

Anexo II (b)

**PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE APRUEBA EL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL
ÁREA DE GRANADA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.**

RELACIÓN DE DOCUMENTOS (Orden cronológico):

Nº de orden	Denominación del documento	Accesibilidad	Criterio o criterios que da lugar al carácter reservado ¹
1º	RESOLUCIÓN TRÁMITES DE AUDIENCIA E INFORMACIÓN PÚBLICA	Accesible	
2º	INFORME DE EVALUACIÓN DE IMPACTO DE GÉNERO	Parcialmente accesible	2
3º	OBSERVACIONES DE LA UNIDAD DE IGUALDAD DE GÉNERO AL INFORME DE EVALUACIÓN DE IMPACTO DE GÉNERO	Parcialmente accesible	2
4º	OFICIO DEL INSTITUTO ANDALUZ DE LA MUJER	Parcialmente accesible	2
5º	INFORME DE LA DELEGACIÓN TERRITORIAL DE TURISMO, CULTURA Y DEPORTE EN GRANADA	Parcialmente accesible	2
6º	INFORME DE INCIDENCIA TERRITORIAL	Parcialmente accesible	2
7º	CERTIFICACIÓN DEL CONSEJO DE TRANSPORTES DE ANDALUCÍA	Parcialmente accesible	2
8º	INFORME DE EVALUACIÓN DE IMPACTO EN LA SALUD	Parcialmente accesible	2
9º	INFORME DEL CONSEJO ANDALUZ DE GOBIERNOS LOCALES	Parcialmente accesible	2
10º	INFORME DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE PRESUPUESTOS	Parcialmente accesible	2
11º	INFORME DE COHERENCIA CON LA PLANIFICACIÓN ECONÓMICA GENERAL DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA	Parcialmente accesible	2
12º	DECLARACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA	Parcialmente accesible	2

¹ Punto Quinto del Acuerdo de 17 de diciembre de 2013, del Consejo de Gobierno, Criterios:

1.- Intimidad de las personas, **2.-** Protección de datos de carácter personal, **3.-** Seguridad pública, **4.-** Funciones administrativas de vigilancia, inspección y control, **5.-** Secreto industrial y comercial, **6.-** Protección del interés general y de los derechos e intereses legítimos de terceros, **7.-** Otros.



Puede verificar la integridad de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MARIO MUÑOZ ATANET SANCHEZ	28/05/2025	
VERIFICACIÓN	Pk2jmJ57TXE9XEPQ52JZNYZB5VHLAL	PÁG. 1/2	



13º	CERTIFICADO DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DEL CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE GRANADA	Parcialmente accesible	2
14º	MEMORIA ECONÓMICA	Parcialmente accesible	2
15º	INFORME DE VALORACIÓN DE LAS ALEGACIONES	Parcialmente accesible	2
16º	MEMORIA JUSTIFICATIVA	Parcialmente accesible	2

En virtud de lo establecido en el Acuerdo de 17 de diciembre de 2013, del Consejo de Gobierno, por el que se adoptan medidas para la transparencia del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, y dando cumplimiento a las Instrucciones de coordinación para asegurar la homogeneidad en el tratamiento de la información en cumplimiento de lo establecido en el citado Acuerdo, se emite la presente propuesta sobre la aplicación de los límites de acceso de los documentos que integran el expediente relativo al asunto indicado.

Mario Muñoz-Atanet Sánchez
EL VICECONSEJERO

Puede verificar la integridad de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MARIO MUÑOZ ATANET SANCHEZ	28/05/2025	
VERIFICACIÓN	Pk2jmJ57TXE9XEPQ52JZNYZB5VHLAL	PÁG. 2/2	

3. Otras disposiciones

CONSEJERÍA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

Resolución de 5 de diciembre de 2022, de la Dirección General de Movilidad y Transportes, por la que se somete a los trámites de audiencia e información pública el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible.

Mediante Acuerdo del Consejo de Gobierno se aprobó la formulación del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible, como instrumento de referencia para el conjunto de actuaciones vinculadas a la movilidad de personas y mercancías en el Área Metropolitana de Granada.

Una vez concluida la redacción del Documento Preliminar del Plan y en virtud de lo previsto en el apartado octavo del mencionado acuerdo,

R E S U E L V O

Primero. Someter al trámite de información pública:

- 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.
- La Valoración de Impacto en la Salud.
- El Estudio Ambiental Estratégico y
- El Resumen Ejecutivo del Documento Preliminar del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible.

Abriendo un plazo de 45 días, contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente resolución en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, con la finalidad de que se formulen las alegaciones que se estimen pertinentes.

Segundo. Paralelamente, someter la citada 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.

Tercero. La documentación del Plan quedará expuesta para su general conocimiento en las oficinas de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, calle Pablo Picasso, 6, en Sevilla, y en la sede del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Granada, en el Complejo Administrativo Almanjáyar, C/ Joaquina Egúarás, núm. 2, de Granada. Igualmente, esta documentación se podrá descargar desde la página web de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda (<https://lajunta.es/3xxzx>), desde el Portal web de la Junta de Andalucía (<https://juntadeandalucia.es/>) y desde el Portal de Transparencia de la Junta de Andalucía (<https://lajunta.es/3xxzt>).

Cuarto. Las alegaciones que se consideren oportunas deberán ir dirigidas a la Dirección General de Movilidad y Transportes, calle Pablo Picasso, 6, código postal 41018, de Sevilla, y se presentarán, preferentemente, en el Registro Electrónico de la Junta de Andalucía, a través de la presentación electrónica general, disponible en el enlace (<https://lajunta.es/3xxzu>), o bien en formato papel en los Registros oficiales de

las oficinas mencionadas en el párrafo anterior, en los lugares previstos en el artículo 16 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Sevilla, 5 de diciembre de 2022.- El Director General, Felipe Arias Palma.

INFORME SOBRE EL IMPACTO DE GÉNERO EN EL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE GRANADA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.

INFORME DE EVALUACIÓN DE IMPACTO GÉNERO

1. FUNDAMENTACIÓN Y OBJETO DEL INFORME

1.1 Denominación

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

1.2 Contexto legislativo

La Constitución Española establece en su artículo 14 que los españoles son iguales ante la ley, sin que pueda prevalecer discriminación alguna por razón de nacimiento, raza, sexo, religión, opinión o cualquiera otra condición o circunstancia personal o social.

De acuerdo con el artículo 114 de la Ley Orgánica 2/2007, de 19 de marzo, de reforma del Estatuto de Autonomía de Andalucía, así como con la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, y la Ley autonómica 12/2007, de 26 de noviembre para la promoción de igualdad de género de Andalucía, que establece en su artículo 6, la obligatoriedad de que se incorpore de forma efectiva el objetivo de la igualdad por razón de género en todos los proyectos de ley, reglamentos y planes que apruebe el Consejo de Gobierno, disponiendo que, a tal fin, en el proceso de tramitación de esas disposiciones deberá emitirse un informe de evaluación de impacto de género del contenido de las mismas. Por tanto, se realiza el presente informe siguiendo lo dispuesto en el Decreto 17/2012, de 7 de febrero, que regula la elaboración del Informe de Evaluación del Impacto de Género, su carácter, contenido y procedimiento de tramitación, correspondiendo la emisión del informe al centro directivo competente para la iniciación del procedimiento de elaboración de la disposición que se trate, y según su artículo 3.1 que dispone la obligatoriedad de la emisión del informe de evaluación de impacto de género sobre el contenido de todos los planes que apruebe el Consejo de Gobierno.

Además, en lo relativo a planeamiento urbanístico, vivienda y transporte, se cumplirán con las obligaciones que se derivan del artículo 50 de la Ley 12/2007, donde se indica que las políticas públicas de movilidad y transporte darán prioridad a la reducción de los tiempos de desplazamiento, deberán facilitar la proximidad y los itinerarios relacionados con la organización de la vida familiar y darán respuesta a las necesidades del mundo rural o de zonas de menor densidad de población. También, la Administración de la Junta de Andalucía promoverá la investigación, con perspectiva de género, de la movilidad y el transporte con el fin de que sus políticas públicas en esta materia favorezcan de manera equilibrada a mujeres y hombres.



FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	07/11/2023	PÁGINA 1/15
VERIFICACIÓN		https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



1.3 Centro directivo emisor

En cuanto al ámbito competencial, dentro del marco otorgado por la Ley 9/2007, de 22 de octubre, de la Administración de la Junta de Andalucía, en el Decreto del Presidente 10/2022, de 25 de julio, sobre reestructuración de Consejerías, se determina en su artículo 10.1 que “corresponden a la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda las competencias que actualmente tiene atribuidas la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio”.

El Decreto 160/2022, de 9 de agosto, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, contempla en su artículo 10 que la Dirección General de Movilidad y Transportes, es el órgano de gestión y desarrollo en materia de transportes y movilidad en la Comunidad Autónoma, y asume el ejercicio de las competencias de la Consejería en estas materias conferidas por la legislación vigente. Entre otras, le corresponden las siguientes funciones:

- a) La elaboración de estrategias, planes y programas en materia de movilidad, ligadas al transporte de la Comunidad Autónoma en el marco de la planificación general establecido por la Viceconsejería; así como su aprobación desarrollo y seguimiento en el marco de sus competencias.
- b) La elaboración de normas y la redacción de estudios y planes en el ámbito de la gestión del transporte, así como las tareas de coordinación que permitan definir la política de movilidad y transportes a partir de las necesidades de la población en los distintos ámbitos territoriales andaluces y de sus características en materia de género, todo ello con criterios de sostenibilidad y accesibilidad.

Finalmente, el Acuerdo del Consejo de Gobierno, de 11 de diciembre de 2012, por el que se aprueba la formulación del Plan de Movilidad Sostenible del Área de Granada, dedica su apartado octavo a regular el procedimiento de elaboración y aprobación del Plan, disponiendo que el órgano competente para su tramitación es la Dirección General de Movilidad de la Consejería de Fomento y Vivienda, en respuesta a estos fundamentos se emite el presente informe con el objeto de evaluar el impacto de género del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible.

2. IDENTIFICACIÓN DE LA PERTINENCIA DE GÉNERO DE LA NORMA

El Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada (PTMAGR en adelante) pretende avanzar en una nueva cultura donde la ciudadanía sea el eje central y busca paliar, en la mayor medida posible, los efectos negativos de la movilidad, mediante la promoción del transporte público, los modos no motorizados, medios más sostenibles fundamentalmente, como sería el uso de la bicicleta como medio de desplazamiento, así como el fomento de los desplazamientos a pie. Será el instrumento básico para la planificación del sistema de transporte del Área de Granada y para la concertación de los diferentes niveles de Administración con competencias en materia de transporte en el territorio metropolitano.

En cuanto a las necesidades del Área Metropolitana de Granada, detectadas durante el análisis y diagnóstico, se destacan algunas de las más significativas:

- Reducción del índice de motorización y concienciación del uso de modos menos contaminantes.

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER		07/11/2023	PÁGINA 2/15
VERIFICACIÓN			https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



- Creación de una red de infraestructuras ciclistas interconectada, así como el desarrollo del sistema de alquiler público de bicicletas.
- Mejora de la seguridad vial y mantenimiento de las infraestructuras del transporte por carretera.
- Mejora del transporte público: ampliando la cobertura territorial, mejorando la oferta de transporte público (flota de vehículos, paradas, instalaciones, etc.) y calidad del servicio (accesibilidad, frecuencias, horarios, información a las personas usuarias y medidas de priorización de paso).
- Impulsar la intermodalidad entre los distintos modos de transporte (transporte público, ciclista, vehículo privado, etc.).
- Etc.

En función de las necesidades percibidas, se han determinado los siguientes objetivos estratégicos planteados, tras la fase de análisis y diagnóstico; y previamente a las propuestas del plan:

- 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.
- OE4. Mejorar la seguridad vial y reducir los incidentes de violencia y acoso en el transporte y los espacios públicos.
- OE5. Mejorar la accesibilidad metropolitana, considerando la perspectiva de género y las personas con discapacidad (discapacidad visual, personas sordas o con discapacidad auditiva, personas con dificultades cognitivas, etc.).
- OE6. Asegurar la sostenibilidad financiera del sistema de transporte metropolitano.
- OE7. Garantizar la asequibilidad del sistema de transporte metropolitano.

El PTMAGR pretende ser un instrumento de referencia para el conjunto de actuaciones vinculadas a la movilidad de personas y mercancías en la aglomeración urbana de la ciudad, defendiendo una hoja de ruta integral que recoja cómo debe desarrollarse el transporte como actividad sostenible en sí misma, pero también para apoyar la actividad económica y reforzar la cohesión social.

En él se analiza la movilidad bajo la perspectiva de género, analizando y diagnosticando las diferencias en la movilidad entre hombres y mujeres, buscando los problemas y los retos a los que se enfrenta la mujer en

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	07/11/2023	PÁGINA 3/15
VERIFICACIÓN		https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



sus desplazamientos con el fin de proponer medidas concretas que mejoren su movilidad cotidiana. Así como, medidas que favorezcan a ambos géneros.

En consecuencia, de todo lo expuesto, del alcance general de los preceptos anteriormente mencionados y del objeto del documento de planificación, teniendo como grupo destinatario final a la población de mujeres y hombres del área de Granada, hay que considerar pertinente la redacción del presente informe, debiéndose tener presente al efecto de lo dispuesto en la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía.

3. IDENTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL IMPACTO DE GÉNERO EN EL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE JAÉN. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.

El ámbito de estudio está formado por 57 municipios en base al artículo 12 de la Ley 2/2003, de 12 de mayo, que definía los siguientes municipios dentro del área metropolitana:

Agrón, Albolote, Alfacar, Alhendín, Armilla, Atarfe, Beas de Granada, Cájar, Calicasas, Cenes de la Vega, Colomera, Chauchina, Chimeneas, Churriana de la Vega, Cijuela, Cogollos de la Vega, Cúllar Vega, Deifontes, Dílar, Dúdar, Escúzar, Fuente Vaqueros, Gójar, Granada, Güéjar Sierra, Güevéjar, Huétor de Santillán, Huétor Vega, Íllora, Jun, La Malahá, La Zubia, Láchar, Las Gabias, Maracena, Moclín, Monachil, Nívar, Ogíjares, Otura, Padul, Peligros, Pinos Genil, Pinos Puente, Pulianas, Quéntar, Santa Fe, Vegas del Genil, Ventas de Huelma y Víznar y Valderrubio. Este último se creó en virtud del Decreto 237/2013, de 17 de diciembre, por el que se aprueba la creación del municipio de Valderrubio por segregación del término municipal de Pinos Puente (Granada). Boja 246, de 18 de diciembre de 2013.

Posteriormente, se detectó que existe movilidad habitual hacia Granada desde los municipios de Iznalloz, Dúrcal, Villamena y Nigüelas, por lo que se amplió el ámbito. Además, debido a la integración en el “Sistema Tarifario Integrado del Consorcio”, se incluyeron también los municipios de Moraleda de Zafayona y Cacín.

Todos estos municipios suman el 65% de la población total de la provincia, contando con 595.832 habitantes, y el 21% del territorio provincial, lo que supone una superficie de aproximadamente 2.623 km².

En el apartado 9.2.1. del Tomo I del PTMAGR, se estudia la evolución demográfica del periodo analizado con enfoque de género, quedando reflejado que la población de hombres representa un 49% de hombres y la de mujeres un 51%, del total del ámbito metropolitano.

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	07/11/2023	PÁGINA 4/15
VERIFICACIÓN		https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



Tabla 9.2. Población por municipios año 2019

Municipios	Total	Hombres	Mujeres	Índices de distribución	
				Hombres	Mujeres
Agrón	274	134	140	49	51
Albolote	18.808	9.304	9.504	49	51
Alfacar	5.400	2.751	2.649	51	49
Alhendín	9.349	4.721	4.628	50	50
Armillá	24.174	11.987	12.187	50	50
Atarfe	18.706	9.320	9.386	50	50
Beas de Granada	977	519	458	53	47
Cacín	569	302	267	53	47
Cájar	5.129	2.468	2.661	48	52
Calicasas	617	306	311	50	50
Cenes de la Vega	8.002	3.999	4.003	50	50
Chauchina	5.565	2.754	2.811	49	51
Chimeneas	1.257	657	600	52	48
Churriana de la Vega	15.200	7.531	7.669	50	50
Cijuela	3.322	1.700	1.622	51	49
Cogollos de la Vega	2.031	1.018	1.013	50	50
Colomera	1.309	677	632	52	48
Cúllar Vega	7.429	3.779	3.650	51	49
Deifontes	2.627	1.325	1.302	50	50
Dílar	2.054	1.032	1.022	50	50
Dúdar	330	173	157	52	48
Dúrcal	7.015	3.482	3.533	50	50
Escúzar	791	408	383	52	48
Fuente Vaqueros	4.406	2.210	2.196	50	50
Gabias, Las	21.115	10.738	10.377	51	49
Gójar	5.795	2.947	2.848	51	49
Granada	232.462	107.555	124.907	46	54
Güéjar Sierra	2.820	1.516	1.304	54	46
Güevéjar	2.595	1.360	1.235	52	48
Huétor de Santillán	1.877	964	913	51	49
Huétor Vega	12.039	6.043	5.996	50	50
Íllora	10.054	5.057	4.997	50	50
Iznalloz	5.134	2.641	2.493	51	49
Jun	3.833	1.958	1.875	51	49
Láchar	3.471	1.782	1.689	51	49
Malahá, La	1.781	897	884	50	50
Maracena	22.116	10.858	11.258	49	51
Moclín	3.651	1.821	1.830	50	50
Monachil	7.939	4.094	3.845	52	48
Moraleda de Zafayona	3.153	1.596	1.557	51	49
Nigüelas	1.173	594	579	51	49
Nívar	994	519	475	52	48
Ogíjares	14.160	7.008	7.152	49	51
Padul	8.420	4.223	4.197	50	50
Peligros	11.394	5.642	5.752	50	50
Pinos Genil	1.457	758	699	52	48



Municipios	Total	Hombres	Mujeres	Índices de distribución	
				Hombres	Mujeres
Pinos Puente	9.930	4.994	4.936	50	50
Pulianas	5.429	2.696	2.733	50	50
Quéntar	933	480	453	51	49
Santa Fe	15.157	7.427	7.730	49	51
Valderrubio	2.086	1.024	1.062	49	51
Vegas del Genil	11.166	5.704	5.462	51	49
Ventas de Huelma	640	350	290	55	45
Villa de Otura	6.952	3.507	3.445	50	50
Villamena	948	479	469	51	49
Víznar	976	508	468	52	48
Zubia, La	19.155	9.460	9.695	49	51
TOTAL	595.832	289.591	306.241	49	51

Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE)

Por otro lado, en el apartado 9.2.3 se analiza el empleo desde la perspectiva de género estudiando las demandas de empleo, por municipio en función del sexo (Tabla 9.14). Los valores muestran que hay más mujeres en situación de desempleo que hombres en la mayoría de los municipios. Posteriormente, se estudia a nivel de las coronas metropolitanas definidas.

Existen municipios en el área de Granada donde no existe la paridad en el desempleo y, por tanto, se genera una brecha de género. Los municipios donde existe mayor diferencia son Agrón, con un 36,4% de hombres en paro y un 63,6% de mujeres, Calicasas con un 38,8% de hombres y un 61,2% de mujeres, Cúllar Vega con 37,3% de hombres frente a un 62,7% de mujeres y reseñable es el caso de Dúdar con un 76,8% de hombres frente al 23,2% de mujeres. Cabe destacar que, algunas diferencias significativas en términos porcentuales son debidas al reducido número de personas.

En el resto de municipios del área el rango está entre un rango 40-60%, lo que podría considerarse dentro de los umbrales paritarios.

9.14. Demanda de empleo-2018

	HOMBRES	% HOMBRES	MUJERES	%MUJERES	TOTAL
Agrón	10	36,47%	18	63,53%	28
Albolote	709	40,83%	1027	59,17%	1736
Alfacar	224	44,56%	279	55,44%	503
Alhendín	394	40,67%	575	59,33%	969
Armillá	1100	42,52%	1487	57,48%	2587
Atarfe	785	40,52%	1152	59,48%	1937
Beas de Granada	28	41,26%	40	58,74%	68
Cacín	16	43,95%	21	56,05%	37
Cájar	163	40,79%	237	59,21%	400
Calicasas	20	38,81%	32	61,19%	52
Cenes de la Vega	340	41,00%	489	59,00%	829



	HOMBRES	% HOMBRES	MUJERES	%MUJERES	TOTAL
Chauchina	239	49,28%	246	50,72%	485
Chimeneas	45	52,30%	41	47,70%	87
Churriana de la Vega	673	41,91%	933	58,09%	1607
Cijuela	139	40,72%	202	59,28%	340
Cogollos de la Vega	102	56,08%	80	43,92%	182
Colomera	43	46,65%	49	53,35%	92
Cúllar Vega	275	37,29%	463	62,71%	738
Deifontes	108	50,12%	107	49,88%	215
Dílar	61	41,31%	87	58,69%	148
Dúdar	14	76,85%	4	23,15%	18
Dúrcal	347	44,42%	434	55,58%	781
Escúzar	28	40,17%	41	59,83%	69
Fuente Vaqueros	245	48,42%	261	51,58%	506
Gabias (Las)	958	41,40%	1356	58,60%	2314
Gójar	217	44,39%	272	55,61%	489
Granada (capital)	10.266	44,80%	12.646	55,20%	22.912
Güéjar Sierra	126	51,53%	118	48,47%	244
Güevéjar	137	50,32%	135	49,68%	271
Huétor de Santillán	80	40,08%	120	59,92%	200
Huétor Vega	424	40,56%	621	59,44%	1044
Íllora	300	49,23%	310	50,77%	610
Iznalloz	221	42,17%	303	57,83%	525
Jun	144	44,85%	178	55,15%	322
Láchar	163	50,12%	162	49,88%	324
Malahá (La)	92	48,77%	97	51,23%	190
Maracena	979	42,16%	1344	57,84%	2323
Moclín	104	51,16%	100	48,84%	204
Monachil	327	42,77%	438	57,23%	766
Moraleda de Zafayona	100	50,04%	100	49,96%	200
Nigüelas	55	54,62%	46	45,38%	101
Nívar	36	43,88%	47	56,12%	83
Ogíjares	483	42,45%	654	57,55%	1137
Otura	229	39,26%	354	60,74%	583
Padul	415	45,83%	491	54,17%	905
Peligros	472	41,57%	664	58,43%	1136
Pinos Genil	56	52,61%	51	47,39%	107
Pinos Puente	647	53,21%	569	46,79%	1216
Pulianas	280	45,53%	334	54,47%	614
Quéntar	51	53,56%	45	46,44%	96
Santa Fe	766	43,38%	1000	56,62%	1767
Valderrubio	69	51,62%	65	48,38%	134
Vegas del Genil	432	40,78%	628	59,22%	1060
Ventas de Huelma	15	34,91%	29	65,09%	44
Villamena	44	55,12%	36	44,88%	81
Víznar	32	47,01%	36	52,99%	68
Zubia (La)	713	39,99%	1070	60,01%	1782
1ª Corona	11.611	41,97%	16.050	58,03%	27.661
2ª Corona	2.426	48,19%	2.608	51,81%	5.034



	HOMBRES	% HOMBRES	MUJERES	%MUJERES	TOTAL
3ª Corona	1.242	46,72%	1.417	53,28%	2.659
TOTAL	25.544	43,84%	32.721	56,16%	58.266

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IECA (Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía)

En el apartado 9.2.2. se analiza la motorización según perspectiva de género, existiendo un total de 479.049 conductores en el Área Metropolitana de Granada. El 61% de las mujeres cuentan con vehículo a motor y permiso de conducir, frente a un 86,5% en el caso de los hombres.

Tabla 9.8. Personas de 16 años y más en regiones urbanas según sexo, disponibilidad de vehículo a motor y carne por características de la vivienda y del hogar.

	Hombres			Mujeres		
	Total, hombres	Poseen carné (%)	Poseen vehículos a motor (%)	Total, mujeres	Poseen carné (%)	Poseen vehículos a motor (%)
Almería	214.499	79,1%	76,9%	200.995	52,1%	47,0%
Bahía de Cádiz-Jerez	327.916	80,9%	76,6%	343.243	50,8%	45,4%
Campo de Gibraltar	113.747	80,2%	73,3%	109.308	50,5%	45,5%
Córdoba	160.770	82,4%	76,0%	174.800	55,6%	49,1%
Granada	232.195	86,5%	80,1%	246.854	61,0%	56,5%
Huelva	163.582	75,4%	69,3%	168.090	52,1%	47,9%
Jaén	88.437	80,1%	76,3%	92.923	45,4%	42,3%
Málaga	530.759	85,2%	78,0%	557.199	58,1%	49,7%
Sevilla	616.074	83,1%	76,8%	658.934	59,4%	50,7%
Total	2.447.979	82,4%	76,6%	2.552.346	55,9%	49,2%

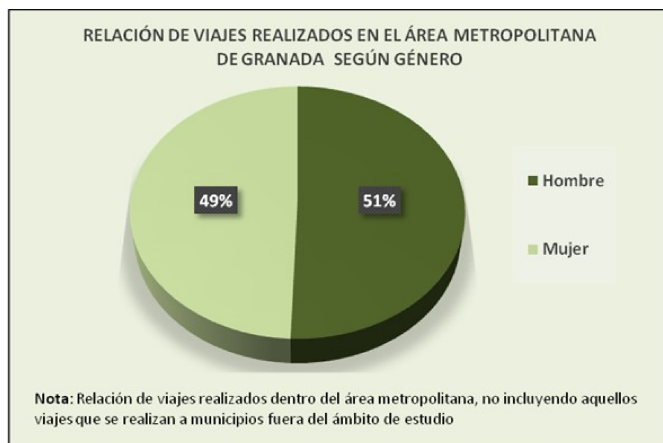
Fuente: Encuesta Social 2011. Movilidad en las regiones urbanas de Andalucía

En el apartado 9.7.6. se analizan los resultados de la Encuesta Domiciliaria de Movilidad (EDM) realizada en el año 2015, y al reparto modal estimado a partir de los datos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), los datos del Consorcio de Transportes de Granada, los datos de aforos de tráfico y el modelo de transporte desarrollado para el plan. Se han calculado los siguientes resultados desde el punto de vista de movilidad y género, destacándose las siguientes conclusiones:

- **Del total de viajes diarios realizados dentro del área metropolitana de Granada el 49 % lo realizan las mujeres y el 51 % los hombres**, es decir, las mujeres residentes en el área metropolitana generan diariamente menos viajes que los hombres residentes del mismo ámbito.



Gráfico 9.28. Relación de viajes totales realizados por los residentes en el área metropolitana de Granada, dentro del ámbito de estudio según género



Fuente: Elaboración propia a partir datos de demanda de fusión de datos MITMA + Kido Dynamics, Datos del Consorcio de Transportes y EDM 2015

- Respecto al total de viajes realizados dentro del área metropolitana de Granada, el **medio de desplazamiento más utilizado** es el **vehículo privado (48,45%)**. Siendo empleado por el **54,34 %** de los **hombres** y el **45,66 %** de las **mujeres**, respecto a los viajes totales en vehículo privado que se realizan en el área metropolitana de Granada.
- El **transporte público representa un 9,46%** del total de los viajes realizados en el área metropolitana de Granada. De ellos, el **66,95% son realizados por mujeres**, frente al **33,05%, por hombres**.
- En cuanto al uso de la bicicleta, ésta representa en 2019 un 3,44 % de los viajes. Mientras que los **viajes a pie** son un 38,65% sobre el total de viajes realizados en el área metropolitana en 2019. De estos últimos, el **52,2% es realizado por mujeres y el 47,8% por hombres**.

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	07/11/2023	PÁGINA 9/15
VERIFICACIÓN		https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



Gráfico 9.29. Reparto modal según género, de los viajes realizados en el área metropolitana de Granada



Elaboración propia a partir datos de demanda de fusión de datos MITMA + Kido Dynamics, Datos del Consorcio de Transportes y EDM 2015

- Los desplazamientos por motivo **obligado** (representan el 46,9% del total de los viajes) se **corresponden con los desplazamientos que se realizan por trabajo o estudio, donde el 55 % de los viajes realizados por este motivo corresponden a hombres y 45% a mujeres**. Por el contrario, los viajes por motivos **no obligados** (53,1% del total de viajes), que se deben a **otras causas no contempladas previamente** (ocio, visitas médicas, gestiones, compras, etc.), **el 53,2% es realizado por mujeres y el 46,8% por hombres**.

Gráfico 9.30. Motivos de desplazamientos en el área metropolitana de Granada, según género



Fuente: Elaboración propia a partir datos de demanda de fusión de datos MITMA + Kido Dynamics, Datos del Consorcio de Transportes y EDM 2015



- Analizando la **movilidad en la ciudad de Granada**, el **55,23 % del total de viajes** se corresponden con **desplazamientos dentro de la misma ciudad (movilidad interna)**, frecuentemente realizado por **mujeres, 53,2 %**, frente al **46,8% por hombres**. El **44,77 % restante, pertenece a la movilidad externa**, es decir aquellos desplazamientos realizados desde o hacia la ciudad de Granada a otros municipios que componen el área metropolitana de Granada. Al igual que la movilidad interna, la externa es **más frecuentada por mujeres que hombres, 51,3% y 48,7% respectivamente**.

Del gráfico siguiente también se puede concluir que, las **mujeres generan diariamente un número de viajes ligeramente superior al generado por los hombres desde o hacia la ciudad de Granada**.

Gráfico 9.31. Movilidad interna (autocontención) y externa en la ciudad de Granada



Fuente: Elaboración propia a partir datos de demanda de fusión de datos MITMA + Kido Dynamics, Datos del Consorcio de Transportes y EDM 2015

- Según la corona, se puede destacar que los viajes internos (viajes entre los municipios que pertenecen a la misma corona) realizados en la **1ª Corona y en la 2ª corona, los viajes diarios realizados por los hombres son mayores que los realizados por las mujeres**. En cambio, los viajes totales diarios realizados dentro de la **3ª Corona y en la ciudad de Granada, son mayores en mujeres que en hombres**.

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	07/11/2023	PÁGINA 11/15
VERIFICACIÓN		https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



Gráfico 9.32. Movilidad total según el género, dentro de cada una de las coronas del área metropolitana de Granada y en la ciudad de Granada



Fuente: Elaboración propia a partir datos de demanda de fusión de datos MITMA+Kido Dynamics, Datos del Consorcio de Transportes y EDM 2015

Como conclusiones cabe destacar:

- Las mujeres generan diariamente un número de viajes ligeramente superior al generado por los hombres desde o hacia la ciudad de Granada.
- El vehículo privado es el medio de transporte más utilizado para los desplazamientos por los hombres.
- Para los desplazamientos diarios, las mujeres utilizan más el transporte público junto con el desplazamiento a pie en comparación con los hombres.

En el apartado 10.2.1. se establecen diversos indicadores de contexto diferenciando entre hombres y mujeres que proporcionan información sobre elementos socioeconómicos u otros aspectos relevantes de la situación de partida del plan. De esta forma, se describe la línea base en la que se establece la situación inicial a partir de la que se pretende implementar el plan, sirviendo de punto de comparación para futuras evaluaciones de resultados e impactos.



Además, se desarrollan en el apartado 14.14 indicadores tanto de realización como de resultado, que permitirán medir desde una perspectiva de género, el alcance de las mejoras obtenidas y que se evaluarán una vez se haya implementado el Plan: número de paradas intermedias o a demanda solicitadas por mujeres, porcentaje de mujeres contratadas en el transporte público, entre otros.

4. VALORACIÓN DEL IMPACTO DE GÉNERO EN EL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE GRANADA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE E INCORPORACIÓN DE MEDIDAS.

El PTMAGR se configura como una herramienta fundamental para seguir avanzando en la consecución de la igualdad real y efectiva entre hombres y mujeres, procurando implementar las medidas que palién en lo posible las carencias que en este contexto puedan existir. Por lo tanto, queda probado que el PTMAGR contempla la igualdad en la visión del mismo, y, concretamente la igualdad de género entre sus valores.

Las conclusiones que se derivan tras análisis de la perspectiva de género en el PTMAGR servirán para detectar los problemas de la movilidad diferenciada entre hombres y mujeres, proponiendo y aplicando una serie de medidas para reducir las desigualdades.

En el apartado 10.5 se destacan los principales problemas, como son:

- Elevado uso del vehículo privado que provoca una clara afección a la calidad ambiental (contaminación acústica y atmosférica), así como retenciones en los accesos a Granada en hora punta.
- Falta de conexión de la red de infraestructura ciclista, donde se garanticen unas condiciones de seguridad, confort e intermodalidad con el transporte público.
- Deficiente calidad del servicio de transporte público de viajeros por carretera, en determinados aspectos (información al usuario, incidencias en tiempo real, frecuencias, horarios, etc.), que provoca una elevada utilización del vehículo privado.
- Ausencia de completa integración entre el autobús urbano y el sistema tarifario integrado.

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	07/11/2023	PÁGINA 13/15
VERIFICACIÓN		https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



Algunas de las actuaciones y objetivos propuestos por el PTMAGR para reducir las desigualdades de género detectadas, son:

- Desarrollo de una red ciclopeatonal con el objetivo de evolucionar hacia un patrón de movilidad sostenible, equitativo e inclusivo, mediante la mejora de la infraestructura ciclopeatonal en el área metropolitana de Granada.
- Eliminación o reducción de barreras que dificultan los modelos activos de movilidad, en aquellos puntos en los que se impiden o dificultan el paso tanto de peatones como bicicletas/VMP en condiciones de seguridad y comodidad para la ciudadanía que opte por estos modos de transporte.
- Mejora de la infraestructura del transporte público de toda el área metropolitana dando continuidad a la red de carriles bus actual implementando carriles BUS-VAO para el ámbito periurbano y carril bus para el ámbito urbano.
- Realización de cursos de información y formación respecto a la violencia de género al personal del sistema de transporte urbano e interurbano, así como, de la creación de paradas a demanda o intermedias en las líneas de autobuses nocturnos, para reducir los tramos en los que las mujeres tienen que caminar solas y se sientan más seguras al regresar a casa de noche o madrugada.
- Fomentar la inclusión de las mujeres en el mercado laboral del transporte público, contando así con un mayor número de conductoras aumentando la sensación de comodidad en las usuarias a la hora de utilizar transporte público.
- Adaptación del diseño de la infraestructura y operación del sistema de transporte con perspectiva de género. La coordinación entre redes de transporte público incrementa la intermodalidad entre servicios incentivará el uso del transporte público entre mujeres al permitirles mejoras opciones de conexión y movilidad.
- Mejora de la accesibilidad a los principales equipamientos metropolitanos a través del transporte público a demanda en los núcleos más alejados y con menor densidad de población, prestando servicios para desplazamientos interurbanos. De esta forma, se regulan adecuadamente los desplazamientos de la ciudadanía en sus actividades cotidianas, haciendo especial hincapié a la mayor variedad de tareas realizadas por las mujeres.
- Mejora de la accesibilidad en vehículos, estaciones y paradas, lo que permite mejorar la demanda y percepción de comodidad, accesibilidad y ergonomía más valorado entre las mujeres.
- Integración y mejora tarifaria de todos los servicios, eliminando la penalización al transbordo entre diferentes modos de transporte facilitando el acceso a personas con menor independencia económica.

