas de obstáculos (contenedores de basura, postes de farolas, terrazas por doquier, …). Por ello, proponen que, en los cruces de calles, sea el peatón quien pueda ir recto y los coches respeten esos espacios, además, de que se eliminen los semáforos del centro y sea todo peatonal, con preferencia de paso para el transporte público exclusivamente.

Desestimada

El Plan ha identificado una serie de puntos que presentan dificultades de conectividad, recogidos dentro de la ficha *LE1-P3. Eliminación/reducción de barreras que dificultan la movilidad de modos activos entre áreas conurbadas*.
Dichos puntos, se han dividido en dos tipos, en base a la entidad de la dificultad de paso, tanto para peatones, como para bicicletas/VMP: barreras totales que no permiten el paso directo a modos activos de movilidad, de un margen del viario al otro, y puntos, que necesitan una mejora de seguridad vial. En estos puntos, sí se permite el tránsito ciclopeatonal, pero, necesitarían mejoras orientadas a la señalización, iluminación o instalación de elementos de seguridad, para peatones y movilidad no motorizada.

Los proyectos de detalle de cada actuación específica, podrán incluir como criterio el tiempo necesario para atravesar el punto conflictivo

24.6.3. Se propone, en consonancia con esta línea, dotar de árboles de sombra a todas las calles que se queden libres de aparcamientos en superficie, así como, todas las vías ciclistas y/o peatonales, urbanas e interurbanas, dotando a estos espacios de una protección real, ante las altas temperaturas veraniegas. Este sería uno de los más claros ejemplos de actuación contra el cambio climático.

Desestimada

El PTMAGR propone, dentro de la ficha *LE1-P4. Mejora del arbolado y zonas de sombra,* el mantenimiento de zonas verdes dentro del ámbito de estudio, junto con un proyecto de infraestructura verde urbana, que se adapte al clima cambiante de la zona (mejora del arbolado, creación de parques y jardines, etc.).

Se acondicionarán los itinerarios con soluciones urbanas que aseguren un grado de accesibilidad óptima de espacio urbano, como la implantación de pasos de peatones accesibles y debidamente señalizados, así como, unas aceras adecuadas y continuas, facilitando los desplazamientos a pie, entre los municipios del área metropolitana de Granada.

De esta forma, se conseguirá fomentar la movilidad sostenible y un estilo de vida saludable para la población.

24.7. **CARRILES BICI**

24.7.1. No se está de acuerdo con que se comparta la vía ciclista con los peatones, ya que, los carriles bici deben ser para desplazarse, puesto que, se pretende que sea un modo alternativo al vehículo a motor, no para pasear.

Estimada

Se incluye una nota explicativa en la ficha *LE1-P2.1. Creación de red ciclopeatonal* en la que se especifica, que se segregarán los carriles, siempre que sea posible, excepto en los casos, en los que la infraestructura urbana no lo permita.

24.7.2. No se hace referencia a las actuaciones propuestas en el Programa Andaluz de Accesibilidad a los Nodos Metropolitanos de Transporte para el Fomento de la Movilidad Activa, publicado el 3 de febrero de 2023.

Estimada

Se ha incluido la referencia a las actuaciones propuestas dentro del Programa Andaluz de Accesibilidad a los Nodos Metropolitanos de Transporte para el Fomento de la Movilidad Activa dentro del PTMAGR.

24.7.3. Se propone que se exija en las nuevas adjudicaciones de líneas portabicicletas en todos los autobuses interurbanos, que sean fácilmente utilizables, indicando que los portabicicletas delanteros son mejores que los traseros, por su altura y comodidad para el conductor, a la hora de controlarlos. Además, sugieren la eliminación de la restricción de horarios en su uso y las paradas prohibidas.

Estimada parcialmente

En la ficha *LE3-P5. Medidas de fomento del uso de la bicicleta, incluyendo eléctricas y micro-movilidad* del Plan, se propone la homogenización de la normativa de acceso de la bicicleta al transporte público, además de la adaptación de los vehículos de transporte público colectivo para el uso combinado con bicicletas y VMP, eliminando las barreras entre ambos modos de desplazamiento.

Se incluye dentro de la línea estratégica 3, mejora de la organización del sistema de transporte metropolitano, la ficha *LE3-P7. Nuevo mapa concesional de transporte público,* donde se propone como medida, la redacción de un nuevo mapa concesional de transporte público por carretera, determinando el diseño de las futuras líneas de autobuses metropolitanos.

24.7.4. Se propone un aumento de las plazas de aparcamiento para bicicletas propuestas en el Plan.

Desestimada

El PTMAGR establece en la ficha *LE1-P2.2. Zonas de estacionamiento para bicicletas/VMP,* la implantación de 1.500 aparcamientos de bicicletas, de los que 500 aparcamientos serán de tipo acero y 1.000 serán aparcamientos vigilados con control de acceso, permitiendo estacionar las bicicletas de una forma más segura.
El número de plazas de aparcamiento para bicicletas propuesto se considera suficiente.

24.8. **APARCAMIENTOS**

24.8.1. Se pone en duda la cifra de plazas de aparcamiento existente en la ciudad de Granada, dentro de la ficha *LE2-P2. Estacionamiento regulado,* salvo que se refiera únicamente a los aparcamientos regulados por la ORA.

Desestimada

Dentro de la ficha de actuación LE2-P2, se hace referencia a las plazas de aparcamiento referidas únicamente a los aparcamientos regulados.

24.8.2. Se sugiere que el fin del estacionamiento regulado es el recaudatorio y no el de eliminar vehículos y emisiones tóxicas.

Desestimada

El PTMAGR establece varias actuaciones, con el fin de reducir el espacio del vehículo privado en superficie, para dárselo a los modos de desplazamiento no motorizados y para el peatón que se desplaza a pie.
Del mismo modo, el Plan establece medidas para reducir, tanto la contaminación atmosférica, como acústica.

24.8.3. Se propone que los aparcamientos en superficie, sean para los que se puedan permitir un vehículo nuevo y los coches más contaminantes, serán los destinados a los aparcamientos subterráneos.

Desestimada

El Plan apuesta por desplazamientos activos y sostenibles, proponiendo una reducción de plazas de aparcamiento en superficie destinadas al vehículo privado, con un distintivo que no sea cero/bajas emisiones, de residentes o permiso de carga y descarga.
Además, en la ficha *LE3-P4. Medidas de apoyo a la adquisición de vehículos de bajas/cero emisiones,* se proponen medidas para que la ciudadanía, mediante subvenciones parciales y de carácter autonómico, pueda adquirir vehículos de bajas/cero emisiones, para impulsar un modelo de movilidad más sostenible.
Los aparcamientos en superficie se destinarán a residentes, distribución urbana de mercancías, transporte público, etc.

24.8.4. Se propone que no entren vehículos al centro de la ciudad, da igual del tipo que sean, permitiendo sólo el acceso a residentes, a los que se les facilitará la adquisición de una plaza de cochera, en los aparcamientos existentes. Además de ofrecer a los hoteles, la adquisición de plazas de aparcamiento, para dar servicio a sus clientes, junto con el acceso regulado de los repartidores y servicio público.

Desestimada

Las restricciones de las ZZBBEE propuesta en el PTMAGR, se definirán en base a los resultados de los diferentes estudios de detalle y las reuniones de consenso propuestas.

24.9. APARCAMIENTOS DISUASORIOS

24.9.1. Se pregunta por el convenio que realizará la Administración con los centros comerciales propuestos como aparcamientos disuasorios.

Desestimada

El PTMAGR propone dentro de su ficha *LE1-P7. Aparcamientos disuasorios ligados al transporte público (Park & Ride),* que el 5% y el 10% de las plazas de aparcamiento disponible, en las infraestructuras existentes en el área de Granada, como aparcamientos disuasorios.
El convenio que, en su caso, hubiera que hacer, se concretará en fases posteriores al Plan.
La propuesta trata de aprovechar la oferta de aparcamiento disponible, así como la posibilidad de realizar los desplazamientos en el área combinando diferentes modos, por su estratégica ubicación.
No obstante, durante el desarrollo del plan podrán analizarse parcelas alternativas en función de condicionantes como: perímetro de la ZBE, usos del suelo, infraestructuras de transporte, etc.

24.9.2. Se sugiere que los aparcamientos disuasorios ubicados cerca del centro de la ciudad servirán como foco de atracción, para que la gente use su vehículo privado para desplazarse.

Desestimada

El Plan, establece diversas zonas para su reacondicionamiento como aparcamientos disuasorios, ubicados alrededor de toda el área metropolitana de Granada, en municipios como Atarfe, Albolote, Churriana de la Vega, etc.
Estos aparcamientos, ayudan a reducir, en gran medida, el espacio destinado al estacionamiento en superficie para vehículos en el centro de la ciudad, evitando la congestión, en el centro de la capital.
Se propone la ubicación de aparcamientos disuasorios en toda el área metropolitana de Granada como, por ejemplo, en el centro comercial Arabial, que atraería a los vehículos provenientes de la GR-30, para que la ciudadanía pueda acceder al centro de la ciudad, a pie o en modos de transporte no motorizados, fomentando así, el desplazamiento peatonal. Respecto a este centro comercial, la propuesta trata de aprovechar la oferta de aparcamiento disponible en estos centros comerciales.

24.9.3. Se muestra disconformidad con el aparcamiento a la entrada de la ciudad, o dentro, con la excusa de establecer intercambiadores, puesto que solo sirven para animar a la gente a que se desplace con su vehículo privado.

Desestimada

El Plan establece una serie de medidas y actuaciones con las que se reducirá el uso del vehículo privado para los desplazamientos diarios, aumentando el uso del transporte público por carretera y los modos de desplazamiento no motorizados.
Además, se establecen diversas zonas para su reacondicionamiento como aparcamientos disuasorios, ubicados alrededor de toda el área metropolitana de Granada, en municipios como Atarfe, Albolote, Churriana de la Vega, etc.
Estos aparcamientos, ayudan a reducir, en gran medida, el espacio destinado al estacionamiento en superficie para vehículos en el centro de la ciudad, evitando la congestión en el centro de la capital.
Se propone la ubicación de aparcamientos disuasorios en toda el área metropolitana de Granada como, por ejemplo, a la entrada de la ciudad, para que la ciudadanía pueda acceder al centro, a pie o en modos de transporte no motorizados, fomentando así, el desplazamiento peatonal.