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER		07/11/2023	PÁGINA 14/15
VERIFICACIÓN			https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



- Medidas de fomento del uso de la bicicleta concienciando a la ciudadanía, mediante campañas publicitarias, para que empleen en sus desplazamientos cotidianos modos de transporte más sostenibles. Así como la adaptación de los vehículos de transporte público para facilitar el transporte de las bicicletas en las líneas, mejorando la intermodalidad de estos dos modos de desplazamiento.

En resumen, el desarrollo de este Plan causará un impacto favorable sobre las mujeres que, como usuarias, disfrutarán de unos servicios acorde con las medidas planificadas, atenuando la desigualdad existente entre ambos sexos en el uso de las infraestructuras del transporte y la movilidad en Andalucía.

En Sevilla, a fecha de Firma-e.

EL JEFE DE SERVICIO DE PLANIFICACIÓN

Vº. Bº. DIRECTOR GENERAL DE MOVILIDAD Y

Y EXPLOTACIÓN DEL TRANSPORTE

TRANSPORTES

Fdo. e- Manuel Márquez Pigner

Fdo. e- José Miguel Casasola Boyero

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	07/11/2023	PÁGINA 15/15
VERIFICACIÓN		https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

Exp. 16479

OBSERVACIONES DE LA UNIDAD DE IGUALDAD DE GÉNERO AL INFORME DE EVALUACIÓN DE IMPACTO DE GÉNERO DEL BORRADOR DEL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE GRANADA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.

1. FUNDAMENTACIÓN Y OBJETO DEL INFORME.

1.1 Contexto Legislativo.

De acuerdo con lo establecido en el Decreto 17/2012, de 7 de febrero, por el que se regula la elaboración del Informe de Evaluación del Impacto de Género, es responsabilidad del órgano directivo o entidad instrumental emisora de la norma o plan, la elaboración de un informe que dé cuenta del impacto que, previsiblemente, la misma pudiera causar por razón de género. Por otra parte, según estipula dicho Decreto y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4 del Decreto 275/2010, de 27 de abril, por el que se regulan las Unidades de Igualdad de Género en la Administración de la Junta de Andalucía, corresponde a estas el asesoramiento a los órganos competentes de la Consejería en la elaboración de los citados informes, formulando las observaciones a los mismos y valorando su contenido.

1.2 Objeto del presente Informe.

Al amparo de esta atribución de funciones, la Unidad de Igualdad de Género de esta Consejería emite el presente Informe de Observaciones y recomendaciones al Informe sobre el impacto de género en el “Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible”, de fecha 7 de noviembre de 2023, con la finalidad de que incorpore las recomendaciones realizadas y modifique el texto normativo, si fuera el caso, antes de su aprobación, garantizando así un impacto positivo de la norma en la igualdad de género.

2. OBSERVACIONES SOBRE LA PERTINENCIA DE GÉNERO DE LA NORMA.

Mediante Acuerdo de 11 de enero de 2012 el Consejo de Gobierno aprueba la formulación del “Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible”. Según se indica en el propio Plan su propósito “*es avanzar en una nueva cultura donde la ciudadanía sea el eje central y busca disminuir los efectos negativos de la movilidad, mediante la promoción del transporte público, así como de modos más ecológicos, fundamentalmente el uso de la bicicleta junto a los desplazamientos a pie*”.

El artículo 6 de la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía, establece en su apartado 1 que los poderes públicos de Andalucía incorporarán la evaluación del impacto de género en el desarrollo de sus competencias, para garantizar la integración del principio de igualdad entre hombres y mujeres. Asimismo, en su apartado 2 determina que todos los proyectos de ley, disposiciones reglamentarias y planes que apruebe el Consejo de Gobierno incorporarán, de forma efectiva, el objetivo de la igualdad por razón de género, estableciéndose para ello que en el proceso de tramitación de esas decisiones deberá emitirse por parte de quien reglamentariamente corresponda, un informe de evaluación del impacto de género del contenido de las mismas. Este informe de evaluación del impacto deberá ir acompañado de indicadores pertinentes en género, mecanismos y medidas dirigidas a paliar y

FIRMADO POR	ROSARIO ISABEL SOSA OCAÑA		21/11/2023	PÁGINA 1/6
	ANA MARIA VAZQUEZ GOMEZ			
VERIFICACIÓN			https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



neutralizar los posibles impactos negativos que se detecten sobre las mujeres y los hombres, así como a reducir o eliminar las diferencias encontradas, promoviendo de esta forma la igualdad entre los sexos.

En cumplimiento de esta previsión legal, la Dirección General de Movilidad y Transportes de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, como órgano competente para la tramitación del Plan, emite con fecha 7 de noviembre de 2023 informe sobre el impacto de género. En este informe se contempla el Plan como un *“instrumento básico para la planificación del sistema de transporte del Área de Granada y para la concertación de los diferentes niveles de Administración con competencias en materia de transporte en el territorio metropolitano”*. Asimismo, *“pretende ser un instrumento de referencia para el conjunto de actuaciones vinculadas a la movilidad de personas y mercancías en la aglomeración urbana de la ciudad, defendiendo una hoja de ruta integral que recoja cómo debe desarrollarse el transporte como actividad sostenible en sí misma, pero también para apoyar la actividad económica y reforzar la cohesión social”*.

Tras el análisis y detección de las necesidades se formulan objetivos estratégicos del Plan para la solución de estas:

- 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.
- OE4. Mejorar la seguridad vial y reducir los incidentes de violencia y acoso en el transporte y los espacios públicos.
- OE5. Mejorar la accesibilidad metropolitana, considerando la perspectiva de género y las personas con discapacidad (discapacidad visual, personas sordas o con discapacidad auditiva, personas con dificultades cognitivas, etc.).
- OE6. Asegurar la sostenibilidad financiera del sistema de transporte metropolitano.
- OE7. Garantizar la asequibilidad del sistema de transporte metropolitano.

Si bien hay objetivos que directamente se relacionan con el ámbito que nos ocupa (*“OE4. Mejorar la seguridad vial y reducir los incidentes de violencia y acoso en el transporte y los espacios públicos”* y *“OE5. Mejorar la accesibilidad metropolitana, considerando la perspectiva de género y las personas con discapacidad”*) todos los objetivos inciden de alguna forma en la población.

En efecto, y como se expone en el propio informe de evaluación de impacto de género, se trata de regular un ámbito cuyo destinatario final de intervención son personas físicas (hombres y mujeres del área de Granada), siendo así un Plan que influye en el acceso y control de recursos por parte de mujeres y hombres, por lo que debe considerarse que es PERTINENTE al género.

3. OBSERVACIONES SOBRE LAS DESIGUALDADES IDENTIFICADAS.

El artículo 6.3 de la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la Igualdad de género en Andalucía establece que el *“informe de evaluación de impacto de género irá acompañado de indicadores*

FIRMADO POR	ROSARIO ISABEL SOSA OCAÑA		21/11/2023	PÁGINA 2/6
	ANA MARIA VAZQUEZ GOMEZ			
VERIFICACIÓN			https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



pertinentes en género, mecanismos y medidas dirigidas a paliar y neutralizar los posibles impactos negativos que se detecten sobre las mujeres y los hombres, así como a reducir o eliminar las diferencias encontradas, promoviendo de esta forma la igualdad entre los sexos”.

El informe sobre el impacto de género en el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada emitido por la Dirección General de Movilidad y Transportes aporta estudios, datos estadísticos y gráficas desagregadas por sexo que permiten observar las diferencias entre hombres y mujeres en diversas áreas de actuación, lo que ha de ser valorado positivamente. Teniendo como ámbito de estudio un conjunto de municipios que suman el 65% de la población total de la provincia, contando con 595.832 habitantes y el 21% del territorio provincial, lo que supone una superficie de aproximadamente 2.623 km².

Así pues, los estudios arrojan los siguientes datos:

- Evolución demográfica: a partir de datos aportados por el Instituto Nacional de Estadística (2019), se concluye que la población de hombres representa el 49% y la de mujeres un 51%.
- Empleo: los valores muestran que hay más mujeres en situación de desempleo que hombres en la mayoría de municipios. Esta diferencia es muy elevada en algunas localidades siendo más paritaria la distribución en otras. Los resultados totales son: de los 58.266 demandantes de empleo, el 43,84% son hombres y el 56,16% mujeres (estudio de elaboración propia a partir de datos del IECA, Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía).
- Motorización: De un total de 479.049 personas conductoras, el 61% de las mujeres cuentan con vehículo a motor y permiso de conducir, frente a un 86,5% en caso de los hombres.
- Movilidad: Partiendo de diversas fuentes (EDM, Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Consorcio transportes Granada, etc) se obtienen las siguientes conclusiones:

-Viajes diarios en el área metropolitana: el 49% lo realizan las mujeres frente al 51% realizado por hombres.

-Viajes realizados en vehículo privado: el 45,66% los realizan las mujeres y el 54,34% los hombres.

-Viajes realizados en transporte público: constituyen el 9,46% del total de viajes realizados en el área metropolitana, de ellos el 66,95% es realizado por mujeres y el 33,05% por hombres.

-Uso de la bicicleta: tan solo representa el 3,44% de los viajes.

-Viajes a pie: constituyen el 38,65% de los viajes, siendo realizado el 52,2% por mujeres y el 47,8% por hombres.

-En cuanto a la motivación de los viajes: Las mujeres realizan el 45% de los viajes obligados y los hombres el 55%. En cuanto a los no obligados, las mujeres representan el 53,2% frente al 46,8% de los hombres.

-También se analiza la movilidad en la ciudad de Granada y en las coronas.

Como conclusiones se destaca que las mujeres generan diariamente un número de viajes ligeramente superior al generado por los hombres desde o hacia la ciudad de Granada. El vehículo privado es el transporte más utilizado por los hombres, mientras que las mujeres utilizan más el transporte público y el desplazamiento a pie.

FIRMADO POR	ROSARIO ISABEL SOSA OCAÑA		21/11/2023	PÁGINA 3/6
	ANA MARIA VAZQUEZ GOMEZ			
VERIFICACIÓN			https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



Positivamente, el Plan incluye en sus indicadores socioeconómicos, territoriales y urbanísticos, medioambientales, del sistema de transporte y demanda de movilidad (apartado 10.2 *Indicadores de contexto y línea base*), en lo que se refiere a personas, una desagregación por sexos que permitirá con posterioridad una evaluación de las actuaciones desarrolladas desde la perspectiva de género.

Asimismo, se han incluido indicadores de evaluación y de resultado (apartado 14.14 *Indicadores*) específicos desde la perspectiva de género, para evaluar en el Plan las medidas concretas que en este ámbito se alcancen en el desarrollo del Plan.

4. TRANSVERSALIDAD DEL PRINCIPIO DE IGUALDAD.

El artículo 5 de la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, establece que *“los poderes públicos potenciarán que la perspectiva de la igualdad de género esté presente en la elaboración, ejecución y seguimiento de las disposiciones normativas, de las políticas en todos los ámbitos de actuación, considerando sistemáticamente las prioridades y necesidades propias de las mujeres y de los hombres, teniendo en cuenta su incidencia en la situación específica de unas y otros, al objeto de adaptarlas para eliminar los efectos discriminatorios y fomentar la igualdad de género”*.

Se observa que el principio de igualdad de género se ha tenido en consideración a lo largo de la elaboración, desarrollo y en orden a la futura evaluación del Plan, por citar algunos ejemplos:

- Se contempla en su apartado 2.3 como uno de los valores presentes en la labor desarrollada por la Dirección General de Movilidad y Transportes (*“La labor de la DGM se basa en la transparencia, participación, gobernanza, impulso de la igualdad de género, sostenibilidad medioambiental, mejora de la salud y accesibilidad universal”*).
- La Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía, se incluye en el marco jurídico que preside la elaboración y desarrollo del Plan (apartado 5. *Marco Jurídico*).
- Entre los Objetivos estratégicos planteados dentro del Plan de acción (apartado 14. 2 *Objetivos estratégicos*) se destaca: *OE 4: Mejorar la seguridad vial y reducir los incidentes de violencia y acoso en el transporte y los espacios públicos; OE 5: Mejorar la accesibilidad metropolitana, considerando la perspectiva de género y las personas con discapacidad.*
- Se incluyen indicadores de contexto desagregados por sexo e indicadores de realización y resultado centrados en la perspectiva de género.
- En la Mesa de participación (apartado 14.18.2 *Sistema de evaluación*) se mantendrá un equilibrio en cuanto al número de mujeres y hombres que van a formar parte, así como en los equipos encargados del seguimiento o en la participación de la ciudadanía.

5. MEDIDAS INCORPORADAS PARA GARANTIZAR LA IGUALDAD.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 6 de la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, el *“informe de evaluación de impacto de género irá acompañado de indicadores pertinentes en género, mecanismos y medidas dirigidas a paliar y neutralizar los posibles impactos negativos que se detecten sobre las mujeres y los*

FIRMADO POR	ROSARIO ISABEL SOSA OCAÑA		21/11/2023	PÁGINA 4/6
	ANA MARIA VAZQUEZ GOMEZ			
VERIFICACIÓN			https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



hombres, así como a reducir o eliminar las diferencias encontradas, promoviendo de esta forma la igualdad entre los sexos”.

La Dirección General de Movilidad y Transportes concibe el Plan como *“una herramienta fundamental para seguir avanzando en la consecución de la igualdad real y efectiva entre mujeres y hombres, procurando implementar las medidas que palíen en lo posible las carencias que en este contexto puedan existir”*. En el apartado 10.5 se sintetizan los principales problemas y necesidades así como los retos a los que se enfrenta el Plan. Pueden destacarse: elevado uso del vehículo privado, falta de conexión de la red de infraestructura ciclista, deficiente calidad del servicio de transporte público, ausencia completa de integración entre el autobús urbano y el sistema tarifario integrado, etc.

Entre los Programas de actuación (apartado 14.10) en función de las líneas estratégicas planteadas, se contemplan medidas para reducir las desigualdades de género detectadas, pudiéndose citar a modo de ejemplo y de forma específica en la *LE2 la Mejora de las operaciones y mantenimiento del sistema de transporte metropolitano* el *P3.2 Reestructuración de la Red de transporte público: Necesidades de las mujeres*:

- Creación de paradas a demanda o intermedias en las líneas de autobuses nocturnos para reducir los tramos en los que las mujeres tienen que caminar solas y se sientan más seguras al regresar a casa de noche o madrugada.
- Las estaciones de metro y autobús, así como las marquesinas, deben ser instalaciones limpias y con un mantenimiento constante que proporcionen sensación de seguridad. Además, el sistema de alumbrado en ellas deberá de ser eficiente, consiguiendo así espacios amplios y visibles.
- Tanto en las infraestructuras, como en los vehículos se aumentará la vigilancia y seguridad, ya sea por parte de contratación de vigilantes o de cámaras de seguridad que se manejarán desde un centro de control para poder actuar lo más rápido posible en caso de cualquier tipo de agresión.
- Se fomentará la inclusión de las mujeres en el mercado laboral del transporte público, contando así con un mayor número de conductoras aumentando la sensación de comodidad en las usuarias a la hora de utilizar el transporte público.
- Fomentar la sensibilización respecto a la violencia de género, al personal, en el sistema de transporte: Se realizarán cursos de información y formación a los vigilantes y conductores para dotarlos de nociones sobre cómo actuar en caso de agresión y se implantará cartelería para sensibilizar sobre la violencia de género, así como dar una nueva visión de ciudad con perspectiva de género.

Se valoran positivamente las actuaciones previstas y la inclusión de indicadores y evaluaciones que desde la perspectiva de género permitan apreciar el impacto de las medidas adoptadas, todo ello de acuerdo con lo establecido en el artículo 10 de la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, según el cual los poderes públicos de Andalucía, para garantizar de modo efectivo la integración de la perspectiva de género en su ámbito de actuación, deberán:

“a) Incluir sistemáticamente la variable sexo en las estadísticas, encuestas y recogida de datos que realicen.

FIRMADO POR	ROSARIO ISABEL SOSA OCAÑA		21/11/2023	PÁGINA 5/6
	ANA MARIA VAZQUEZ GOMEZ			
VERIFICACIÓN			https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



b) Incorporar indicadores de género en las operaciones estadísticas que posibiliten un mejor conocimiento de las diferencias en los valores, roles, situaciones, condiciones, aspiraciones y necesidades de mujeres y hombres, su manifestación e interacción en la realidad que se vaya a analizar.

c) Analizar los resultados desde la dimensión de género.

d) Analizar y cuantificar el valor de los cuidados”.

Por último, se recomienda tener en cuenta lo previsto por la citada Ley 12/2007, de 26 de noviembre, que en su Capítulo V dedicado a las *Políticas de promoción y atención a las mujeres*, concretamente en su artículo 50. *Planeamiento urbanístico, vivienda y transporte*, establece:

“ 4.Las políticas públicas de movilidad y transporte darán prioridad a la reducción de los tiempos de desplazamiento, deberán facilitar la proximidad y los itinerarios relacionados con la organización de la vida familiar y darán respuesta a las necesidades del mundo rural o de zonas de menor densidad de población.

5. La Administración de la Junta de Andalucía promoverá la investigación, con perspectiva de género, de la movilidad y el transporte con el fin de que sus políticas públicas en esta materia favorezcan de manera equilibrada a mujeres y hombres. De los resultados de la investigación se dará traslado al Consejo Andaluz de Participación de las Mujeres.”

6. LENGUAJE.

De acuerdo con el artículo 4. *Principios generales* y el artículo 9. *Lenguaje no sexista e imagen pública*, de la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, y la Instrucción de 16 de marzo de 2005, de la Comisión general de Viceconsejeros y Viceconsejeras, se deberá evitar la utilización de un lenguaje sexista en las disposiciones de carácter general de la Junta de Andalucía.

Al respecto, se aprecia que la Dirección General de Movilidad y Transportes ha tenido en cuenta en la redacción del Plan, en líneas generales, la utilización de un lenguaje no sexista y que facilita la visibilización tanto de las mujeres como de los hombres. No obstante, se sugiere una revisión del texto al objeto de no emplear algunos términos como viajeros , ciudadanos o conductores.

La Unidad de Género de la Consejería de Fomento,

Articulación del Territorio y Vivienda.

En Sevilla, a la fecha de la firma electrónica.

LA ASESORA TÉCNICA

Fdo.: Rosario Isabel Sosa Ocaña

VºBº LA JEFA DE SERVICIO DE LEGISLACIÓN

Fdo.: Ana M.ª Vázquez Gómez

FIRMADO POR	ROSARIO ISABEL SOSA OCAÑA		21/11/2023	PÁGINA 6/6
	ANA MARIA VAZQUEZ GOMEZ			
VERIFICACIÓN			https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

Asunto: Oficio Documentación Informe
de evaluación impacto de género
Ref.:100-23 /RC/AD

Consejería de Fomento,
Articulación del Territorio y Vivienda
Dirección General de Movilidad y Transportes

De conformidad con el artículo 6 del Decreto 17/2012, de 7 de febrero, por el que se regula la elaboración del Informe de Evaluación del Impacto de Género se ha recibido en el Instituto Andaluz de la Mujer en relación a la elaboración del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada (en adelante PTMGR) la siguiente documentación:

- Informe de Evaluación del Impacto de Género elaborado por este centro directivo.
- Las observaciones de la Unidad de Igualdad de Género de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda relativo al mencionado Plan.
- La propuesta final del PTMGR.

Lo que se comunica a los efectos oportunos.

LA JEFA DEL GABINETE DE ESTUDIOS
Y PROGRAMAS
María José López Sotelo
[Fecha/Firma electrónica]

C/ D^a María Coronel, 6 , 41003 Sevilla
Telf.:954544910 Fax: 954544611

MARIA JOSE LOPEZ SOTELO - GBTE. ESTUDIOS Y PROGRAMAS			31/01/2024	PÁGINA 1/1
VERIFICACIÓN			https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	

Fecha: la de la firma

Su ref.:

Nuestra ref.: SPPH/DPP

**Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y
Vivienda**

Dirección General de Movilidad y Transportes

C/ Pablo Picasso, 6
41018 Sevilla

Asunto: “Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible”

A los efectos previstos en el artículo 29.4 de la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía, y de conformidad con la resolución de 15 de julio de 2008 de esta Dirección General de Patrimonio Histórico sobre delegación de competencias, adjunto remito informe de la Delegación Territorial de Turismo, Cultura y Deporte en Granada, sobre el plan referido en el “asunto”.

LA DIRECTORA GENERAL DE PATRIMONIO HISTÓRICO

Fdo.: María Mónica Ortiz Sánchez

Palacio de Mañara. C/ Levías, 27. 41004 Sevilla.
Teléfono: 955 036 016

dgph.ctcd@juntadeandalucia.es



MARIA MONICA ORTIZ SANCHEZ - DIRECTOR/A GENERAL		10/04/2024	PÁGINA 1/1
VERIFICACIÓN		https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	

Fecha: La de la firma digital

N/Ref.: BC-gam Expte.: BC.05.47/22

Asunto: Plan de transporte metropolitano del área de Granada

Dirección General de Patrimonio
Histórico y Documental
Calle Levías nº27
41004 SEVILLA

Con fecha 13 de noviembre de 2023, se ha recibido en esta Delegación Territorial oficio de dicha Dirección General solicitando informe sobre el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada realizado por la Dirección General de Movilidad y Transportes de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.

Examinada la documentación recibida y de acuerdo a lo establecido en el artículo 29.4 de la Ley 14/2007, de Patrimonio Histórico de Andalucía, se le traslada el informe emitido por los servicios técnicos de esta Administración:

«1. ANTECEDENTES Y AMPARO LEGAL.

Con fecha 9 de noviembre de 2023 tiene entrada escrito de la Dirección General de Patrimonio Histórico, solicitando la emisión de informe al Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada, re-dactado por la Dirección General de Movilidad y Transportes de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.

El Plan fue informado por esta Delegación Territorial en el trámite de consultas previas para la Evaluación Ambiental Estratégica con fecha 4 de abril de 2022 y con fecha 1 de marzo de 2023 en trámite de audiencia.

El proyecto se informa al amparo de lo establecido en el artículo 29.4 de la Ley 14/2007, del Patrimonio Histórico de Andalucía (LPHA en adelante, BOJA nº 248, de 19 de diciembre).

El Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada (PTMAGR) es el instrumento de planificación estratégica de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda para el sistema de transporte en la aglomeración urbana de Granada, con una misión bien definida, fomentar la intermodalidad, el transporte público y el uso de energías limpias, todo ello en el marco de las estrategias sobre cambio climático y sostenibilidad de la Estrategia Europea.

El PTMAGR afecta a una extensa área, integrada por 57 municipios en los que habitan 595.832 personas, lo que supone el 65% del total provincial. Se trata de un documento centrado en el análisis y diagnóstico de la situación actual y el diseño de un plan de acción consistente en una serie de objetivos, para los que se plantean líneas estratégicas y programas de actuación, que sin embargo quedan únicamente enunciados, sin que se plantee ninguna concreción, siquiera preliminar de las actuaciones a desarrollar.

Paseo de la Bomba nº 11
18009 Granada

T: 95807800- Fax: 958027860
delegacion.granada.ccph@juntadeandalucia.es





En cuanto a su impacto patrimonial, cabe señalar que, a nivel general, medidas como el establecimiento de una zona de bajas emisiones en Granada, la implantación de redes ciclopeatonales o la reducción del uso de vehículo privado deben valorarse positivamente, tanto por lo que suponen de reducción de la contaminación atmosférica, con perniciosos efectos sobre el estado de conservación de los inmuebles patrimoniales, como por la mejora general del ambiente urbano en los cascos históricos y del conjunto del territorio.

Sin embargo, su propio carácter estratégico y la ausencia de medidas concretas de actuación e intervención, susceptibles de ser analizadas para valorar su posible afección a elementos del patrimonio histórico, hace que el informe sobre este PTMAGR deba tener igualmente un carácter estratégico.

En los informes emitidos con fecha 4 de abril de 2022 y 1 de marzo de 2023 se señalaron las carencias del inventario de elementos del patrimonio histórico existentes en el área de afección del proyecto, incluido en el Anexo IV del Estudio Ambiental Estratégico. Dicho inventario se elaboró a partir de la información cartográfica publicada en los Datos Espaciales de Referencia de Andalucía (DERA) del Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía, que debido a su escala únicamente recogen los bienes patrimoniales protegidos de carácter zonal territorial (Conjuntos Históricos y Monumentos o Zonas Arqueológicas más extensas), complementado con la consulta al Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico IAPH y la que se recoge en el Plan Especial de Protección de la Vega de Granada.

Dicho inventario contempla 26 Bienes de Interés Cultural (BIC), cuando relación de bienes del patrimonio histórico protegidos a través de su inclusión en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz (CGPHA), bien como BIC o como bienes de catalogación general, supera los 200 elementos en el conjunto de los 65 municipios incluidos en el plan. Se recomendaba en dichos informes que el equipo redactor evacuase consulta a esta Delegación Territorial para se facilitase copia actualizada de la cartografía de bienes protegidos a mayor escala de la empleada en el estudio, sin que se haya efectuado la citada consulta.

El carácter parcial e incompleto del inventario de bienes del patrimonio histórico es una carencia importante en el Plan, en especial de cara a las actuaciones y proyectos concretos que se deriven del PTMAGR, por lo que se considera necesario que se este instrumento estratégico se complete con la relación completa de bienes del patrimonio histórico existentes en los municipios incluidos en el mismo. Esta Delegación Territorial reitera su disposición a facilitar una copia actualizada de la cartografía SIG de bienes del patrimonio histórico, en especial los protegidos, a mayor escala de la empleada en el estudio.

Por otro lado, cabe señalar que el PTMAGR ha recogido lo señalado en los informes de 4 de abril de 2022 y 1 de marzo de 2023 relativo al cumplimiento de los artículos 29, 32, 33 y 35 de la LPHA. Así, el “Tomo II. Plan de acción” recoge en el punto “14.10. Programas de actuación” lo siguiente:

“Cultura y Patrimonio Histórico

Todos los proyectos de actuación e intervención que emanen de este Plan deberán contemplar en su redacción la necesidad de cumplir las determinaciones de los citados artículos 29 y 32 de la Ley 14/2007, de Patrimonio Histórico de Andalucía, requiriendo el informe favorable de la consejería competente en materia de patrimonio

FRANCISCO JAVIER SANCHEZ LOPEZ - SV. BIENES CULTURALES		05/04/2024	PÁGINA 2/3
VERIFICACIÓN		https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



histórico a los correspondientes proyectos constructivos. En el caso de que los proyectos se desarrollen o *afecten a bienes inscritos en el CGPHA o a sus entornos, se deberán obtener con carácter previo las preceptivas autorizaciones previstas en los artículos 33 y 35 de la citada ley*”.

Teniendo en cuenta lo anterior, se propone que el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada (PTMAGR) sea informado con carácter favorable, condicionado a completar el inventario de bienes del patrimonio histórico».

Lo que se comunica a los efectos oportunos,

EL JEFE DE SERVICIO DE BIENES CULTURALES

Fdo. Francisco Javier Sánchez López

FRANCISCO JAVIER SANCHEZ LOPEZ - SV. BIENES CULTURALES		05/04/2024	PÁGINA 3/3
VERIFICACIÓN		https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	

PROPUESTA INFORME DE INCIDENCIA TERRITORIAL DEL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE GRANADA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.

1. ANTECEDENTES

Con fecha 25 de noviembre de 2024 tiene entrada en este órgano directivo escrito de la Dirección General de Movilidad y Transportes mediante el que, conforme a los artículos 48 y 49 de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía (LISTA), se solicita informe sobre la incidencia territorial del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible. Noviembre 2024.

El Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía acordó en su sesión de 11 de diciembre de 2012 (BOJA nº5 de 8 de enero de 2013) formular el “Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible” (PTMAGR). Concluida la redacción del documento preliminar del Plan, fue sometido al trámite de información pública y audiencia mediante Resolución de 5 de diciembre de 2022 de la Dirección General de Movilidad y Transportes (BOJA nº238 de 14 de diciembre de 2022).

Con fecha 19 de abril de 2023 se emitió informe sobre la adecuación de las alternativas propuestas en el documento preliminar del PTMAGR a las directrices y determinaciones establecidas por la ordenación territorial vigente, conforme al artículo 49.3 de la LISTA

2. OBJETO Y ALCANCE DEL INFORME

El Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada es un instrumento de planificación sectorial considerado, por su repercusión sobre las actividades y relaciones en el territorio, Plan con Incidencia en la Ordenación del Territorio a los efectos de lo previsto en el Capítulo III, del Título III de la referida LISTA, debiendo someterse, tal y como determina el artículo 49.4 de la misma, a informe sobre la incidencia territorial de sus determinaciones por parte del órgano competente en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo.

En los artículos 55.1 y 56.1 de la LISTA se establece el carácter vinculante del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA) y de los Planes de Ordenación del Territorio de Ámbito Subregional para los Planes con Incidencia en la Ordenación del Territorio.

Conforme al artículo 12 del Decreto 160/2022, de 9 de agosto, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, se atribuyen a la Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Agenda Urbana las competencias que en materia de Ordenación del Territorio corresponde ejercer a la Consejería.

De acuerdo con ello y en virtud de la Disposición Transitoria Tercera del citado Decreto 160/2022, la competencia para la emisión del informe recae en la persona titular de la Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Agenda Urbana, de conformidad con el artículo 5.2.d) del Decreto 36/2014, de 11 de febrero, por el que se regula el ejercicio de las competencias de la Administración de la Junta de Andalucía en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo.



Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MARIA GUADALUPE DE LA HERA DIAZ DE LIAÑO ANTONIO GARCIA RUIZ	10/12/2024	
VERIFICACIÓN		PÁG. 1/11	



A efectos de la emisión del informe, la Dirección General de Movilidad y Transportes remite el expediente del plan, indicando que está completo, que consta de:

- Propuesta final del Plan. Índice. Noviembre 2024.
- Propuesta final del Plan: Plan de acción. Tomo I. Noviembre 2024.
- Propuesta final del Plan: Plan de acción. Tomo II. Noviembre 2024.
- Anexo I: Análisis Coste-Beneficio y Multicriterio. Noviembre 2024.
- Anexo II: Modelización. Noviembre 2024.
- Anexo III: Valoración de Impacto en la Salud. Noviembre 2024.
- Resumen Ejecutivo. Noviembre 2024.
- Estudio Ambiental Estratégico. Noviembre 2024.
- Resultado de la información pública y de las consultas. Noviembre 2024.
- Documento resumen del Expediente Ambiental. Noviembre 2024.
- Resumen no técnico del Estudio Ambiental Estratégico. Noviembre 2024.

3. MARCO DE REFERENCIA. ÁMBITO.

Atendiendo a la planificación territorial vigente, el PTMAGR está afectado por los siguientes instrumentos de planificación:

- Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA), aprobado mediante Decreto 206/2006, de 28 de noviembre (BOJA nº 250 de 29 de diciembre de 2006).
- Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada (POTAUGR), aprobado mediante Decreto 244/1999, de 27 de diciembre (BOJA nº 37 de 28 de marzo de 2000).

Respecto al ámbito del PTMAGR, en el apartado 9.1. Ámbito territorial del PTMAGR se indica que el “ámbito metropolitano del Área de Granada” fue inicialmente definido a los efectos previstos en el artículo 12 de la Ley 2/2003, de 12 de mayo, formado por los siguientes municipios: Agrón, Albolote, Alfacar, Alhendín, Armilla, Atarfe, Beas de Granada, Cájar, Calicasas, Cenes de la Vega, Colomera, Chauchina, Chimeneas, Churriana de la Vega, Cijuela, Cogollos de la Vega, Cúllar Vega, Deifontes, Dílar, Dúdar, Escúzar, Fuente Vaqueros, Gójar, Granada, Güéjar Sierra, Güevéjar, Huétor de Santillán, Huétor Vega, Íllora, Jun, La Malahá, La Zubia, Láchar, Las Gabias, Maracena, Moclín, Monachil, Nívar, Ogíjares, Otura, Padul, Peligros, Pinos Genil, Pinos Puente, Pulianas, Quéntar, Santa Fe, Vegas del Genil, Ventas de Huelma, Víznar y Valderrubio. Este último se creó en virtud del Decreto 237/2013, de 17 de diciembre, por el que se aprueba la creación del municipio de Valderrubio por segregación del término municipal de Pinos Puente (BOJA nº 246, de 18 de diciembre de 2013).

Posteriormente, se detecta que existe movilidad habitual hacia Granada desde los municipios de Iznalloz, Dúrcal, Villamena y Nigüelas, por lo que se amplía el ámbito. Además, debido a la integración en el “Sistema Tarifario Integrado del Consorcio”, se han incluido también los municipios de Moraleda de Zafayona y Cacán.

Por tanto, el ámbito se encuentra formado por los 57 municipios siguientes: Agrón, Albolote, Alfacar, Alhendín, Armilla, Atarfe, Beas de Granada, Cacán, Cájar, Calicasas, Cenes de la Vega, Colomera, Chauchina,

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MARIA GUADALUPE DE LA HERA DIAZ DE LIAÑO	10/12/2024	
	ANTONIO GARCIA RUIZ		
VERIFICACIÓN		PÁG. 2/11	



Chimeneas, Churriana de la Vega, Cijuela, Cogollos de la Vega, Cúllar Vega, Deifontes, Dílar, Dúdar, Dúrcal, Escúzar, Fuente Vaqueros, Las Gabias, Gójar, Granada, Güéjar Sierra, Güevéjar, Huétor de Santillán, Huétor Vega, Íllora, Jun, La Malahá, La Zubia, Láchar, Las Gabias, Maracena, Moclín, Monachil, Nívar, Ogíjares, Moraleda de Zafayona, Nigüelas, Otura, Padul, Peligros, Pinos Genil, Pinos Puente, Pulianas, Quéntar, Santa Fe, Valderrubio, Vegas del Genil, Ventas de Huelma, Víznar y Villamena.

Este ámbito del PTMAGR trasciende los límites de los ámbitos definidos tanto por la unidad territorial “Centro Regional de Granada” como por el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada aprobado mediante Decreto 244/1999, de 27 de diciembre.

4. VALORACIÓN DE LA INCIDENCIA TERRITORIAL

En aplicación de lo establecido en el artículo 48.2 de la LISTA, los Planes con Incidencia en la Ordenación del Territorio deben incluir los siguientes contenidos:

- a) La expresión territorial del análisis y diagnóstico del sector.*
- b) La especificación de los objetivos territoriales a conseguir de acuerdo con las necesidades sectoriales y las directrices establecidas por los planes de ordenación del territorio para la planificación sectorial*
- c) La justificación de la coherencia de sus contenidos con el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía y con las determinaciones de los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional que les afecten.*

Así mismo, el Reglamento General de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía, aprobado mediante Decreto 550/2022, de 29 de noviembre, establece en su artículo 69.2 que *los Planes con Incidencia en la Ordenación del Territorio, además del contenido previsto en el artículo 48 de la Ley, incluirán la definición del sistema de indicadores de gestión, sostenibilidad y resultado para el eficaz seguimiento y evaluación del Plan.*

Por otra parte, atendiendo a la planificación territorial vigente, el PTMAGR está afectado por los siguientes instrumentos de planificación:

- Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA), aprobado mediante Decreto 206/2006, de 28 de noviembre (BOJA nº 250 de 29 de diciembre de 2006).
- Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada (POTAUGR), aprobado mediante Decreto 244/1999, de 27 de diciembre (BOJA nº 37 de 28 de marzo de 2000).

4.1. Análisis del contenido específico en materia de ordenación del territorio (art. 48.2 de la LISTA y art.69.2 del Reglamento General de la LISTA)

a) Expresión territorial del análisis y diagnóstico del sector

En el apartado 9. Análisis de la situación actual del PTMAGR (Documento Propuesta final: Plan de acción. Tomo I. Noviembre 2024) se realiza una evaluación de los antecedentes, ámbito territorial, caracterización socioeconómica, evolución territorial y urbanística, accidentalidad, sistema de transporte, análisis de la movilidad, concluyendo con una síntesis del estado actual y conclusiones del diagnóstico.

El PTMAGR analiza el ámbito territorial teniendo en cuenta las relaciones de funcionalidad y movilidad de los municipios partiendo del estudio de las distintas variables que inciden en la planificación: demografía, actividad económica, características físicas, evolución territorial y urbanística del área metropolitana, equipamientos de carácter metropolitano, accidentalidad en las vías de comunicación,

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MARIA GUADALUPE DE LA HERA DIAZ DE LIAÑO	10/12/2024	
	ANTONIO GARCIA RUIZ		
VERIFICACIÓN		PÁG. 3/11	



movilidad ciclista y peatonal, intensidad de tráfico en la red viaria y aparcamientos, transporte público (urbano, interurbano y metropolitano) y transporte de mercancías, entre otras.

Por tanto, se entiende que el PTMAGR incluye la expresión territorial del análisis y diagnóstico del sector.

b) Objetivos territoriales a conseguir de acuerdo con las necesidades sectoriales y las directrices establecidas por los planes de ordenación del territorio para la planificación sectorial

En el apartado 14. Plan de Acción del PTMAGR (Documento Propuesta final: Plan de acción. Tomo II. Noviembre 2024) se establecen los objetivos estratégicos, líneas estratégicas y programas del PTMAGR:

- **Objetivos Estratégicos:**
 - OE.1. Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y el consumo energético.
 - OE.2. Reducir el nivel de riesgo del sistema de transporte metropolitano respecto a las amenazas climáticas.
 - OE.3. Contribuir al logro de estándares de calidad del aire y ruido.
 - OE.4. Mejorar la seguridad vial y reducir los incidentes de violencia y acoso en el transporte y los espacios públicos.
 - OE.5. Mejorar la accesibilidad metropolitana, considerando la perspectiva de género y las personas con discapacidad.
 - OE.6. Asegurar la sostenibilidad financiera del sistema de transporte metropolitano.
 - OE.7. Garantizar la asequibilidad del sistema de transporte metropolitano.
- **Líneas Estratégicas y Programas:**
 - LE.1. Mejora de las infraestructuras y vehículos del sistema de transporte metropolitano.
 - LE.1-P1 Ampliación y mejora de aceras
 - LE.1-P2.1 Creación de red ciclopeatonal
 - LE.1-P2.2 Zonas de estacionamiento seguro para bicicletas/vmp
 - LE1-P3 Eliminación/reducción de barreras que dificultan la movilidad de modos activos entre áreas conurbadas
 - LE1-P4 Mejora del arbolado y zonas de sombra
 - LE1-P5.1 Extensión del metro de Granada
 - 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
 - LE1-P6.2 Inversiones en infraestructura vial: evitar la concentración del tráfico de las zonas centro y norte de la ciudad de Granada
 - LE1-P7 Aparcamientos disuasorios ligados al transporte público (park & ride)
 - LE1-P8 Intercambiadores-en función de la definición de la red de transporte público

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MARIA GUADALUPE DE LA HERA DIAZ DE LIAÑO	10/12/2024	
	ANTONIO GARCIA RUIZ		
VERIFICACIÓN		PÁG. 4/11	



- LE1-P9 Infraestructura de combustibles alternativos
- LE1-P10 Renovación de la flota de transporte público (cero y bajas emisiones)
- LE1-P11 Renovación del parque vehicular privado
- LE1-P12 Reducción de la vulnerabilidad de la infraestructura de transporte respecto al cambio climático
- LE1-P13 Infraestructura de mercancía
- LE1-P14 Estudio informativo para la implantación de un nuevo sistema de transporte público en Sierra Nevada y actuaciones complementarias
- LE2. Mejora de las operaciones y el mantenimiento del sistema de transporte metropolitano.
 - LE2-P1 Zona de bajas emisiones
 - LE2-P2 Estacionamiento regulado en la ciudad de Granada
 - LE2-P3.1 Reestructuración de la red de transporte público: mejorar la accesibilidad a los principales equipamientos metropolitanos
 - LE2-P3.2 Reestructuración de la red de transporte público: necesidades de las mujeres
 - LE2-P3.3 Reestructuración de la red de transporte público: mejorar la frecuencia y velocidades comerciales
 - LE2-P3.4 Reestructuración de la red de transporte público y mejora de su eficiencia
 - LE2-P4 Control del transporte público e información a la persona usuaria en tiempo real
 - LE2-P5 Medidas operativas y de conservación que reduzcan la vulnerabilidad al cambio climático
- LE3. Mejora de la organización del sistema de transporte metropolitano.
 - LE3-P1 Revisión del marco tarifario, integración billetes y medios de pago
 - LE3-P2 Marco legal para la implantación de zonas de bajas emisiones a nivel metropolitano
 - LE3-P3 Mejora de la coordinación entre los distintos organismos a cargo de la movilidad
 - LE3-P4 Medidas de apoyo a la adquisición de vehículos de bajas/cero emisiones
 - LE3-P5 Medidas de fomento del uso de la bicicleta, incluyendo eléctricas y micro-movilidad
 - LE3-P6 Fomento de la colaboración público-privada
 - LE3-P7 Nuevo mapa concesional de transporte público

En este sentido, el PTMAGR no incluye la especificación de los objetivos territoriales a conseguir de acuerdo con las necesidades sectoriales y las directrices establecidas por los planes de ordenación del territorio para la planificación sectorial. No obstante, el documento incluye el apartado 16. Coherencia del Plan con los instrumentos de ordenación territorial (Documento Propuesta final: Plan de acción. Tomo II. Noviembre 2024) en el que, como se indica en el apartado siguiente, se justifica la adecuación al POTA y al Plan del Territorio de la aglomeración urbana de Granada.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MARIA GUADALUPE DE LA HERA DIAZ DE LIAÑO	10/12/2024	
	ANTONIO GARCIA RUIZ		
VERIFICACIÓN		PÁG. 5/11	



Por otra parte, no se considera oportuna, y debería eliminarse, la mención en el documento del PTMAGR al Servicio de Planificación Subregional de la Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Agenda Urbana recogida en el apartado 15.1.3 del citado Plan.

c) Justificación de la coherencia de los contenidos con el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía y con las determinaciones de los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional que les afecten

La Norma 173 del POTA determina que los Planes con Incidencia en la Ordenación del Territorio deberán contener, en sus respectivas Memorias, un capítulo expreso que justifique la coherencia de sus propuestas y determinaciones con las estrategias y directrices o recomendaciones de desarrollo territorial establecidas en el POTA y, en su caso, justificar que las desviaciones contribuyen en mejor manera a los objetivos globales.

Asimismo, la justificación de la adecuación al POTA y a los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional que le puedan afectar, también forma parte de los contenidos especificados en el artículo 20 de la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía (LOTUMVA).

En este sentido, el PTMAGR (Documento Propuesta final: Plan de acción. Tomo II. Noviembre 2024) cuenta con un apartado 16. Coherencia del Plan con los instrumentos de planificación territorial en el que se analiza la coherencia de sus contenidos con el POTA y con las determinaciones del POTAUGR. Entre los aspectos analizados se encuentra la justificación de su coherencia con las determinaciones del POTA contempladas en los artículos 68,1,a), 69,2,a), 69,3,a), 70,1,a) y 72.3 y de la del POTAUGR con las principales actuaciones del PTMAGR (LE1-P5.1, LE1-P5.2, LE1-P6.1 y LE1-P8) con una incidencia territorial más clara y directamente vinculadas o afectadas por las determinaciones del plan territorial.

d) Definición del sistema de indicadores de gestión, sostenibilidad y resultado para el eficaz seguimiento y evaluación del Plan

En el apartado 14.18 Sistema de Seguimiento y Evaluación del PTMAGR (Documento Propuesta final: Plan de acción. Tomo II. Noviembre 2024) se establece un plan de seguimiento y evaluación para revisar de forma periódica el cumplimiento de los objetivos del PTMAGR.

Para ello, por una parte, se establecen los indicadores de evaluación ambiental, los cuales van a efectuar el seguimiento de los efectos del PTMAGR sobre el medioambiente a través del establecimiento de umbrales que van a permitir detectar a tiempo desviaciones y así poder establecer medidas correctoras adicionales (Los mismos se definen en el Estudio Ambiental Estratégico pero igualmente se muestran en este apartado).

Las actuaciones sobre las que se mide el impacto son las siguientes: A1: mejora de la red ciclopeatonal; A2: ampliación del metro de Granada; A3: zonas de estacionamiento y construcción de aparcamientos disuasorios; A4: ampliación de infraestructura viaria existente para creación de plataforma reservada para el transporte público (accesos a la Zubia y Ogíjares); A5: intercambiadores, Park & Ride, aparca-bicis.

Por otra parte, se establecen otros indicadores relacionados directamente con la consecución de los objetivos estratégicos del Plan y basados en los indicadores del apartado 10.2 Indicadores de contexto y línea base (Documento Propuesta final: Plan de acción. Tomo I. Noviembre 2024).

Para cada indicador, se indica la unidad de medida, el valor actual (si se detecta), el objetivo, la estrategia de seguimiento, la frecuencia de actualización y el interesado que deberá verificar el

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MARIA GUADALUPE DE LA HERA DIAZ DE LIAÑO	10/12/2024	
	ANTONIO GARCIA RUIZ		
VERIFICACIÓN		PÁG. 6/11	



seguimiento. El grado de implantación de las medidas se debe ir evaluando durante el periodo de aplicación determinado hasta el año de vigencia del Plan (2030).

Por tanto, se entiende que el PTMAGR incluye la definición del sistema de indicadores para el seguimiento y evaluación del Plan.

4.2. Análisis de la coherencia con el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA).

El PTMAGR incluye un capítulo específico sobre la justificación de la coherencia de sus contenidos con el POTA, como se ha expuesto en el apartado 4.1 de este informe.

En este sentido, los objetivos estratégicos del PTMAGR, implementados con las correspondientes líneas estratégicas, se alinean con los establecidos por el POTA para el Sistema de Articulación Regional: aumentar la participación del transporte público en los flujos de transporte, avanzar en la constitución de un sistema de transporte ambientalmente sostenible y mejorar la calidad y la seguridad del transporte .

El Plan de Transporte Metropolitano se encuadra entre los Planes de Transporte de Viajeros (AR-2) previstos por el POTA, dentro del Programa de Actuación de la Estrategia de Desarrollo Territorial de Articulación Regional, que prevé para los Centros Regionales, entre los que se encuentra la aglomeración urbana de Granada, la redacción de Planes de Transportes Metropolitanos. El POTA establece como prioridades para estos Planes: la identificación de la imagen final de las redes de transporte metropolitano en sus diferentes niveles jerárquicos y funcionales (redes interurbanas, redes metropolitanas, redes locales, redes urbanas); el fomento de los servicios de transporte público metropolitano; el desarrollo de servicios ferroviarios y/o de metro; y la coordinación y complementariedad de los servicios de transporte público de viajeros por carretera. De manera específica, estos Planes deben abordar la ordenación de las infraestructuras y servicios para el transporte de mercancías. Así mismo, han de incorporar objetivos y medidas concretos en relación con la mejora del impacto energético, ambiental y paisajístico del transporte en el ámbito metropolitano.

A continuación se analiza si el objeto y contenido que establece el POTA para los Planes de Transporte de Viajeros (AR-2) se considera en el PTMAGR:

- Redes de transporte metropolitano
En el apartado 9.6. Sistema de transporte del PTMAGR (Documento Propuesta final: Plan de acción. Tomo I. Noviembre 2024) se identifica la red de transporte metropolitano en sus diferentes niveles jerárquicos y funcionales.
- Fomento de los servicios de transporte público metropolitano
En las LE1-P5.1 Extensión del metro de Granada, LE1-P5.2 Corredores de altas prestaciones y LE2-P3.4 Reestructuración de la red de transporte público y mejora de su eficiencia (ejes transversales), se fomentan los servicios de transporte público metropolitano, favoreciendo la intermodalidad entre los distintos modos de transporte, mejorando la oferta de transporte público al mejorar su funcionalidad y capacidad y proponiendo una reestructuración de la red con el objetivo de conectar con aquellos municipios que disponen de un servicio más deficiente.
- Desarrollo de servicios ferroviarios y/o de metro
En la LE1-P5.1 Extensión del metro de Granada se propone estudiar y definir la extensión del Metro de Granada mediante la redacción de un Plan Director del Metro de Granada.
- La potenciación de órganos supramunicipales para desarrollar la gestión y planificación del transporte público en los ámbitos metropolitanos.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MARIA GUADALUPE DE LA HERA DIAZ DE LIAÑO	10/12/2024	
	ANTONIO GARCIA RUIZ		
VERIFICACIÓN			PÁG. 7/11



En la LE3-P3 Mejora de la coordinación entre los distintos organismos a cargo de la movilidad, se propone a través del Consorcio de Transportes del Área de Granada la necesidad de una coordinación entre Administraciones y una homogeneización en materia de servicios de transporte público.

- Coordinación y complementariedad de los servicios de transporte público de viajeros por carretera y ferrocarril.

En la LE1-P8 Intercambiadores-En función de la definición de la red de transporte público, se establece la necesidad de mejorar la red de intercambiadores para garantizar la intermodalidad con el objetivo de mejorar la coordinación entre los distintos modos de transporte.

- Infraestructuras y servicios de mercancías

Se establecen actuaciones para la elaboración de un estudio que optimice la Distribución Urbana de Mercancías (DUM) (LE1-P13 Infraestructuras de mercancías) y un proyecto de renovación de flotas de transporte público de bajas/cero emisiones (LE1-P10 Renovación de la flota de transporte público) impulsando un modelo de movilidad más sostenible .

- Mejora del impacto energético, ambiental y paisajístico del transporte en el ámbito metropolitano

En relación a la mejora del impacto energético y ambiental, en el PTMAGR se establecen actuaciones como el mencionado proyecto de renovación de flotas de transporte público de bajas/cero emisiones (LE1-P10 Renovación de la flota de transporte público), la implantación de una nueva infraestructura para los combustibles alternativos (LE1-P9 Infraestructura de combustibles alternativos) y la implementación de medidas de adaptación al cambio climático y a la reducción de la vulnerabilidad de la infraestructura de transporte (LE1-P12 Reducción de la vulnerabilidad de la infraestructura de transporte respecto al cambio climático), entre otras.

En relación a la mejora del impacto paisajístico, en el PTMAGR (Documento Propuesta final: Plan de acción. Tomo I y II. Noviembre 2024) no se encuentran propuestas de mejora frente a dicho impacto. En el Estudio Ambiental Estratégico (Noviembre 2024), apartado 8, se evalúan los probables efectos significativos en el Medioambiente considerando aspectos como el paisaje, considerando la ampliación del metro de Granada y la ampliación de infraestructura viaria existente para la creación de plataforma reservada para el transporte público, como las que pueden incidir negativamente sobre este aspecto. En este sentido, en el apartado 10 se recogen medidas propuestas en el PTMAGR para prevenir, reducir y compensar cualquier efecto negativo importante en el medioambiente sobre, entre otras cuestiones, el clima, el aire, la tierra y el suelo o el paisaje. No obstante, estas medidas para prevenir, reducir y compensar el impacto paisajístico podrían formar parte también del PTMAGR.

Por todo lo expuesto, cabe concluir que el PTMAGR se alinea con carácter general con el objeto y contenido que establece el POTA para los Planes de Transporte de Viajeros (AR-2).

4.3. Análisis de la coherencia con el Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Granada (POTAUGR).

El PTMAGR incluye un capítulo específico sobre la justificación de la coherencia de sus contenidos con el POTAUGR, como se ha expuesto en el apartado 4.1 de este informe.

El ámbito del POTAUGR comprende los municipios de Albolote, Alfacar, Alhendín, Armilla, Atarfe, Cájar, Cenes de la Vega, Chauchina, Churriana de la Vega, Cijuela, Cúllar Vega, Dílar, Dúdar, Fuente Vaqueros, Las Gabias, Gójar, Granada, Güevéjar, Huétor Vega, Jun, La Zubia, Láchar, Maracena, Monachil, Ogíjares, Otura, Peligros, Pinos Genil, Pinos Puente, Pulianas, Santa Fe, Vegas del Genil, y Víznar.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MARIA GUADALUPE DE LA HERA DIAZ DE LIAÑO	10/12/2024	
	ANTONIO GARCIA RUIZ		
VERIFICACIÓN			PÁG. 8/11



Entre los objetivos del POTAUGR tendentes a lograr unos niveles adecuados de prestación de dotaciones y servicios a los habitantes de la aglomeración urbana, se encuentran adecuar el transporte público supramunicipal a las demandas de los ciudadanos y mejorar y adecuar los canales principales de transporte público (Art. 1.5). Así mismo, entre los objetivos territoriales establecidos en el POTAUGR para la ordenación del sistema de comunicaciones y transportes de la aglomeración urbana de Granada se contempla diversificar los modos por los cuales puedan producirse los desplazamientos de los ciudadanos, fomentar la integración de los diversos modos de desplazamiento y transporte, proteger y potenciar los modos de transporte que exijan un menor consumo de recursos naturales o diseñar y construir redes y sistemas de comunicaciones y transportes de modo que favorezcan la accesibilidad a las dotaciones y equipamientos públicos y a las áreas productivas (Art. 2.13). Estos objetivos del POTAUGR se encuentran alineados con los objetivos estratégicos del PTMAGR.

Por otra parte, el PTMAGR incluye un análisis de la coherencia de sus determinaciones con las del POTAUGR en relación al Sistema de transportes de la Aglomeración Urbana de Granada. Este análisis se realiza estableciendo la vinculación entre las propuestas del Plan de acción del PTMAGR con cada una de las determinaciones antes mencionadas del POTAUGR (Arts. 2.60 al 2.83).

Respeto a las diferentes medidas/propuestas del Plan de acción del PTMAGR que tienen relación con el POTAUGR se realizan las siguientes observaciones:

- LE1-P2.1 Creación de red ciclopeatonal.

Esta actuación contempla la mejora de la red ciclopeatonal en el área metropolitana de Granada con el objetivo de evolucionar hacia un patrón de movilidad sostenible.

De acuerdo al artículo 2.87 (D) del POTAUGR, el sistema de espacios libres de la aglomeración urbana de Granada se organiza funcionalmente en ocho itinerarios conectados entre sí mediante nueve enlaces a fin de cerrar la malla del sistema. Estos itinerarios son: A. Vega Alta; B. Vega Baja; C. Sierra Elvira-Embalse de Cubillas; D. Río Beiro-Alto Darro; E. Interfluvios Orientales; F. Borde Noroccidental de Sierra Nevada; G. Río Dílar y H. Alto Río Monachil. Entre las actuaciones que contemplan las determinaciones relativas a cada uno de estos itinerarios se propone la creación de carriles-bici para su adecuación al uso público (Arts. 88 a 98 (R)).

El trazado de red ciclopeatonal propuesto por el PTMAGR toma como referencia el Plan Andaluz de la Bicicleta 2014-2020 y, por tanto, coincide tan solo parcialmente con los itinerarios de los carriles-bici previstos en el POTAUG. En este sentido, debería justificarse, en su caso, la innecesariedad o desactualización de la propuesta del POT respecto a los objetivos marcados en el PTMAGR para esta red.

- LE1-P5.1 Metro de Granada y extensión.

En el artículo 2.68 (D y R) del POTAUGR se establecen las determinaciones para la planificación de la red de tranvía o metro ligero. En este sentido, en su apartado 2 se establece que la red de tranvía o metro ligero estará compuesta de un anillo que circunvale al área central de la ciudad de Granada (Avda. Constitución-Gran Vía-Reyes Católicos-Puerta Real-Paseo del salón-Camino de Ronda-Avda. Constitución) y, al menos, cinco líneas radiales para cubrir el ámbito de implantación previsto.

Dichas líneas serán:

- Línea Norte hasta Albolote.
- Línea Sierra hasta Pinos Genil.
- Línea Cornisa Sur hasta Ogíjares.
- Línea Dílar, con bifurcación en Armilla: una hacia el oeste hasta Churriana-Las Gabias con prolongación a Vegas del Genil; y otra hacia el sur hasta Otura.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MARIA GUADALUPE DE LA HERA DIAZ DE LIAÑO	10/12/2024	
VERIFICACIÓN	ANTONIO GARCIA RUIZ	PÁG. 9/11	



- Línea Vega hasta el Aeropuerto con prolongaciones hasta Fuente vaqueros y Láchar.

La propuesta de extensión del metro contemplada en el PTMAGR incluye la ampliación Sur desde la estación de Armilla hasta el municipio de Las Gabias; la ampliación Centro ofreciendo una mayor cobertura en toda la ciudad de Granada; y la ampliación Norte uniendo los municipios de Albolote y Atarfe.

Por otra parte, la letra B del apartado 4 del citado artículo 2.68 establece que el trazado de la plataforma reservada se realizará por el interior de los suelos afectados para ello en el presente Plan, y que se encuentran representados en el plano Ord-2. Estructura de Articulación Territorial.

A este respecto, en líneas generales los trazados propuestos por el PTMAGR son coherentes con los suelos afectados por la plataforma reservada salvo a su paso por el municipio de Churriana de la Vega.

No obstante lo anterior, en la letra B del apartado 4 antes mencionada se establece también que justificadamente, y a fin de mejorar su adaptación a las características del territorio o las posibilidades de captación de pasajeros, la planificación de la red de tranvía o metro ligero podrá alterar dicha afección. En este sentido, en la ficha de esta actuación en el PTMAGR se recoge esta cuestión al objeto de su posible consideración en la realización de los estudios informativos o proyectos de ampliación de la línea de metro.

Así mismo, también se contempla la necesidad de tener en consideración la regulación de las Zonas de reserva de espacios libres de interés para la aglomeración (Art. 4.11(D)), las Zonas de reserva para dotaciones supramunicipales (Art. 4.12(D)) y las Zonas de mejora y regeneración ambiental y paisajística (Título quinto).

- LE1-P5.2 Corredores de altas prestaciones y LE1-P6.1 Inversiones en infraestructura vial: priorización del transporte público (plataformas reservadas carril bus-VAO+carril bus) y creación de servicios coordinados.

La actuación LE1-P5.2 busca mejorar la oferta de transporte público mejorando su funcionalidad y capacidad mediante la implementación de corredores de altas prestaciones, con el objetivo de fomentar el uso del transporte público en los viajes cotidianos.

En este sentido, el PTMAGR identifica aquellos corredores susceptibles de implementar servicios de altas prestaciones, siendo los siguientes: Huetor Vega-Granada, La Zubia-Granada, Alhendín-Ogijares-Granada, Peligros-Granada, Albolote-Atarfe-Granada, Aeropuerto-Santa Fe-Granada, Jun-Granada y Cenes de la Vega-Granada (existente).

Basada en esta propuesta de corredores de altas prestaciones, la actuación LE1-P6.1 plantea la creación de plataformas reservadas implementando carriles BUS-VAO con el objetivo de mejorar la calidad de los servicios del transporte público del Área metropolitana de Granada, en aquellos ejes que sufren mayores problemas de congestión y por los que circulan varias líneas de transporte público interurbano.

Ambas actuaciones se encuentran en coherencia con los objetivos territoriales establecidos en el POTAUGR (Art. 1.13) para la ordenación del sistema de comunicaciones y transportes de la aglomeración urbana de Granada anteriormente mencionados.

- LE1-P8 Intercambiadores-en función de la definición de la red de transporte público.

Esta actuación se encuentra en coherencia con los objetivos territoriales del POTAUGR anteriormente mencionados en cuanto a diversificar los modos por los cuales puedan producirse los desplazamientos de los ciudadanos y al fomento de la integración de los diversos modos de desplazamiento y transporte.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MARIA GUADALUPE DE LA HERA DIAZ DE LIAÑO	10/12/2024	
	ANTONIO GARCIA RUIZ		
VERIFICACIÓN		PÁG. 10/11	



En concreto, la propuesta de intercambiadores del PTMAGR incluye dos actuales, con posibilidad de mejora en alguno de sus servicios, y otros dos futuros. Los dos actuales se corresponden con el Palacio de Congresos y la actual estación de autobuses. Por otra parte, las nuevas propuestas se localizarían en la estación de ferrocarril y en la parada de La Gloria de la prolongación sur del tranvía.

Esta propuesta del PTMAGR coincide con dos elementos constituyentes del subsistema de transporte exterior de la aglomeración: la estación de ferrocarril de Granada-Andaluces y la estación de autobuses de Granada.

- LE1-P13 Infraestructura de mercancías.

Este programa recoge la propuesta de área logística de interés autonómico en Granada contemplada en el PITMA así como un estudio para la optimización de la Distribución Urbana de Mercancías (DUM) y una serie de medidas adicionales para mejorar la distribución de mercancías.

En este sentido, la propuesta de área logística de interés autonómico recogida en el PITMA se encuentra en consonancia con las determinaciones del POTAUGR relativa al Centro de transporte de mercancías previsto en el mismo (Arts. 2.80 a 2.83).

5. CONCLUSIONES

En relación a lo anteriormente expuesto, valorado el “Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible” en el marco establecido por la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía (LISTA) y el Reglamento General de la LISTA, aprobado mediante Decreto 550/2022, de 29 de noviembre, se considera que los objetivos y líneas estratégicas del mismo se alinean con carácter general con los objetivos de la planificación territorial vigente.

No obstante, se deberá 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), puesta de manifiesto en el apartado 4.3 del presente informe.

ASESOR TÉCNICO

VºBº: LA JEFA DE SERVICIO DE
PLANIFICACIÓN SUBREGIONAL

Fdo.: Antonio García Ruiz

Fdo.: Guadalupe de la Hera Díaz de Liaño

Es copia auténtica de documento electrónico

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MARIA GUADALUPE DE LA HERA DIAZ DE LIAÑO	10/12/2024	
	ANTONIO GARCIA RUIZ		
VERIFICACIÓN		PÁG. 11/11	

INFORME DE INCIDENCIA TERRITORIAL DEL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE GRANADA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.

La Dirección General de Movilidad y Transportes de esta Consejería remite el “Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible”, al objeto de que se emita informe de incidencia territorial en el marco de lo establecido en el artículo 49.4 de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía (LISTA).

De conformidad con el artículo 5.2.d) del Decreto 36/2014, de 11 de febrero, por el que se regula el ejercicio de las competencias de la Administración de la Junta de Andalucía en materia de ordenación del territorio y urbanismo, en relación con el artículo 12 y la disposición transitoria tercera del Decreto 160/2022, de 9 de agosto, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, la competencia para informar los Planes con Incidencia en la Ordenación del Territorio corresponde a la persona titular de la Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Agenda Urbana.

De acuerdo con la propuesta de informe elaborada por el Servicio de Planificación Subregional de fecha 10 de diciembre de 2024, que se adjunta, se considera que los objetivos y líneas estratégicas del “Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible”, se alinean con carácter general con los objetivos de la planificación territorial vigente. No obstante, se deberá 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), puesta de manifiesto en el referido informe.

EL DIRECTOR GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO,
URBANISMO Y AGENDA URBANA

Fdo.: José Andrés Moreno Gaviño



Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	JOSE ANDRES MORENO GAVIÑO	10/12/2024	
VERIFICACIÓN		PÁG. 1/1	

CERTIFICADO DEL ACUERDO AL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE GRANADA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.

D^a. Ana M^a Vázquez Gómez, Jefa del Servicio de Legislación de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda de la Junta de Andalucía, como Secretaria de la Comisión Permanente del Consejo de Transportes de Andalucía, **CERTIFICA:**

Que en sesión celebrada el día 3 de diciembre de 2024, el Consejo de Transportes de Andalucía, reunido en Comisión Permanente, adoptó en relación con el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible, y en virtud del artículo 11.a) del Decreto 156/1982, de 15 de noviembre, sobre el Consejo de Transportes de Andalucía, el siguiente Acuerdo:

“INFORMAR FAVORABLEMENTE la Propuesta del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible”.

Y para que conste y surta sus efectos se expide el presente certificado, que se emite previamente a la aprobación del Acta de la referida sesión, con el visto bueno del Director General de Movilidad y Transportes, que preside esta sesión del Consejo de Transportes de Andalucía.

Sevilla, a la fecha de la firma electrónica

LA SECRETARIA
(POR DELEGACIÓN)

Fdo.: Ana M^a Vázquez Gómez

VºBº. EL PRESIDENTE

Fdo.: José Miguel Casasola Boyero
Director General de Movilidad y Transportes



Es copia auténtica de documento electrónico

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	ANA MARIA VAZQUEZ GOMEZ	19/12/2024	
	JOSE MIGUEL CASASOLA BOYERO		
VERIFICACIÓN		PÁG. 1/1	

Fecha: Ver firma electrónica

Consejería de Fomento, Articulación
del Territorio y Vivienda.

Su Ref: Expte.: DGMT/PL/MMP

Nº Refª.: Grupo EIS delegación

Dirección General de Movilidad y
Transporte.

Expte:22-GR-PPR-001 (Cítese al responder)

Asunto: Solicitud Informe de Impacto Salud del Plan de
Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de
Movilidad Sostenible.

C/ Pablo Picasso, n.º 6
41.018 (SEVILLA)

Examinada la documentación referente al expediente 22-GR-PPR-001 remitida por parte de la Dirección General de Movilidad y Transporte de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda sobre el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible, y en particular el documento de Valoración de Impacto en Salud, se remite el correspondiente Informe de Evaluación de Impacto en Salud:

INFORME DE EVALUACIÓN DE IMPACTO EN SALUD (EIS)

DATOS IDENTIFICATIVOS ACTUACIÓN	
Persona promotora	Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda
Proyecto	Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible.
Código	22-GR-PPR-001
Ubicación	Área metropolitana de Granada.

I) INTRODUCCIÓN

La evaluación de impacto en salud integra un conjunto de métodos y herramientas cuyo objetivo es predecir las modificaciones, positivas y negativas, que una actuación tendrá sobre el bienestar de la población sirviendo de guía y apoyo para la toma de decisiones informadas. Este doble objetivo se sustenta en la idea, ampliamente aceptada en la actualidad, de que la salud y el bienestar de una comunidad dependen en gran medida de complejas interacciones entre factores de tipo social, económico, cultural y del entorno físico (lo que se denominan comúnmente determinantes de la salud).

Son precisamente estas interacciones las que deben ponerse de manifiesto en la redacción del documento de valoración de impacto en salud a fin de que todas las partes interesadas tomen conciencia del potencial que tiene dicha actuación para influir en la salud de la población de su entorno.

Con esta finalidad, este informe se inicia con la descripción tanto de la actuación prevista como del entorno en que se inserta y continúa con la identificación y valoración de las posibles modificaciones que se podrían producir en los determinantes de la salud. En el caso en que dichas modificaciones sean de suficiente entidad se procederá a analizar los impactos que pueden producir en la salud de la población, tanto a nivel global como en la forma en que los mismos se distribuyen entre los diferentes grupos de la comunidad.

Finalmente, se integrará toda esta información y se alcanzará un dictamen sobre la viabilidad de la actuación en lo que respecta a sus impactos sobre la salud y las posibles opciones de acción alternativas, pudiendo incorporar, o no, medidas adicionales para optimizar los resultados descritos.

En todo caso, este informe no persigue realizar una Evaluación de Impacto en Salud tal y como es entendida por la comunidad científica a nivel internacional, sino que está adaptado a las particularidades que resultan de las características y requisitos de los procedimientos administrativos en los que se inserta, en especial a sus plazos.

Así, se trata de una valoración preliminar del posible impacto que sobre la salud puede tener este proyecto sin poder considerarse exhaustivo, ya que las repercusiones sobre la salud de la ciudadanía son tan vastas, variadas y frecuentemente difíciles de valorar y/o cuantificar que el estudio se ha limitado a los aspectos más significativos, inmediatos y directos, y siempre dentro del estado del conocimiento actual.

Por último, se debe destacar que se ha afrontado el proceso de participación ciudadana llevada a cabo mediante consultas a administraciones públicas afectadas (Estatales, Junta de Andalucía y Administración local) y personas interesadas mediante Colegios Profesionales, Colectivos sociales (sindicatos, asociaciones...).

II) BREVE DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN

El Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada (PTMAGR en adelante) es un plan estratégico que pretende avanzar en una nueva cultura donde la ciudadanía sea el eje central y busca disminuir los efectos negativos de la movilidad, mediante la promoción del transporte público, así como de modos más ecológicos, fundamentalmente el uso de la bicicleta junto a los desplazamientos a pie.

Los principales problemas detectados tras el análisis de la situación se pueden sintetizar en una elevada tasa de desplazamientos en vehículo privado, produciendo atascos en los principales accesos a la ciudad de Granada en las horas puntas lo que repercute de una forma negativa en el transporte público y sus frecuencias.