24.10. INTERCAMBIADORES

24.10.1. Se pone en duda del significado de intercambiador, puesto que los intercambiadores están pensados, más para que una persona cambie de un tipo de transporte público a otro y no, para que pase de su vehículo particular a un transporte público.

Desestimada

El PTMAGR propone unos puntos de articulación para garantizar la intermodalidad, que tiene como objetivo principal, mejorar la coordinación entre los distintos modos de transporte, permitiendo así, una movilidad más fluida en el área metropolitana.
De esta forma, se establecen en el área metropolitana de Granada dos intercambiadores de transporte público, por lo que se fomentará la intermodalidad entre el servicio de autobús interurbano, autobús urbano y el metropolitano, mejorando la cobertura territorial del transporte público.

24.11. AUTOBUSES URBANOS

24.11.1. Se cuestiona la modificación de algunas de las líneas de transporte público junto con la eliminación de la línea 33.

Desestimada

El Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada mantiene en funcionamiento la línea 33, simplemente se plantea posibles modificaciones de su recorrido, al coincidir con un hipotético trazado del metropolitano por el centro.
Asimismo, la propone como ejemplo de buenas prácticas en servicios coordinados de transporte

público periurbano.
Dentro de la ficha *LE3 – P3. Mejora de la coordinación entre los distintos organismos a cargo de la movilidad* se proponen metodologías para abordar dichos aspectos.

24.11.2. Se considera que no se ha cuidado en ningún momento el transporte urbano, que tiene añadidos una serie de problemas que se podrían solucionar: aceras no adecuadas para las rampas que faciliten la accesibilidad, vehículos aparcados obstaculizando las paradas (casi todas y a diario), la falta de carriles específicos para bus, etc.

Estimada parcialmente

El PTMAGR establece el programa de actuaciones *LE1-P1. Ampliación y mejora de aceras,* en el que se proponen varias medidas, como el estudio de detalle para analizar el estado actual de las aceras, determinando su accesibilidad universal, así como, las intervenciones necesarias de los tramos de viario o entorno urbano sobre el que se debe actuar, y el proyecto de ampliación y renovación de aceras, en el que se propone adaptar dichas aceras para la adecuación de estas, a las rampas o escaleras, en las zonas donde se requieran.

24.11.3. Se propone conectar el aeropuerto con un metro ligero de superficie, antes que un metro por el centro, dando servicio a municipios como: Láchar, Cijuela, Chauchina, Santa Fe, Bobadilla, Chana Rosaleda, hasta la estación de RENFE, siendo esto lo más deseable, además de un objetivo realista.

Desestimada

El PTMAGR recoge los resultados del Estudio Informativo de la ampliación del metro de Granada, en el que se analizan los corredores de mayor demanda, englobando la movilidad de distintos barrios y del Área Metropolitana de Granada con el casco urbano, donde se centran las zonas de ocio, comerciales y de trabajo, seleccionando la mejor alternativa, dentro de esta prolongación, en base a diversos criterios técnicos, tales como: funcionalidad, ambiental, afecciones, economía, rentabilidad, etc.
Por lo tanto, la extensión del metro, junto con el resto de medidas propuestas, aportará beneficio en la movilidad interna de la ciudad.
Del mismo modo, en el PTMAGR se plantean, además, estudios informativos para otras conexiones metropolitanas con el metro, adicionales a las ya propuestas para su horizonte temporal de 2030 y/o en adelante.

24.11.4. Se indica que no se cumple con el objetivo de "Mejorar la eficiencia comercial y ambiental del transporte público para convertirlo en una alternativa competitiva frente al transporte privado".

Desestimada

En el PTMAGR se proponen actuaciones para fomentar el uso del transporte público por carretera como, por ejemplo: la creación de un servicio de altas prestaciones, líneas coordinadas, plataformas reservadas, ampliación del metro; entre otras muchas actuaciones, que ayudarían a desincentivar el uso del vehículo privado, para los desplazamientos diarios entre los municipios del área metropolitana de Granada.

24.12. **SIERRA NEVADA**

24.12.1. Se sugiere que no se cumplen los objetivos estratégicos del Plan con las actuaciones previstas.

Desestimada

Dentro del PTMAGR se proponen diversas actuaciones con las que se reducirían las emisiones de gases de efecto invernadero y el consumo energético, contribuyendo al logro de estándares de calidad del aire y ruido, además de, mejorar la accesibilidad metropolitana, considerando la perspectiva de género y las personas con discapacidad.
Por lo tanto, se cumplen los objetivos establecidos previamente.

24.12.2. Se cuestiona la construcción del funicular de Pradollano.

Desestimada

La ficha LE1-P14. *Estudios de viabilidad para la conexión entre Granada y Sierra Nevada,* se propone el estudio de viabilidad para la implantación de un nuevo sistema de transporte en Sierra Nevada para la instalación de un transporte en la urbanización de Pradollano.

24.13. **ZBE Y ESTACIONAMIENTO EN GRANADA**

24.13.1. Se propone concretar, el objetivo de aumentar el espacio público destinado a ciclistas y peatones, definiendo en qué zonas se va a aumentar dicho espacio, y cuánta superficie se va a destinar para conseguir el objetivo.

Estimada parcialmente

El PTMAGR tiene una visión más amplia del conjunto del área metropolitana de Granada, estos aspectos quedarán definidos en fases posteriores al Plan.

24.13.2. Se propone que se diseñen las zonas de bajas emisiones como zonas de bienestar, permitiendo el acceso solo a residentes (acogiéndose al artículo 5.3 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones), en lugar de permitir el acceso, en base a las etiquetas de la DGT (artículo 5.2 del mismo Real Decreto).

Estimada parcialmente

Se incluye el RD 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, en el apartado 5 del Tomo I del PTMAGR, dentro del marco estatal. Los aspectos concretos, se definirán en estudios de detalle posteriores.

24.13.3. Se propone renovar primero los autobuses, antes de pedir el cumplimiento de esta zona a la ciudadanía.

Desestimada

El PTMAGR ya plantea en la ficha *LE1-P10. Renovación de la flota de transporte público (cero y bajas emisiones),* respecto a las medidas a desarrollar la "*Elaboración de unas nuevas concesiones*

incluyendo clausulas con respecto a la adquisición de vehículos limpios", ya que, la renovación de las concesiones de transporte público por carretera, mejoraría la coordinación entre administraciones y empresas concesionarias, lo que consecuentemente produciría, un servicio de mayor eficiencia y operatividad.

24.14. REESTRUCTURACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO INTERURBANO

24.14.1. Se propone la renovación de las concesiones actuales elaborando unas condiciones únicas para todas las líneas.

Desestimada

El PTMAGR ya plantea en la ficha *LE1-P10. Renovación de la flota de transporte público (cero y bajas emisiones),* en sus medidas a desarrollar, la "*Elaboración de unas nuevas concesiones incluyendo clausulas con respecto a la adquisición de vehículos limpios"*, ya que, la renovación de las concesiones de transporte público por carretera, mejoraría la coordinación entre administraciones y empresas concesionarias, lo que consecuentemente produciría, un servicio de mayor eficiencia y operatividad. Junto con esta propuesta, dentro de la ficha *LE3-P3. Mejora de la coordinación entre los distintos organismos a cargo de la movilidad*, se propone la coordinación entre diferentes agentes implicados en la movilidad del ámbito.

24.15. METRO

24.15.1. Se indica que el metro resta usuarios a los autobuses y no a los coches, por lo que, los tiempos de los atascos y accesos motorizados a la ciudad, se mantienen igual.

Desestimada

El PTMAGR recoge los resultados del Estudio Informativo de la ampliación de metro de Granada en el que se analizan las tres prolongaciones de la línea actual: la Prolongación Centro, la prolongación Sur y la prolongación Norte.
De esta forma, se recoge los corredores de mayor demanda, englobando la movilidad de distintos barrios y del Área Metropolitana de Granada con el casco urbano, donde se centran las zonas de ocio, comerciales y de trabajo. Seleccionando, para cada prolongación, la mejor alternativa en base a criterios técnicos como la demanda de personas viajeras.
Dicho estudio, ya contempla una propuesta inicial de la reordenación de transporte público por carretera necesarias. La reordenación definitiva se detallará y concretará, durante la redacción de los proyectos de construcción, y deberá ser consensuada con el resto de organismos implicados.
Además, la implantación de todas las propuestas del Plan es la consecuencia de una mejora en el reparto modal hacia modos de transporte más sostenibles, reduciendo el porcentaje de desplazamiento en transporte privado motorizado, de un 52% a un 41%, y aumentando, tanto el uso del transporte público, pasando de un 11% a un 18%, como del transporte no motorizado, de un 37% a un 41%.

24.15.2. Se destaca que la ampliación del metro por el centro tendría muy poca demanda, por lo que se indica que sería un fracaso.

Desestimada

El PTMAGR recoge el Estudio Informativo de la ampliación de metro de Granada, en el que se analizan las tres prolongaciones de la línea actual: la Prolongación Centro, la prolongación Sur y la prolongación Norte. En este estudio, se observa cómo la ampliación Sur ayudaría a captar una demanda para un día laborable de 61.555 viajes en el año 2030, mientras que la ampliación Centro, en el año 2030, se estima en 88.785 viajes en un día laborable, por lo que sería el corredor de mayor demanda.
Además, se prevé que las cifras sigan aumentando para el año 2040, con una captación de viajes en un día laborable de 66.574 y 95.293, respectivamente.
Por lo tanto, la conexión centro, junto con el resto de medidas propuestas, aportará beneficio en la movilidad interna de la ciudad. No obstante se propone la redacción de un Plan Director del Metro de Granada que guíe su desarrollo hacia una implantación integral en el Área Metropolitana.

24.16. REESTRUCTURACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO

24.16.1. Se propone apoyar el comercio tradicional fomentando los desplazamientos a pie, puesto que los accesos son preferentemente peatonales.

Desestimada

En el Plan se proponen actuaciones como: la ampliación y mejora de aceras, asegurando un grado de accesibilidad óptima, en la que se fomentan los desplazamientos diarios a pie entre los municipios del área metropolitana de Granada, junto con una futura red ciclopeatonal, en la que se propone la ejecución de infraestructura que garantice unas condiciones de seguridad, confort y competitividad para estos modos de desplazamiento.
Estas medidas servirán para apoyar al comercio tradicional.

24.16.2. Se destaca que la edad del parque de vehículos es demasiado elevada, para dar el servicio con las garantías necesarias para cumplir con los objetivos del Plan.

Desestimada

El Plan ya prevé en el año 2030, la renovación de la flota de transporte público, para cumplir con la Directiva (UE) 2019/1161 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, la cual modifica la Directiva 2009/33/CE, relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes, en el que se aprueba un 65% como objetivo mínimo de contratación pública, la cuota de vehículos pesados limpios, que cumplan con la definición de vehículo limpio, tal y como se define en el artículo 2, puntos 1 y 2, de la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014. Esta actuación corresponde a la *LE1 – P10. Renovación de la flota de transporte público (cero y bajas emisiones*).

24.16.3. Señala las paradas con más afluencia, como, por ejemplo, la Avda. de la Constitución, la Calle Acera del Darro o la Gran Vía de Colón, puesto que carecen de marquesinas que protejan a los usuarios de las inclemencias del tiempo.

Estimada

Dentro de la ficha *LE2-P4. Control de transporte público e información a la persona usuaria en tiempo real,* se propone la implantación de nuevas marquesinas y la adecuación de las existentes, mejorando de esta forma, el servicio de transporte público.
Se destaca que ya cuenta con financiación europea, la instalación de paneles informativos en marquesinas-postes en paradas de gran afluencia de líneas/servicios/personas usuarias del transporte público, permitiendo la accesibilidad de toda la ciudadanía, en diversos municipios contemplados en el ámbito del Plan.

24.17. **CORREDORES DE ALTAS PRESTACIONES**

24.17.1. Se cuestiona el número de viajes que se muestran en la ficha *LE1-P5.2. Corredores de altas prestaciones*, ya que, no cuadran con la realidad.

Desestimada

Los viajes establecidos dentro del PTMAGR son viajes bidireccionales y no unidireccionales, por lo que se trata de una cifra razonable, en función de los habitantes que comprenden esos municipios.

24.17.2. Se cuestionan los datos con respecto al número de viajes que se realizan al aeropuerto desde la ciudad de Granada.

Desestimada

Para la elaboración del análisis de la movilidad en el área metropolitana de Granada se han utilizado datos de la Encuesta Domiciliaria de Movilidad (EDM) de 2015 del anterior Plan, los datos disponibles del Consorcio de Transportes de Granada y la Junta de Andalucía, los datos de movilidad entre municipios publicados por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMS), así como, los datos provenientes de registros de telefonía móvil de días laborables tipo de octubre de 2019, obtenidos a través de un acuerdo de colaboración con la empresa KIDO DYNAMICS.
Además, se han tenido en cuenta los Planes de Movilidad Urbana Sostenible de diferentes municipios del ámbito.
Por lo tanto, los datos utilizados para diagnosticar la movilidad ciclista se consideran ajustados a la realidad.

24.18. **NUEVOS EJES TRANSVERSALES**

24.18.1. Se cuestiona si los ejes transversales van a sustituir a los corredores de altas prestaciones previstos, ya que, ambos acceden a la ciudad de Granada por el mismo itinerario, después de recorrer las distintas poblaciones.

Desestimada

El Plan establece en la *LE2 – P3.4. Reestructuración de la red de transporte público y mejora de su eficiencia (ejes transversales),* unos ejes transversales para la mejora del transporte público por carretera de los municipios más próximos, mediante un sistema de transporte público por carretera complementando así a los corredores de altas prestaciones. La definición de estos aspectos quedará resuelta en un estudio posterior del Plan.

24.19. **UNIFICACIÓN DE TARIFAS**

Encuentran la propuesta muy positiva.

Estimada

24.20. **MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD A LOS PRINCIPALES EQUIPAMIENTOS METROPOLITANOS**

24.20.1. Se pide más concreción sobre las zonas a cubrir y las características concretas de este servicio.

Desestimada

Se incluye dentro de la línea estratégica 3, mejora de la organización del sistema de transporte metropolitano, la ficha LE3-P7. Nuevo mapa concesional de transporte público, donde se propone como medida, la redacción de un nuevo mapa concesional de transporte público por carretera, determinando el diseño de las futuras líneas de autobuses metropolitanos.

24.21. **MERCANCÍAS**

24.21.1. Se propone incentivar a la población para que el desplazamiento entre distancias cortas se realice a pie, ya que, si se acomete la peatonalización del centro de la ciudad por motivo de la ZBE, el acceso no se podrá realizar en vehículo motorizado.

Desestimada

En el PTMAGR se opta por la adopción de políticas de desarrollo sostenible de las ciudades, junto con el desarrollo de una normativa, con pautas similares en las distintas administraciones, que den respuesta a las necesidades de las mismas, y a la de su ciudadanía, implantando un marco normativo común, con una planificación y coordinación entre los distintos organismos encargados de la gestión de los servicios de mercancías, junto con las empresas de transporte.
Estas concreciones no son objeto del Plan y se definirán en posteriores estudios de detalle.
El PTMAGR propone como medida a desarrollar en la ficha *LE1-P13. Infraestructura de mercancías*, realizar un Estudio para la optimización de la DUM en Granada, así como, crear un departamento o responsable del transporte de carga en las Administraciones locales, teniendo en consideración, los principales centros logísticos, a nivel metropolitano, para el análisis de la movilidad.

24.22. **RENOVACIÓN DEL PARQUE VEHICULAR PRIVADO**

24.22.1. Se cuestiona el enfoque de esta actuación, ya que, excepto la inclusión de cláusulas en todos los contratos con la Administración pública, donde los proveedores, deban contar para el desarrollo del servicio, con un mínimo de vehículos menos contaminantes (autobuses, servicios de limpieza, furgonetas, turismos, etc.), poco más pueden hacer las administraciones, ante la libertad de los usuarios sobre sus vehículos.

Desestimada

El Plan establece dentro de la ficha *LE1-P11. Renovación del parque vehicular privado,* la inclusión de cláusulas, que, en todos los contratos con la administración pública, donde los proveedores deban contar para el desarrollo del servicio, con un mínimo de vehículos menos contaminantes (autobuses, servicios de limpieza, furgonetas, turismos, etc.).

Así como, realizar convenios entre administraciones (y eventualmente con empresas privadas) para la adquisición conjunta de vehículos eficientes, reduciendo así, la incertidumbre legislativa, en materia de renovación de la flota vehicular (salvo cambio normativo a nivel estatal), en coordinación con el desarrollo de la ZBE en sus diferentes fases.

Este conjunto de medidas, entra dentro de las competencias de las administraciones públicas.

24.23. **INFRAESTRUCTURA DE COMBUSTIBLE ALTERNATIVOS**

24.23.1. Se propone que los puntos de recarga de combustibles alternativos deberían estar lo más próximas a los domicilios de los usuarios, para que no tengan que recorrer largas distancias con su vehículo privado.

Desestimada

El Plan propone una red de puntos de recarga a lo largo de toda el área metropolitana de Granada, ubicando estaciones de recarga, no solo en la ciudad de Granada, sino también en municipios como Santa Fe, Maracena y Armilla, entre otros.
En la ficha *LE1-P9. Infraestructura de combustibles alternativos* se propone un estudio de implantación para la nueva ubicación de los puntos de recarga, en el que se analizarán los puntos de recarga que se han de establecer dentro del área metropolitana de Granada, así como, su tipología, características, etc., incrementando así, el número de puntos de recarga establecidos en todo el ámbito de estudio.

25. UNIDAS PODEMOS GRANADA

25.1. Se propone crear una red de Cercanías (a Loja, Guadix y -de nueva construcción- Motril/Salobreña), con intercambiadores periféricos con metro/tranvías, autobuses, transporte a la demanda, párkings disuasorios), por ejemplo, en Atarfe, Albolote, Alhendín – ubicaciones a estudiar).

Estimada parcialmente

El PTMAGR ha analizado la red ferroviaria del ámbito del plan, concluyendo que existen ciertos condicionantes para desarrollar una red de cercanías, como: en los municipios en los que se podría implementar carecen de demanda de movilidad (población) suficiente, asimismo algunas estaciones ferroviarias se encuentran alejadas del casco urbano consolidado, etc.

No obstante, en la ficha *LE1 – P5.2. Corredores de altas prestaciones*, se propone la realización de un Estudio de la red ferroviaria de Andalucía que incluya la red de cercanías de Granada, que analice en detalle la demanda y diagnóstique las ventajas e inconvenientes del desarrollo de dicha red.

Así mismo, el Plan propone varios intercambiadores de transporte público, conectando autobuses urbanos e interurbanos, junto con unos aparcamientos disuasorios que conectarían metro/tranvía, autobuses urbanos e interurbanos, modos de desplazamiento no motorizados, etc.

25.2. Se sugiere que el sistema ferroviario debe plantearse como columna vertebral del transporte público, complementado por líneas de autobús exprés troncales.

Desestimada

El PTMAGR recoge los resultados del Estudio Informativo de la ampliación del metro de Granada, en el que se recoge al corredor Centro como corredor de mayor demanda, englobando la movilidad de distintos barrios y del Área Metropolitana de Granada con el casco urbano, donde se centran las zonas de ocio, comerciales y de trabajo, seleccionando la mejor alternativa dentro de esta prolongación, en base a diversos criterios técnicos, tales como: funcionalidad, ambiental, afecciones, economía, rentabilidad, etc.

Por lo tanto, la conexión centro, junto con el resto de medidas propuestas, aportará beneficio en la movilidad interna de la ciudad, ya que, es el tramo que presenta mayores ratios de rentabilidad según el estudio informativo.

Del mismo modo, en el PTMAGR se plantean además estudios informativos para otras conexiones metropolitanas con el metro, adicionales a las ya propuestas, para su horizonte temporal de 2030, y/o en adelante.

25.3. Se indica que el núcleo de toda movilidad es el binomio estación central del tren y de autobuses, las cuales deben estar en la misma ubicación, por lo que se propone que los billetes de metro, entre ambas estaciones, deben ser gratuitos hasta que suceda dicha integración.