Por ello, uno de los retos a destacar del Plan Metropolitano de Granada es la sensibilización y potenciación de los modos de transporte sostenibles, concienciando a la población de que la bicicleta/VMP son modos de transporte seguros, la necesidad de modificar la conducta de aparcar junto al destino y dejar el coche fuera de la ciudad, así como fomentar el transporte público y sostenible para mejorar la calidad del aire en el ámbito.

INDALECIO SANCHEZ-MONTESINOS GARCIA		20/12/2024	PÁGINA 2/17
VERIFICACIÓN		https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	

El PTMAGR pretende desarrollar un conjunto de programas, medidas y actuaciones para mejorar el transporte en el ámbito. Se busca implantar formas eficientes de desplazamiento de personas y transporte de mercancías con el menor impacto ambiental posible y contribuyendo al ahorro y a la eficiencia energética, es decir, aumentando la sostenibilidad del territorio.

Se pretende que este Plan siempre funcione como apoyo y avance hacia un desarrollo sostenible comprometido con la conservación y mejora de la calidad del medio ambiente y la salud de la ciudadanía del área Metropolitana de Granada.

El Plan será el instrumento básico para la planificación de la movilidad de personas y mercancías. En consecuencia, sus objetivos se plantean para el conjunto de elementos que forman parte de este sistema: las infraestructuras, los equipamientos e instalaciones, los servicios de transporte público o el aparcamiento, así como al conjunto de los modos de transporte.

Desde la Dirección General de Movilidad y Transportes de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda se ha impulsado la redacción del PTMAGR visto que surgen las siguientes **necesidades**:

- Reducción del índice de motorización y concienciación del uso de modos menos contaminantes.
- Creación de una red de infraestructuras ciclistas interconectadas, así como el desarrollo del sistema de alquiler público de bicicletas.
- Mejora de la seguridad vial y mantenimiento de las infraestructuras del transporte por carretera.
- Mejora del transporte público: ampliando la cobertura territorial, mejorando la oferta de transporte público (flota de vehículos, paradas, instalaciones, etc.) y calidad del servicio (accesibilidad, frecuencias, horarios, información a las personas usuarias y medidas de priorización de paso).
- Impulsar la intermodalidad entre los distintos modos de transporte (transporte público, ciclista, vehículo privado, etc.)
- Aumento del número de municipios en el Área de prestación conjunta del taxi de la ciudad de Granada.
- Establecimiento de normas comunes para la regulación de carga, descarga y distribución urbana de mercancías.

En este sentido, el PTMAGR recoge una serie de **objetivos estratégicos** planteados tras la fase de análisis y diagnóstico, que se han identificado mediante una codificación numérica y son los siguientes:

1. OE1. Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y el consumo energético (mitigación del cambio climático).
2. OE2. Reducir el nivel de riesgo del sistema de transporte metropolitano respecto a las amenazas climáticas (adaptación al cambio climático).
3. OE3 Contribuir al logro de estándares de calidad del aire y ruido.
4. OE4. Mejorar la seguridad vial y reducir los incidentes de violencia y acoso en el transporte y los espacios públicos.
5. OE5. Mejorar la accesibilidad metropolitana, considerando la perspectiva de género y las personas con discapacidad (discapacidad visual, personas sordas o con discapacidad auditiva, personas con dificultades cognitivas, etc.).
6. OE6. Asegurar la sostenibilidad financiera del sistema de transporte metropolitano.
7. OE7. Garantizar la asequibilidad del sistema de transporte metropolitano.

INDALECIO SANCHEZ-MONTESINOS GARCIA		20/12/2024	PÁGINA 3/17
VERIFICACIÓN		https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	

A partir de estos objetivos estratégicos se han establecido unos **valores objetivo/objetivos específicos** que deben servir para medir el efecto de la implantación del Plan y, por tanto, el de las actuaciones programadas. Los valores objetivo son los siguientes:

- VO1. Reducción de aproximadamente el 30% de las emisiones de gases de efecto invernadero entre 2020 y 2030.
- VO2. Reducir el consumo tendencial de energía primaria en el año 2030, como mínimo el 39,5%, excluyendo los usos no energéticos.
- VO3. Objetivos mínimos de contratación pública del 45% de la flota de los autobuses, tienen que ser vehículos limpios para un primer periodo (2025) y en un 65% para un segundo periodo (2030).
- VO4. Reducción del 50% de muertes en accidentes de tráfico para 2030.
- VO5. Reducción del 50% de lesiones graves en accidentes de tráfico para 2030.
- VO6. Asimilar la capacidad de pago al sistema de transporte metropolitano de la ciudadanía, a otras áreas metropolitanas similares analizadas.

Para conseguir cumplir estos objetivos se han determinado las **líneas estratégicas**, a través de las cuales se han orientado las actuaciones preliminares del Plan.

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

En el marco de la versión preliminar del Plan, estas líneas estratégicas se han desarrollado en **programas de actuaciones** y se han priorizado atendiendo a los siguientes criterios:

- Que sean adecuadas a la misión y a los valores.
- El impacto que ejercen en las personas destinatarias o beneficiarias.
- El coste y el plazo temporal.
- Los riesgos que la estrategia entraña. Habría que buscar un posicionamiento óptimo, esto significa que desde la organización se están ofreciendo servicios que se ajustan a las prioridades de los beneficiarios y los realiza con experiencia, capacidades y recursos adecuados.

Estas 3 líneas estratégicas se componen de diferentes programas de actuación:

LE1	MEJORA DE LA INFRAESTRUCTURA Y VEHÍCULOS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE METROPOLITANO
LE1 – P1	AMPLIACIÓN Y MEJORA DE ACERAS
LE1 – P2.1	CREACIÓN DE RED CICLOPEATONAL
LE1 – P2.2	ZONAS DE ESTACIONAMIENTO SEGURO PARA BICICLETAS/VMP
LE1 – P3	ELIMINACIÓN/REDUCCIÓN DE BARRERAS QUE DIFICULTAN LA MOVILIDAD DE MODOS ACTIVOS ENTRE ÁREAS CONURBADAS
LE1 – P4	MEJORA DEL ARBOLADO Y ZONAS DE SOMBRA
LE1 – P5.1	METRO DE GRANADA Y EXTENSIÓN
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
LE1 – P6.2	INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA VIAL: EVITAR LA CONCENTRACIÓN DEL TRÁFICO DE LAS ZONAS CENTRO Y NORTE DE LA CIUDAD DE GRANADA
LE1 – P7	APARCAMIENTOS DISUASORIOS LIGADOS AL TRANSPORTE PÚBLICO (PARK & RIDE)
LE1 – P8	INTERCAMBIADORES – EN FUNCIÓN DE LA DEFINICIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO
LE1 – P9	INFRAESTRUCTURA DE COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS

LE1 – P10	RENOVACIÓN DE LA FLOTA DE TRANSPORTE PÚBLICO (CERO Y BAJAS EMISIONES)
LE1 – P11	RENOVACIÓN DEL PARQUE VEHICULAR PRIVADO
LE1 – P12	REDUCCIÓN DE LA VULNERABILIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE RESPECTO AL CAMBIO CLIMÁTICO
LE1 – P13	INFRAESTRUCTURA DE MERCANCÍAS
LE1 – P14	ESTUDIOS DE VIABILIDAD PARA LA CONEXIÓN ENTRE GRANADA Y SIERRA NEVADA

LE2	MEJORA DE LAS OPERACIONES Y EL MANTENIMIENTO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE METROPOLITANO
LE2 – P1	ZONA DE BAJAS EMISIONES
LE2 – P2	ESTACIONAMIENTO REGULADO
LE2 – P3.1	REESTRUCTURACIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO: MEJORAR LA ACCESIBILIDAD A LOS PRINCIPALES EQUIPAMIENTOS METROPOLITANOS
LE2 – P3.2	REESTRUCTURACIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO: NECESIDADES DE LAS MUJERES
LE2 – P3.3	REESTRUCTURACIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO: MEJORAR LA FRECUENCIA Y VELOCIDADES COMERCIALES
LE2 – P3.4	REESTRUCTURACIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MEJORA DE SU EFICIENCIA (EJES TRANSVERSALES)
LE2 – P4	CONTROL DEL TRANSPORTE PÚBLICO E INFORMACIÓN A LA PERSONA USUARIA EN TIEMPO REAL
LE2 – P5	MEDIDAS OPERATIVAS Y DE CONSERVACIÓN QUE REDUZCAN LA VULNERABILIDAD AL CAMBIO CLIMÁTICO

LE3	MEJORA DE LA ORGANIZACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE METROPOLITANO
LE3 – P1	REVISIÓN DEL MARCO TARIFARIO, INTEGRACIÓN BILLETES Y MEDIOS DE PAGO
LE3 – P2	MARCO LEGAL PARA LA IMPLANTACIÓN DE ZONAS DE BAJAS EMISIONES A NIVEL METROPOLITANO
LE3 – P3	MEJORA DE LA COORDINACIÓN ENTRE LOS DISTINTOS ORGANISMOS A CARGO DE LA MOVILIDAD
LE3 – P4	MEDIDAS DE APOYO A LA ADQUISICIÓN DE VEHÍCULOS DE BAJAS/CERO EMISIONES
LE3 – P5	MEDIDAS DE FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA, INCLUYENDO ELÉCTRICAS Y MICRO-MOVILIDAD
LE3 – P6	FOMENTO DE LA COLABORACIÓN PÚBLICO-PRIVADA
LE3 – P7	NUEVO MAPA CONCESIONAL DE TRANSPORTE PÚBLICO
LE3 – P8	PROGRAMAS DE INFORMACIÓN, DIFUSIÓN Y CONCIENCIACIÓN SOBRE MOVILIDAD SOSTENIBLE

Cada una de las **propuestas se describe en una ficha**, que contiene la siguiente información:

- Descripción de la medida
- Objetivos estratégicos relacionados: el PTMAGR del área de Granada presenta 7 objetivos estratégicos que han sido definidos en el borrador del Plan. En cada ficha se indica cuáles de estos objetivos se persiguen con la actuación, remarcando los objetivos relacionados con un color más oscuro.
- Objetivos específicos: se incluyen los objetivos propios del programa de actuación.
- Medidas a desarrollar: se explican brevemente las actuaciones que hay que llevar a cabo para poder desarrollar la medida.
- Población destinataria / beneficiaria
- Agentes implicados: administraciones, instituciones, operadores de transporte público de los cuales se prevé su implicación para poder llevar a cabo la medida.

- Indicadores de realización: no miden la consecución de un objetivo, sino que miden el progreso en la ejecución de las medidas y actuaciones previstas en el plan o programa. Su valor inicial es cero y va incrementándose con el desarrollo de las actuaciones. Se identifican con el código propio para cada uno de los indicadores (Ej. REA. 01)
- Indicadores de resultado: Son los indicadores que se establecen para medir si se han conseguido los objetivos generales y específicos determinados en cada una de las líneas estratégicas y programas. Sirven para medir los efectos directos e inmediatos producidos por la implantación del plan o programa. Se identifican con el código propio para cada uno de los indicadores (Ej. RES. 01)
- Presupuesto: coste aproximado de las inversiones a realizar.
- Financiación: origen de los fondos.
- Calendario de implantación: propuesta de calendario de ejecución en función del año en que se implemente cada actuación.

Por último, para definir los **escenarios del plan** se procede a sintetizar los análisis llevados a cabo con anterioridad en relación con los objetivos estratégicos. Se han establecido 4 posibles escenarios:

- Escenario 1: Actuaciones consideradas ejecutadas en el año horizonte.
- Escenario 2: ZBE propuesta por la ciudad de Granada a los fondos next generation y medidas asociadas.
- Escenario 3: ZBE adicional cubriendo toda la red de metro actual (Granada, Albolote, Maracena y Armilla) y medidas asociadas.
- Escenario 4: ZBE metropolitana extendida a los núcleos cubiertos por la red de transporte público de altas prestaciones y medidas asociadas.

III) BREVE DESCRIPCIÓN DEL ENTORNO

El Área Metropolitana de Granada es una entidad demográfica formada por la ciudad de Granada y municipios colindantes, en total son 57 municipios, donde habitan 595.832 habitantes, lo que supone el 65% del total de la provincia y la superficie aproximadamente es de 2623 km² lo que representa el 21% del territorio provincial. Como fenómeno demográfico la aglomeración urbana de Granada trasciende a un conjunto de municipio colindantes con la ciudad de Granada como centro que desborda el espacio territorial inicial (constituido por el propio término municipal) y se extiende hacia fuera generando un nuevo ámbito, en el cual los municipios colindantes ganan población haciendo cada vez más de ciudades dormitorio, con los desplazamientos y problemas de tráfico que ello genera.

Dentro del área de estudio se ha realizado una subdivisión territorial en base a tres coronas concéntricas alrededor de la ciudad de Granada:

- En la primera corona, se localizan los municipios más cercanos a Granada, donde la relación con la ciudad es más estrecha, existe un mayor número de áreas de atracción de movimientos (centros comerciales, polígonos industriales, etc.) y también existen más posibilidades de acceder a Granada en transporte público.
- La segunda corona, está compuesta por municipios con una distancia superior a 10 km de Granada, donde las conexiones en transporte público no son demasiado numerosas, así como tampoco son demasiados numerosos los centros de atracción de viajes.
- Finalmente, la tercera corona, se localizan los municipios del área metropolitana a más de 20 km de la capital; además, las centralidades de estos municipios no son relevantes atendiendo a un carácter metropolitano.

INDALECIO SANCHEZ-MONTESINOS GARCIA		20/12/2024	PÁGINA 6/17
VERIFICACIÓN		https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	

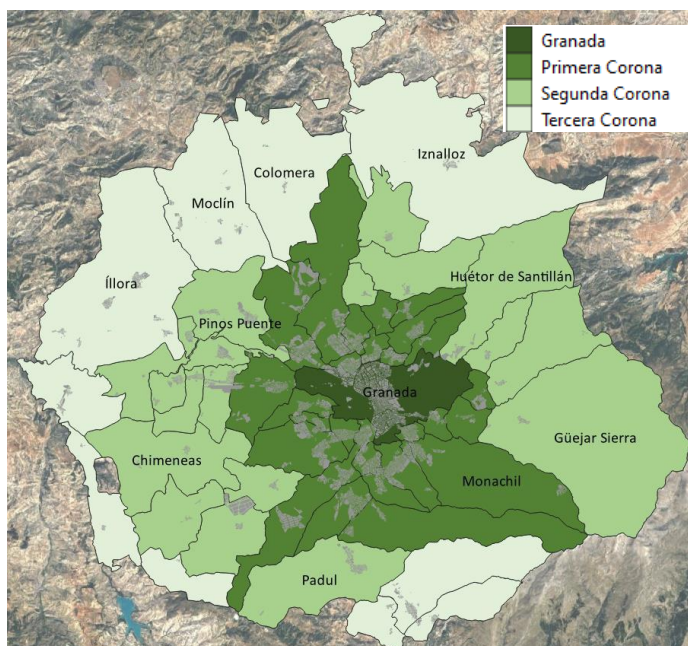


Figura 1. Ámbito de aplicación del Plan. Fuente VIS Nov 2024.

Dada su fisiografía, el ámbito ha tenido una función de pasillo natural entre la Andalucía occidental, el norte autonómico y la costa, donde Granada constituye el centro neurálgico de todas las vías de comunicación. Las autovías A-92 y la A-44 conectan por completo el ámbito, de este a oeste y de norte a sur respectivamente, además de una densa red de vías secundarias que conectan el conjunto. El sistema de comunicación se completa con el tren de alta velocidad y de vía única y el aeropuerto situado en el municipio de Santa Fe.

El Área de Granada, por sus características topográficas, presenta unas particularidades morfológicas que le sitúan como espacio propenso a alcanzar altos niveles de contaminantes por las dificultades de dispersión atmosférica y por los frecuentes periodos de inversión térmica. De esta forma, el análisis de la influencia del sistema de transporte en la calidad del aire se convierte en aspecto fundamental para tomar las medidas oportunas que tengan cabida desde la planificación de la movilidad.

Si se considera que el tráfico rodado, tal y como recoge el Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Aglomeración Urbana de Granada y Área Metropolitana, es la principal fuente antropogénica de las emisiones de contaminantes que inciden en la calidad del aire del Área de Granada, se abre un importante margen para la acción desde el punto de vista de la planificación de la movilidad.

Con la implantación del PTMAGR, al aumentar el protagonismo de los modos más sostenibles (peatón, bici, transporte público) frente al vehículo privado motorizado, conseguirá ahorros energéticos y ambientales, los cuales repercuten directamente en mejoras significativas de las emisiones de ruido y gases de efecto invernadero.

Además, se atenderá a la demanda en el nuevo Plan de Calidad del Aire de implantación de la tan necesaria ZBE junto con una batería de medidas enfocadas al fomento de una movilidad sostenible y a la eliminación de la supremacía del vehículo privado frente a modos de transporte públicos y más eficientes.

Características de la red viaria existente.

La superficie ocupada por el viario para circulación en la ciudad de Granada es de más de 1.500.000 m², según el PMUS de Granada. Las principales vías de articulación y de mayor capacidad son las autovías, A-44, GR-30 y GR-43 de titularidad estatal y las de titularidad autonómica en este caso sería A-92, A-92Gy A-395 conectan los municipios del ámbito con las otras provincias o regiones. Por tanto, se trata de viarios que inciden en la cohesión territorial del área metropolitana. Además de las citadas vías habría que añadir, aunque es una carretera convencional estatal, la N-432 que une la ciudad de Granada con Córdoba.

Características del transporte público.

La red de transporte público la componen los autobuses metropolitanos, así como los urbanos de Albolote, Armilla y Monachil, gestionados por el CTAGR, la red de autobuses urbanos de Granada, gestionada por el Ayuntamiento de Granada (servicio prestado por la empresa concesionaria), autobuses urbanos de Maracena y La Zubia gestionados por los respectivos Ayuntamientos y el tranvía Metropolitano gestionado por la Agencia Andaluza de Obra Pública.

Analizando los viajes anuales en los diferentes medios de transporte público del ámbito de estudio, se observa que el Metropolitano absorbe el 26% de personas viajeras, el autobús interurbano el 17% y, finalmente, el autobús urbano recogería a la mayoría de las personas usuarias con un 57% del total, según datos aportados por los diferentes operadores del transporte.

Respecto a la red interurbana/metropolitana de autobús, se trata de una red con 3.178 km de extensión y en la que se realizan 1.614 expediciones diarias en un día laborable tipo. Se encuentra dividida en 7 sectores: Norte, Noroeste, Poniente y Alfaguara (en la zona noroeste), y Vega, Cornisa y Sierra (en la zona sureste).

La ciudad de Granada tiene escasas conexiones por ferrocarril con el resto del área metropolitana. Destaca el Metropolitano de Granada, que transcurre por los municipios de Albolote, Maracena, Granada y Armilla. El número de personas viajeras en el año 2019 fue de 11.719.698 personas. La parada que mayor promedio de personas viajeras recoge es la ubicada en Recogidas, con un 13% aproximadamente, dicha parada es una de las soterradas y se ubica en pleno centro de la ciudad.

Analizando el sector del taxi en el área, el número total de licencias de taxi corresponde a 659 y el 85% de ellas corresponden a Granada capital.

Reparto modal en el transporte.

Del Informe anual más reciente del Observatorio de la Movilidad Metropolitana, se extrae para el área de Granada el siguiente reparto modal para los viajes que tiene como motivo los desplazamientos laborales. Los datos para el área de Granada son de 2015. Donde el 63,4% de los viajes se realizan en coche o moto, siendo este un porcentaje ubicado en la media del resto de áreas tenidas en cuenta en el estudio. Señalar que en 2015 no se había puesto en funcionamiento todavía como medio de transporte público el tranvía metropolitano. Este medio ha ganado personas que efectuaban los desplazamientos en vehículo privado, como se muestra más adelante.

A continuación, se presentan las cifras de viajes y reparto modal en transporte privado, público, viajes en bicicleta (que incluye vehículos de movilidad personal VMP) y viajes a pie, para un día laborable tipo de octubre de 2019. Estos datos se han estimado tomando como base los datos de demanda publicados por el MITMS, los datos de transporte público facilitados por el Consorcio de transportes de Granada, los datos de aforos de los titulares de las vías, la encuesta domiciliaria de 2015 y los resultados del modelo de transportes.

Corona Metropolitana	Reparto Modal Transporte Privado	Reparto Modal Transporte Público	Reparto Modal en Bicicleta	Reparto Modal A Pie
Total Área Metropolitana	48,45%	9,46%	3,44%	38,65%

Figura 2. Reparto modal, de más de 500 m, en el área metropolitana de Granada en transporte privado, público y otros modos para un día laborable tipo de octubre de 2019. Fuente VIS Nov 2024.

Para analizar la movilidad ciclopeatonal, desde el área de movilidad del Ayuntamiento de Granada, existen registros de aforos realizados en la vía pública, a través de los cuales se puede ver la tendencia al alza del uso de bicicleta/VMP en la ciudad. Para ello se han comparado los registros de aforos realizados en la vía pública desde el año 2017 hasta el 2020. Del primer año que se tiene registrado, 2017, se observa que el porcentaje de utilización de bicicletas fue del 4,59%; en 2018 aumentó ligeramente hasta alcanzar el 4,88%. Para el año 2019, el porcentaje de utilización de la bicicleta y de los VMP respecto del total del tráfico fue de un 5,34%. Por lo que se podría afirmar que cada año hay un mayor porcentaje de bicicletas en el tráfico general de la ciudad. Durante el año 2020, se han realizado dos campañas de aforo en junio y septiembre, y finalmente se puede afirmar que la bicicleta supone un 6,12% de los vehículos contabilizados en los aforos y los VMP un 1,64%, lo que en conjunto supone un 7,77% del tráfico en las secciones viarias aforadas.

Caracterización demográfica

Población total. Según los datos proporcionados por el Instituto Nacional de Estadística (INE) la población registrada en 2019, para toda el área metropolitana de Granada era de 595.832 habitantes

Población diseminada y núcleos de población afectados. En relación a la población diseminada, existe un total de 7.972 habitantes residiendo fuera de los núcleos de población municipales. Las cifras más altas de diseminados se dan en los municipios de Albolote, Alhendín donde se superan los 1.000 habitantes. Conociendo la población que se encuentra diseminada de los núcleos principales, se detecta la población que es menos susceptible de utilizar el transporte colectivo, por la dificultad de acceso a este. De forma generalizada en el total del área metropolitana, el 1,34% de la población se encuentra diseminada, por lo que en esos casos habrá de estudiarse otros sistemas de transporte público (como transporte a demanda) para garantizar el acceso a un modo de transporte público a todos los habitantes.

Población por sexos y grupos de edad. El reparto por sexos de la población es equitativo, representando el 49% los hombres y el 51% las mujeres. Por grupos de edad, el 46,86% de la población pertenece al rango de entre 15 y 49 años. La siguiente segmentación de edad con más porcentaje de población es la de aquellos con más de 50 años, representando un 37,53% del total. Estos datos representan a una sociedad que tiende al envejecimiento, independientemente de la ubicación.

Población mayor de 65 años (%). Representa a un 16,77% de la población. Este porcentaje es equivalente a 100.002 habitantes. En este caso, el 42,37% lo representan hombres y el 57,63% mujeres. Esta franja de la población es menos susceptible a modificar sus hábitos de desplazamiento. Aunque cada vez es menor esta situación, ya que toda la sociedad tiende a aumentar el uso de las nuevas tecnologías. Sin embargo, la población en esta franja de edad tiene

otras necesidades en lo que a transporte se refiere, suelen necesitar que se garantice la accesibilidad universal para realizar sus desplazamientos.

Incremento relativo de la población en 10 años. Analizando la evolución en los últimos 10 años, se observa un crecimiento general de la población en los municipios de la primera corona. Sin embargo, en los municipios de la segunda y en mayor medida de la tercera corona, ha habido un descenso de población en estos últimos 10 años.

Población vulnerable (zonas desfavorecidas)

En el caso del ámbito de estudio, se clasifican los siguientes municipios y zonas específicas, como desfavorecidas.

Municipios	Zonas desfavorecidas
Granada	Distrito Norte de Granada Santa Adela
Iznalloz	Barrio de La Peña
Pinos Puente	Bda. Las Flores Bda. Las Cuevas Cerro Fáquila
Fuente Vaqueros	Barrio de Santa Ana
Atarfe	Barrios El Barranco y La Cañada

Figura 3. Zonas desfavorecidas de la provincia de Granada . Fuente VIS Nov 2024.

Se ha utilizado, especialmente, información sobre población total, población mayor de 65 años, paro registrado, zonas desfavorecidas y zonas con necesidades de transformación social, entre otras; para la optimización y priorización de propuestas de actuación que pueden afectar a mayor población y población vulnerable.

Características socioeconómicas

Población en paro. La mayor parte de parados se registran en la primera corona, seguido de la ciudad de Granada, destacar el bajo índice de parados en la segunda y sobre todo tercera corona, no llegando al 10 %. Para la ciudad de Granada, destacan como zonas con mayor paro registrado áreas del Distrito Norte de Granada y de Santa Adela.

Renta familiar disponible. Conociendo el nivel de renta de la población se puede estimar la capacidad de gasto frente a los desplazamientos y el transporte. Según estudios llevados a cabo por el INE, con datos del año 2018 la renta media de los hogares españoles es de 27.632 euros, una cifra que no superan cerca del 58% de los municipios. Entre ellas, una de las comunidades con más localidades por debajo de este dato es Andalucía, con 665 municipios por debajo. En particular, en el área metropolitana de Granada, como se extrae de los datos expuestos, la renta neta media declarada de todos los municipios es inferior a la media nacional.

Actividades productivas. Según los datos registrados en el sistema de información multiterritorial de Andalucía (SIMA). En la ciudad de Granada el sector más representativo es el de servicios y el menor la agricultura y la pesca. Sin embargo, este hecho es inversamente proporcional a la distancia hacia la ciudad. Ocurriendo lo opuesto en la tercera corona. Los datos obtenidos sobre los establecimientos que desarrollan su actividad en el Área Metropolitana de Granada, nos muestran

una concentración de establecimientos relacionados con la sanidad, educación, resto de servicios y hostelería ubicados en la ciudad de Granada. En relación al sector comercial, sin embargo, la mayor concentración se da en la primera corona, al igual que los establecimientos relacionados con el transporte y almacenamiento, la construcción y la industria. Destacar que en banca y seguros los establecimientos son menos numerosos en todas las coronas del área.

Participación ciudadana

Existe un documento (Resultado de la información pública y de las consultas de Noviembre 2024) que recoge 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.

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:

Necesidades principales:

- 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 CO2 asociadas al transporte.
- RED de préstamo de bicicletas.
- Mejorar la seguridad de los usuarios vulnerables principalmente peatón y conductores de bicicletas.
- La sostenibilidad y distribución urbana de mercancías de última milla con vehículos no contaminantes en el contexto de crecimiento del comercio electrónico.

IV) DESCRIPCIÓN IMPACTOS SOBRE EL MEDIO FÍSICO, ECONÓMICO Y SOCIAL

El primer paso de la evaluación de impacto en salud es identificar de los impactos que se producen sobre aquellos elementos del entorno que influyen de forma habitual en la salud de la población (los determinantes de salud) y realizar una sencilla valoración de los mismos, considerando su probabilidad, intensidad y posible permanencia o irreversibilidad, como paso previo al análisis de su influencia en la salud de la población.

El autor del proyecto utiliza la metodología propuesta en el “Manual editado por la Consejería de Salud para la EIS de de Instrumentos de Planeamiento Urbanístico en Andalucía”. Se ha utilizado la lista de chequeo de identificación de los impactos de determinantes para la salud, en cuanto a la relevancia de los impactos, su valoración se realiza mediante el análisis cualitativo propuesto en dicho Manual y llega a la conclusión en base a las calificaciones obtenidas en la tabla (probabilidad, intensidad y permanencia), de que impactos serían significativos o relevantes sobre la salud.

Se realiza una primera valoración del Plan en la **fase de ejecución de obras** debido a la incidencia sobre algunos determinantes y el potencial impacto negativo para la salud:

- Emisión de contaminantes al aire, suelo y agua: la ejecución de obras e infraestructuras puede conllevar este tipo de riesgos que, si bien son temporales, pueden requerir la adopción de medidas necesarias para su minimización hasta alcanzar niveles aceptables.
- Empleo y desarrollo económico: en la fase de ejecución de los proyectos e infraestructuras se fomentará el empleo relacionado con: construcción, ingeniería, investigación desarrollo e innovación, nuevos sistemas tecnológicos, sectores energéticos, prevención de riesgos laborales, distribución urbana de mercancías, etc.
- Ocupación del territorio: se debe tener en cuenta el espacio permanente que ocupa una nueva infraestructura y la ocupación temporal del espacio que genera cualquier obra pública.
- Problemas de accesibilidad y accidentabilidad ligados al tráfico: la ejecución de obras puede ocasionar problemas de tráfico como retenciones (dificultades de accesibilidad a servicios esenciales, laborales o redes de apoyo) y accidentes.
- Contaminación acústica: durante la implementación de nuevas infraestructuras y/o equipamientos puede generarse contaminación acústica que afecte de forma directa tanto a los propios trabajadores de las obras como a la ciudadanía que transite o habite próxima a ellas; dado que la mayoría de las propuestas se ubica en ámbito urbano y periurbano.

DETERMINANTES EVALUADOS	PROBABILIDAD	INTENSIDAD	PERMANENCIA	GLOBAL
Emisión de contaminantes al aire, suelo y agua	MEDIO	MEDIO	BAJO	SIGNIFICANTE
Empleo y desarrollo económico	ALTO	ALTO	MEDIO	SIGNIFICANTE
Ocupación del territorio	ALTO	ALTO	BAJO	SIGNIFICANTE
Problemas de accesibilidad y accidentabilidad ligados al tráfico	MEDIO	ALTO	BAJO	SIGNIFICANTE
Contaminación acústica	MEDIO	MEDIO	BAJO	SIGNIFICANTE

Figura 4. valoración de impactos, en la salud y el medio, para la fase de obras del Plan. Fuente VIS Nov 2024

Medidas propuestas para prevenir, reducir y compensar cualquier efecto negativo sobre la salud en la fase de obras son las siguientes:

- x Consideración de la salud humana en las medidas de seguimiento de los efectos. En el Programa de vigilancia ambiental de los proyectos constructivos incorporar los indicadores de salud humana que resulten adecuados a los efectos más significativos.
- x Participación de la ciudadanía, empresas y de los agentes sociales en los procesos de participación pública durante las fases previas de ejecución de las actuaciones programadas en el PTMAGR.
- x Con el objetivo de reducir la huella de carbono, contratar personal local y priorizar la contratación de bienes y servicios en función a la distancia con respecto a la obra, y, en particular contar con empresas suministradoras locales, siempre que estos reúnan las condiciones técnicas exigibles y en similares condiciones de calidad-precio.
- x Establecimiento del Plan de Gestión de Residuos tanto en fase de proyecto como en fase de obra que cumpla con lo estipulado en el Real Decreto 105/2008, primando siempre la minimización de residuos en fase de diseño y la reutilización de los mismos.

Con relación a la identificación de determinantes y su evaluación en la fase de puesta en servicio y explotación, la administración promotora realiza una lista de chequeo del escenario del plan identificando aquellos determinantes que pueden verse afectados positiva o negativamente. Se ha realizado un análisis cualitativo de 39 determinantes en la salud, siendo el resultado del análisis efectuado, que el Plan produce impactos positivos y significativos en 22 de ellos, impactos negativos y no significativos en 5 y los 13 restantes no han sido analizados por encontrarse fuera del alcance del Plan.

Los principales impactos que pueden derivarse del plan son los siguientes:

- Exposición a contaminación de la calidad del aire. La contaminación está asociada al tráfico, especialmente en las zonas urbanas y periurbanas. La emisión de contaminantes atmosféricos puede derivar en enfermedades respiratorias, cardiovasculares e incluso cancerígenas.
El Plan contiene una serie de medidas encaminadas a disminuir la contaminación ambiental, y con ello, mejorar la salud, mediante la reducción del tráfico de vehículos privados (de viajeros y mercancías), evitando las congestiones y mejorando los accesos a los principales núcleos de población, que es donde se concentran las mayores emisiones ambientales.
Asimismo, el Plan contribuye a la promoción de la movilidad activa o no motorizada (caminar e ir en bici), el aumento del uso de vehículos menos contaminantes y al incremento del número de puntos de recarga para vehículos eléctricos.
- Exposición a niveles de ruido. La contaminación acústica del tráfico induce a problemas relacionados con la falta de sueño y el deterioro cognitivo, por lo que se deberá prestar especial atención a la población vulnerable por edad (personas mayores a 65 años, niños, etc.); por ser un ámbito sensible (sanitario, educativo), o por ser personas desfavorecidas socialmente.
Algunas medidas también favorables para la salud son las que reducen la exposición de la población al tráfico, como por ejemplo el fomento de zonas peatonales o de tráfico restringido, o medidas preventivas como el empleo de materiales que reduzcan la contaminación acústica (pavimentos fonoabsorbentes), limitación de velocidad, etc.