Desestimada

En las fichas de actuación *LE3-P1. Revisión del marco tarifario, integración de billetes y medios de pago* y *LE3 – P3. Mejora de la coordinación entre los distintos organismos a cargo de la movilidad,* se abordará la posibilidad de que los billetes de metro entre ambas estaciones, puedan ser gratuitos.
La unificación de ambas estaciones de transporte público, no se incluye como propuesta del Plan, ya que, se ha definido un modelo de movilidad metropolitano con una serie de intercambiadores de transporte, Park&Ride, infraestructuras reservadas del transporte público, etc., para poder atender las relaciones de movilidad radiales y transversales del ámbito.

25.4. Se propone la creación de nuevos servicios transversales entre poblaciones de la corona metropolitana (que no pasen por Granada), experimentando con servicios a la demanda, para conocer la demanda.

Desestimada

El PTMAGR propone en la ficha *LE2 – P3.4. Reestructuración de la red de transporte público y mejora de su eficiencia (ejes transversales),* cuatro ejes transversales que conectan municipios, tanto de la parte Norte, como de la parte Sur que se encuentran muy próximos mediante transporte público por carretera. En especial, el eje trasversal Oeste-Sur, resolverá los problemas de desplazamientos por los municipios de la Vega, con los municipios metropolitanos del Norte y Sur.

Además, en la ficha *LE2-P3.1. Restructuración de la red de transporte público: mejora de la accesibilidad a los principales equipamientos metropolitanos,* se propone como medida a desarrollar, un estudio para la implantación de una red de transporte a demanda, en los municipios más alejados del área urbana y con menor densidad de población, prestando servicios para los desplazamientos interurbanos.

De esta manera, se pretende garantizar un sistema de transporte público más sostenible y conseguir satisfacer a toda la población del área metropolitana, sin perjudicar a ningún colectivo o municipio.

25.5. Se propone implementar un servicio nocturno de transporte público por carretera eficaz para toda el área metropolitana.

Estimada parcialmente

Dentro del Plan de Transportes Metropolitano del Área de Granada se plantean diversas medidas relacionadas con el servicio de transporte público que mejorarán el sistema actual del transporte público, aumentando tanto las frecuencias como la capacidad del mismo, para el fomento del desplazamiento habitual de la población en estos modos más sostenibles.

De igual forma, se incluye dentro de la línea estratégica 3, mejora de la organización del sistema de transporte metropolitano, la ficha *LE3-P7. Nuevo mapa concesional de transporte público,* donde se propone como medida, la redacción de un nuevo mapa concesional de transporte público por carretera, determinando el diseño de las futuras líneas de autobuses metropolitanos.

25.6. Se destaca la necesidad de avanzar con la zona de prestación conjunta y aplicarla también, a los operadores de transporte público, para que puedan añadir ágilmente nuevas líneas y servicios, en función de la demanda encontrada.

Desestimada

Uno de los aspectos clave que se propone en el PTMAGR, es llevar a cabo, tanto la planificación de la movilidad, como la planificación territorial, de una manera coordinada entre las administraciones municipales y supramunicipales. Por ello, el Plan propone la ficha *LE3 – P3. Mejora de la coordinación entre los distintos organismos a cargo de la movilidad*, con el fin de establecer una normativa con pautas parecidas en las distintas administraciones, que den respuesta a las necesidades de las mismas y de la población.

Se incluye dentro de la línea estratégica 3, mejora de la organización del sistema de transporte metropolitano, la ficha *LE3-P7. Nuevo mapa concesional de transporte público,* donde se propone como medida la redacción de un nuevo mapa concesional de transporte público por carretera, determinando el diseño de las futuras líneas de autobuses metropolitanos.

25.7. Se propone establecer un sistema tarifario único para toda la zona de servicio consorcial y sus grandes conexiones extraconsorciales (Loja/Antequera, Guadix/Baza, Jaén, Motril…), en el que ningún transbordo se penalice con un pago extra (ni “bonificado”) y que permita implementar abonos de viajes ilimitados de día, semana y mes para todo el consorcio.

Desestimada

El PTMAGR, dentro de la ficha de actuación *LE3-P1. Revisión del marco tarifario, integración de billetes y medios de pago,* propone la unificación de los tres sistemas de transporte público del área, con un transbordo gratuito entre ellos, de forma que ningún transbordo se penalice con un pago extra. La medida se circunscribe al ámbito de estudio definido en el Plan, dado que las zonas que se proponen en la alegación exceden el ámbito.

25.8. Se propone incluir la tarjeta de transporte público ilimitado para las personas que tengan una matrícula en cualquier universidad o centro de FP.

Estimada parcialmente

El PTMAGR, dentro de la ficha de actuación *LE3-P1. Revisión del marco tarifario, integración de billetes y medios de pago,* propone un Estudio para la implantación de un nuevo sistema tarifario que desincentive el uso del vehículo privado, junto con la creación de una nueva zona tarifaria, donde se estudiarán las posibles modificaciones respecto a las tarjetas del transporte público, por ejemplo, la posibilidad de incluir la tarjeta de transporte público ilimitado, para las personas que tengan una matrícula en cualquier universidad o centro de FP.

Además, se incluye en la ficha *LE3 – P3. Mejora de la coordinación entre los distintos organismos a cargo de la movilidad*, una referencia a las tarjetas de transporte público, para llevar a cabo una coordinación entre los diferentes agentes implicados.

25.9. Se sugieren soluciones específicas para facilitar la movilidad de trabajadores hacia los grandes polígonos, con lanzaderas directas e incentivos, para no ir en vehículo privado.

Estimada parcialmente

Dentro del Plan de Transportes Metropolitano del Área de Granada se plantean varias medidas relacionadas con el servicio de transporte público que mejorarán el sistema actual del transporte público: *LE2-P3.3. Reestructuración de la red de transporte público: Mejora la frecuencia y velocidad comerciales, LE2-P3.4. Reestructuración de la red de transporte público y mejora de su eficiencia (ejes transversales),*

con las que se mejorarán las frecuencias del transporte público, entre otras actuaciones establecidas en el Plan.

De esta forma, se podrá optimizar la red de transporte público, eliminando las debilidades que presenta la red actual, maximizando las prestaciones del servicio a la persona usuaria y minimizando costes operacionales al operador del transporte. Estas actuaciones también facilitarán la movilidad de trabajadores de/hacia los grandes polígonos.

25.10. Se propone introducir servicios de transporte a la demanda, en colaboración con taxistas, para no desconectar, el centro de Granada y su pequeño comercio, de su clientela.

Desestimada

El PTMAGR incluye en la ficha de actuación *LE2-P3.1. Reestructuración de la red de transporte público: mejora de la accesibilidad a los principales equipamientos metropolitanos,* el estudio para implementar una red de transporte a demanda, en los municipios más alejados de área urbana, así como, la creación de una página web y una aplicación móvil, para que las personas usuarias puedan reservar este tipo de servicio.

De esta manera, se pretende garantizar un sistema de transporte público más sostenible y conseguir satisfacer a toda la población del área metropolitana, sin perjudicar a ningún colectivo o municipio.

26. ASOCIACIÓN DE CICLISTAS BICIESCUELA GRANADA

26.1. Se plantean diversas necesidades y medidas a aplicar.

A. Se sugiere reducir la disponibilidad de aparcamiento (ya sea, en el destino cotidiano, o en aparcamiento disuasorio, gratuito o de pago) y sustituir las plazas de aparcamiento por árboles.

Desestimada

El PTMAGR propone, en las fichas *LE1 – P1. Ampliación y mejora de aceras* y *LE1 – P4. Mejora del arbolado y zonas de sombra,* una mejora de la infraestructura verde, así como, la ampliación de aceras, disminuyendo de esta forma el aparcamiento en la ciudad de Granada. Además, la propuesta *LE1 – P2.1. Creación de red ciclopeatonal,* ayudará a reducir el aparcamiento según la solución constructiva de cada tramo.

B. Se propone aumentar el número de calles de prioridad peatonal, en todos los municipios y en todos los barrios de Granada capital.

Desestimada

Dentro de la ficha *LE1 – P1. Ampliación y mejora de aceras* se propone, como medida a desarrollar, “Proyecto de ampliación y renovación de aceras (adaptación de los pasos peatonales, adecuación de rampas o escaleras en zonas que lo requieran…), así como, actuaciones de prioridad peatonal en núcleos urbanos”.

De esta forma, se prioriza el desplazamiento a pie, mediante una serie de medidas enfocadas a aumentar el espacio público destinado a los peatones, mejorando las condiciones de seguridad y confort de la red peatonal, y garantizando la accesibilidad universal en ellas. Serán los propios municipios los que concretarán los proyectos de detalle.

C. Se sugiere establecer las zonas de bajas emisiones en todos los municipios y en todos los barrios de Granada capital. Diseñar las zonas de bajas emisiones como zonas de bienestar, permitiendo el acceso, solo a residentes (acogiéndose al artículo 5.3 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones), en lugar de permitir el acceso, en base a las etiquetas de la DGT (artículo 5.2 del mismo Real Decreto) que, en realidad, incentiva la compra de coches y motos nuevas, pero no la reducción del uso del automóvil privado.

Desestimada

Una de las actuaciones más importantes que se proponen en el plan es el desarrollo de Zonas de Bajas Emisiones, dentro de la ficha *LE2 – P1. Zona de bajas emisiones,* disminuyendo las emisiones de GEI, producidas por el vehículo motorizado, densidad de tráfico motorizado y la contaminación, tanto acústica, como la atmosférica que se da en toda el área metropolitana de Granada. Las ZZBBEE estarán reglada por el RD 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

Esta medida incentiva la reducción del uso del vehículo privado en los desplazamientos de la ciudadanía.

D. Se solicita la paralización de los proyectos de construcción de las VAU, previstas en el POTAUG, así como, de la Ronda Este.

Desestimada

El PTMAGR recoge las medidas adoptadas en planes en vigencia, como son, el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada (POTAUG) y el Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía (PITMA). Así como, el Programa Andaluz de Accesibilidad a los Nodos Metropolitanos de Transporte para el Fomento de la Movilidad Activa.
El plan se ha coordinado con las medidas existentes en otros documentos de planificación.