- **Infraestructura y redes de transporte y comunicación.** Las infraestructuras y redes de transporte y comunicación, mejoran la movilidad de la ciudadanía.
Se plantean una serie de propuestas de actuación para mejorar las infraestructuras y redes de comunicación, en cuanto al transporte por carretera y ferroviario. Así como, a desplazarse en modos de movilidad activa. El Plan propone ampliar y mejorar la red conexas relacionadas con los modos de transporte no motorizados, así como otras actuaciones complementarias (aparcabici, mejora de aceras, etc).
- **Transporte público.** La accesibilidad al transporte público se entiende como el derecho de todas las personas a poder desplazarse libremente en el ámbito, bien por medios privados, pero fundamentalmente, y a raíz del presente Plan, por modos de transporte público, fortaleciendo la conectividad con otros modos de transporte sostenible.
El PTMAGR favorece la conectividad, movilidad y accesibilidad al transporte público del área metropolitana.
Las actuaciones con potencial de mejorar la accesibilidad se definen a través de la creación de nuevos servicios coordinados, coordinación de los servicios urbanos e interurbanos, el impulso del metro de Granada, fomentar una red conexas con itinerarios peatonales y carriles bici que conecten los núcleos poblacionales de mayor movilidad y la actualización del marco tarifario de transporte público.
Algunas propuestas de actuación específicas que incentivan este determinante son: la mejora de los servicios de transporte público (autobús urbano e interurbano y metro) que comunican la ciudad de Granada con los municipios de las coronas metropolitanas, el transporte a la demanda (favorecer, especialmente, la movilidad de la población >65 años, de la segunda y tercera corona metropolitana), el aumento y la mejora del número de paradas de autobús metropolitano, y la implementación de intercambiadores, puntos de intercambio o aparcamientos disuasorios que fomentan el uso del transporte público.
En la propuesta de aparcamientos disuasorios, se ha intentado que no incidan negativamente en barrios periféricos con población desfavorecida, entre otros criterios.
- **Accidentalidad de tráfico.** La accidentalidad de tráfico no solo tiene un impacto directo en las víctimas (lesiones y fallecimientos), si no que también ha de considerarse la repercusión sobre el ámbito personal (familiar y laboral) e incluso económico por el gasto sanitario y de bienes materiales, que ocasiona.
El Plan impulsa actuaciones para la reducción de la accidentalidad del tráfico, por desincentivar el uso del vehículo privado, o recomendaciones sobre la mejora del mantenimiento y las mejoras en la infraestructura (señalización, tecnologías...), la disminución de la velocidad de circulación en ámbito urbano y periurbano, etc.
Es por ello que, el Plan, en su conjunto, tendrá un efecto positivo sobre este determinante y la posible reducción del número de víctimas de accidentes de tráfico en el Área Metropolitana de Granada. Según datos del año 2019: 3 fallecidos, 54 heridos graves y 956 heridos leves.
- **Practica hábitos saludables como la actividad física.** El sedentarismo es uno de los principales factores de riesgo de mortalidad por enfermedades no transmisibles (obesidad, sobrepeso, enfermedades cardio-metabólicas, etc..). Por ello, la actividad física relacionada con la movilidad debe entenderse como una práctica muy positiva de cara a mejorar la salud y la calidad de vida de las personas.
En los objetivos estratégicos del Plan, se impulsa la movilidad activa mediante la adopción de diversas medidas encaminadas a la dotación de infraestructuras y equipamientos (carriles peatonales y de bicis, aparcabici, etc), así como realizar campañas de información y sensibilización. Estas actuaciones supondrán un impacto positivo en la población en cuanto a los hábitos saludables y la actividad física.

INDALECIO SANCHEZ-MONTESINOS GARCIA		20/12/2024	PÁGINA 14/17
VERIFICACIÓN		https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	

- Accesibilidad de equipamientos, servicios, zonas verdes y espacios de libre convivencia. La mejora de accesibilidad al transporte público, la construcción de intercambiadores y puntos de intercambio, la creación de aparcamientos disuasorios, la creación de nuevos servicios coordinados, etc; son, entre otras, medidas que favorecen el acercamiento de la población a los servicios esenciales como: equipamientos, zonas verdes y espacios de libre convivencia. Las medidas del Plan favorecen la accesibilidad a principales centros urbanos, dotacionales y con equipamientos. Por ello, se considera un impacto favorable sobre la población.
- Economía y empleo. Fortalecer la movilidad y la cohesión territorial favorece la creación y la sostenibilidad del empleo, favoreciendo, a su vez, la economía.
Se contempla una variedad de medidas relacionadas con este determinante. Por un lado, la mejora de las conexiones en transporte público favorece el acceso de la población a su trabajo y a diferentes servicios apoyando así el comercio y empleo local. El Plan afecta a este determinante desde la visión de crear empleo a la hora de la integración de nuevos servicios de transporte metropolitanos, impulso a las nuevas tecnologías en el transporte y a la innovación. Con todo ello la población del ámbito de estudio podría verse beneficiada mejorando su renta, su estabilidad laboral y su calidad de vida.
- Accesibilidad a estructuras, organismos y redes generadores de solidaridad y cohesión social. Considerando el comportamiento social ligado a la movilidad, el uso del transporte colectivo y un aumento de las actividades al aire libre refuerzan la convivencia ciudadana, la cohesión social y las relaciones interpersonales; así como la solidaridad de la población.
Además de las medidas asociadas a fomentar la movilidad sostenible, es importante destacar el riesgo potencial de la planificación del transporte. Por este motivo, la implementación de las actuaciones del Plan presta especial atención en eliminar las barreras físicas (infraestructuras que impidan el paso entre zonas aledañas), de dificultades para personas con movilidad reducida o de zonas que queden mal cubiertas por transporte público. Asimismo, el Plan fomenta un transporte público mejorado en materia de accesibilidad de grupos socioeconómicamente vulnerables.

El resultado global de los impactos afecta a los que están identificados como positivos y como negativos. No obstante, se destaca que en el caso específico de la Valoración de Impacto en Salud del presente Plan, como se ha definido en la sección de Identificación de los determinantes, todos los impactos significativos en la salud son positivos, y los potencialmente negativos: Cercanía de vectores de transmisión de enfermedades a la población, Calidad y productividad de los suelos y de las aguas subterráneas, Exposición de la población a campos electromagnéticos, y Generación de residuos del transporte; no son significantes para la salud de las personas del ámbito metropolitano de Granada.

A modo de conclusión, se estima que el impacto global del Plan sobre la población residente en el ámbito sea positivo. Se deben optimizar y priorizar las actuaciones que favorezcan dichos impactos, de tal modo que se favorezca al mayor número de personas posibles, y se reduzcan las desigualdades o inequidades existentes, favoreciendo a las poblaciones más vulnerables del ámbito de estudio.

V) CONCLUSIONES

Una vez valorado el documento VIS presentado por la administración promotora, en líneas generales podemos concluir que el PTMAGR va a tener **un impacto positivo en la salud** de la población de la comarca al pretender implantar un sistema de movilidad sostenible favoreciendo la accesibilidad de la población a los servicios y equipamientos básicos, mejorando las

INDALECIO SANCHEZ-MONTESINOS GARCIA		20/12/2024	PÁGINA 15/17
VERIFICACIÓN		https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	

interconexiones entre los diferentes núcleos poblacionales, promoviendo el uso de energías renovables, empleo de transporte público y la movilidad activa reduciendo las emisiones contaminantes. Estas medidas contribuyen así mismo a mitigar los efectos del cambio climático y por consiguiente los efectos de éste sobre la salud de la población y del medio.

Sin embargo, no hay que descartar los impactos negativos derivados del plan fundamentalmente en la fase de ejecución los cuales deberán abordarse teniendo en cuenta la población potencialmente afectada y reduciendo en la medida de lo posible los impactos que se puedan generar.

Desde el punto de vista de la salud, se recomienda que se prioricen las actuaciones según los siguientes criterios (en orden de interés), de forma que se comience por actuaciones que:

- ✓ Faciliten la adopción de modos de transporte activos.
- ✓ Faciliten el uso de transporte público colectivo.
- ✓ Disminuyan las necesidades de transporte y, en especial, las que requieran el uso de transporte privado.
- ✓ Opten por modos de transporte menos contaminantes (ruido y contaminación del aire) o disminuyan la exposición de la población a estos riesgos.
- ✓ Disminuyan la accidentabilidad, especialmente la vinculada a peatones.
- ✓ Disminuyan las inequidades en materia de accesibilidad y/o exposición a contaminantes por parte de las poblaciones más vulnerables.
- ✓ Den respuesta a las peticiones realizadas por la población en los procesos de participación ciudadana.

Por ello, en general, se estiman como criterios de priorización más favorables desde el punto de vista de la salud y la población los siguientes:

- Minimizar la exposición de la población a la contaminación del aire causada por el tráfico (niveles recomendados por la OMS y DIRECTIVA UE 2024/2881 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 23 de octubre de 2024. Directiva Calidad del Aire).
- Minimizar la exposición de la población a niveles de ruido inaceptables (recomendaciones de la OMS).
- Minimizar las necesidades de movilidad de la población, planificando un modelo de hábitat compacto y diverso.
- Maximizar la accesibilidad de la población a sus destinos a través del transporte público, abaratando los costes, extendiendo las redes, reduciendo los tiempos de acceso y eliminando posibles barreras físicas.
- Maximizar la accesibilidad de la población a sus destinos usando movilidad activa (a pie, en bicicleta), extendiendo las redes, reduciendo los tiempos de acceso y eliminando posibles barreras físicas.
- Minimizar la accidentabilidad de la población en sus desplazamientos.
- Maximizar los espacios de convivencia ciudadana libres de vehículos.

El PTMAGR prevé medidas que ayudarán a fomentar el impacto positivo, además de, priorizar acciones en aquellas medidas que puedan tener un impacto mayor en personas pertenecientes a colectivos o zonas vulnerables.

Dentro de los posibles escenarios definidos del Plan (epígrafe 3.6 de la VIS), entendemos que es el Escenario 4 “ZBE metropolitana extendida a los núcleos cubiertos por la red de transporte público de altas prestaciones y medidas asociadas”, el mas ventajoso para la salud de la población, por lo que urgimos a tender hacia él con la máxima agilidad y premura en el tiempo.

En cuanto a la relevancia y/o valoración de las potenciales ganancias en salud, no es posible realizar un estudio en profundidad ante la falta de datos aportados por el promotor (las medidas no cuentan con concreción suficiente en términos de alcance, extensión y/o plazos). No obstante, entendemos que analizar estos beneficios serían un buen aval para el plan, por lo que se recomienda que en la evaluación intermedia y/o final se realicen estimaciones de ganancia en salud con los indicadores que se comentarán seguidamente.

Finalmente el Plan expone una serie de indicadores de seguimiento que deben contemplarse en la ejecución del Plan con la finalidad de evaluar el comportamiento de elementos clave para la salud en el tiempo. El objeto del seguimiento del impacto sobre la salud de la población debe ser un instrumento eficaz de análisis y diagnóstico, cuya aplicación resulte sencilla para ofrecer a los agentes implicados una formación útil y comprensible de los efectos en la salud que tienen las actuaciones planificadas, así como comprobar el cumplimiento de las determinaciones, previsiones y objetivos del MAGRA valorando las desviaciones y disconformidades que se produzcan, siendo la periodicidad de medición anual para de cada uno de los indicadores.

Adicionalmente a los indicadores medioambientales que se definen en el Estudio Ambiental Estratégico (EAE) del presente Plan y los indicadores de realización en las Fichas de cada uno de Programas de Actuación (epígrafe 3.7 de la VIS), este documento VIS también recomienda la inclusión de indicadores adicionales ligados íntimamente al seguimiento, en materia de salud, destacando los siguientes:

- 1.- Proximidad a carriles bici.
- 2.- Participación en el transporte público.
- 3.- Tiempo/velocidad de viaje.
- 4.- Proximidad a paradas de transporte público.
- 5.- Frecuencia de paso del transporte colectivo (metropolitano).
- 6.- Accidentes de tráfico.
- 7.- Emisiones anuales vehículo motorizado
- 8.- Puestos de trabajo creados.
- 9.- Población que se moviliza en modos activos.
10. Reparto modal.

Cabe indicar que la valoración sobre los probables impactos del PTMAGR se realiza teniendo en cuenta el carácter estratégico del Plan. Las actividades, obras y proyectos concretos derivados de su desarrollo deberán someterse, en su caso, a los instrumentos de prevención ambiental y de impacto en salud que les resulte de aplicación.

EL DELEGADO TERRITORIAL DE SALUD Y CONSUMO

Fdo.: Indalecio Sánchez-Montesinos García

INDALECIO SANCHEZ-MONTESINOS GARCIA		20/12/2024	PÁGINA 17/17
VERIFICACIÓN		https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	

La Secretaría General

**ACTA DE INFORME DEL CONSEJO ANDALUZ DE GOBIERNOS LOCALES
SOBRE EL “PROYECTO DE PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL
ÁREA DE GRANADA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE”**

En Sevilla, a **26 de diciembre de 2024**, la Secretaría General del Consejo Andaluz de Gobiernos Locales, D^a. Yolanda Sáez Cuevas, con la asistencia técnica del Director del Departamento de Gabinete Técnico y Comisiones de Trabajo de la Federación Andaluza de Municipios y Provincias, D. Juan Manuel Fernández Priego, y del técnico del referido Departamento, D. Diego Ramos Sánchez, comprobado que se ha seguido el procedimiento establecido en el Decreto 263/2011, de 2 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento de Funcionamiento del Consejo Andaluz de Gobiernos Locales, conforme al Acuerdo de delegación de funciones adoptado por el Pleno del Consejo el 11 de octubre de 2011, y analizadas las observaciones planteadas, ACUERDA emitir el siguiente Informe:

**“INFORME SOBRE EL PROYECTO DE PLAN DE TRANSPORTE
METROPOLITANO DEL ÁREA DE GRANADA. PLAN DE MOVILIDAD
SOSTENIBLE**

El Consejo Andaluz de Gobiernos Locales, visto el borrador de proyecto de Plan citado, no formula observaciones al citado texto”.

LA SECRETARIA GENERAL,

Yolanda Sáez Cuevas.

Código Seguro De Verificación	/RyLMQWuZAm0V/kTpUmrXQ==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Yolanda Saez Cuevas	Firmado	30/12/2024 11:25:45
Observaciones		Página	1/1
Url De Verificación			

Referencia: IEF_PL_ECO_00012_2024

Asunto: **INFORME** – PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE GRANADA. PLAN MOVILIDAD SOSTENIBLE

Ha tenido entrada en esta Dirección General, con fecha 21 de junio de 2024, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 35 de la Ley 3/2004, de 28 de diciembre, de medidas tributarias, administrativas y financieras, un escrito procedente de la SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA, mediante el que se solicita informe sobre el siguiente proyecto normativo: PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE GRANADA. PLAN MOVILIDAD SOSTENIBLE.

La formulación del "Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible" se acordó mediante Acuerdo del Consejo de Gobierno de 11 de diciembre de 2012 y fue expuesto a información pública mediante Resolución de 5 de diciembre de 2022.

Al borrador del Plan y sus Anexos I a IV, se acompaña el informe sobre viabilidad de la financiación del PITMA (2021-2030) de la Dirección General de Fondos Europeos, emitido con fecha 29 de junio de 2022; el informe favorable de coherencia con la planificación económica general de la Junta de Andalucía emitido por la Dirección General de Planificación, Política Económica y Financiera, la memoria económico-financiera; y otra documentación complementaria.

Tras diversos requerimientos de información para solicitar aclaraciones respecto a determinados elementos económico-presupuestarios, la última respuesta se recibe formalmente con fecha de 23 de diciembre de 2024.

Analizada la documentación remitida, este Centro Directivo procede a emitir Informe sobre los siguientes aspectos económico-presupuestarios:

Primero.- Alcance y contenido del Plan

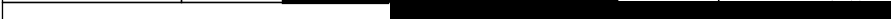
El Estatuto de Autonomía para Andalucía establece en su artículo 64 las competencias de la Comunidad Autónoma de Andalucía en materia de transportes y comunicaciones, incluyendo tanto las infraestructuras como los servicios de transporte que discurren por territorio andaluz.

El artículo 56.5 del Estatuto de Autonomía atribuye igualmente a la Comunidad Autónoma la competencia exclusiva en materia de ordenación del territorio, que incluye en todo caso el establecimiento y regulación de las directrices y figuras de planeamiento territorial, las previsiones sobre el emplazamiento de infraestructuras y equipamientos, la promoción del equilibrio territorial y la adecuada protección ambiental.

El Decreto del Presidente 6/2024, de 29 de julio, sobre reestructuración de Consejerías, determina en su artículo 6 que corresponden a la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda las competencias que actualmente ostenta, así como las hasta ahora ejercidas por la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul en materia de puertos. Las

1 / 14



EDUARDO LEON LAZARO			03/02/2025 13:29	PÁGINA 1/14
VERIFICACIÓN			https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	
				

competencias de la Consejería se recogen en el Decreto 160/2022, de 9 de agosto, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, y en el Decreto 167/2024, de 26 de agosto, que modifica el anterior, de acuerdo con el Decreto del Presidente 6/2024.

De acuerdo con ambos Decretos, 160/2022 y 167/2024, se atribuye a la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda las competencias, entre otras, en:

- Movilidad e infraestructuras viarias y de transportes, como carreteras, vías ciclistas, ferrocarriles y otras infraestructuras viarias, cuyos itinerarios se desarrollen íntegramente en el territorio de Andalucía. Los transportes terrestres, marítimos, fluviales, por cable, puertos, aeropuertos, helipuertos, y demás infraestructuras del transporte que no tengan la calificación de interés general del Estado, ordenación del transporte de mercancías y de viajeros y viajeras que tengan su origen y destino en el territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, sin perjuicio de la ejecución directa que se reserve el Estado, y puertos y aeropuertos con calificación de interés general, cuando el Estado no se reserve su gestión directa.
- Ordenación del territorio y del litoral, urbanismo, sostenibilidad urbana e inspección territorial y urbanística.
- El fomento e impulso, en el marco de la ordenación territorial y urbanística, de las declaraciones de interés estratégico para el fomento de iniciativas económicas, de acuerdo con lo establecido en el Decreto-ley 4/2019, de 10 de diciembre.

A propuesta de la extinta Consejería de Fomento y Vivienda en ejercicio de la competencia prevista en el artículo 27.23 de la Ley 6/2006, de 24 de octubre, del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Andalucía, previa deliberación, el Consejo de Gobierno, en su sesión del día 11 de diciembre de 2013 acuerda la formulación del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible, publicada en BOJA n.º 5, 08 de enero de 2013. Mediante este acuerdo se fijan los objetivos, contenidos y el proceso de tramitación que deben seguirse para su aprobación por el Consejo de Gobierno.

Elaborada la Versión Preliminar del Plan, se ha dado cumplimiento a los preceptivos trámites. Este plan ha contado además con el asesoramiento técnico del equipo Jaspers (Joint Assistance to Support Projects in European Regions) perteneciente al Banco Europeo de Inversiones que ha colaborado en su elaboración y supervisión siguiendo la metodología sobre planificación estratégica de la Comisión Europea.

Es importante destacar que a la hora de elaborar el Plan se han considerado las orientaciones del **Plan de Infraestructuras del Transporte y Movilidad de Andalucía (PITMA) 2021- 2030**, aprobado por Acuerdo de Consejo de Gobierno en su sesión de 02 de noviembre de 2022, y que pretende servir de instrumento para alcanzar las políticas en materia de infraestructura y sistemas de transporte y los objetivos para los distintos modos de transporte, enfocado a un sistema productivo andaluz sostenible. Este Plan ha sido informado por este Centro Directivo con fecha de 28 de julio de 2022 y a lo largo del presente informe constituirá el marco de referencia económico-presupuestario para el pronunciamiento de este Centro Directivo respecto al presente Plan que se informa.



EDUARDO LEON LAZARO			03/02/2025 13:29	PÁGINA 2/14
VERIFICACIÓN			https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	

El objetivo del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible es la planificación de una movilidad que potencie los desplazamientos a pie, en bicicleta y en medios de transporte público colectivo, de manera que se incida favorablemente sobre el medio ambiente y la salud. Su contenido hace referencia al conjunto de elementos que forman parte de los sistemas de transporte: las infraestructuras, los equipamientos e instalaciones, los servicios de transporte público, el aparcamiento y la ordenación del tráfico, el conjunto de los modos de transporte que integran el sistema y la intermodalidad, en cumplimiento de los objetivos establecidos sobre cambio climático y sostenibilidad de la Estrategia Europea y en concordancia con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas.

Se pretende alcanzar un sistema de transporte sostenible, eficiente y de calidad, capaz de dar respuesta a la demanda de movilidad generada en el ámbito territorial del Área Metropolitana de Granada, tanto internas como externas al ámbito, en el que se garantice la accesibilidad al transporte de personas y mercancías en condiciones de igualdad e integridad, que contribuya a la mejora del medio ambiente y de la salud, a la adaptación y mitigación al cambio climático, al desarrollo sostenible y a la cohesión territorial. El Área Metropolitana de Granada es una entidad demográfica formada por la ciudad de Granada y los municipios colindantes que tienen una relación funcional de área metropolitana con dicha ciudad, en total suman 57 municipios.

La estructura del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible, se conforma en los siguientes apartados:

1. En su primera parte se contextualiza el **ámbito competencial**, identificando las entidades responsables y sus competencias en movilidad, transporte e infraestructuras ligadas al transporte, y el contexto jurídico y normativo que sustenta la elaboración del Plan. Por otro lado, se determina el marco estratégico y la metodología utilizada para la elaboración del Plan.
2. **Análisis y diagnóstico.** Se determina la situación actual en cuanto a movilidad, infraestructuras asociadas al transporte y la oferta y demanda. Para ello, entre otras actuaciones, se realiza un trabajo de campo, basado en encuestas, y un proceso de participativo en el que se involucra a todos los sectores públicos y privados con intereses en la movilidad y el transporte. Fruto de este trabajo se elabora un diagnóstico, que identifica los problemas, necesidades y retos del Área Metropolitana del Área de Granada a los que el Plan debe responder a corto, medio y largo plazo.
3. Finalizada la etapa de análisis y diagnóstico y detectados los problemas, necesidades y retos se definen las necesidades prioritarias en movilidad y transporte del Área Metropolitana, que asociados a criterios de carácter medio ambiental, de cambio climático y sociales dan lugar a la definición de los **objetivos estratégicos** a alcanzar. Estos objetivos estratégicos se concretan en líneas estratégicas que serán de obligado cumplimiento en todos los escenarios que se propongan.
4. A partir de los objetivos, líneas estratégicas y las actuaciones dirigidas a la consecución de éstas, se construyen posibles escenarios, en este caso se han valorado **4 escenarios**. Cada escenario es un conjunto de actuaciones, incluyendo actuaciones principales y complementarias.



EDUARDO LEON LAZARO			03/02/2025 13:29	PÁGINA 3/14
VERIFICACIÓN			https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	

5. El siguiente paso tiene por objeto **seleccionar el mejor escenario para alcanzar los objetivos estratégicos identificados**. Para ello, se han utilizado las metodologías: Análisis Coste-Beneficio (ACB), descrita en la “Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects” de la Comisión Europea, de 2014; y Análisis Multicriterio desarrollado mediante el método PATTERN (Planning Assistance Through Technical Evaluation of Relevance Numbers). Este último se ha utilizado como proceso complementario al ACB, ya que en éste los criterios ambientales y sociales, como género y universalidad, no adquieren la suficiente relevancia. Ambos análisis se encuentran recogidos en el Plan.

6. Tras este proceso se propone un **escenario definitivo**, estructurándose y detallándose en Líneas Estratégicas, Programas y Medidas.

7. Por último, se crea el **sistema de seguimiento y evaluación del Plan**, que consiste en establecer una serie de indicadores de evaluación que permitan medir los efectos del Plan y su evolución a lo largo del tiempo.

8. Transversalmente a todo el proceso de elaboración se ha fomentado la participación ciudadana, teniendo como pilares la perspectiva de género, la gobernanza y la transparencia. La participación ha estado abierta a entidades públicas y privadas, entidades sociales, asociaciones, entre otras, con intereses en la movilidad y transporte en el ámbito de actuación.

Segundo.- Escenario económico.

Los recursos financieros necesarios para afrontar los compromisos asumidos por el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada ascienden a **860.162.797,48 €**. Este importe se concentra principalmente en la LE1- Programa 5.1 Metro de Granada y Extensión, por importe de 353,1M, que se incluye dentro de la Línea Estratégica 4 y 5 del PITMA 2021-2030. También destaca la LE1-Programa 10 Renovación de la flota de transporte público (cero y bajas emisiones), por importe de 188,5M, y la LE1-Programa 2.1 Creación de Red Ciclopeatonal, por importe de 103M, ambas incluidas dentro de la Línea Estratégica 6 del PITMA 2021-2030. Analizado por fuente de financiación, todo el presupuesto del Plan es coherente con la financiación prevista en el PITMA 2021-2030.

Dado el horizonte temporal del Plan, la programación se ha dividido en dos periodos: el primero del 2024 al 2027 y el segundo del 2028 al 2030. Se incluyen inversiones a corto y medio plazo (2024-2027) y a largo plazo (2028-2030), repartidos entre autofinanciada, consorcio de transporte, fondos europeos, financiación local, estatal y colaboración público privada, tal y como se muestra a continuación:

POR FUENTE FINANCIERA				
Fuente de financiación	Importe previsto 2024-2027	Importe previsto 2028-2030	Importe previsto 2021-2030	
IMPORTE POR PERIODO:	461.404.474,62	398.758.322,85	860.162.797,48	100 %
% PERIODO SOBRE TOTAL:	53,64 %	46,36 %	100,00 %	
Autofinanciada	113.218.711,19	66.133.630,26	179.352.341,45	20,85 %
CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE GRANADA	1.003.100,00	750.000,00	1.753.100,00	0,20 %
M. Recuperación y Resiliencia. NEXT G. EU	82.166.183,85		82.166.183,85	9,55 %
FEDER 2021-2027	11.446.280,93	86.319,34	11.532.600,27	1,34 %
FEADER				
COLABORACIÓN PÚBLICO PRIVADA	250.000,00		250.000,00	0,03 %
ENTIDADES LOCALES	105.964.167,80	76.066.037,47	182.030.205,27	21,16 %
ESTATAL	35.714.287,50	30.738.050,01	66.452.337,51	7,73 %
FASE 2	111.641.743,35	224.984.285,77	336.626.029,12	39,14 %
Tabla 3	53,64 %	46,36 %	100,00 %	



De ello se deduce que las inversiones realizables a corto y medio plazo suponen el **53,64%** y las inversiones a largo plazo un **46,36%**. Resaltar que los importes presupuestados en el **2024** suponen tan solo un **9,47%** mientras que los importes presupuestados en el **2025** suponen un **15,09%**, correspondiendo, en ambas anualidades, en su mayoría a fondos procedentes de **Next Generation**, destacando la Medida MR01010101 y el Proyecto de Inversión 2022000578 destinado a la ampliación Sur del Metro de Granada, enmarcado en el Programa LE1.P5.1 Metro de Granada y extensiones.

Conforme a la disponibilidad presupuestaria para acometer el Plan en su totalidad, se proponen dos fases de ejecución. Las dos fases de ejecución de que se compone el plan se caracterizan por lo siguiente:

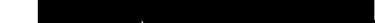
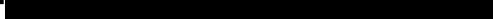
FASE 1. Las actuaciones contempladas en esta fase se han proyectado teniendo en cuenta un escenario presupuestario en el que la financiación autónoma no presenta crecimiento interanual (salvo ciertas excepciones), en el que la financiación proveniente de fondos europeos se encuadra dentro de la programación estimada del fondo FEDER, y en el que la financiación procedente del Marco de Recuperación y Resiliencia se adapta a lo acordado en la actualidad en las conferencias sectoriales y a la envolvente de cada ejercicio.

FASE 2. Incluye una serie de actuaciones que no disponen de respaldo presupuestario a corto o medio plazo en lo referente a la parte financiada exclusivamente por el Presupuesto de la Junta de Andalucía, por lo que su ejecución ha de quedar sujeta a que exista disponibilidad presupuestaria a medio o largo plazo, tanto en la Junta de Andalucía como en otras Administraciones Públicas.

De conformidad con la programación por fases, en la memoria económica aportada se indica expresamente que las actuaciones correspondientes a **FASE 2** que no disponen de respaldo presupuestario, y que suman un importe total de **336.626.029,12 euros**, serían las siguientes:

- LE1.P2.1. CREACIÓN DE RED CICLOPEATONAL. Por importe de 16.962.050,49 €.
- LE1.P2.2. ZONAS DE ESTACIONAMIENTO SEGURO PARA BICICLETAS/VMP. Por importe de 670.780,70 €.
- LE1.P3. ELIMINACIÓN/REDUCCIÓN DE BARRERAS QUE DIFICULTAN LA MOVILIDAD DE MODOS ACTIVOS ENTRE ÁREAS CONURBADAS. Por importe de 7.530.500,00 €.
- LE1.P5.1. EXTENSIÓN DEL METRO DE GRANADA. Por importe de 100.000.000,00 €.
- LE1.P5.2. CORREDORES DE ALTAS PRESTACIONES. Por importe de 50.000,00 €.
- LE1.P6.1. INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA VIAL: PRIORIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO (PLATAFORMAS RESERVADAS CARRIL BUS-VAO + CARRIL BUS) Y CREACIÓN DE SERVICIOS COORDINADOS. Por importe de 13.134.656,75 €.
- LE1.P6.2. INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA VIAL: EVITAR LA CONCENTRACIÓN DEL TRÁFICO DE LAS ZONAS CENTRO Y NORTE DE LA CIUDAD DE GRANADA. Por importe de 337.500,00 €.
- LE1.P7. APARCAMIENTOS DISUASORIOS LIGADOS AL TRANSPORTE PÚBLICO (PARK & RIDE). Por importe de 4.653.000,00 €
- LE1.P8. INTERCAMBIADORES – EN FUNCIÓN DE LA DEFINICIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO. Por importe de 2.500.000,00 €.



EDUARDO LEON LAZARO			03/02/2025 13:29	PÁGINA 5/14
VERIFICACIÓN			https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	
				

- LE1.P9. INFRAESTRUCTURA DE COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS. Por importe de 168.931,74 €.
- LE1.P10. RENOVACIÓN DE LA FLOTA DE TRANSPORTE PÚBLICO (CERO Y BAJAS EMISIONES). Por importe de 145.059.404,95 €.
- LE1.P11. RENOVACIÓN DEL PARQUE VEHICULAR PRIVADO. Por importe de 600.000,00 €.
- LE1.P12. REDUCCIÓN DE LA VULNERABILIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE RESPECTO AL CAMBIO CLIMÁTICO. Por importe de 4.600.000,00 €.
- LE1.P14 ESTUDIOS DE VIABILIDAD PARA LA CONEXIÓN ENTRE GRANADA Y SIERRA NEVADA. Por importe de 400.000,00 €.
- LE2.P1. ZONA DE BAJAS EMISIONES. Por importe de 8.990.000,00 €.
- LE2.P3.1. REESTRUCTURACIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO: MEJORAR LA ACCESIBILIDAD A LOS PRINCIPALES EQUIPAMIENTOS METROPOLITANOS. Por importe de 975.000,00 €.
- LE2.P3.2. REESTRUCTURACIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO: NECESIDADES DE LAS MUJERES. Por importe de 1.340.000,00 €.
- LE2.P3.3. REESTRUCTURACIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO: MEJORAR LA FRECUENCIA Y VELOCIDADES COMERCIALES. Por importe de 336.616,76 €.
- LE2.P3.4. REESTRUCTURACIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MEJORA DE SU EFICIENCIA. Por importe de 2.904.950,00 €.
- LE2.P4. CONTROL DEL TRANSPORTE PÚBLICO E INFORMACIÓN AL USUARIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN TIEMPO REAL. Por importe de 16.339.167,52 €.
- LE2.P5. MEDIDAS OPERATIVAS Y DE CONSERVACIÓN QUE REDUZCAN LA VULNERABILIDAD AL CAMBIO CLIMÁTICO. Por importe de 806.250,00 €.
- LE3.P1. REVISIÓN DEL MARCO TARIFARIO, INTEGRACIÓN BILLETES Y MEDIOS DE PAGO. Por importe de 2.699.448,41 €.
- LE3.P2. MARCO LEGAL PARA LA IMPLANTACIÓN DE ZONAS DE BAJAS EMISIONES A NIVEL METROPOLITANO. Por importe de 2.400.000,00 €.
- LE3.P3. MEJORA DE LA COORDINACIÓN ENTRE LOS DISTINTOS ORGANISMOS A CARGO DE LA MOVILIDAD. Por importe de 750.182,00 €.
- LE3.P4. MEDIDAS DE APOYO A LA ADQUISICIÓN DE VEHÍCULOS DE BAJAS/CERO EMISIONES. Por importe de 500.000,00 €.
- LE3.P5. MEDIDAS DE FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA, INCLUYENDO ELÉCTRICAS Y MICRO-MOVILIDAD. Por importe de 1.493.000,00 €.
- LE3.P7. NUEVO MAPA CONCESIONAL DE TRANSPORTE PÚBLICO. Por importe de 424.589,83 €.

Por último, en relación con la memoria económica, este Centro Directivo requiere que se realicen las siguientes modificaciones, al tratarse de erratas:

- En el apartado Relación con las Líneas Estratégicas del PITMA 2021-2030, en la página 13 de la memoria económica, conviene ordenar de forma correcta las inversiones más significativas del Plan del siguiente modo: **Las inversiones más significativas se enfocan en Línea Estratégica 6, "Movilidad sostenible y movilidad activa", con un 34,62 %, seguida de cerca por la la Línea**



EDUARDO LEON LAZARO			03/02/2025 13:29	PÁGINA 6/14
VERIFICACIÓN			https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	

Estratégica 5, "Infraestructuras sostenibles e intermodales", representando el 34,08 % del presupuesto, y la Línea Estratégica 4, "Fomento de Transporte Público y la intermodalidad", con un 26,43 %.

- Por su parte, al enumerar las actuaciones del Plan financiadas con el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia – Next Generation, la LE2.P4. CONTROL DEL TRANSPORTE PÚBLICO E INFORMACIÓN AL USUARIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN TIEMPO REAL se ha imputado de forma incorrecta a la Medida MR01010401. Se requiere que se modifique y se impute, en consonancia con lo expuesto en el Plan y en la "Hoja de cálculo resumen actuaciones PTMGR", a la **Medida MR02060401**.

- En relación con la Financiación derivada de la Colaboración Público-Privada, mencionar, de acuerdo con lo analizado, esta iniciativa representa tan solo un **0,03% del presupuesto total**, correspondiendo a 250.000 €.

Tercero.- Financiación Económico-Presupuestaria del Plan.

En todo caso, el escenario financiero solo está referido a aquellas actuaciones financiadas con el **Presupuesto de la Junta de Andalucía**, no incluyéndose en el mismo la financiación estatal, la procedente de las entidades locales, la proveniente de la colaboración público-privada, ni cualquier otra prevista en este Plan que no provenga del Presupuesto de la Junta de Andalucía.

De la misma forma, este Centro Directivo procede según lo indicado en párrafos precedentes a analizar la financiación prevista para las actuaciones englobadas únicamente en la **FASE 1**, de conformidad con la distribución prevista y desagregada en los Anexos que acompañan a la memoria económica de la siguiente forma:

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Importe previsto 2024-2030	%
Autofinanciada (incluido CTMGr)	24.574.560,53	31.281.300,78	33.514.218,43	24.851.731,42	23.161.893,42	21.860.868,42	21.860.868,42	181.105.441,42	65,90 %
NG	22.528.140,71	59.042.946,18	595.096,96					82.166.183,85	29,90 %
FFEE	10.864.772,91	181.551,13	338.715,98	61.240,91	28.773,11	28.773,11	28.773,11	11.532.600,26	4,20 %
TOTAL Presupuesto Junta de Andalucía	57.967.474,14	90.505.798,09	34.448.031,37	24.912.972,33	23.190.666,53	21.889.641,53	21.889.641,53	274.804.225,53	100,00 %
CPP									
Entidades locales									
ESTATAL									
TOTAL FASE 1									

En este sentido, de las actuaciones incluidas en la **FASE 1** financiadas con cargo al Presupuesto de la Junta de Andalucía, están el **65,90%** financiadas con la fuente financiera autónoma (con cargo al Presupuesto de la Consejería competente en materia de Fomento, la Agencia de de Obra Pública de la Junta de Andalucía y el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Granada), el **29,90%** financiadas con cargo a fondos procedentes de Next Generation y el **4,20%** con cargo a fondos FEDER 21-27.

Debido a su importancia cuantitativa y cualitativa en el presente Plan, resulta interesante analizar la distribución por anualidades de la financiación destinada a cubrir la actuación LE1.P5.1 Metro de Granada y Extensiones en la **FASE 1**.



LE1.P5.1. METRO DE GRANADA Y EXTENSIONES (FASE 1)				PLAN 2024	PLAN 2025	PLAN 2026	PLAN 2027	PLAN 2028	PLAN 2029	PLAN 2030	2024-2030
Autofinanc	1752 01 0000 G/51B/22720/00			21.206.688,00	21.493.542,38	21.609.118,42	21.609.118,42	21.609.118,42	21.609.118,42	21.609.118,42	150.745.822,48
	1752 01 0000 G/51B/60700/00		2021000732	2.284.667,05	1.542.846,92	1.734.700,00	1.517.863,00	1.301.025,00	0,00	0,00	8.381.101,97
	1752 01 0000 G/51B/60700/00	MA01010101	2024000552	0,00	4.787.894,63	8.862.065,58	0,00	0,00	0,00	0,00	13.649.960,21
FFEE	1752 17 0000 G/51B/60700/00	A422HC82IP	2023001081	10.823.532,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10.823.532,00
NG	1752 18 0000 G/51B/60700/00	MR01010101	2022000578	21.152.681,93	48.360.449,65	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	69.513.131,58
TOTAL				55.467.568,98	76.184.733,58	32.205.884,00	23.126.981,42	22.910.143,42	21.609.118,42	21.609.118,42	253.113.548,24

En relación con esta actuación, sobresale la asignación presupuestaria de **150,7 millones** de euros a los gastos de explotación del Metro de Granada. En menor medida también destaca la ejecución de la ampliación sur del Metro financiada con fondos Next Generation, Medida MR01010101, por importe de **69,5 millones**, que lleva asociado un importe en autofinanciada por importe de **13,6 millones** en la Medida MA01010101. Por su parte, la compra de unidades móviles para el Metro de Granada en 2024 estaba prevista financiarse con Fondos FEDER, con cargo a la Medida A422HC82IP, por importe de **10,8 millones**. Por último, los trabajos de construcción en la Línea del Metro, las actuaciones de mejora del Metro y la redacción de Estudios y proyectos, entre ellos el Plan Director del Metro, se financiarán con cargo al Capítulo VI de fondos autofinanciada por importe de **8,3 millones**.

- FINANCIACIÓN AUTÓNOMA

El importe de financiación autónoma, **excluido el Consorcio**, alcanza **179.352.341,42 euros** representando el **65,27%** del Presupuesto de la Junta de Andalucía de la FASE 1. De esos 179 millones de euros, 15.093.087,99 euros corresponden a las actuaciones cofinanciadas por el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (afectados a los códigos MA01010101 y MA02060401) con fecha final de ejecución en 2025 y 2026. Excluidas las actuaciones cofinanciadas por el MRR, la distribución por anualidades de las actuaciones financiadas con la fuente financiera autónoma es la siguiente:

AUTOFINANCIADA SIN COFINANCIACIÓN MRR	PLAN 2024	PLAN 2025	PLAN 2026	PLAN 2027	PLAN 2028	PLAN 2029	PLAN 2030	2024-2030
LE1.P2.1. CREACIÓN DE RED CICLOPEATONAL	555.670,43	800.529,08	800.000,00	1.473.000,00				3.629.199,51
LE1.P2.2. ZONAS DE ESTACIONAMIENTO SEGURO PARA BICICLETAS/VMP	137.719,30							137.719,30
LE1.P3. ELIMINACIÓN/REDUCCIÓN DE BARRERAS QUE DIFICULTAN LA MOVILIDAD DE MODOS ACTIVOS ENTRE ÁREAS CONURBADAS		1.000.000,00						1.000.000,00
LE1.P5.1. METRO DE GRANADA Y EXTENSIONES	23.491.355,05	23.036.389,30	23.343.818,42	23.126.981,42	22.910.143,42	21.609.118,42	21.609.118,42	159.126.924,45
LE1.P13. INFRAESTRUCTURA DE MERCANCÍAS	9.000,00	16.000,00						25.000,00
LE3.P5. MEDIDAS DE FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA, INCLUYENDO ELÉCTRICAS Y MICRO-MOVILIDAD				1.750,00	1.750,00	1.750,00	1.750,00	7.000,00
LE3.P7. NUEVO MAPA CONCESIONAL DE TRANSPORTE PÚBLICO	66.682,03	133.364,07	133.364,07					333.410,17
TOTAL	24.260.426,81	24.986.282,45	24.277.182,49	24.601.731,42	22.911.893,42	21.610.868,42	21.610.868,42	164.259.253,43

El importe a asumir por el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Granada es del **0,64 %** del Presupuesto de la Junta de Andalucía de la FASE 1. Son actuaciones destinadas a estudios técnicos, mantenimiento y ejecución de elementos en paradas, ejecución de obras menores y mejoras de los servicios de transporte. La distribución por anualidades de las actuaciones financiadas por el Consorcio es la siguiente:

AUTOFINANCIADA SIN COFINANCIACIÓN MRR	PLAN 2024	PLAN 2025	PLAN 2026	PLAN 2027	PLAN 2028	PLAN 2029	PLAN 2030	2024-2030
LE2.P3.4. REESTRUCTURACIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MEJORA DE SU EFICIENCIA	180.000,00	151.550,00	150.000,00	150.000,00	150.000,00	150.000,00	150.000,00	1.081.550,00
LE2.P4. CONTROL DEL TRANSPORTE PÚBLICO E INFORMACIÓN AL USUARIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN TIEMPO REAL	71.550,00	100.000,00	100.000,00	100.000,00	100.000,00	100.000,00	100.000,00	671.550,00
TOTAL	251.550,00	251.550,00	250.000,00	250.000,00	250.000,00	250.000,00	250.000,00	1.753.100,00



Analizada la evolución que se produce en la financiación autónoma a lo largo del periodo de aplicación del Plan, las variaciones interanuales que se producen en los importes globales son las que se reflejan a continuación:

AUTOFINANCIADA SIN COFINANCIACIÓN MRR	SECCIÓN	CAPÍTULO	PLAN 2024	PLAN 2025	INCREMENTO (2024-2025)	PLAN 2026	INCREMENTO (2025-2026)	PLAN 2027	INCREMENTO (2025-2027)
LE1.P2.1. CREACIÓN DE RED CICLOPEATONAL	1700	6	206.501,48	175.000,00	-31.501,48	800.000,00	625.000,00	1.473.000,00	1.298.000,00
	1752	6	349.168,95	625.529,08	276.360,13		-625.529,08		-625.529,08
LE1.P2.2. ZONAS DE ESTACIONAMIENTO SEGURO PARA BICICLETAS/VMP	1752	6	137.719,30	0,00	-137.719,30		0,00		0,00
LE1.P3. ELIMINACIÓN/REDUCCIÓN DE BARRERAS QUE DIFICULTAN LA MOVILIDAD DE MODOS ACTIVOS ENTRE ÁREAS CONURBADAS	1700	7		1.000.000,00	1.000.000,00		-1.000.000,00		-1.000.000,00
LE1.P5.1. METRO DE GRANADA Y EXTENSIONES	1752	2	21.206.688,00	21.493.542,38	286.854,38	21.609.118,42	115.576,04	21.609.118,42	115.576,04
	1752	6	2.284.667,05	1.542.846,92	-741.820,13	1.734.700,00	191.853,08	1.517.863,00	-24.983,92
LE1.P13. INFRAESTRUCTURA DE MERCANCÍAS	1700	6	9.000,00	16.000,00	7.000,00		-16.000,00		-16.000,00
LE2.P3.4. REESTRUCTURACIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MEJORA DE SU EFICIENCIA	1743	6	180.000,00	151.550,00	-28.450,00	150.000,00	-1.550,00	150.000,00	-1.550,00
LE2.P4. CONTROL DEL TRANSPORTE PÚBLICO E INFORMACIÓN AL USUARIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN TIEMPO REAL	1743	6	71.550,00	100.000,00	28.450,00	100.000,00	0,00	100.000,00	0,00
LE3.P5. MEDIDAS DE FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA, INCLUYENDO ELÉCTRICAS Y MICRO-MOVILIDAD	1700	2					0,00	1.750,00	1.750,00
LE3.P7. NUEVO MAPA CONCESIONAL DE TRANSPORTE PÚBLICO	1700	6	66.682,03	133.364,07	66.682,03	133.364,07	0,00		-133.364,07
TOTAL			24.511.976,81	25.237.832,45	725.855,63	24.527.182,49	-710.649,96	24.851.731,42	-386.101,03

Como se puede observar del análisis del cuadro anterior, sin tomar en consideración las actuaciones cofinanciadas por el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, se produce un incremento de 725.855,63 euros entre la anualidad 2024 y 2025. No obstante, este incremento interanual encuentra su justificación en la ejecución en 2025 de la actuación destinada a la Eliminación/Reducción de barreras que dificultan la movilidad de modos activos entre Áreas Conurbadas, valorada en 1.000.000 euros, cuya financiación está prevista en el Presupuesto de la Junta de Andalucía de la citada anualidad.

Por su parte, tomando de referencia la anualidad 2025, la variación interanual de la financiación autónoma del Plan hasta 2030 es negativa, no experimentando dicha fuente ningún incremento.

Con respecto al análisis económico-financiero del presente Plan, este Centro Directivo no se va a pronunciar con respecto a las disponibilidades presupuestarias de ejercicios cerrados (en este caso, anualidad 2024), analizando por tanto, la financiación del Plan a partir de la anualidad 2025.

		PLAN 2024	PLAN 2025	CI 2025	DIFERENCIA
1700	17000 51A 61	206.501,48			0,00
	17000 51B 60	9.000,00	16.000,00	200.000,00	184.000,00
	17000 51B 61	66.682,03	308.364,07	7.899.148,00	7.590.783,93
	17000 51B 70		1.000.000,00	1.000.000,00	0,00
	TOTAL	282.183,51	1.324.364,07	9.099.148,00	7.774.783,93
1752	17520 51B 22	21.206.688,00	21.493.542,38	39.055.357,00	17.561.814,62
	17520 51B 60	2.771.555,30	2.168.376,00	34.436.894,00	32.268.518,00
	TOTAL	23.978.243,30	23.661.918,38	73.492.251,00	49.830.332,62
1743	17430 51B 60	251.550,00	251.550,00	261.550,00	10.000,00
	TOTAL	251.550,00	251.550,00	261.550,00	10.000,00

Tras llevar a cabo las oportunas comprobaciones en el sistema GIRO, se constata que, en el presente ejercicio, a nivel de vinculación jurídica existe crédito suficiente y adecuado para cubrir las necesidades presupuestarias previstas en las Líneas Estratégicas imputadas al citado ejercicio.



No obstante, con relación a ejercicios futuros, la cobertura del coste deberá ser contemplada dentro de los créditos consignados en el Anteproyecto de presupuestos que se apruebe por el Consejo de Gobierno para cada uno de los ejercicios, en el marco de la envolvente económica que les sea asignada y, en todo caso, dentro de los recursos presupuestarios que se aprueben en las correspondientes Leyes de Presupuestos para esta Sección Presupuestaria.

Con respecto a las actuaciones cofinanciadas por el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (afectadas a los códigos MA01010101 y MA02060401) con fecha final de ejecución en 2025 y 2026, el análisis de la financiación es el siguiente:

			PLAN 2024	PLAN 2025	CI 2025	DIFERENCIA	PLAN 2026	PREV 2026	DIFERENCIA
1700	17000 51A6 MA01010101			1.130.406,27	1.630.381,00	499.974,73			0,00
	17000 51B6 MA02060401		62.583,72	125.167,43	1.473.377,00	1.348.209,57	124.970,36	1.176.701,60	1.051.731,24
1752	17520 51B6 MA01010101			4.787.894,63	3.688.388,00	-1.099.506,63	8.862.065,58	2.950.710,40	-5.911.355,18

Tomando la asignación presupuestaria de la Sección 1700 observamos que las necesidades planteadas para cubrir las inversiones cofinanciadas por el MRR cuentan con financiación suficiente y adecuada en las medidas MA01010101 y MA02060401. Por otro lado, las necesidades planteadas por la Sección 1752 para cubrir el importe de autofinanciada asociado a la Ampliación sur del Metro de Granada han quedado debidamente acreditadas. No obstante, de acuerdo con la comunicación recibida por parte del órgano gestor con fecha de 29 de enero de 2025, el déficit de 1,099 millones de euros en Autofinanciada de AOPJA no se va a producir puesto que este coste ya no se asume con esta fuente, pudiendo asumirse con fondos MRR provenientes de la Consejería. De este modo, se han modificado los compromisos presupuestarios ajustando las necesidades del Plan de la anualidad 2025 imputadas a la Medida MA01010101 al crédito inicial previsto en el Presupuesto del ejercicio (3.688.388 euros).

-ACTUACIONES FINANCIADAS CON FONDOS EUROPEOS DEL PROGRAMA OPERATIVO FEDER 2021-2027

El importe cofinanciado con el nuevo marco FEDER 2021-2027 alcanza **11.532.600,27 euros** representando el 1,34% del presupuesto total del Plan, 2,20% si consideramos solo las inversiones incluidas en FASE 1. De acuerdo con la memoria económica, es previsible que parte de la FASE 2 pueda abordarse en el futuro con esta Fuente Financiera.

SECCIÓN	PROGRAMA	MEDIDA	CAPÍTULO	PLAN 2024	PLAN 2025	PLAN 2026	PLAN 2027	PLAN 2028	PLAN 2029	PLAN 2030	2024-2030
1700	51B	A411AC2911	6	41.240,91	51.551,13	168.715,98	41.240,91	28.773,11	28.773,11	28.773,11	389.068,26
		A422HA8111	6		130.000,00	170.000,00	20.000,00				320.000,00
1752	51B	A422HC82IP	6	10.823.532,00							10.823.532,00
TOTAL				10.864.772,91	181.551,13	338.715,98	61.240,91	28.773,11	28.773,11	28.773,11	11.532.600,26

Las actuaciones financiadas con fondos europeos del Programa operativo FEDER 2021-2027, ordenadas por importancia cuantitativa son, en primer lugar, la LE1.P5.1. METRO DE GRANADA Y EXTENSIONES, financiada con cargo a la Medida A422H-C82IP, por importe de **10.823.532 euros**, previstos para la compra de unidades móviles para el Metro de Granada en el 2024. Por su parte, también se financiará con fondos FEDER la LE1.P9. INFRAESTRUCTURA DE COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS, con cargo a la Medida A411AC2911, por importe de 389.069,26 euros previstos para aplicaciones del proyecto ELECTROMOVE. Por último, con cargo a la Medida A422HA8111, se financiarán la LE1.P5.2. CORREDORES DE ALTAS PRESTACIONES, por importe de 160.000 euros previstos para estudios necesarios para el desarrollo de los corredores de altas prestaciones y de la viabilidad del desarrollo de una red de cercanías y, la LE2.P1. ZONA DE BAJA EMISIONES, por el mismo importe destinado para estudios de extensión de la Zona de Bajas Emisiones al ámbito Metropolitano.



Analizando las actuaciones financiadas con fondos europeos FEDER 2021-2027 y comparando su estimación presupuestaria con la programación asignada a las Medidas A411AC29IP, A422HA81I1 y A422HC82IP, observamos lo siguiente:

SECCIÓN	PROGRAMA	MEDIDA	CAPÍTULO	PLAN 2024	PLAN 2025	CI 2025	PLAN 2026	PREV 2026	PLAN 2027	PREV 2027
1700	51B	A411AC29I1	6	41.240,91	51.551,13	251.857,00	168.715,98	1.873.566,00	41.240,91	4.370.038,00
		A422HA81I1	6		130.000,00	526.181,00	170.000,00	73.819,00	20.000,00	
1752	51B	A422HC82IP	6	10.823.532,00						

Con respecto al análisis económico-financiero, este Centro Directivo no se va a pronunciar con respecto a las disponibilidades presupuestarias de ejercicios cerrados (en este caso, anualidad 2024), analizando por tanto, la financiación del Plan a partir de la anualidad 2025. En el citado ejercicio, las actuaciones imputadas a la Sección 1700 cuentan con asignación presupuestaria suficiente. Por su parte, tomando la programación realizada por la Dirección General de Fondos Europeos de 2026 y 2027, se constata que en ambas anualidades, las actuaciones imputadas a la Medida A411AC29I1 cuentan con crédito suficiente y adecuado. No obstante, las actuaciones imputadas a la Medida A422HA81IP, con la programación actual no cuentan con disponibilidades presupuestarias suficientes en las anualidades 2026 y 2027. En este sentido, se deberán efectuar los reajustes de créditos necesarios en las anualidades futuras 2026 y 2027 ya que se constata que en el conjunto de los ejercicios (2025, 2026 y 2027) sí cuenta la citada medida con crédito suficiente para cubrir las necesidades planteadas.

Sin perjuicio de lo dispuesto, la financiación de estas actuaciones quedará igualmente condicionada a su inclusión en la envolvente o programación que establezca para cada anualidad la Dirección General de Fondos Europeos, y en el caso de encontrarse incluidas deberán ser objeto de dotación presupuestaria a través de las oportunas modificaciones presupuestarias establecidas al efecto.

-MECANISMO DE RECUPERACIÓN Y RESILIENCIA - NEXT GENERATION

Los importes del fondo Next Generation que financian el presente Plan se engloban dentro de los Componentes 1 “Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos” y 6 “Movilidad sostenible, segura y conectada” del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

Los importes incluidos en este Plan que se financian con cargo a este instrumento, cuentan con la siguiente presupuestación en el vinculante jurídico de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda y de la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía en los capítulos 6 (MR02060401 y MR01010101) y 7 (MR01010102) de las medidas indicadas, según datos actuales extraídos del sistema GIRO.

SECCIÓN	PROGRAMA	MEDIDA	CAPÍTULO	PLAN 2024	PLAN 2025	CI 2025	PLAN 2026	PREV 2026	2024-2026
1700	51A	MR01010101	6		5.382.887,00	5.382.887,00			5.382.887,00
	51B	MR01010102	7	1.061.463,70	4.671.619,37	42.469.267,00			5.733.083,07
		MR02060401	6	313.995,08	627.990,16	3.678.793,00	595.096,96	1.486.083,00	1.537.082,20
1752	51B	MR01010101	6	21.152.681,93	48.360.449,65	52.685.556,00			69.513.131,58
TOTAL				22.528.140,71	59.042.946,18	104.216.503,00	595.096,96	1.486.083,00	82.166.183,85

Las actuaciones financiadas con fondos procedentes del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, ordenadas por importancia cuantitativa son, en primer lugar, la LE1.P5.1. METRO DE GRANADA Y EXTENSIONES, financiada con cargo a la **Medida MR01010101**, por importe de **69.513.131,58 euros**, previstos para la ampliación sur del Metro de Granada, en ejecución desde 2023. Esta actuación está previsto que reciba el **84,60%** de los fondos Next Generation contemplados para el presente Plan. Por



su parte, con cargo a la **Medida MR01010102** se financiarán subvenciones para renovar la flota de vehículos de transporte público (actuación incluida en la LE1.P10), por importe de 5.733.083,07 euros.

Asimismo, se financiarán 5.382.887 euros, con cargo a la **Medida MR01010101**, para la LE1.P6.1. INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA VIAL: PRIORIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y CREACIÓN DE SERVICIOS COORDINADOS con objeto de aumentar la capacidad en la VAU-10. Tramo: carretera GR-3211-La Zubia (Plataforma reservada). Por último, con cargo a la **Medida MR02060401** se financiarán la LE2.P3.3. REESTRUCTURACIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO: MEJORAR LA FRECUENCIA Y VELOCIDADES COMERCIALES, la LE3.P1. REVISIÓN DEL MARCO TARIFARIO, INTEGRACIÓN BILLETES Y MEDIOS DE PAGO, la LE2.P4. CONTROL DEL TRANSPORTE PÚBLICO E INFORMACIÓN AL USUARIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN TIEMPO REAL y, la LE3.P3. MEJORA DE LA COORDINACIÓN ENTRE LOS DISTINTOS ORGANISMOS A CARGO DE LA MOVILIDAD.

Con respecto al análisis económico-financiero del presente Plan, este Centro Directivo no se va a pronunciar con respecto a las disponibilidades presupuestarias de ejercicios cerrados, analizando por tanto, la financiación del Plan a partir de la anualidad 2025. En este sentido, este Centro Directivo concluye que las actuaciones financiadas con cargo a este mecanismo financiero contarán con crédito disponible suficiente, en los Componentes 1 y 6, en las anualidades 2025 y 2026.

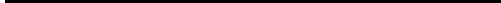
No obstante, con respecto a la anualidad 2025 destacar que este Centro Directivo requiere que el órgano gestor reajuste la asignación presupuestaria a la Sección 1752 del Fondo MR01010101 de tal forma que no se exceda del límite cuantitativo de la financiación asignada a esa Medida manteniendo la cobertura presupuestaria de las necesidades planteadas para el Metro de Granada. No obstante, de acuerdo con la comunicación recibida por parte del órgano gestor con fecha de 29 de enero de 2025, se han modificado los compromisos presupuestarios ajustando las necesidades del Plan de la anualidad 2025 imputadas a la Medida MA01010101 al crédito inicial previsto en el Presupuesto del ejercicio (3.688.388 euros). Por ello, se ha agotado el saldo de Autofinanciada en 2025 y se ha incrementado la previsión de las necesidades del Plan de la anualidad 2025 imputadas a la Medida MR01010101 a 49.439.785,46 euros, lo cual coincide con el crédito definitivo, tras los recientes ajustes, imputado a AOPJA. Este incremento se debe a reajustes internos realizados siempre dentro de la envolvente de la Consejería de Fomento.

Respecto a los plazos para la ejecución de las actuaciones indicadas cuyo código de fondo de financiación sea MR02060401 o MR01010101, hay que tener en cuenta el cumplimiento expreso de lo dispuesto en la Resolución de 02 de noviembre de 2022, de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, por la que se publica el Acuerdo de la Conferencia Nacional de Transportes de 5 de noviembre de 2021, por el que se fijan los criterios de distribución territorial de los créditos presupuestarios de los ejercicios 2021 y 2022.

Así, para la financiación de las actuaciones de inversión en el marco del Componente 1 “Plan de Choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos” se establece como fecha límite de ejecución el 31 de diciembre de 2025, con objeto de dar cumplimiento al objetivo n.º 9 del CID, y para el Componente 6 “Movilidad Sostenible, segura y conectada” el plazo máximo de 30 de junio de 2026 para ejecutar, con objeto de dar cumplimiento al objetivo n.º 101 del CID”. No obstante, en la citada Resolución también se incluye, para cada una de las actuaciones, la fecha prevista de entrada en servicio, que en todo caso se ha de tratar de respetar.

12 / 14



EDUARDO LEON LAZARO			03/02/2025 13:29	PÁGINA 12/14
VERIFICACIÓN			https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	
				

Cuarto.-Conclusiones Finales.

El escenario financiero que se informa solo está referido a aquellas actuaciones financiadas con el **Presupuesto de la Junta de Andalucía**, no incluyéndose en el mismo la financiación estatal, la procedente de las entidades locales, la proveniente de la colaboración público-privada, ni cualquier otra prevista en este plan que no provenga del Presupuesto de la Junta de Andalucía.

Dicho esto, conviene precisar que las dos fases de ejecución de que se compone el plan se caracterizan por lo siguiente:

FASE 1. Las actuaciones contempladas en esta fase se han proyectado teniendo en cuenta un escenario presupuestario en el que la financiación autónoma no presenta crecimiento interanual (salvo ciertas excepciones), en el que la financiación proveniente de fondos europeos se encuadra dentro de la programación estimada del fondo FEDER, y en el que la financiación procedente del Marco de Recuperación y Resiliencia se adapta a lo acordado en la actualidad en las conferencias sectoriales y a la envolvente de cada ejercicio.

FASE 2. Incluye una serie de actuaciones que no disponen de respaldo presupuestario a corto o medio plazo en lo referente a la parte financiada exclusivamente por el Presupuesto de la Junta de Andalucía, por lo que su ejecución ha de quedar sujeta a que exista disponibilidad presupuestaria a medio o largo plazo, tanto en la Junta de Andalucía como en otras Administraciones Públicas.

En este sentido, del análisis de las diferentes fuentes financieras que financian sus programas, siempre dentro de la FASE 1, se destaca que la fuente más importante del mismo es la proveniente de la **Financiación Autónoma**.

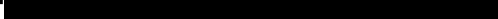
En términos homogéneos la financiación autónoma no sufre incremento interanual, a pesar de la incorporación de una nueva actuación en la anualidad 2025, la cual cuenta con financiación suficiente y adecuada en el Presupuesto del ejercicio. En el citado ejercicio, a nivel de vinculación jurídica existe crédito suficiente y adecuado para cubrir las necesidades presupuestarias previstas en las Líneas Estratégicas imputadas al citado ejercicio.

Con respecto a las anualidades futuras, indicar que dicho gasto deberá contemplarse dentro de los créditos consignados en el Anteproyecto de presupuesto que se apruebe por el Consejo de Gobierno para cada uno de los ejercicios, en el marco de la envolvente económica que le sea asignada y, en todo caso, deberán asumirlo de conformidad con las disponibilidades presupuestarias que se aprueben en las correspondientes Leyes de Presupuestos para las secciones presupuestarias que intervienen.

En cuanto al mecanismo de financiación **Next Generation** su financiación se encuentra prevista dentro de los Componentes 1 y 6 del mecanismo, aunque se deberá respetar los límites temporales de ejecución previstos, así como se deberá tener en cuenta que el límite cuantitativo asignado a cada una de las medidas implicadas en la financiación del presente Plan realizan, en su caso, los reajustes de créditos que resulten necesarios.

13 / 14



EDUARDO LEON LAZARO			03/02/2025 13:29	PÁGINA 13/14
VERIFICACIÓN			https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	
				

Por otro lado, la financiación proveniente del programa operativo **FEDER 2021-2027**, se ha enmarcado en las líneas estratégicas 2, 4, 5 y 6 del PITMA 2021-2030 y cuenta con financiación en 2025. No obstante, en anualidades futuras, la financiación dependerá de la programación que establezca para cada anualidad la Dirección General de Fondos Europeos, sujeta a las modificaciones presupuestarias de reprogramación o redistribución entre medidas en su caso para la dotación presupuestaria de las actuaciones. Por otra parte, la financiación con cargo a FFE prevista en las anualidades 2028 a 2030 constituyen una mera estimación aunque está prevista en el PITMA 2021-2030 informado favorablemente por la Dirección General de Fondos Europeos.

Por otra parte, es necesario subrayar que el contenido de carácter económico-financiero de este plan, dado su carácter eminentemente estratégico, es una mera previsión, máxime en un momento como el actual, en el que encontramos un escenario fiscal y económico que presenta un alto grado de incertidumbre que no permite determinar, con un grado de verosimilitud razonable, los recursos presupuestarios disponibles a medio y largo plazo.

Esto es así por una serie de razones, entre las cuales destacan las siguientes: el devenir de los conflictos bélicos de Ucrania y de Gaza, con su repercusión en los mercados de materias primas energéticas en el ámbito de la UE; la política monetaria de los bancos centrales de las principales economías y su impacto sobre los mercados y el sobre el drenaje de recursos hacia gasto no financiero vinculado al pago de intereses; la implementación de la reforma de las reglas fiscales; la gestión de los fondos Next Generation; y, por último, la falta de determinación del impacto de otras magnitudes fiscales vinculadas al funcionamiento mismo del Sistema de Financiación de las Comunidades Autónomas.

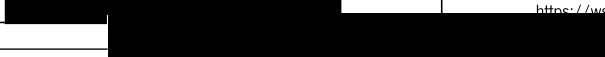
En cualquier caso, serán las sucesivas leyes del presupuesto las que establezcan los recursos efectivamente disponibles en cada momento durante el periodo de vigencia del plan.

Finalmente, se indica que, en el caso de que la actuación analizada fuera objeto de modificaciones que afectasen a su contenido económico-financiero y presupuestario, será necesario remitir una nueva memoria económica así como la documentación necesaria para la emisión del correspondiente informe por parte de este centro directivo y una comparativa con la documentación del expediente previo que contemple el análisis económico-financiero y presupuestario de los cambios realizados.

Lo que se informa a los efectos oportunos.

EL DIRECTOR GENERAL DE PRESUPUESTOS



EDUARDO LEON LAZARO			03/02/2025 13:29	PÁGINA 14/14
VERIFICACIÓN			https://us050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	

PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE GRANADA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

INFORME DE COHERENCIA CON LA PLANIFICACIÓN ECONÓMICA GENERAL DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA

I. Antecedentes

Se ha recibido en la Dirección General de Planificación, Política Económica y Financiera, mediante comunicación interior de fecha 21 de enero de 2025 del Servicio de Planificación y Explotación del Transporte de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, solicitud para que se emita informe preceptivo del documento: "Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible".

Esta solicitud es la segunda que se realiza para este Plan, habiéndose emitido un primer informe al respecto con fecha 3 de julio de 2024. Se constata que esta nueva petición de informe responde a cambios en el escenario económico del documento.

El presente informe responde a lo previsto en la Disposición Adicional Segunda de la Ley 6/2006 de Gobierno de Andalucía, que regula las "Estrategias y planes en el marco de la planificación económica general de la Junta de Andalucía". En la misma se indica que "la Consejería competente en materia de planificación económica informará las propuestas de estrategias y planes con contenido económico-financiero sobre su coherencia con la planificación económica general de la Junta de Andalucía". Actualmente, en virtud del Decreto 153/2022, de 9 de agosto, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Economía, Hacienda y Fondos Europeos, es la Dirección General de Planificación, Política Económica y Financiera la que ostenta esas competencias.

Para la emisión de este Informe se ha proporcionado la siguiente documentación:

- Documento del Plan en versión "final" de diciembre de 2024.
- Anexos del Plan.
- Resultado de la información pública y de las consultas.
- Evaluación Ambiental Estratégica Ordinaria.
- Resumen ejecutivo.



Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	ALVARO ZARZOSO HERNANDEZ	05/02/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 1/4	



II. Elementos básicos del Plan

La formulación del "Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible" se acordó mediante *Acuerdo del Consejo de Gobierno de 11 de diciembre de 2012* y fue expuesto a información pública mediante *Resolución de 5 de diciembre de 2022*.

Acorde al documento a estudio, el Plan requiere movilizar 860.162.797,48 euros en un periodo de 7 años, diferenciando una primera fase con respaldo presupuestario en el escenario actual y una segunda fase que incluye una serie de actuaciones que no disponen de respaldo presupuestario a corto o medio plazo en lo referente a la parte financiada exclusivamente por el Presupuesto de la Junta de Andalucía, por lo que su ejecución ha de quedar supeditada a que exista disponibilidad presupuestaria a medio o largo plazo, tanto en la Junta de Andalucía como en otras Administraciones Públicas. Sus fuentes de financiación son:

Euros					
Fuente de Financiación		Importe previsto 2024-2027	Importe previsto 2028-2030	Importe previsto 2024-2030	Porcentaje
Junta de Andalucía		207.834.275,97	66.969.949,60	274.804.225,57	31,94
FASE 1	Autofinanciada	113.218.711,19	66.133.630,26	179.352.341,45	
	Consorcio TM Granada	1.003.100,00	750.000,00	1.753.100,00	
	FEDER 2021-2027	11.446.280,93	86.319,34	11.532.600,27	
	MRR – NEXT G.	82.166.183,85		82.166.183,85	
Estatal		35.714.287,50	30.738.050,01	66.452.337,51	7,73
Colaboración Público Privada		250.000,00		250.000,00	0,03
Entidades Locales		105.964.167,80	76.066.037,47	182.030.205,27	21,16
FASE 2		111.641.743,35	224.984.285,77	336.626.029,12	39,14
TOTAL				860.162.797,48	

El documento pretende ser un instrumento de referencia para el conjunto de actuaciones vinculadas a la movilidad de personas y mercancías en la aglomeración urbana de la ciudad. Su objetivo principal es la planificación de una movilidad que potencie los desplazamientos a pie, en bicicleta y en medios de transporte público colectivo, de manera que se incida favorablemente sobre el medio ambiente y la salud. Su contenido hace referencia al conjunto de elementos que forman parte de los sistemas de transporte: las infraestructuras, los equipamientos e instalaciones, los servicios de transporte público, el aparcamiento y la ordenación del tráfico, el conjunto de los modos de transporte que integran el sistema y la intermodalidad.

En función de las necesidades percibidas, se han determinado unos objetivos estratégicos que definen este plan. Tanto los objetivos asociados a la movilidad como aquellos de carácter

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	ALVARO ZARZOSO HERNANDEZ	05/02/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 2/4	



ambiental y de cambio climático, se concretan mediante la definición de líneas estratégicas de actuación. Estos objetivos estratégicos (OE) son los siguientes:

- 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.
- OE4. Mejorar la seguridad vial y reducir los incidentes de violencia y acoso en el transporte y los espacios públicos.
- OE5. Mejorar la accesibilidad metropolitana, considerando la perspectiva de género y las personas con discapacidad (discapacidad visual, personas sordas o con discapacidad auditiva, personas con dificultades cognitivas, etc.).
- OE6. Asegurar la sostenibilidad financiera del sistema de transporte metropolitano.
- OE7. Garantizar la asequibilidad del sistema de transporte metropolitano.

Para alcanzar estos objetivos derivan tres líneas estratégicas (LE) a desarrollar. A partir de ellas, se desglosan, a su vez, 32 programas de actuación (PA):

- LE1: Mejora de la infraestructura y vehículos del sistema de transporte metropolitano (17 PA).
- LE2: Mejora de las operaciones y el mantenimiento del sistema de transporte metropolitano (8 PA).
- LE3: Mejora de la organización del sistema de transporte metropolitano (7 PA).

III. Examen de la coherencia del “Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible” con la planificación económica general

Para los fines del Informe solicitado, el documento de referencia para verificar la coherencia del Plan con la planificación económica general de la Junta de Andalucía es la Estrategia para la Transformación Económica de Andalucía. Horizonte 2027 (ETEA).