E. Se propone crear carril Bus/VAO en las entradas y salidas de la ciudad de Granada, eliminando un carril de tráfico normal de la calzada, así como, una red de carril bus en el interior de Granada capital.

Desestimada

El PTMAGR propone en la ficha *LE1 – P6.1. Inversiones en infraestructura vial: priorización del transporte público (plataformas reservadas carril BUS-VAO + carril bus) y creación de servicios coordinados,* reducir la congestión en las principales vías de acceso, a través de plataformas reservadas, tanto para los autobuses urbanos de Granada, en las avenidas por donde circulan un mayor número de líneas de autobús, como para los autobuses interurbanos, mediante carril BUS-VAO, con el objetivo de garantizar un acceso fluido del servicio de transporte público por carretera del área metropolitana de Granada. Dichas plataformas reservadas para la priorización del transporte

público por carretera, serán controladas por la autoridad competente mediante unos sistemas de vigilancia, para controlar el número de usuarios del vehículo.

F. Se propone la creación de carriles Bus/VAO en las carreteras interurbanas actuales, sin aumentar los carriles de tráfico normal.

Desestimada

El PTMAGR propone, en la ficha LE1 – P6.1. Inversiones en infraestructura vial: priorización del transporte público (plataformas reservadas carril BUS-VAO + carril bus) y creación de servicios coordinados, reducir la congestión en las principales vías de acceso a través de plataformas reservadas para los autobuses interurbanos mediante carril BUS-VAO, con el objetivo de garantizar un acceso fluido del servicio de transporte público por carretera del área metropolitana de Granada. Dichas plataformas reservadas para la priorización del transporte público por carretera serán controladas por la autoridad competente, mediante unos sistemas de vigilancia, para controlar el número de usuarios del vehículo, garantizando así, el buen uso de la infraestructura.

26.2. Se solicita que las vías ciclistas que se incluyan en el PTMAGR sean las vías segregadas del resto de vehículos, es decir, en los carriles bici y aceras bici, ya que, todas las deficiencias que se observan se producen en este tipo de vías.

Estimada

Se incluye una nota explicativa en la ficha *LE1-P2.1. Creación de red ciclopeatonal* en la que se especifica que, en ámbitos interurbanos, se segregarán los carriles siempre que sea posible, excepto en los casos, en los que la infraestructura no lo permita.

26.3. Se propone incluir formación para la conducción de la bicicleta y los VMP, añadiendo entre las medidas a aplicar, un programa de formación y acompañamiento para la conducción segura de la bicicleta y los VMP, dirigido a adultos y estudiantes de secundaria, basado en el método Bikeability.

Desestimada

Se propone como medida, en la ficha *LE3 – P5. Medidas de fomento del uso de la bicicleta, incluyendo eléctricas y micro-movilidad,* la realización de campañas de formación, fomento e información a la ciudadanía, sobre los beneficios que tiene el uso de la bicicleta en los desplazamientos más habituales.

27. CONSEJERÍA DE SOSTENIBILIDAD Y MEDIO AMBIENTE (SECRETARÍA GENERAL DE MEDIO AMBIENTE Y CAMBIO CLIMÁTICO

Calidad del aire

27.1. En la tabla 9.23 del EsAE sobre situaciones malas y muy malas por contaminante durante el año 2019, se propone sustituir el valor 31 de Ozono, en la estación ciudad deportiva de Armilla, por 32, según indica el informe de Calidad del Aire en 2019.

Estimada

Se sustituye.

27.2. El apartado 10.2 del EsAE selecciona una serie de indicadores y se define una línea base. En relación a estos indicadores se propone incluir como indicador el promedio anual de todos los contaminantes ligados al tráfico que cuentan con valor límite (PM10 y PM 2,5 además de NO2). El texto del indicador para los valores diarios puede inducir a error, pues el lector que no conozca la legislación puede interpretar que se produce un incumplimiento por el mero hecho de que se produzcan superaciones del valor límite diario. Se propone cambiar por “Número de superaciones que excedan las superaciones diarias permitidas” (por ejemplo, en el caso de PM10 las superaciones adicionales a las 35 superaciones diarias permitidas).

Estimada

El apartado 10.2 donde se encuentra una serie de indicadores y la línea base corresponde al TOMO I del Plan y no al EsAE. En dicho Tomo, se incorporan los valores anuales de los siguientes contaminantes, siguiendo la metodología de la guía “EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2019”:

- Ozono (O3): CO, VOC, NOx
- Dióxido de Nitrógeno (NO2): NOx
- Partículas menores a 10 micras (PM10)
- Partículas menores a 2,5 micras (PM2,5)

Por otra parte, se incluye el indicador “Número de superaciones que excedan las superaciones diarias permitidas” de los contaminantes que cuentan con valor límite, cuyos datos han sido obtenidos del Informe de Calidad del Aire Ambiente de la Junta de Andalucía, para el año 2019.

Cambio climático

27.3. Se propone incluir referencias a normativa europea en materia de cambio climático, como la Ley Europea del clima o el Pacto Verde Europeo. Esta consideración no ha sido incluida en la versión preliminar del PTM.

Estimada

Se incluyen en el Tomo I del plan, Punto 5. Marco jurídico, y en el punto 2.4. Relación del PTMAGR con otros planes y programas, del EAE.

27.4. En el ámbito regional se recomienda actualizar las referencias a la aprobación el PAAC mediante Decreto, así como la referencia a que la movilidad y las infraestructuras constituyen un área estratégica del PAAC en materia de adaptación. No se han incluido estas consideraciones, si bien se han incorporado los objetivos del PAAC en materia de mitigación y transición energética y adaptación.

Estimada

Se incluyen en el Tomo I del plan, Punto 6. Marco estratégico, y en el punto 2.4. Relación del PTMAGR con otros planes y programas, del EAE.

27.5. Convendría asimismo eliminar las alusiones a la Estrategia Andaluza ante el Cambio Climático 2002 (EACC), al considerarse ya superada por la nueva Ley de Cambio Climático y la posterior aprobación del PAAC. No se ha eliminado la referencia a la Estrategia Andaluza ante el Cambio Climático 2002.

Estimada

Se elimina en el Tomo I del plan, Punto 6. Marco estratégico, y en el punto 2.4. Relación del PTMAGR con otros planes y programas, del EAE.

Mitigación y transición energética

27.6. Se detecta que existe una confusión en relación con las emisiones de gases de efecto invernadero, ya que los distintos aspectos relacionados con su análisis están incluidos en los apartados de calidad del aire. Se considera que es más apropiado realizar las consideraciones relativas a las emisiones de GEI en el ámbito del cambio climático ya que la mayoría de los gases de efecto invernadero no son contaminantes atmosféricos. Siguen incluyéndose las emisiones de dióxido de carbono en el apartado 9.4.4 calidad del aire. Asimismo, en los indicadores de aspectos medioambientales se incluyen las emisiones de CO2 como indicador de calidad del aire.

Estimada

Se ha actualizado tanto en el apartado de calidad del aire y en el de indicadores del EAE, como en el Tomo I del plan, Punto 9.4.4. Calidad del aire y 10.2.2 Línea base.

Diagnóstico

27.7. En relación con el indicador de línea de base relacionado con las emisiones de CO2 se considera procedente que se aporte información acerca de la metodología empleada para su determinación con objeto de evaluar su coherencia con el Inventario Andaluz de Emisiones de GEI. Se ha incluido esta consideración, si bien no ha sido posible reproducir el cálculo aportado como ejemplo.

Estimada

Se elimina el cálculo como ejemplo, dado que los datos incorporados en esta nueva versión cuentan con un mayor grado de detalle en el cálculo y su metodología de aplicación. Dicha metodología de cálculo de las emisiones de CO^2, puede apreciarse en el Anexo I: Análisis Coste – Beneficio y Multicriterio, del PTMAGR.

Asimismo, se destaca que, en el Inventario Andaluz de Emisiones de GEI no está disponible la fuente de datos, ni la metodología empleada para la obtención de las emisiones. En consecuencia, no es posible evaluar su coherencia con los resultados del presente plan.

Objetivos estratégicos

27.8. Se propone definir dos metas relacionadas con el objetivo OE1 que cuantifiquen la reducción de emisiones de GEI y el ahorro energético a conseguir en 2030. Se ha incluido esta observación. No obstante, se recomienda revisar la redacción del objetivo de reducción del consumo energético para referirlo a un escenario tendencial, de forma análoga al PAAC.

Estimada

Se ha modificado el Tomo II del plan, Punto 14.4. Definición de escenarios, reformulando uno de los valores objetivos OE1 pasando a ser “Reducir el consumo tendencial de energía primaria en el año 2030, como mínimo el 39,5%, excluyendo los usos no energéticos”.

Líneas estratégicas

27.9. Se ha realizado un análisis preliminar de coherencia con el PAAC de las líneas estratégicas, tomando como base las actuaciones que se proponen para cada uno de los cuatro escenarios planteados en el PTM. Se concluye que dichas líneas son coherentes en ambas planificaciones, si bien se recomienda revisar este análisis una vez se concreten las medidas a ejecutar en el escenario seleccionado”. Se ha comprobado que las actuaciones propuestas en el borrador del PTM, y que fueron evaluadas en el anterior informe, siguen estando incluidas en el escenario seleccionado, por lo que la coherencia entre ambas planificaciones sigue vigente.

Estimada

Se revisa dicho análisis siendo coherente, manteniendo por tanto su redacción.

Adaptación

27.10. En lo que a la adaptación al cambio climático se refiere no existe una relación directa entre los objetivos generales del PTM recogido en el apartado 3 y los objetivos estratégicos.

Estimada

Se incluye un nuevo párrafo aludiendo a que alguno de esto objetivos generales guardan relación con los objetivos estratégicos en materia de adaptación, sin embargo, no se aprecian cambios en su redacción. Se amplía su redacción, detallando la relación existente entre los objetivos generales y los estratégicos en matera de adaptación al cambio climático.

27.11. Esta importancia que los objetivos estratégicos otorgan a la lucha contra el cambio climático (2 del total de 7 objetivos) no encuentran tampoco eco en el apartado de diagnóstico, de cuyas conclusiones se supone que debería derivarse el enfoque estratégico del PTM. Ni en el apartado de síntesis de los principales problemas, necesidades y retos, ni siquiera como amenaza en el análisis DAFO se encuentran alusiones claras al cambio climático". En esta nueva versión preliminar siguen sin aparecer referencias al cambio climático como una amenaza ni en el diagnóstico ni en el análisis DAFO, así como a la necesidad de adaptación a los impactos identificados. Esta realidad deriva en una falta de correspondencia con la designación de un objetivo estratégico dedicado específicamente a la reducción del riesgo por los efectos del cambio climático (OE2). Dicho lo cual, es necesario señalar que, sin embargo, en el EsAE se acomete una labor de análisis de los escenarios climáticos sobre el área de estudio, dentro del capítulo 9 (Incidencia del PTMAGR sobre el Cambio Climático).

Estimada

En el apartado 10.4 del Plan se definen los principales problemas, necesidades y retos. En él, se incluyen referencias a los objetivos estratégicos (OE1 y OE2) relacionados con el cambio climático. Asimismo, se incluyen Impactos climáticos asociados a la movilidad e infraestructuras (Cambios de la disponibilidad del recurso agua y pérdida de calidad, Aumento de temperaturas con mayor aparición de fenómeno conocido como "isla de calor" en entorno urbano, Olas de calor de mayor duración, Incremento de la sequía, Descenso de las precipitaciones y Pérdida de la calidad del aire).

En el apartado 11 del Plan se define la matriz DAFO. En ella, se incluyen referencias a los objetivos estratégicos (OE1 y OE2) relacionados con el cambio climático. Adicionalmente, se incluyen Impactos climáticos asociados a la movilidad e infraestructuras.

27.12. La identificación de los principales impactos se realiza sobre la información del PAAC, que es un análisis muy global y de referencia para el conjunto de la CCAA. En este caso sería más conveniente un análisis desde el propio sector.

Estimada

Se amplía la redacción incluyendo un análisis desde el propio sector del transporte efectuado tanto en informe final emitido por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana; en relación al "Grupo de Trabajo para el análisis de las Necesidades de adaptación al cambio climático de la red troncal de infraestructuras de transporte en España" y el informe final emitido por el Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX) en colaboración con otras administraciones y organismos, referente a las "Secciones de la red estatal de infraestructura de transporte terrestre potencialmente más expuestas por razón de la variabilidad y cambio climáticos ".

27.13. La metodología a aplicar en la evaluación del riesgo (apartado 9.4) debería centrarse exclusivamente en la valoración de los componentes del riesgo (peligro/amenaza, exposición y vulnerabilidad) conforme a las indicaciones del 5º informe del IPCC. En el marco de esta evaluación del riesgo sería preciso definir cómo se prevé que puedan afectar estos impactos globales del cambio climático en el sector del transporte y movilidad y más en concreto en la zona objeto de estudio. De ello deben derivarse las medidas de adaptación encaminadas a la reducción del riesgo.

Estimada

En el apartado 9.4 se ha efectuado una evaluación del riesgo climático del PTMAGR teniendo en cuenta tanto lo dispuesto en el informe IPCC como en otras metodologías, buscando una mayor claridad en su exposición y en los resultados obtenidos.

27.14. En lo referente a las medidas de adaptación, deberían de estar claramente vinculadas a los riesgos identificados. En cualquier caso, en el apartado de medidas de mitigación se incluyen referencias a dos programas que son claramente de adaptación y que se alinean correctamente con las dos líneas estratégicas del sector recogidas en el PAAC: "LE1 – P12 Reducción de la Vulnerabilidad de la Infraestructura de Transporte Respecto al Cambio Climático" y "LE2 – P5 Medidas Operativas y de Conservación que Reduzcan la Vulnerabilidad al Cambio Climático". - En cuanto a la alineación de las líneas estratégicas de este Plan con las del PAAC en materia de adaptación, dado el enfoque tan genérico que se ha dado a su redacción, sería imposible asegurarlo. Se constata que, aunque se mantiene la definición de las líneas estratégicas, entre los programas de actuación asociados a las mismas aparecen claras referencias a la adaptación para asociarlas a las dos líneas estratégicas del PAAC vinculadas al área estratégica de movilidad e infraestructuras.

Estimada

Las medidas de adaptación quedan vinculadas a los riesgos identificados en materia de cambio climático puesto que van orientadas a: la utilización racional del suelo, la prevención de los riesgos naturales e inducidos, y a los requerimientos y especificaciones técnicas de diseño en obras de nueva construcción que contribuirán a una mejora de la calidad del aire, a frenar el efecto de "isla de calor" en entornos urbanos y a contrarrestar efectos negativos como el descenso de precipitaciones y el incremento de la sequía. Asimismo, las líneas estratégicas del PTMAGR están claramente alineadas con las del PAAC tal y como queda explicado detalladamente en el apartado 9.8 del EsAE.

Residuos

27.15. El EsAE cita los siguientes planes en materia de residuos, todos ellos sin vigencia:

- Plan Director Territorial de Gestión de Residuos Urbanos de Andalucía, aprobado por Decreto 218/1999, de 26 de octubre.

- Plan Director Territorial de Gestión de Residuos No Peligrosos de Andalucía, 2010-2019, aprobado por Decreto 397/2010, de 2 de noviembre (y que sustituye al citado en el punto anterior).
- Plan de Prevención y Gestión de Residuos Peligrosos de Andalucía 2012-2020, aprobado por Decreto 7/2012, de 17 de enero.

Todos los planes citados ya están finalizados, habiendo sido sustituidos por el Plan Integral de Residuos de Andalucía. Hacia una Economía Circular en el Horizonte 2030, aprobado por Decreto 131/2021, de 6 de abril.

Estimada

Se eliminan dichos Planes y se sustituyen por el Plan Integral de Residuos de Andalucía. Hacia una Economía Circular en el Horizonte 2030.

27.16. Por otra parte, no se cita, en relación con la calidad del suelo, el Programa Andaluz de Suelos Contaminados 2018-2023, aprobado por Orden de 27 de abril de 2018 y que estaría relacionado con este PTM en relación con las infraestructuras y equipamientos que constituyen actividades potencialmente contaminantes del suelo, así como los suelos que pudieran verse afectados por las mismas y que por lo tanto entran dentro del ámbito de aplicación del programa, entre ellas caben citar:

- Intercambiadores.
- Infraestructuras de suministro de combustibles alternativos incluyendo carburantes líquidos y gases licuados de petróleo (que pudieran tener depósitos de combustible o tuberías de suministro subterráneas).
- Infraestructuras de transporte, incluyendo de mercancías y de transporte metropolitano ferroviario.

Estimada

Se incluye el Programa Andaluz de Suelos Contaminados.

27.17. El PTM establece, entre otros, los siguientes objetivos estratégicos: 1. OE1 Reducción de GEI y del consumo de energía. 2. OE2 Reducción de las amenazas climáticas. 3. OE3 Contribución al logro de estándares de calidad del aire y ruidos. Ninguno de estos objetivos incide la reducción en la generación de residuos o en la jerarquía de residuos, siendo principio ordenador de cualquier política llevada a cabo por los poderes públicos en España por exigencia del artículo 8 de la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular. Tampoco se menciona la recuperación de suelos y la mejora de su resiliencia, siendo éste un medio principal que sirve de soporte para la vida y para las actividades humanas y que es altamente sensible a la contaminación a la vez de haber sido un medio al que no se le ha prestado la debida atención pese a su importancia, hasta fechas recientes en las que la Unión Europea, con estrategia para la protección del suelo con horizonte 2030, la ha puesto en el centro del foco. Lo anterior lleva a que en materia de calidad ambiental (excluido cambio climático) únicamente se haya previsto una línea de actuación, la CAL AMB – 1 que se centra en emisiones a la atmósfera y su transferencia, pero no específicamente en residuos ni en el suelo como medio vulnerable.

Estimada

La generación de residuos es un aspecto a tratar en mayor profundidad en aquellas propuestas de actuación que impliquen una ocupación de suelo (en este Plan afecta básicamente a las propuestas del metro y de la ampliación de calzada existente para accesos a la Zubia y Ogíjares), tanto en fase de proyecto de trazado puesto que se diseña la infraestructura viaria y su trazado definitivo buscando la mínima generación de residuos (sobre todo en lo que respecta a la generación de excedentes de tierra procedentes de excavación). Y, en fase de proyecto constructivo donde se especifica la metodología de construcción y además en cumplimiento con la normativa estatal (Real Decreto 105/2008) se debe incluir un estudio específico en materia de gestión de residuos.

Conforme a lo expuesto, el tema de generación de residuos si bien no se ha incorporado dentro de los objetivos estratégicos al ser aplicable únicamente para dos propuestas de actuación básicamente y entendiendo que en fases posteriores se va analizar con mayor profundidad, sí que se ha considerado importante verse analizado como factor ambiental susceptible de impacto (apartado 8.1 EAE), detallando sus efectos y medidas a aplicar, así como establecimiento de dos indicadores de seguimiento específicos (apartado 11.2) que garanticen la mínima generación de residuos, potenciando su reutilización y contribuyendo a una economía circular.

27.18. Una vez lo anterior, se entiende que no se han tenido en cuenta los aspectos citados, en el sentido de que en materia de residuos no se atiende a los impactos derivados de la producción y gestión de residuos, no se integra en el plan la preceptiva jerarquía de gestión y no se toma en consideración el plan actual sobre residuos, que es el PIRec 2030 y que ya se citaba en el anterior informe de primera ronda de consultas, que hacía referencia planes desactualizados (uno de ellos derogado en 2010), y en materia de suelos contaminados no se ha considerado el medio desde el punto de vista de la normativa de suelos, por lo que, no se han considerado las actividades potencialmente contaminantes del suelo derivadas del plan (infraestructuras de transportes, intercambiadores e infraestructuras de suministro de combustibles) ni los requisitos normativos relativos a dichas actividades, así como los impactos de las mismas.

Estimada

Tal y como se ha comentado con anterioridad, se han incluido tanto la contaminación del suelo como la producción y gestión de residuos como factores ambientales susceptibles de impacto (apartado 8.1 EAE), detallando sus efectos y medidas a aplicar, así como establecimiento de dos indicadores de seguimiento específicos (apartado 11.2) que garanticen la preservación de la calidad de los suelos y una mínima generación de residuos, potenciando su reutilización y contribuyendo a una economía circular.