Mediante *Acuerdo de 10 de mayo de 2022, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba la Estrategia para la Transformación Económica de Andalucía. Horizonte 2027* fue refrendado el planteamiento estratégico de desarrollo regional para Andalucía, con la finalidad de converger hacia Europa, en coherencia con la Política Europea de Cohesión en el marco de los objetivos y prioridades estratégicas de la UE para el periodo 2021-2027, y alineado con los criterios que subyacen en el Mecanismo para la Recuperación y la Resiliencia.

La ETEA se estructura en seis grandes bloques (“Áreas Estratégicas”): 1) Competitividad, 2) Sostenibilidad, 3) Conectividad, 4) Bienestar, 5) Territorio y 6) Gobernanza. Todos estos bloques están relacionados entre sí y se desagregan en diferentes “Prioridades”, que se desarrollan en sus correspondientes Líneas de Actuación.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	ALVARO ZARZOSO HERNANDEZ	05/02/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 3/4	



Una vez analizada la documentación aportada podemos apreciar que los objetivos específicos y las actuaciones de ellos derivados se encuentran relacionadas fundamentalmente con dos de las Áreas Estratégicas de la ETEA: "2. Sostenibilidad" y "3. Conectividad".

En concreto se abordan en el Plan las siguientes prioridades de la ETEA:

- 0105 "Contribuir a la transición verde y digital"
- 0201 "Reducir las emisiones"
- 0202 "Promover la transición energética"
- 0203 "Impulsar la adaptación al cambio climático"
- 0303 "Fomentar sistemas de transporte sostenibles urbano y metropolitano"

Examen de la coherencia del "Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible" con el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia

El Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia del Gobierno de España (En adelante, PTRT) es la estrategia española para canalizar los fondos destinados por Europa a reparar los daños provocados por la crisis del COVID-19 a través de reformas e inversiones financiadas por fondos Next Generation EU. Su objetivo último es el crecimiento económico sostenible y justo. Este Plan se estructura en 4 Ejes, 10 Palancas y 30 Componentes.

El "Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada" prevé financiarse con 82.166.183,85 euros de este mecanismo, lo que supone un 9,55 % de sus necesidades presupuestarias.

El Plan conecta con las Palancas 1: "Agenda urbana y rural, lucha contra la despoblación y desarrollo de la agricultura" y 2: "Infraestructuras y ecosistemas resilientes" del PRTR.

Por un lado, se relaciona con el Componente 1 de la Palanca 1: "Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos", con especial referencia a la Reforma 2: " Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte" y la Inversión 1: "Zonas de bajas emisiones y transformación digital y sostenible del transporte urbano y metropolitano".

Por otro lado, se relaciona también con el Componente 6 de la Palanca 2: "Movilidad sostenible, segura y conectada", principalmente con la Reforma 1: "Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada" y la Inversión 4: "Programa de apoyo para un transporte sostenible y digital".

IV. Conclusión

Concluimos, por tanto, que el "Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible" **es coherente con la planificación económica general de la Junta de Andalucía.**

EL DIRECTOR GENERAL DE PLANIFICACIÓN, POLÍTICA ECONÓMICA Y FINANCIERA

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	ALVARO ZARZOSO HERNANDEZ	05/02/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 4/4	

RESOLUCIÓN de 3 de febrero de 2025 de la Secretaría General de Medio Ambiente y Cambio Climático, por la que se emite y se hace pública la declaración ambiental estratégica del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible.

Conforme a lo previsto en el artículo 38.6 de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, se emite y se hace pública la declaración ambiental estratégica del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible.

1. MARCO LEGISLATIVO

La Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental (en adelante, ley GICA) establece, en su artículo 36, la necesidad de someter a evaluación ambiental estratégica ordinaria los planes y programas que establezcan el marco para la futura autorización de proyectos previstos en dicha ley, siempre que sean elaborados por una Administración pública de la Comunidad Autónoma de Andalucía y cuya elaboración y aprobación venga exigida por una disposición legal o reglamentaria o por acuerdo del Consejo de Gobierno. El Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible (en adelante, PTM), se encuentra incluido en este ámbito de aplicación.

Analizada la documentación aportada y vistos los informes recibidos, la Secretaría General de Medio Ambiente y Cambio Climático, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por la ley GICA y el Decreto 170/2024, de 26 de agosto, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Sostenibilidad y Medio Ambiente, resuelve emitir la presente declaración ambiental estratégica como resultado del procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria del PTM.

En este sentido, el PTM se considera viable desde el punto de vista ambiental, siempre que se cumpla lo establecido en el estudio ambiental estratégico y en la presente declaración ambiental estratégica, que constituye un informe preceptivo y determinante. El promotor incorporará en el PTM el contenido de la declaración ambiental estratégica. Asimismo, el contenido del estudio ambiental estratégico resultante tras la información pública y las consultas realizadas es parte integrante del PTM.

Por otro lado, se procede a dar publicidad a la declaración ambiental estratégica del PTM en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, conforme al artículo 38.6 de la ley GICA. Esta declaración también se podrá consultar en la sede electrónica de la Consejería de Sostenibilidad y Medio Ambiente.

Esta declaración ambiental estratégica perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios si, una vez publicada en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, no se hubiera procedido a la adopción o aprobación del PTM en el plazo máximo de dos años desde su publicación, salvo que se acuerde prórroga de su vigencia.

2. TRAMITACIÓN

La evaluación ambiental del PTM se ha llevado a cabo de manera conjunta entre el promotor y el órgano ambiental y según lo previsto en la ley GICA. Durante la tramitación del procedimiento se ha realizado una



Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MARIA LOPEZ SANCHIS	10/02/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 1/7	



identificación de los efectos ambientales que podrían derivarse de su aplicación, permitiendo la integración de los aspectos ambientales desde la fase inicial del proceso de planificación.

Asimismo, se ha dado cumplimiento a otro de los grandes objetivos de la citada ley GICA, que consiste en la transparencia y participación ciudadana a través del acceso a una información exhaustiva y fidedigna del proceso planificador y la invitación a realizar aportaciones en diversas fases del mismo.

El procedimiento de evaluación ambiental estratégica comenzó con la solicitud de inicio presentada por el promotor ante el órgano ambiental. Dicha solicitud se acompañaba del borrador del PTM y de un documento inicial estratégico con la inclusión de los correspondientes aspectos establecidos en la ley GICA.

En base a esta documentación inicial, para llevar a cabo el trámite de consultas, el órgano ambiental identificó a 108 agentes entre Administraciones públicas afectadas y entidades posiblemente interesadas, a quienes se consultó de forma particularizada. Para responder a esta consulta se estableció un plazo de 45 días. En total se recibieron 23 escritos, 17 de ellos con observaciones sobre el PTM y aspectos a contemplar en el estudio ambiental estratégico.

La información y documentación inicial asociada a esta evaluación ambiental se publicó en la web del Portal Ambiental de Andalucía. Además, se habilitó el canal de administración electrónica para la tramitación de las consultas y, adicionalmente, se puso a disposición del público una dirección de correo electrónico para enviar las aportaciones, sugerencias e información de interés.

El órgano ambiental, considerando el resultado de las consultas iniciales realizadas, elaboró el documento de alcance, al objeto de delimitar la amplitud, nivel de detalle y grado de especificación del posterior estudio ambiental estratégico (en adelante, EsAE) del PTM. El documento de alcance, junto a las respuestas recibidas en el trámite de consultas, fueron remitidas al promotor, disponiendo así de toda la información ambiental de utilidad para elaborar el estudio ambiental estratégico y lograr la máxima integración ambiental del PTM.

Toda esta información fue analizada y, en su caso, considerada por el órgano promotor en la elaboración de la versión preliminar del PTM y del EsAE.

El EsAE es, por tanto, el documento técnico clave de este procedimiento. Atendiendo a los contenidos mínimos exigidos en el Anexo II C de la ley GICA y a la información aportada en el documento de alcance, el promotor elaboró el EsAE en el que se han identificado los efectos significativos sobre el medio ambiente que tendrá la aplicación del PTM, así como unas alternativas razonables técnica y ambientalmente viables.

Posteriormente, en fase de información pública y segundas consultas de la versión preliminar del PTM y del EsAE, se recibieron 7 escritos con observaciones y propuestas para el PTM y el EsAE, teniéndose en cuenta por el promotor en la elaboración de las propuestas finales del PTM y del EsAE.

El EsAE también ha considerado la coherencia externa con los principios y directrices de protección ambiental y desarrollo sostenible, así como su adecuación a las directrices derivadas de los planes y estrategias de naturaleza medioambiental y territorial con los que interactúa.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MARIA LOPEZ SANCHIS	10/02/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 2/7	



Además de la documentación inicial, también se fue publicando en la web del órgano ambiental toda la documentación posterior relacionada con el procedimiento de evaluación ambiental del PTM.

Las modalidades de información y consulta definidas son coherentes con las garantías de participación pública establecidas en la Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente.

En cumplimiento del artículo 38.6 de la ley GICA, el órgano ambiental publicará la presente declaración ambiental estratégica en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía y en su sede electrónica.

En cumplimiento del artículo 38.7 de la ley GICA, el promotor publicará en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía lo siguiente:

- Disposición por la que se aprueba el PTM.
- Dirección electrónica en la que el promotor pone a disposición del órgano ambiental, de las Administraciones públicas afectadas y del público en general el PTM aprobado.
- Resumen con la siguiente información:
 - 1.º Integración de los aspectos ambientales en el PTM.
 - 2.º Forma de considerar en el PTM lo siguiente: el EsAE, la información pública, las consultas, la declaración ambiental estratégica y las posibles discrepancias surgidas en el proceso.
 - 3.º Razones de la elección de la alternativa seleccionada en relación con las alternativas consideradas.
- Medidas de seguimiento de los efectos en el medio ambiente del PTM.

3. FUNDAMENTOS DEL PTM

El PTM es el instrumento básico para la planificación del sistema de transporte y movilidad de personas y mercancías en el área metropolitana de Granada.

Los **objetivos estratégicos** que se plantean en el PTM son los siguientes:

- 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.
- OE4. Mejorar la seguridad vial y reducir los incidentes de violencia y acoso en el transporte y los espacios públicos.
- OE5. Mejorar la accesibilidad metropolitana, considerando la perspectiva de género y las personas con discapacidad (discapacidad visual, personas sordas o con discapacidad auditiva, personas con dificultades cognitivas, etc.).
- OE6. Asegurar la sostenibilidad financiera del sistema de transporte metropolitano.
- OE7. Garantizar la asequibilidad del sistema de transporte metropolitano.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MARIA LOPEZ SANCHIS	10/02/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 3/7	



Para la consecución de estos objetivos se establecen las siguientes **líneas estratégicas** y **programas de actuación**:

LE1. Mejora de las infraestructuras y vehículos del sistema de transporte metropolitano, con los siguientes programas de actuación:

- LE1-P1: Ampliación y mejora de aceras.
- LE1-P2.1: Creación de red ciclopeatonal.
- LE1-P2.2: Zonas de estacionamiento seguro para bicicletas/VMP.
- LE1-P3: Eliminación/reducción de barreras que dificultan la movilidad de modos activos entre áreas conurbadas.
- LE1-P4: Mejora del arbolado y zonas de sombra.
- LE1-P5.1: Metro de Granada y Extensión.
- LE1-P5.2: Corredores de altas prestaciones.
- LE1-P6.1: Inversiones en infraestructura vial: Priorización del Transporte Público y creación de servicios coordinados plataformas reservadas.
- LE1-P6.2: Inversiones en infraestructura vial: Evitar la concentración del tráfico de las zonas centro y norte de la ciudad de Granada.
- LE1-P7: Aparcamientos disuasorios ligados al transporte público (Park & Ride).
- LE1-P8: Intercambiadores en función de la definición de la red de transporte público.
- LE1-P9: Infraestructura de combustibles alternativos.
- LE1-P10: Renovación de la flota de transporte público (cero y bajas emisiones).
- LE1-P11: Renovación del parque vehicular privado.
- LE1-P12: Reducción de la vulnerabilidad de la infraestructura de transporte respecto al cambio climático.
- LE1-P13: Infraestructura de mercancía.
- LE1-P14: Estudios de viabilidad para la conexión entre Granada y Sierra Nevada.

LE2. Mejora de las operaciones y el mantenimiento del sistema de transporte metropolitano, con los siguientes programas de actuación:

- LE2-P1: Zona de Bajas Emisiones.
 - Fase 1 (núcleo más urbano de la ciudad de Granada centro).
 - Fase 2 (totalidad de Granada junto a los municipios de Albolote, Maracena y Armilla).
 - Fase 3 (los de la fase 2, junto con Churriana de la Vega, Gabia Grande, Ogíjares, La Zubia, Huétor Vega, Peligros, Atarfe y Santa Fe).
- LE2-P2: Estacionamiento regulado en la ciudad de Granada.
- LE2-P3.1: Reestructuración de la red de transporte público: Mejorar la accesibilidad a los principales equipamientos metropolitanos.
- LE2-P3.2: Reestructuración de la red de transporte público: Necesidades de las mujeres.
- LE2-P3.3: Reestructuración de la red de transporte público: Mejorar la frecuencia y velocidades comerciales.
- LE2-P3.4: Reestructuración de la red de transporte público y mejora de su eficiencia (ejes transversales).
- LE2-P4: Control del transporte público e información a la persona usuaria en tiempo real.
- LE2-P5: Medidas operativas y de conservación que reduzcan la vulnerabilidad al cambio climático.

LE3. Mejora de la organización del sistema de transporte metropolitano, con los siguientes programas de actuación:

- LE3-P1: Revisión del marco tarifario, integración billetes y medios de pago.
- LE3-P2: Marco legal para la implantación de Zonas de Bajas Emisiones a nivel metropolitano.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MARIA LOPEZ SANCHIS	10/02/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 4/7	



- LE3-P3: Mejora de la coordinación entre los distintos organismos a cargo de la movilidad.
LE3-P4: Medidas de apoyo a la adquisición de vehículos de bajas/cero emisiones.
LE3-P5: Medidas de fomento del uso de la bicicleta, incluyendo eléctricas y micro – movilidad.
LE3-P6: Fomento de la colaboración público – privada.
LE3-P7: Nuevo mapa concesional de transporte público.
LE3-P8: Programas de información, difusión y concienciación sobre movilidad sostenible.

4. PRINCIPIOS ESTRATÉGICOS DE SOSTENIBILIDAD

La finalidad última de la evaluación ambiental estratégica es contribuir al desarrollo de modelos realistas de sostenibilidad y lucha contra el cambio climático acordes con las referencias existentes a nivel nacional e internacional.

Con este enfoque, la Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible 2030, documento estructurado en 13 áreas temáticas que asume los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible y las 169 metas de la Agenda 2030 de Naciones Unidas, tiene como finalidad orientar y reforzar las políticas e iniciativas públicas y privadas para avanzar hacia un modelo de desarrollo sostenible en Andalucía basado en la transición a una economía verde y en la integración de las consideraciones ambientales, económicas y sociales. El PTM es coherente con el modelo de desarrollo sostenible que define la Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible 2030.

5. ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS. EFECTOS SIGNIFICATIVOS SOBRE EL MEDIO AMBIENTE

La ley GICA establece (artículos 15 y 37) que la evaluación ambiental estratégica es un instrumento de prevención y control ambiental, cuya finalidad es lograr la mayor integración de los aspectos ambientales en la planificación, mediante la prevención y corrección de sus efectos negativos sobre el medio ambiente.

El análisis de alternativas constituye un paso básico y esencial en la toma de decisiones al objeto de seleccionar la alternativa mejor balanceada considerando el cumplimiento de objetivos estratégicos del PTM y con menores efectos negativos sobre el medio ambiente, es decir, con mayor integración ambiental.

5.1 Alternativas

El EsAE aporta, en su capítulo 7, un análisis de los efectos de cuatro alternativas técnica y ambientalmente viables (escenarios 1 a 4).

El primero de los escenarios lo conforman el grupo de actuaciones ya ejecutadas por las distintas administraciones y actores del ámbito de estudio.

Los escenarios 2, 3 y 4 se diferencian en el alcance de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) con el siguiente planteamiento:

- 2: ZBE propuesta por la ciudad de Granada a los fondos *next generation* y medidas asociadas.
3: ZBE adicional cubriendo toda la red de metro actual (Granada, Albolote, Maracena y Armilla) y medidas asociadas.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MARIA LOPEZ SANCHIS	10/02/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 5/7	



4: ZBE metropolitana extendida a los núcleos cubiertos por la red de transporte público de altas prestaciones y medidas asociadas.

Se empleó un análisis multicriterio (método PATTERN) para valorar los posibles efectos estratégicos sobre el medio ambiente procedentes de las actuaciones de cada escenario, aplicando variables económicas, funcionales, sociales y ambientales, siendo el escenario 4 el seleccionado.

5.2 Efectos ambientales

El EsAE aporta, en su capítulo 8, un análisis de los efectos ambientales de las actuaciones del escenario 4 elegido sobre los aspectos ambientales que establece la ley GICA. El balance global de efectos estratégicos positivos y negativos es muy favorable, con ausencia de efectos ambientales negativos significativos sobre el medio ambiente, siempre que la ejecución de los programas de actuación de este escenario se realice conforme a las medidas preventivas, correctoras y compensatorias establecidas en el capítulo 10 del EsAE.

6. SEGUIMIENTO AMBIENTAL

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.

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.

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.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MARIA LOPEZ SANCHIS	10/02/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 6/7	



7. CONCLUSIÓN

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.

Contra la presente declaración ambiental estratégica no procede recurso administrativo alguno, sin perjuicio de los que procedan, en su caso, contra la resolución que apruebe el PTM.

Sevilla, 3 de febrero de 2025.- La Secretaria General de Medio Ambiente y Cambio Climático, María López Sanchís.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MARIA LOPEZ SANCHIS	10/02/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 7/7	

DON CARLOS DAVID RIVERA GARCÍA, SECRETARIO GENERAL DEL CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE GRANADA

CERTIFICA

Que el Consejo de Administración del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Granada, en sesión ordinaria celebrada el día 12 de marzo de 2025, ha aprobado por mayoría absoluta del número legal de los votos ponderados, los siguientes ACUERDOS referidos al punto 4 del orden del día:

“Primero.- Tomar razón y conocimiento de la versión final del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible.

Segundo.- Informar favorablemente la propuesta del mencionado Plan para su aprobación definitiva por el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía.”

Y para que conste y surta los efectos oportunos, expide el presente certificado en Granada, al día de la firma,

EL SECRETARIO GENERAL

Fdo. Carlos David Rivera García

Página 1 de 1

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	CARLOS DAVID RIVERA GARCIA	13/03/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 1/1	

MEMORIA ECONÓMICA TRAS EL INFORME DE FECHA 03/02/2025
EMITIDO POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE PRESUPUESTOS DE LA
CONSEJERÍA DE ECONOMÍA, HACIENDA Y FONDOS EUROPEOS, Y TRAS LA MODIFICA-
CIÓN DE LAS ASIGNACIONES PRESUPUESTARIAS A TRES PROGRAMAS.

PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE GRANADA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

Índice

Justificación de la nueva Memoria Económica.....	2
Justificación del Plan y elaboración del documento.....	2
Presupuesto y financiación.....	6
Consideraciones generales.....	6
Programas del Plan.....	7
Fases de ejecución atendiendo a la disponibilidad presupuestaria.....	9
Relación con las Líneas Estratégicas del PITMA 2021-2030.....	12
Reparto del presupuesto por fuente de financiación.....	14
Criterio de reparto. Número de viajeros en áreas metropolitanas.....	15
Desglose por fuente de financiación.....	16
Financiación autónoma.....	16
Financiación Europea.....	19
<i>Mecanismo de Recuperación y Resiliencia – NEXT Generation</i>	19
FEDER 2021-2027.....	22
FEADER 2021-2027.....	23
Colaboración Público Privada.....	24
Entidades Locales.....	25
Estatal.....	26
Actuaciones financiadas por diferentes entidades.....	27
Anexos.....	31



Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	JOSE MIGUEL CASASOLA BOYERO	09/04/2025	
VERIFICACIÓN	MANUEL MARQUEZ PIGNER	PÁG. 1/31	



Justificación de la nueva Memoria Económica.

El Informe de Referencia: IEF_PL_ECO_00012_2024, de fecha 03/02/2025, sobre el PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE GRANADA. PLAN MOVILIDAD SOSTENIBLE, emitido por la Consejería de Economía, Hacienda y Fondos Europeos, Dirección General de Presupuestos, concluye aceptando el escenario financiero expuesto en la memoria económica del plan, e indicando que en caso de modificaciones del Plan que afectasen a su contenido financiero, sería necesario remitir una nueva memoria para la elaboración de un nuevo informe.

No obstante, el propio informe solicita la corrección de dos erratas en la Memoria, relativas a:

- En el apartado Relación con las Líneas Estratégicas del PITMA 2021-2030, ordenar de forma correcta las inversiones más significativas del Plan.
- Por su parte, al enumerar las actuaciones del Plan financiadas con el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia – Next Generation, la LE2.P4. CONTROL DEL TRANSPORTE PÚBLICO E INFORMACIÓN AL USUARIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN TIEMPO REAL se ha imputado de forma incorrecta a la Medida MR01010401.

Estas cuestiones concretas se han corregido en esta última versión de la Memoria Económica, no afectando a los documentos del Plan.

También se han modificado las asignaciones presupuestarias a los Programas LE1.P9 INFRAESTRUCTURA DE COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS, y LE1.P10 RENOVACIÓN DE FLOTAS INFRAESTRUCTURAS DE COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS, inicialmente cubiertos parcialmente con importes en Fase 2 y entidades locales, que ahora pasan a Colaboración Público Privada, aún manteniendo las cantidades asignadas a NG y FEDER 2021-2027.

De forma semejante, el programa LE1.P14 ESTUDIOS DE VIABILIDAD PARA LA CONEXIÓN ENTRE GRANADA Y SIERRA NEVADA, que estaba en Fase 2, se ha pasado a Colaboración Público Privada.

Justificación del Plan y elaboración del documento.

El Estatuto de Autonomía para Andalucía establece en su artículo 64 las competencias de la Comunidad Autónoma de Andalucía en materia de transportes y comunicaciones, incluyendo tanto las infraestructuras como los servicios de transporte que discurren por territorio andaluz.

El artículo 56.5 del Estatuto de Autonomía atribuye igualmente a la Comunidad Autónoma la competencia exclusiva en materia de ordenación del territorio, que incluye en todo caso el establecimiento y regulación de las directrices y figuras de planeamiento territorial, las previsiones sobre el emplazamiento de infraestructuras y equipamientos, la promoción del equilibrio territorial y la adecuada protección ambiental.

El Decreto del Presidente 6/2024, de 29 de julio, sobre reestructuración de Consejerías, determina en su artículo 6 que corresponden a la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda las competencias que actualmente ostenta, así como las hasta ahora ejercidas por la Consejería de Sostenibilidad, Medio

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	JOSE MIGUEL CASASOLA BOYERO	09/04/2025	
VERIFICACIÓN	MANUEL MARQUEZ PIGNER	PÁG. 2/31	



Ambiente y Economía Azul en materia de puertos. Las competencias de la Consejería se recogen en el Decreto 160/2022, de 9 de agosto, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, y en el Decreto 167/2024, de 26 de agosto, que modifica el anterior, de acuerdo con el Decreto del Presidente 6/2024.

De acuerdo con ambos Decretos, 160/2022 y 167/2024, se atribuye a la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda las competencias, entre otras, en:

- Movilidad e infraestructuras viarias y de transportes, como carreteras, vías ciclistas, ferrocarriles y otras infraestructuras viarias, cuyos itinerarios se desarrollen íntegramente en el territorio de Andalucía. Los transportes terrestres, marítimos, fluviales, por cable, puertos, aeropuertos, helipuertos, y demás infraestructuras del transporte que no tengan la calificación de interés general del Estado, ordenación del transporte de mercancías y de viajeros y viajeras que tengan su origen y destino en el territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, sin perjuicio de la ejecución directa que se reserve el Estado, y puertos y aeropuertos con calificación de interés general, cuando el Estado no se reserve su gestión directa.
- Ordenación del territorio y del litoral, urbanismo, sostenibilidad urbana e inspección territorial y urbanística.
- El fomento e impulso, en el marco de la ordenación territorial y urbanística, de las declaraciones de interés estratégico para el fomento de iniciativas económicas, de acuerdo con lo establecido en el Decreto-ley 4/2019, de 10 de diciembre.

A propuesta de la extinta Consejería de Fomento y Vivienda en ejercicio de la competencia prevista en el artículo 27.23 de la Ley 6/2006, de 24 de octubre, del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Andalucía, previa deliberación, el Consejo de Gobierno, en su sesión del día 11 de diciembre de 2013 acuerda la formulación del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible, publicada en BOJA n.º 5, 08 de enero de 2013. Mediante este acuerdo se fijan los objetivos, contenidos y el proceso de tramitación que deben seguirse para su aprobación por el Consejo de Gobierno.

Elaborada la Versión Preliminar del Plan, se ha dado cumplimiento a los preceptivos trámites de audiencia e información pública. Mediante Resolución de 05 de diciembre de 2022, la Dirección General de Movilidad y Transportes, somete a los trámites de audiencia e información pública el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada, Plan de Movilidad Sostenible (BOJA n.º 238, 14 de diciembre de 2022). Actualmente, se ha recibido la Versión Final del Plan y el Estudio Ambiental Estratégico para la posterior solicitud de la emisión de la “Declaración Ambiental Estratégica”, en aplicación de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, a la Secretaría General de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul de la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul.

Por otra parte, el Plan se encuentra sometido a Evaluación de Impacto en la Salud acorde al Decreto 169/2014, de 9 de diciembre, por el que se establece el procedimiento de la Evaluación del Impacto en la Salud de la Comunidad Autónoma de Andalucía. Igualmente, con la Versión Final del Plan y la Valoración de

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	JOSE MIGUEL CASASOLA BOYERO	09/04/2025	
VERIFICACIÓN	MANUEL MARQUEZ PIGNER	PÁG. 3/31	



Impacto en Salud se solicitará a la Dirección General Salud Pública y Ordenación Farmacéutica de la Consejería de Salud y Consumo, el “Informe de Evaluación de Impacto en la Salud”.

Así mismo, dicho Plan tiene la consideración de Plan con incidencia en la ordenación del territorio. Su elaboración se ha llevado a cabo según lo previsto en la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía, ya que, en virtud de la disposición transitoria tercera de la misma, se continuó su tramitación conforme a esta última, tras la derogación de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, que estaba vigente al comienzo de su elaboración. Por todo ello, está previsto la solicitud de Informe de Incidencia Territorial a la Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Agenda Urbana de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.

El Plan ha contado además con el asesoramiento técnico del equipo Jaspers (Joint Assistance to Support Projects in European Regions) perteneciente al Banco Europeo de Inversión que ha colaborado en su elaboración y supervisión siguiendo la metodología sobre planificación estratégica de la Comisión Europea.

La presente memoria se elabora en virtud del Decreto 162/2006, de 12 de septiembre, por el que se regulan la memoria económica y el informe en las actuaciones con incidencia económica-financiera, que en su artículo 2, establece los supuestos de actuaciones para los que habrá de elaborarse expresamente la memoria económica. En su apartado 2 d) impone la exigencia de una memoria de valoración económica para las propuestas de planes con incidencia económica-financiera. Por tanto, el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada resulta incluido en el ámbito de aplicación del citado Decreto por lo que la presente Memoria se elabora a efectos de la emisión del Informe económico financiero por la Dirección General de Presupuestos de la Consejería de Economía, Hacienda y Fondos Europeos.

El objetivo del Plan de Transporte Metropolitano del Área del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible es la planificación de una movilidad que potencie los desplazamientos a pie, en bicicleta y en medios de transporte público colectivo, de manera que se incida favorablemente sobre el medio ambiente y la salud.

Su contenido hace referencia al conjunto de elementos que forman parte de los sistemas de transporte: las infraestructuras, los equipamientos e instalaciones, los servicios de transporte público, el aparcamiento y la ordenación del tráfico, el conjunto de los modos de transporte que integran el sistema y la intermodalidad. en cumplimiento de los objetivos establecidos sobre cambio climático y sostenibilidad de la Estrategia Europea y en concordancia con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas.

Se pretende alcanzar un sistema de transporte sostenible, eficiente y de calidad, capaz de dar respuesta a la demanda de movilidad generada en el ámbito territorial del Área Metropolitana de Granada, tanto internas como externas al ámbito, en el que se garantice la accesibilidad al transporte de personas y mercancías en condiciones de igualdad e integridad, que contribuya a la mejora del medio ambiente y de la salud, a la adaptación y mitigación al cambio climático, al desarrollo sostenible y a la cohesión territorial.

El Área Metropolitana de Granada es una entidad demográfica formada por la ciudad de Granada y los municipios colindantes que tienen una relación funcional de área metropolitana con dicha ciudad, en total su-

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	JOSE MIGUEL CASASOLA BOYERO	09/04/2025	
VERIFICACIÓN	MANUEL MARQUEZ PIGNER	PÁG. 4/31	



man 57 municipios. Como fenómeno demográfico, la aglomeración urbana de Granada trasciende a un conjunto de municipios colindantes con la ciudad de Granada como centro, que desborda el espacio territorial inicial (constituido por el propio término municipal) y se extiende hacia fuera generando un nuevo ámbito, en el cual los municipios colindantes ganan población haciendo cada vez más de ciudades dormitorio, con los desplazamientos y problemas de tráfico que ello genera.

Surge por tanto la necesidad de elaborar un Plan con una visión de futuro, pero realista y ajustado a las características del ámbito y de su ciudadanía, con acciones concretas e implantables que fomenten la movilidad sostenible con el fin último de mejorar el medio ambiente y por tanto la salud y el bienestar de toda la sociedad granadina.

La estructura del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible, se conforma en los siguientes apartados:

1. En su primera parte se contextualiza el ámbito competencial, identificando las entidades responsables y sus competencias en movilidad, transporte e infraestructuras ligadas al transporte, y el contexto jurídico y normativo que sustenta la elaboración del Plan. Por otro lado, se determina el marco estratégico y la metodología utilizada para la elaboración del Plan, acorde al “Manual de Elaboración de Planes Estratégicos de Políticas Públicas en la Junta de Andalucía”, elaborado por el Instituto Andaluz de Administración Pública de la Junta de Andalucía. El Plan cuenta, teniendo en cuenta esta metodología, con el Documento Técnico de Evaluabilidad cuyo objetivo es determinar que el Plan Estratégico contiene los elementos esenciales que permiten que el Plan analizado recoge datos e información, analiza los mismos, tomará decisiones al respecto durante su implementación, conocerá los resultados alcanzados a medio y largo plazo y dará cuenta a los colectivos afectados y a la ciudadanía en general.
2. Análisis y diagnóstico. Se determina la situación actual en cuanto a movilidad, infraestructuras asociadas al transporte y la oferta y demanda. Para ello, entre otras actuaciones, se realiza un trabajo de campo, basado en encuestas, y un proceso de participativo en el que se involucra a todos los sectores públicos y privados con intereses en la movilidad y el transporte. Fruto de este trabajo se elabora un diagnóstico, que identifica los problemas, necesidades y retos del Área Metropolitana del Área de Granada a los que el Plan debe responder a corto, medio y largo plazo.
3. Finalizada la etapa de análisis y diagnóstico y detectados los problemas, necesidades y retos se definen las necesidades prioritarias en movilidad y transporte del Área Metropolitana, que asociados a criterios de carácter medio ambiental, de cambio climático y sociales dan lugar a la definición de los objetivos estratégicos a alcanzar. Estos objetivos estratégicos se concretan en líneas estratégicas que serán de obligado cumplimiento en todos los escenarios que se propongan.
4. A partir de los objetivos, líneas estratégicas y las actuaciones dirigidas a la consecución de éstas, se construyen posibles escenarios, en este caso se han valorado 4 escenarios. Cada escenario es un conjunto de actuaciones, incluyendo actuaciones principales y complementarias.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	JOSE MIGUEL CASASOLA BOYERO	09/04/2025	
VERIFICACIÓN	MANUEL MARQUEZ PIGNER	PÁG. 5/31	



5. El siguiente paso tiene por objeto seleccionar el mejor escenario para alcanzar los objetivos estratégicos identificados. Para ello, se han utilizado las metodologías: Análisis Coste-Beneficio (ACB), descrita en la “Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects” de la Comisión Europea, de 2014; y Análisis Multicriterio desarrollado mediante el método PATTERN (Planning Assistance Through Technical Evaluation of Relevance Numbers). Este último se ha utilizado como proceso complementario al ACB, ya que en éste los criterios ambientales y sociales, como género y universalidad, no adquieren la suficiente relevancia. Ambos análisis se encuentran recogidos en el Plan.
6. Tras este proceso se propone un escenario definitivo, estructurándose y detallándose en Líneas Estratégicas, Programas y Medidas.
7. Por último, se crea el sistema de seguimiento y evaluación del Plan, que consiste en establecer una serie de indicadores de evaluación que permitan medir los efectos del Plan y su evolución a lo largo del tiempo. Por una parte, se establecen los indicadores de evaluación ambiental, los cuales van a efectuar el seguimiento de los efectos del Plan sobre el medioambiente a través del establecimiento de umbrales que van a permitir detectar a tiempo desviaciones y así poder establecer medidas correctoras adicionales. Para asegurar la correcta ejecución del sistema de seguimiento y evaluación se crean un Comité Directivo, responsable de la toma de decisiones y un Comité Técnico encargado de supervisar el correcto desarrollo del Plan.
8. Transversalmente a todo el proceso de elaboración se ha fomentado la participación ciudadana, teniendo como pilares la perspectiva de género, la gobernanza y la transparencia. La participación ha estado abierta a entidades públicas y privadas, entidades sociales, asociaciones, entre otras, con intereses en la movilidad y transporte en el ámbito de actuación.

Presupuesto y financiación

Consideraciones generales

En orden a la consecución de los objetivos recogidos en el Plan, además de disponer del correspondiente marco normativo, serán necesarios los recursos presupuestarios y financieros imprescindibles para el desarrollo de estas actuaciones.

Los presupuestos que se recogen en esta Memoria y sus anexos son previsiones estimativas, teniendo el Plan un carácter fundamentalmente estratégico donde se recogen las diferentes líneas de actuación en materia de infraestructuras y de movilidad para los próximos 7 años (2024-2030) y que han de servir de soporte y justificación para la solicitud y asignación de financiación europea.

Los recursos financieros necesarios para afrontar los compromisos asumidos por el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada ascienden a 860.162.797,48 €.