<u>Conclusión del proceso de información pública y respuesta a las alegaciones</u>:

Finalizado el proceso de información pública, no se han realizado modificaciones sustanciales en el Plan, y, por lo tanto, no se considera necesario realizar un nuevo proceso.

12. RESOLUCIONES EN INFORMES DE INCIDENCIA

Se listan los organismos que han realizado informes de incidencia, así como su respuesta, y la fecha de recepción de cada informe:

Consejería de Sostenibilidad y Medio Ambiente. Secretaría General de Sostenibilidad y Medio Ambiente. Servicio de espacios naturales protegidos. Dirección general de espacios naturales protegidos. 15/03/23

Resumen contenido

Aportación del listado de espacios naturales pertenecientes a la Red de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía en el área Metropolitana de Granada. Aportación de planos sobre la Red Natura 2000 y la Red de Espacios Naturales Protegidos.

Modificar una exposición en relación al nuevo sistema de transporte público de Sierra Nevada.

Añadir la recomendación de aplicación de criterios que minimicen la incidencia en el paisaje.

Valoración positiva del PTMAGR sobre los espacios naturales protegidos.

Respuesta

Se ha considerado en el documento la información de espacios naturales aportada.
Se ha modificado en el EsAE una exposición en relación al nuevo sistema de transporte público de Sierra Nevada, quedando de la siguiente forma: "Se permite la instalación de infraestructuras necesarias asociadas a la estación de esquí de Sierra Nevada, estudiándose las alternativas de diseño y trazado de dichas infraestructuras en el Estudio Informativo para implantación de un nuevo sistema de transporte público de Sierra Nevada."
En relación a la intrusión paisajística por la creación o modificación de infraestructuras, se incorpora en el EsAE la recomendación de aplicación de criterios que minimicen la incidencia en el paisaje y la incorporación de elementos propios de la arquitectura local tradicional en edificaciones para con tribuir de forma significativa a la mejora de su integración paisajística.
Conclusión: El Servicio de Espacios Naturales Protegidos concluye que "no es probable que el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada, Plan de Movilidad Sostenible tenga efectos apreciables en los espacios naturales protegidos, incluida la Red Natura 2000."

Consejería de Sostenibilidad y Medio Ambiente. Secretaría General de Sostenibilidad y Medio Ambiente. Delegación Territorial en Granada. Servicio de Planificación y Evaluación Ambiental Estratégica. Departamento de Vías Pecuarias. 21/04/23

Resumen contenido

Incluir un análisis de cómo las medidas propuestas por el Plan podrían afectar a las Vías Pecuarias del ámbito de estudio.

Considerar a las Vías Pecuarias en su faceta de soporte de actividades culturales y de esparcimiento y, su potencial para contribuir al incremento de las comunicaciones no motorizadas.

Mencionar y analizar cómo podría contribuir y/o encajar el Programa de Puertas y Corredores Verdes, en los objetivos y las medidas del PTMAGR.

Señalar en el EsAE las acciones previstas del Plan que podrían tener impacto significativo en las Vías Pecuarias.

Incluir la consideración de no interferir en el recorrido de las vías pecuarias con las infraestructuras o los caminos generados para su construcción, garantizando su continuidad e implantando medidas que permitan el desarrollo de las actuaciones planteadas de forma compatible con los usos tradicionales y sin afectar al entorno de estas vías de comunicación.

Añadir la consideración de que los proyectos que se desarrollen a partir del plan, que puedan afectar a vías pecuarias, deberán realizar un análisis detallado de las posibles afecciones y establecer soluciones para minimizar o compensar el impacto sobre las mismas, estableciendo recorridos provisionales durante las obras y asegurando la continuidad de las vías pecuarias que afecte.

Incorporar que cualquier actuación prevista que pueda afectar e independientemente del procedimiento administrativo que se exija, requerirá de un análisis que garantice que no se pondrán en peligro los valores naturales, culturales y patrimoniales objeto de protección.

Cumplimiento de lo establecido en la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias y el Decreto155/1998, de 21 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Respuesta

Se incorpora en el apartado de impactos del EsAE concretamente en el 8.7 de Conectividad ecológica, dos planos de detalle con las actuaciones propuestas en el PTMAGR que puedan suponer una incidencia tanto positiva (mejora red ciclopeatonal) como negativa (línea futura del metro y acceso a la Zubia).

Dicha consideración queda reflejada tanto en el EsAE como en el propio Plan (fichas de actuaciones propuestas en Tomo II).

Dicho Programa es incorporado tanto en el EsAE (apartados 2.4 y 8.7) como en el propio Plan dentro del Tomo II en la ficha de la propuesta de la mejora de la red ciclopeatonal (LE1 – P2.1. CREACIÓN DE RED CICLOPEATONAL).

Se analiza el impacto concreto del Plan sobre las vías pecuarias, incluyéndolas como factor medioambiental susceptible de impacto dentro de la conectividad ecológica en la matriz de identificación y valoración de impactos (apartado 8.1), para posteriormente analizar con detalle en el apartado 8.7 la afección positiva o negativa de las actuaciones propuestas en el PTMAGR sobre las mismas y proponer a continuación las medidas y el seguimiento.

Se analiza el impacto concreto del Plan sobre las vías pecuarias, incluyéndolas como factor medioambiental susceptible de impacto dentro de la conectividad ecológica en la matriz de identificación y valoración de impactos (apartado 8.1), para posteriormente analizar con detalle en el apartado 8.7 la afección positiva o negativa de las actuaciones propuestas en el PTMAGR sobre las mismas y proponer a continuación las medidas en las que se incorporan las del presente informe y el seguimiento a través de la generación de un indicador específico para controlar la longitud y /o superficie de vías pecuarias afectadas por el presente Plan.

Además, en el Tomo II del Plan ha sido incorporado en las fichas de la línea de metro (LE1 – P5.1. METRO DE GRANADA Y EXTENSIÓN) y de acceso a la Zubia (LE1 – P6.1. INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA VIAL: PRIORIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO (PLATAFORMAS RESERVADAS CARRIL BUS-VAO + CARRIL BUS) Y CREACIÓN DE SERVICIOS COORDINADOS) en las que existe intercepción por cruce o coincidencia de trazado propuesto con vía pecuaria existente las medidas que deben adoptarse de acuerdo a las consideraciones expuestas en el presente informe.

Asimismo, se ha incorporado en la ficha de mejora de la red ciclopeatonal del Tomo II del Plan (LE1 – P2.1. CREACIÓN DE RED CICLOPEATONAL) la compatibilidad de las actuaciones con el Programa de Puertas y Corredores Verdes y la funcionalidad de las vías pecuarias en determinados tramos coincidentes con el trazado propuesto ciclopeatonal y en tramos de conexión entre vías pecuarias existentes como soporte de actividades culturales y de esparcimiento y su potencial para contribuir al incremento de las comunicaciones no motorizadas. Han sido analizados los 9 Corredores verdes existentes en el ámbito del Plan.

Se añaden los condicionantes citados en el apartado de Consideraciones generales, del capítulo 14.10.Programas de actuación del Tomo II. Asimismo, se destaca la necesidad de cumplimiento de los preceptos establecidos en la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias y el Decreto155/1998, de 21 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Dirección General de Patrimonio Histórico e Innovación y Promoción Cultural. 11/04/23

Resumen contenido

Incorporar el marco legislativo que regula el tratamiento del patrimonio histórico en los procedimientos de prevención ambiental (Ley 14/2007, de Patrimonio Histórico de Andalucía. LPHA). Asimismo, especificar que la Consejería de Turismo, Cultura y Deporte deberá considerarse como organismo afectado.
Indicar que el Plan evaluará la presencia de bienes del patrimonio histórico en las áreas afectadas por las actuaciones que se desarrollen, en especial los inscritos en el CGPHA.

Respuesta

El PTMAGR incorpora el marco legislativo que regula el tratamiento del patrimonio histórico en los procedimientos de prevención ambiental (Ley 14/2007, LPHA). En este sentido se especifica que la Consejería de Turismo, Cultura y Deporte deberá considerarse como organismo afectado.

El Plan evaluará la presencia de bienes del patrimonio histórico en las áreas afectadas por las actuaciones que se desarrollen, en especial los inscritos en el CGPHA. Se requerirá el informe favorable de la Consejería competente en materia de patrimonio histórico a los correspondientes proyectos constructivos.

Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda. Dirección General de Infraestructuras Viarias. 22/03/23

Resumen contenido

Información sobre las actuaciones contempladas en materia de planificación de infraestructuras viarias en la Aglomeración urbana de Granada (Situación global de las actuaciones). Indicando la denominación de la infraestructura viaria, el estado en el que se encuentra, si cuenta con asignación presupuestaria, presupuesto estimado, información adicional, coordinación con otros instrumentos de planificación, etc.

Clasificando dicha información según los siguientes capítulos:

- Actuaciones programadas con soporte presupuestario
- Actuaciones con estudios en redacción o en preparación incluidas en el Anejo I del Estudio ambiental estratégico (EAE) del PITMA 2030 sin previsión presupuestaria actual para la obra
- Otras actuaciones sin previsión actual de redacción de estudios, pero mencionadas en el anejo del PITMA 2030 sin previsión presupuestaria actual para la obra
- Otras actuaciones mencionadas en el plan de ordenación del territorio de la aglomeración urbana de granada (POTAUGR) sin previsión de redacción de estudios y/o previsión en la planificación.
- Obras en contratación en fase de preparación de la licitación

Respuesta

Se ha incorporado la documentación aportada, y, se han considerado los diferentes estados de las infraestructuras descritas en el Plan.

Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda. Servicio de Planificación Subregional 19/04/23

Resumen contenido

Actualización del apartado de Coherencia del Plan con los instrumentos de planificación territorial presentes en el ámbito (POTA y POTAUGR).

Justificación de las propuestas de actuación de sistemas de transporte de alta capacidad, en base a lo establecido en diferentes artículos del POTAUGR.

Respuesta

Se ha actualizado el apartado de Coherencia del Plan con los instrumentos de planificación territorial.

Asimismo, se han indicado las consideraciones generales respecto al cumplimiento de los planes de ordenación del territorio en las fichas de actuación LE1-P5.1. METRO DE GRANADA Y EXTENSIÓN y LE1-P5.1. APARCAMIENTOS DISUASORIOS LIGADOS AL TRANSPORTE PÚBLICO (PARK & RIDE). Además, se han explicado y justificado los trazados de metro/corredores de altas prestaciones propuestos desde el punto de vista de la movilidad.

Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda. Unidad de Género de la Consejería de Fomento. 21/11/23

Resumen contenido

Revisión de la no utilización de lenguaje sexista (viajeros , ciudadanos o conductores).

Respuesta

Se revisa el lenguaje.

Delegación territorial de Turismo, cultura y deporte en Granada (5/4/24)

Resumen contenido

Incorporar información cartográfica de bienes protegidos a mayor escala, procedentes del Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz.

Valoración positiva de la inclusión de referencias a los artículos de la LPHA, comentados en informes anteriores.

Respuesta

Se ha solicitado la información referida a bienes del patrimonio histórico y se ha integrado actualizada en el respectivo documento.

Dirección General de Infraestructuras Viarias. Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda (9/7/24)

Resumen contenido

Actualizar información del estado de infraestructuras viarias (programadas con soporte presupuestario, incluidas en el PITMA 2030, en fase de preparación de la licitación, en fases previas o en fase de redacción de estudios y proyectos).

Respuesta

Se realizan los cambios con las aportaciones indicadas.

Agencia Pública de Puertos de Andalucía. Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda (6/8/24)

Resumen contenido

Eliminar referencias a Mercagranada e incorporar el Área Logística de Interés Autonómico, proyectada en Granada.

Actualizar datos de demanda de transporte de mercancías.

Eliminar las ubicaciones concretas de CCU y ARP. Indicar que se definirán en base a los resultados de un Estudio para la optimización de la DUM en Granada.

Aumentar el presupuesto de la ficha propuesta LE1 – P13.

Respuesta

Se realizan los cambios con las aportaciones indicadas.

Servicio de Infraestructuras del Transporte. Dirección General de Infraestructuras del Transporte. Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda (2/9/24)

Resumen contenido

Inclusión de una matriz Origen/Destino de todos los desplazamientos.

Consulta sobre valores de IMD de vehículos pesados en la Ronda GR-30.

Incorporar ampliaciones del metropolitano hacia el Sur (Huetor-Vega, Cájar y La Zubia) y hacia el Aeropuerto.

No se contempla el establecimiento de un servicio de cercanías.

Incorporar una línea de transporte Norte-Sur con una velocidad comercial más elevada que la línea de Metro actual.

Respuesta

El capitulo 9.7.Análisis de la movilidad del Tomo I ya realiza un análisis completo de todas las relaciones de movilidad.

GR-30: Una gran parte de los desplazamientos son radiales. Ellos, deben discurrir un tramo por la GR-30; por ser la Ronda que evita atravesar la ciudad de Granada.

Futuras posibles ampliaciones del Metro, se definirán tras la redacción del Plan Director del Metro de Granada.

Se incluye en la ficha LE1 – P5.2CORREDORES DE ALTAS PRESTACIONES, como medida a desarrollar la realización de un Estudio de la red ferroviaria de Andalucía que incluya la red de cercanías de Granada.

La necesidad de inclusión de una línea de transporte Norte-Sur, se valorará en base a los resultados Estudio de la red ferroviaria de Andalucía que incluya la red de cercanías de Granada.

Secretaría General de Medio Ambiente y Cambio Climático. Dirección General de Infraestructuras del Transporte. Consejería de Sostenibilidad y Medio Ambiente (16/9/24)

Resumen contenido

Hacer constar en la matriz de efectos del EsAE los positivos de la ZBE y del estudio informativo sobre el nuevo sistema de transporte de la estación de Sierra Nevada.

Recoger la información ambiental preexistente con relación a las posibles alternativas ya estudiadas sobre este nuevo sistema de transporte.

Respuesta

No se ha incluido la ZBE en la matriz, pero se ha justificado, previamente, su no inclusión, detallando los efectos positivos de la misma desde el punto de vista medioambiental.

En referencia al Estudio informativo, se eliminó de la matriz de impactos por el efecto distorsionador que pudiera tener sus efectos negativos desde el punto de vista ambiental frente al resto de alternativas.

Dirección General de Presupuestos. Consejería de Hacienda (22/10/24)

Resumen contenido

Incluir un apartado en el Plan llamado Estado financiero y actuaciones del PTMGR en el que se definan las Fase 1 y Fase 2, así como las actuaciones que se proponen ejecutar en cada una de ellas.

Actualizar y coordinar el Plan con la Memoria económica.

Respuesta

Se especifica con mayor detalle el Estado financiero y las actuaciones; y se coordina con la Memoria económica.

Dirección General de Presupuestos. Consejería de Hacienda (13/12/24)

Resumen contenido

Actualizar apartados del Plan y la Memoria económica.

Indicar el importe de las actuaciones en la Relación de programas con importes en Fase 2.

Respuesta

Se actualizan los apartados del Plan y la Memoria económica, y, se incorporan los importes solicitados.

Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda. Servicio de Planificación Subregional (10/12/24)

Resumen contenido

Justificar la ausencia de consonancia entre el trazado de red ciclopeatonal propuesto por el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada (PTMAGR) y los itinerarios de los carriles-bici previstos en el Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Granada (POTAUGR).

Respuesta

Se justifica la consonancia en base a los objetivos estratégicos y criterios de movilidad, establecidos en el Plan.

Asimismo, se han indicado las consideraciones generales respecto al cumplimiento de los planes de ordenación del territorio en las fichas de actuación LE1-P5.1. METRO DE GRANADA Y EXTENSIÓN y LE1-P5.1. APARCAMIENTOS DISUASORIOS LIGADOS AL TRANSPORTE PÚBLICO (PARK & RIDE). Además, se han explicado y justificado los trazados de metro/corredores de altas prestaciones propuestos desde el punto de vista de la movilidad.

Consejería de Salud y Consumo. Delegación territorial de Salud y Consumo (20/12/24)

Resumen contenido

Informe favorable que valida la inclusión de consideraciones previas.

Instituto Andaluz de Administración Pública. Servicio de Evaluación de Políticas Públicas (26/12/24)

Resumen contenido

Informe favorable que valida la inclusión de consideraciones previas y sugiere unas anotaciones adicionales.

Respuesta

Se realizan siguientes anotaciones adicionales:

Los indicadores en los que sea posible, se realizarán cálculos por género; para permitir la evaluación de todas las acciones que tengan repercusión en la población de ambos sexos.

El Plan contará con un sistema de seguimiento y evaluación, y, con los recursos necesarios (económicos, humanos y temporales) para ponerlo en marcha y sostenerlo a lo largo de su ejecución.

Durante el desarrollo del Plan se concretará más información sobre la participación de las partes interesadas y de la ciudadanía en el proceso.

Consejería de Economía, Hacienda y Fondos Europeos. Dirección General de Presupuestos (3/2/25)

Resumen contenido

Informe favorable que valida la inclusión de consideraciones previas.

Consejería de Sostenibilidad y Medio Ambiente. Secretaría General de Medio Ambiente y Cambio Climático (3/2/25)

Resumen contenido

La Secretaría General de Medio Ambiente y Cambio Climático, como órgano ambiental competente en el procedimiento de evaluación ambiental estratégica, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas y de conformidad con lo establecido en la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, y para asegurar un elevado nivel de protección del medio ambiente y una adecuada integración de los aspectos medioambientales, resuelve este procedimiento de evaluación ambiental

estratégica ordinaria con el siguiente pronunciamiento: No se prevén efectos negativos significativos sobre el medio ambiente procedentes de la ejecución del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible, en los términos establecidos en la presente declaración ambiental estratégica y en el estudio ambiental estratégico.

El capítulo 11 del EsAE recoge un sistema de seguimiento y evaluación de los efectos ambientales del PTM que vela por el cumplimiento de los principios de sostenibilidad y lucha contra el cambio climático, el cual debe integrarse en el sistema de seguimiento y evaluación de la ejecución general del propio PTM, con los siguientes objetivos:

- Verificar la valoración de los probables efectos ambientales realizada en el propio EsAE.

- Identificar posibles desviaciones en dicha valoración, así como otros efectos adversos detectados durante el desarrollo del PTM no previstos inicialmente en el EsAE.

- Evaluar la ejecución de las medidas indicadas en el EsAE para prevenir, reducir y compensar los efectos negativos significativos del PTM.

- Obtener conclusiones de lo anterior respecto a la contribución del PTM al desarrollo sostenible y a la lucha contra el cambio climático de su ámbito territorial.

Para el cumplimiento de estos objetivos, el seguimiento y evaluación ambiental del PTM será desarrollado por un grupo de trabajo multidisciplinar integrado por el promotor, el órgano ambiental y otras entidades que puedan considerarse de interés.

Respuesta

Se indica en el Punto 11.3 del EsAE que, para el cumplimiento de los objetivos de cumplimiento de los principios de sostenibilidad y lucha contra el cambio climático, el seguimiento y evaluación ambiental del PTM será desarrollado por un grupo de trabajo multidisciplinar integrado por el promotor, el órgano ambiental y otras entidades que puedan considerarse de interés.

Resumen contenido

El EsAE aporta, en su apartado 11, una batería inicial de indicadores para dar operatividad a los citados objetivos de seguimiento, pudiendo ser éstos objeto de modificación como resultado de las conclusiones que se desprendan de los correspondientes informes de seguimiento ambiental.

Respuesta

Se indica en el Punto 11.3 del EsAE que, los indicadores descritos podrán ser objeto de modificación como resultado de las conclusiones que se desprendan de los correspondientes informes de seguimiento ambiental.

Resumen contenido

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

Respuesta

Se indica en el Punto 11.3 del EsAE que, estos informes de seguimiento ambiental se incorporarán como parte del seguimiento integral del plan que, con periodicidad anual, deberán ser remitidos al órgano ambiental, publicados en la web de la Consejería de Sostenibilidad y Medio Ambiente y en la web de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, así como en otros medios de difusión pertinentes.

UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

Junta de Andalucía
Consejería de Fomento,
Articulación del Territorio y Vivienda

CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO
DEL ÁREA DE GRANADA