Dado el horizonte temporal del Plan, la programación se ha dividido en dos periodos: el primero del 2024 al 2027 y el segundo del 2028 al 2030. Se incluyen inversiones a corto y medio plazo (2024-2027) y a largo plazo

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	JOSE MIGUEL CASASOLA BOYERO	09/04/2025	
VERIFICACIÓN	MANUEL MARQUEZ PIGNER	PÁG. 6/31	



(2028-2030), repartidos entre autofinanciada, consorcio de transporte, fondos europeos, local, estatal y colaboración público privada, tal y como se muestra en la **Tabla 3**.

Los importes presupuestados en el 2024 suponen tan solo un 9,5 %, y en el 2025 un 15% y corresponden en su mayoría a fondos procedentes de Next Generation, destacando el Proyecto de Inversión 2022000578 y código MR01010101 para la ampliación Sur del Metro de Granada, enmarcado en el Programa LE1.P5.1, Metro de Granada y extensiones.

En cuanto a las fechas de puesta en servicio de las actuaciones se ha de tener en cuenta que se incluyen actuaciones que desde la primera anualidad de su ejecución se consideran en servicio, como puede ser el caso de la puesta en funcionamiento de una nueva línea de transporte regular colectivo. Por el contrario, otras actuaciones como puede ser la construcción de una infraestructura, por ejemplo, un aparcamiento disuasorio, tomará como año de inicio la anualidad en la que está prevista su finalización.

Programas del Plan

El escenario seleccionado se ha subdividido en 3 líneas estratégicas (tal y como se refleja en la tabla) que son los enfoques necesarios para conseguir alcanzar los objetivos estratégicos del Plan. Se trata de un presupuesto estimativo por línea estratégica y periodo de ejecución.

Línea E.	Denominación	Importe previsto 2024-2027	Importe previsto 2028-2030	Importe previsto 2021-2030	
		461.404.474,62	398.758.322,85	860.162.797,48	100 %
LE1	Mejora de las infraestructuras y vehículos del transporte metropolitano	410.099.436,73	360.705.596,52	770.805.033,26	89,61 %
LE2	Mejora de las operaciones y el mantenimiento del transporte metropolitano	39.352.260,13	35.079.457,43	74.431.717,56	8,65 %
LE3	Mejora de la organización del transporte metropolitano	11.952.777,76	2.973.268,90	14.926.046,66	1,74 %

Tabla 1

La **Línea Estratégica 1. “Mejora de las infraestructuras y vehículos del transporte metropolitano”** alcanza el mayor porcentaje presupuestario con un **89,61 %**.

Estas líneas estratégicas se han priorizado atendiendo a los siguientes criterios:

- Que sean adecuadas a la misión y a los valores.
- El impacto que ejercen en las personas destinatarias o beneficiarias.
- El coste y el plazo temporal.
- Los riesgos que la estrategia entraña. Hay que buscar un posicionamiento óptimo, esto significa que desde la organización se están ofreciendo servicios que se ajustan a las prioridades de los beneficiarios y los realiza con experiencia, capacidades y recursos adecuados.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	JOSE MIGUEL CASASOLA BOYERO	09/04/2025	
VERIFICACIÓN	MANUEL MARQUEZ PIGNER	PÁG. 7/31	



Los programas de actuaciones en los que se han desarrollado las líneas estratégicas son los siguientes:

LE1 MEJORA DE LA INFRAESTRUCTURA Y VEHÍCULOS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE METROPOLITANO

- LE1.P1. AMPLIACIÓN Y MEJORA DE ACERAS
- LE1.P2.1. CREACIÓN DE RED CICLOPEATONAL
- LE1.P2.2. ZONAS DE ESTACIONAMIENTO SEGURO PARA BICICLETAS/VMP
- LE1.P3. ELIMINACIÓN/REDUCCIÓN DE BARRERAS QUE DIFICULTAN LA MOVILIDAD DE MODOS ACTIVOS ENTRE ÁREAS CONURBADAS
- LE1.P4. MEJORA DEL ARBOLADO Y ZONAS DE SOMBRA
- LE1.P5.1. METRO DE GRANADA Y EXTENSIONES.
- 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
- LE1.P6.2. INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA VIAL: EVITAR LA CONCENTRACIÓN DEL TRÁFICO DE LAS ZONAS CENTRO Y NORTE DE LA CIUDAD DE GRANADA
- LE1. P7. APARCAMIENTOS DISUASORIOS LIGADOS AL TRANSPORTE PÚBLICO (PARK & RIDE)
- LE1.P8. INTERCAMBIADORES – EN FUNCIÓN DE LA DEFINICIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO
- LE1.P9. INFRAESTRUCTURA DE COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS
- LE1.P10. RENOVACIÓN DE LA FLOTA DE TRANSPORTE PÚBLICO (CERO Y BAJAS EMISIONES)
- LE1.P11. RENOVACIÓN DEL PARQUE VEHICULAR PRIVADO
- LE1.P12. REDUCCIÓN DE LA VULNERABILIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE RESPECTO AL CAMBIO CLIMÁTICO
- LE1.P13. INFRAESTRUCTURA DE MERCANCÍAS
- LE1.P14. ESTUDIOS DE VIABILIDAD PARA LA CONEXIÓN ENTRE GRANADA Y SIERRA NEVADA.

LE2 MEJORA DE LAS OPERACIONES Y EL MANTENIMIENTO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE METROPOLITANO

- LE2.P1. ZONA DE BAJAS EMISIONES
- LE2.P2. ESTACIONAMIENTO REGULADO EN LA CIUDAD DE GRANADA
- LE2.P3.1. REESTRUCTURACIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO: MEJORAR LA ACCESIBILIDAD A LOS PRINCIPALES EQUIPAMIENTOS METROPOLITANOS.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	JOSE MIGUEL CASASOLA BOYERO	09/04/2025	
VERIFICACIÓN	MANUEL MARQUEZ PIGNER	PÁG. 8/31	



- LE2.P3.2. REESTRUCTURACIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO: NECESIDADES DE LAS MUJERES
- LE2.P3.3. REESTRUCTURACIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO: MEJORAR LA FRECUENCIA Y VELOCIDADES COMERCIALES
- LE2.P3.4. REESTRUCTURACIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MEJORA DE SU EFICIENCIA (EJES TRANSVERSALES)
- LE2.P4. CONTROL DEL TRANSPORTE PÚBLICO E INFORMACIÓN A LA PERSONA USUARIA DE EN TIEMPO REAL
- LE2.P5. MEDIDAS OPERATIVAS Y DE CONSERVACIÓN QUE REDUZCAN LA VULNERABILIDAD AL CAMBIO CLIMÁTICO

LE3 MEJORA DE LA ORGANIZACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE METROPOLITANO

- LE3.P1. REVISIÓN DEL MARCO TARIFARIO, INTEGRACIÓN BILLETES Y MEDIOS DE PAGO
- LE3.P2. MARCO LEGAL PARA LA IMPLANTACIÓN DE ZONAS DE BAJAS EMISIONES
- LE3.P3. MEJORA DE LA COORDINACIÓN ENTRE LOS DISTINTOS ORGANISMOS A CARGO DE LA MOVILIDAD
- LE3.P4. MEDIDAS DE APOYO A LA ADQUISICIÓN DE VEHÍCULOS DE BAJAS/CERO EMISIONES
- LE3.P5. MEDIDAS DE FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA, INCLUYENDO ELÉCTRICAS Y MICRO-MOVILIDAD
- LE3.P6. FOMENTO DE LA COLABORACIÓN PÚBLICO-PRIVADA
- LE3.P7. NUEVO MAPA CONCESIONAL DE TRANSPORTE PÚBLICO.
- LE3.P8. PROGRAMAS DE INFORMACION, DIFUSION Y CONCIENCIACIÓN SOBRE MOVILIDAD SOSTENIBLE.

Fases de ejecución atendiendo a la disponibilidad presupuestaria

Conforme a la disponibilidad presupuestaria para acometer el Plan en su totalidad, se proponen dos fases de ejecución, atendiendo:

- a la necesidad de disponer de los recursos presupuestarios necesarios para las actuaciones,
- a que todas las actuaciones propuestas conforman el mejor escenario posible,
- al carácter estimativo de los presupuestos, y
- a la necesidad de distribuir las disponibilidades presupuestarias entre los Planes de la 9 Áreas Metropolitanas de Andalucía, que actualmente están en diferentes fases de elaboración.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	JOSE MIGUEL CASASOLA BOYERO	09/04/2025	
VERIFICACIÓN	MANUEL MARQUEZ PIGNER	PÁG. 9/31	



En todo caso, el escenario financiero solo está referido a aquellas actuaciones financiadas con el Presupuesto de la Junta de Andalucía, no incluyéndose en el mismo la financiación estatal, la procedente de las entidades locales, la proveniente de la colaboración público-privada, ni cualquier otra prevista en este Plan que no provenga del Presupuesto de la Junta de Andalucía.

Por otra parte, es necesario subrayar que el contenido de carácter económico-financiero de este plan es una mera previsión, tanto para su Fase 1 como para su Fase 2. Máxime en un momento como el actual, en el que encontramos un escenario fiscal y económico que presenta un alto grado de incertidumbre que no permite determinar, con un grado de verosimilitud razonable, los recursos presupuestarios disponibles a medio y largo plazo.

Esto es así por una serie de razones, entre las cuales destacan las siguientes: la tendencia inflacionaria, que sigue su curso y que ha provocado que se observen datos de inflación excepcionalmente elevados si se comparan con los de las últimas décadas, con una consecuente subida de tipos por parte del Banco Central Europeo, cuyas implicaciones reales son difíciles de predecir y cuantificar; la situación geopolítica europea, con el conflicto bélico en Ucrania como su máximo exponente; los retazos de la crisis provocada por el Covid-19; la complejidad de la gestión de los fondos Next Generation; la falta de información sobre los objetivos relativos a las reglas fiscales, suspendidas para el ejercicio 2023; y por último, la falta de determinación del impacto de otras magnitudes fiscales vinculadas al funcionamiento mismo del Sistema de Financiación de las Comunidades Autónomas.

En cualquier caso, serán las sucesivas leyes del presupuesto las que establezcan los recursos efectivamente disponibles en cada momento durante el periodo de vigencia del plan.

Dicho esto, conviene precisar que las dos fases de ejecución de que se compone el plan se caracterizan por lo siguiente:

FASE 1. Las actuaciones contempladas en esta fase se han proyectado teniendo en cuenta un escenario presupuestario en el que la financiación autónoma no presenta crecimiento interanual (salvo ciertas excepciones), en el que la financiación proveniente de fondos europeos se encuadra dentro de la programación estimada del fondo FEDER, y en el que la financiación procedente del Marco de Recuperación y Resiliencia se adapta a lo acordado en la actualidad en las conferencias sectoriales y a la envolvente de cada ejercicio.

FASE 2. Incluye una serie de actuaciones que no disponen de respaldo presupuestario a corto o medio plazo en lo referente a la parte financiada exclusivamente por el Presupuesto de la Junta de Andalucía, por lo que su ejecución ha de quedar supeditada a que exista disponibilidad presupuestaria a medio o largo plazo, tanto en la Junta de Andalucía como en otras Administraciones Públicas.

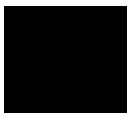
En el Plan del Área Metropolitana del Área de Granada, las actuaciones en **FASE 2** y sus importes son:

- LE1.P2.1. CREACIÓN DE RED CICLOPEATONAL. **Por importe de 16.962.050,49 €.**
- LE1.P2.2. ZONAS DE ESTACIONAMIENTO SEGURO PARA BICICLETAS/VMP. **Por importe de 670.780,70 €.**

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	JOSE MIGUEL CASASOLA BOYERO	09/04/2025	
VERIFICACIÓN	MANUEL MARQUEZ PIGNER	PÁG. 10/31	



- LE1.P3. ELIMINACIÓN/REDUCCIÓN DE BARRERAS QUE DIFICULTAN LA MOVILIDAD DE MODOS ACTIVOS ENTRE ÁREAS CONURBADAS. **Por importe de 7.530.500,00 €.**
- LE1.P5.1. EXTENSIÓN DEL METRO DE GRANADA. **Por importe de 100.000.000,00 €.**
- LE1.P5.2. CORREDORES DE ALTAS PRESTACIONES. **Por importe de 50.000,00 €.**
- LE1.P6.1. INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA VIAL: PRIORIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO (PLATAFORMAS RESERVADAS CARRIL BUS-VAO + CARRIL BUS) Y CREACIÓN DE SERVICIOS COORDINADOS. Por importe de **13.134.656,75 €.**
- LE1.P6.2. INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA VIAL: EVITAR LA CONCENTRACIÓN DEL TRÁFICO DE LAS ZONAS CENTRO Y NORTE DE LA CIUDAD DE GRANADA. **Por importe de 337.500,00 €.**
- LE1.P7. APARCAMIENTOS DISUASORIOS LIGADOS AL TRANSPORTE PÚBLICO (PARK & RIDE). **Por importe de 4.653.000,00 €.**
- LE1.P8. INTERCAMBIADORES – EN FUNCIÓN DE LA DEFINICIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO. **Por importe de 2.500.000,00 €.**
- LE1.P11. RENOVACIÓN DEL PARQUE VEHICULAR PRIVADO. **Por importe de 600.000,00 €.**
- LE1.P12. REDUCCIÓN DE LA VULNERABILIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE RESPECTO AL CAMBIO CLIMÁTICO. **Por importe de 4.600.000,00 €.**
- LE2.P1. ZONA DE BAJAS EMISIONES. **Por importe de 8.990.000,00 €.**
- LE2.P3.1. REESTRUCTURACIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO: MEJORAR LA ACCESIBILIDAD A LOS PRINCIPALES EQUIPAMIENTOS METROPOLITANOS. **Por importe de 975.000,00 €.**
- LE2.P3.2. REESTRUCTURACIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO: NECESIDADES DE LAS MUJERES. **Por importe de 1.340.000,00 €.**
- LE2.P3.3. REESTRUCTURACIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO: MEJORAR LA FRECUENCIA Y VELOCIDADES COMERCIALES. **Por importe de 336.616,76 €.**
- LE2.P3.4. REESTRUCTURACIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MEJORA DE SU EFICIENCIA. **Por importe de 2.904.950,00 €.**
- LE2.P4. CONTROL DEL TRANSPORTE PÚBLICO E INFORMACIÓN AL USUARIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN TIEMPO REAL. **Por importe de 16.339.167,52 €.**
- LE2.P5. MEDIDAS OPERATIVAS Y DE CONSERVACIÓN QUE REDUZCAN LA VULNERABILIDAD AL CAMBIO CLIMÁTICO. **Por importe de 806.250,00 €.**
- LE3.P1. REVISIÓN DEL MARCO TARIFARIO, INTEGRACIÓN BILLETES Y MEDIOS DE PAGO. **Por importe de 2.699.448,41 €.**

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	JOSE MIGUEL CASASOLA BOYERO	09/04/2025	
VERIFICACIÓN	MANUEL MARQUEZ PIGNER	PÁG. 11/31	



- LE3.P2. MARCO LEGAL PARA LA IMPLANTACIÓN DE ZONAS DE BAJAS EMISIONES. **Por importe de 2.400.000,00 €.**
- LE3.P3. MEJORA DE LA COORDINACIÓN ENTRE LOS DISTINTOS ORGANISMOS A CARGO DE LA MOVILIDAD. **Por importe de 750.182,00 €.**
- LE3.P4. MEDIDAS DE APOYO A LA ADQUISICIÓN DE VEHÍCULOS DE BAJAS/CERO EMISIONES. **Por importe de 500.000,00 €.**
- LE3.P5. MEDIDAS DE FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA, INCLUYENDO ELÉCTRICAS Y MICRO-MOVILIDAD. **Por importe de 1.493.000,00 €.**
- LE3.P7. NUEVO MAPA CONCESIONAL DE TRANSPORTE PÚBLICO. **Por importe de 424.589,83 €.**

El importe total asignado a FASE 2 es de 190.997.692,43 €.

Relación con las Líneas Estratégicas del PITMA 2021-2030

Las actuaciones previstas se han alineado con las **Líneas Estratégicas del PITMA 2021-2030**, que a su vez están alineadas con los objetivos marcados en el Reglamento del próximo marco financiero plurianual así como con los objetivos del fondo Next Generation EU. Con ello, se muestra la coherencia de las líneas estratégicas de los Planes de Transporte Metropolitano de las 9 Áreas de Andalucía con el PITMA 2021-2030.

La siguiente tabla muestra el encuadre ejecutivo, no presupuestario, de la totalidad de las actuaciones previstas en el Plan con las Líneas Estratégicas PITMA 2021-2030 agrupadas por periodos.

LE	Denominación	Importe previsto 2024-2027	Importe previsto 2028-2030	Importe previsto 2021-2030	Peso de las actuaciones por Línea E.
		53,64 %	46,36 %		
		461.404.474,62	398.758.322,85	860.162.797,48	100 %
LE1	Coordinación	7.546.499,71	2.250.000,00	9.796.499,71	1,14 %
LE2	Apoyo normativo y de planificación	510.000,00	150.000,00	660.000,00	0,08 %
LE3	Innovación tecnológica	9.052.072,68	7.751.264,17	16.803.336,85	1,95 %
LE4	Fomento del Transporte Público y la intermodalidad	124.295.274,08	103.023.476,08	227.318.750,16	26,43 %
LE5	Infraestructuras sostenibles e intermodales	171.607.239,43	121.532.861,34	293.140.100,77	34,08 %
LE6	Movilidad sostenible y movilidad activa	141.690.451,22	156.137.658,76	297.828.109,99	34,62 %
LE7	Mejora de la red logística				
LE8	Mejora del Sistema Portuario Andaluz				
LE9	Sensibilización y difusión	6.702.937,50	7.913.062,50	14.616.000,00	1,70 %

Tabla 2-A

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	JOSE MIGUEL CASASOLA BOYERO	09/04/2025	
VERIFICACIÓN	MANUEL MARQUEZ PIGNER	PÁG. 12/31	



Se incluyen tanto las financiadas por la Junta de Andalucía como aquellas que dependen de otras administraciones, así como las actuaciones incluidas en Fase 2 o asignadas a una futura Colaboración Público Privada.

Las inversiones más significativas se están en la **Línea Estratégica 6, "Movilidad sostenible y movilidad activa"**, con un **34,62 %**, seguida de cerca por la **Línea Estratégica 5, "Infraestructuras sostenibles e intermodales"**, representando el **34,08 %** del presupuesto, y la **Línea Estratégica 4, "Fomento de Transporte Público y la intermodalidad"**, con un **26,43 %**.

En la Línea Estratégica 6, la inversión se centra principalmente en la actuación LE1.P10. RENOVACIÓN DE LA FLOTA DE TRANSPORTE PÚBLICO (CERO Y BAJAS EMISIONES), con un monto de 188.490.610,00 €, y en menor medida en la actuación LE1.P2.1. CREACIÓN DE RED CICLOPEATONAL, con un presupuesto de 102.956.250,00 €.

Dentro de la Línea Estratégica 5, destaca la actuación LE1.P5.1. METRO DE GRANADA Y EXTENSIONES, con una asignación presupuestaria de 202.367.725,76 €, en lo referente a ampliación sur del Metro de Granada, mejoras y proyectos, nuevas unidades de material móvil y nuevas ampliaciones futuras.

Respecto a la Línea Estratégica 4, sobresale también la actuación LE1.P5.1. METRO DE GRANADA Y EXTENSIONES, con una asignación presupuestaria de 150.745.822,48 €, en lo referente a la explotación.

La siguiente tabla muestra el encuadre ejecutivo, no presupuestario, de la totalidad de las actuaciones financiadas solo por la Junta de Andalucía con las Líneas Estratégicas PITMA 2030 (se excluyen solo las actuaciones de Entidades Locales y Estado).

LE	Denominación	Importe previsto 2024-2027	Importe previsto 2028-2030	Importe previsto 2021-2030	Peso de las actuaciones por Línea E.
		341.968.880,24	308.711.496,44	650.680.376,69	100 %
LE1	Coordinación	5.046.682,00	450.000,00	5.496.682,00	0,84 %
LE2	Apoyo normativo y de planificación	485.000,00	150.000,00	635.000,00	0,10 %
LE3	Innovación tecnológica	2.863.599,83	2.446.858,87	5.310.458,70	0,82 %
LE4	Fomento del Transporte Público y la intermodalidad	99.172.381,77	91.859.568,40	191.031.950,17	29,36 %
LE5	Infraestructuras sostenibles e intermodales	137.364.356,76	92.181.819,05	229.546.175,81	35,28 %
LE6	Movilidad sostenible y movilidad activa	94.687.047,39	117.563.312,62	212.250.360,02	32,62 %
LE7	Mejora de la red logística				
LE8	Mejora del Sistema Portuario Andaluz				
LE9	Sensibilización y difusión	2.349.812,49	4.059.937,50	6.409.749,99	0,99 %

Tabla 2-B

La siguiente tabla muestra la correspondencia de los presupuestos de las actuaciones financiadas por la Junta de Andalucía, con las Líneas Estratégicas PITMA 2021-2030, exceptuando las correspondientes a FASE 2 por encontrarse como se ha mencionado anteriormente pendientes de disponibilidad financiera.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	JOSE MIGUEL CASASOLA BOYERO	09/04/2025	
VERIFICACIÓN	MANUEL MARQUEZ PIGNER	PÁG. 13/31	



Financiación autónoma – FEDER 21-27 – FEADER – MRR NEXT Generation – Consorcio (excepto Capítulo / Artículo 47)					
SIN LAS ACTUACIONES CONTEMPLADAS PARA FASE 2					
LE	Denominación	Importe previsto 2024-2027	Importe previsto 2028-2030	Importe previsto 2021-2030	Peso de las actuaciones por Línea E.
		207.834.275,97	66.969.949,60	274.804.225,57	100 %
LE1	Coordinación	1.000.000,00		1.000.000,00	0,36 %
LE2	Apoyo normativo y de planificación	185.000,00		185.000,00	0,07 %
LE3	Innovación tecnológica	1.849.803,71		1.849.803,71	0,67 %
LE4	Fomento del Transporte Público y la intermodalidad	87.414.977,39	65.577.355,26	152.992.332,65	55,67 %
LE5	Infraestructuras sostenibles e intermodales	107.579.994,06	1.301.025,00	108.881.019,06	39,62 %
LE6	Movilidad sostenible y movilidad activa	9.802.750,81	86.319,34	9.889.070,15	3,60 %
LE7	Mejora de la red logística				
LE8	Mejora del Sistema Portuario Andaluz				
LE9	Sensibilización y difusión	1.750,00	5.250,00	7.000,00	0,00 %
Tabla 2-C					

El mayor importe corresponde a la actuación LE1.P5.1. METRO DE GRANADA Y EXTENSIONES, con el siguiente desglose:

Ampliación Sur	MRR	69.513.131,58
Ampliación Sur	Autofinanciada	13.649.960,21
Metro de Granada. Mejoras, estudios y proyectos	Autofinanciada	8.381.102,00
Nuevas unidades material móvil	FEDER 2021-2027	10.823.532,00
Nuevas ampliaciones futuras*	FASE 2	100.000.000,00
Explotación	Autofinanciada	150.745.822,48

(*)Esta nuevas ampliaciones futuras se concretarán una vez se haya llevado a cabo el Plan.

Reparto del presupuesto por fuente de financiación.

Desde la fase de análisis y diagnóstico hasta la la propuesta de actuaciones del escenario seleccionado, una vez realizado el Análisis Coste Beneficio y el Análisis Multicriterio, los Planes de Transporte Metropolitano, en tanto que son instrumentos de planificación integral, incorporan actuaciones para la mejora del transporte público en todos sus ámbitos, por lo que se incluyen actuaciones en las que la Junta de Andalucía tiene competencias y otras en las que son competentes las Administraciones Locales, como ayuntamientos o diputaciones, y otros de competencia estatal. Una parte de la actuaciones bajo competencia del Estado o de las Administraciones Locales han sido valoradas para su incorporación a los análisis económicos y su inclusión en el escenario que se propone. Por otro lado, se dan actuaciones compartidas, debido al ámbito territorial o funcionalidad, siempre que se tengan competencias para ello, se asigna una parte del presupuesto a la Junta de Andalucía y otra a la administración en cuestión. Este reparto es estimativo, en tanto que están pendientes de los pertinentes acuerdos o convenios.

La siguiente tabla muestra el reparto previsto por fuente de financiación.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	JOSE MIGUEL CASASOLA BOYERO	09/04/2025	
VERIFICACIÓN	MANUEL MARQUEZ PIGNER	PÁG. 14/31	



IMPORTE POR PERIODO:	461.404.474,62	398.758.322,85	860.162.797,48	100 %
% PERIODO SOBRE TOTAL:	53,64 %	46,36 %	100,00 %	
Autofinanciada	113.218.711,19	66.133.630,26	179.352.341,45	20,85 %
CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE GRANADA	1.003.100,00	750.000,00	1.753.100,00	0,20 %
M. Recuperación y Resiliencia. NEXT G. EU	82.166.183,85		82.166.183,85	9,55 %
FEDER 2021-2027	11.446.280,93	86.319,34	11.532.600,27	1,34 %
FEADER				
COLABORACIÓN PÚBLICO PRIVADA	80.851.088,78	104.027.369,90	184.878.458,68	21,49 %
ENTIDADES LOCALES	83.721.306,88	59.308.776,40	143.030.083,28	16,63 %
ESTATAL	35.714.287,50	30.738.050,01	66.452.337,51	7,73 %
FASE 2	53.283.515,49	137.714.176,94	190.997.692,43	22,20 %
Tabla 3	53,64 %	46,36 %	100,00 %	

La siguiente tabla muestra el resumen por tipo de entidad.

POR ENTIDAD / ÓRGANO GESTOR				
Fuente de financiación	Importe previsto 2024-2027	Importe previsto 2028-2030	Importe previsto 2021-2030	
	461.404.474,62	398.758.322,85	860.162.797,48	100 %
JUNTA DE ANDALUCÍA: Autofinanciada FEDER 14-20 M. Recuperación y Resiliencia. NEXT G. EU FEDER 2021-2027 FEADER CONSORCIO	207.834.275,97	66.969.949,60	274.804.225,57	31,95 %
JUNTA DE ANDALUCÍA: FASE 2	53.283.515,49	137.714.176,94	190.997.692,43	22,20 %
JUNTA DE ANDALUCÍA – COLABORACIÓN PÚBLICO PRIVADA	80.851.088,78	104.027.369,90	184.878.458,68	21,49 %
ENTIDADES LOCALES	83.721.306,88	59.308.776,40	143.030.083,28	16,63 %
ESTATAL	35.714.287,50	30.738.050,01	66.452.337,51	7,73 %
Tabla 4				

En los siguientes epígrafes se desglosan los importes incluidos en las Tablas 3 y 4.

Criterio de reparto. Número de viajeros en áreas metropolitanas

Como criterio para repartir los fondos disponibles entre las áreas metropolitanas, en el caso de fondos destinados a proyectos de inversión cuyo ámbito de actuación es la globalidad del sistema de movilidad en An-



dalucía, se utiliza el número de viajeros de las Áreas Metropolitanas de Andalucía sobre total de viajeros de Andalucía. Se toma como referencia el año anterior a la pandemia por COVID.

		% SOBRE TOTAL ANDALUCÍA
ANDALUCÍA	62.146.292,00	100,00 %
TOTAL CONSORCIOS	41.248.947,00	
PTM Málaga	9.817.406,00	15,80 %
PTM Campo de Gibraltar	1.301.083,00	2,09 %
PTM Granada	7.036.584,00	11,32 %
PTM Sevilla	10.663.270,00	17,16 %
PTM Bahía de Cádiz	4.672.149,00	7,52 %
PTM Almería	3.540.809,00	5,70 %
PTM Jaén	1.282.375,00	2,06 %
PTM Córdoba	628.306,00	1,01 %
PTM Huelva	2.306.965,00	3,71 %
INTERPROVINCIALES	20.897.345,00	33,63 %

Tabla 5

Desglose por fuente de financiación

Financiación autónoma

El importe de financiación autónoma, excluido el Consorcio, Tabla 3, alcanza 179,352,341,45 € representando el 20,85 % del presupuesto total, 34,26 % si excluimos los importes de la FASE 2.

1.

15.093.087,99 €

corresponden al **IVA de las actuaciones cofinanciadas por el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia** (MA01010101 y MA02060401) con fecha final de ejecución en 2025 y 2026(*), según correspondan a componente 1 o 6.
- (*)

Para detalle de los importes y proyectos de inversión ir al epígrafe MECANISMO DE RECUPERACIÓN Y RESILIENCIA – NEXT GENERATION.
2.

3.629.199,51 €

que corresponde a la actuación LE1.P2.1. CREACIÓN DE RED CICLOPEATONAL, en el que se incluyen actuaciones del Programa 3. Accesibilidad a los nodos de transporte metropolitano. Vías ciclistas y movilidad peatonal de la Línea Estratégica 6. Movilidad sostenible y movilidad activa, del PITMA. Asignada a los proyectos de inversión 2021000732, 2007001443 y 2015000328.
3.

137.719,30 €

que corresponde a la actuación LE1.P2.2 ZONAS DE ESTACIONAMIENTO SEGURO PARA BICICLETAS/VMP, en el año 2024 y que se enmarca en el Programa 3. Accesibilidad a los nodos de transporte metropolitano. Vías ciclistas y movilidad peatonal de la Línea Estratégica 6. Movilidad sostenible y movilidad activa, del PITMA. Asignada al proyecto de inversión 2021000031.



4. **1.000.000,00 €** que corresponde a la actuación LE1.P3. ELIMINACIÓN/REDUCCIÓN DE BARRERAS QUE DIFICULTAN LA MOVILIDAD DE MODOS ACTIVOS ENTRE ÁREAS CONURBADAS en el año 2025 y que se enmarca en la Línea Estratégica 1. Coordinación, del PITMA. Asignada al proyecto de inversión 2024000584, destinado a un estudio de integración del Ferrocarril en la ciudad de Granada.
5. **150.745.822,48 €** que corresponde con la explotación del Metro de la actuación LE1.P5.1. METRO DE GRANADA Y EXTENSIONES, distribuida entre los años 2024 y 2030 y que se enmarca en el Programa 0. Política Tarifaria, intermodalidad y ayudas al sector del transporte discrecional de la Línea Estratégica 4. Fomento del Transporte Público y la intermodalidad, del PITMA.
6. **8.381.102,00 €** que corresponde con trabajos de construcción en la Línea del Metro de la actuación LE1.P5.1. METRO DE GRANADA Y EXTENSIONES, distribuida entre los años 2024 y 2028 y que se enmarca en el Programa 1. de la Línea Estratégica 5, Sistema del Transporte Público del PITMA. Asignada al proyecto de inversión 2021000732 “Metro de Granada Construcción” en el que hay diversas actuaciones de mejora del Metro, y redacción de Estudios y proyectos, entre ellos el Plan Director del Metro.
7. **25.000,00 €** que corresponde a la actuación LE1.P13 INFRAESTRUCTURA DE MERCANCÍAS asignada al proyecto de inversión 2023000817. Previsto para la Estrategia Andaluza de Movilidad y Transporte Sostenibles 2030.
8. **7.000,00 €** que corresponde a la actuación LE3.P5 MEDIDAS DE FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA, INCLUYENDO ELÉCTRICA Y MICROMOVILIDAD, distribuida entre los años 2027 y 2030 y que se enmarca en el Programa 3. Programa de información de la Línea Estratégica 9. Sensibilización y difusión, del PITMA.
9. **333.410,17 €** que corresponde a la actuación LE3.P7 NUEVO MAPA CONCESIONAL DE TRANSPORTE PÚBLICO asignada al proyecto de inversión 2023000743.

El siguiente cuadro muestra las interanualidades de la financiación autónoma, mostrando, por un lado, el total de financiación autónoma incluyendo el IVA correspondiente a la financiación autónoma de las partidas financiadas por el Mecanismo de Resiliencia y Recuperación, y por otro lado, el total de financiación autónoma sin incluir las citadas partidas de IVA. En ambos casos, no se incluyen las actuaciones enmarcadas en FASE 2.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	JOSE MIGUEL CASASOLA BOYERO	09/04/2025	
VERIFICACIÓN	MANUEL MARQUEZ PIGNER	PÁG. 17/31	



Año	Total EXCLUYENDO (IVA DE MRR – NEXT G)	INCREMENTO INTERANUAL SIN INCLUIR IVA DE MMR – NETX G	Total INCLUYENDO IVA MRR NEXT G
2024	24.260.426,81		24.323.010,53
2025	24.986.282,48	2,99 %	31.029.750,81
2026	24.277.182,49	-2,84 %	33.264.218,43
2027	24.601.731,42	1,34 %	24.601.731,42
2028	22.911.893,42	-6,87 %	22.911.893,42
2029	21.610.868,42	-5,68 %	21.610.868,42
2030	21.610.868,42		21.610.868,42
Total	164.259.253,46		179.352.341,45

Tabla 6

Año	IVA ACTUACIONES NG	LE1.P2.1	LE1.P2.2	LE1.P3	LE1.P5.1	LE1.P13	LE3.P5	LE3.P7
2024	62.583,72	555.670,43	137.719,30		23.491.355,05	9.000,00		66.682,03
2025	6.043.468,33	800.529,08		1.000.000,00	23.036.389,33	16.000,00		133.364,07
2026	8.987.035,94	800.000,00			23.343.818,42			133.364,07
2027		1.473.000,00			23.126.981,42		1.750,00	
2028					22.910.143,42		1.750,00	
2029					21.609.118,42		1.750,00	
2030					21.609.118,42		1.750,00	
Total	15.093.087,99	3.629.199,51	137.719,30	1.000.000,00	159.126.924,48	25.000,00	7.000,00	333.410,17

Tabla 6

El desglose de los gastos imputados a financiación autónoma se muestra en el “Anexo III Autofinanciada”.

Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Granada

El importe a asumir por el **Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Granada** es del **0,20 %** del presupuesto, tal y como se muestra en la Tabla 3. Son actuaciones destinadas a estudios técnicos, mantenimiento y ejecución de elementos en paradas, ejecución de obras menores y mejoras de los servicios de transporte.

- LE2.P3.4. REESTRUCTURACIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MEJORA DE SU EFICIENCIA. **Por importe de 1.081.550,00 €.**
- LE2.P4. CONTROL DEL TRANSPORTE PÚBLICO E INFORMACIÓN AL USUARIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN TIEMPO REAL. **Por importe de 671.550,00 €.**

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	JOSE MIGUEL CASASOLA BOYERO	09/04/2025	
VERIFICACIÓN	MANUEL MARQUEZ PIGNER	PÁG. 18/31	



Los importes incluidos en las anualidades 2024 y 2025 corresponden a las del crédito inicial en el 2024 y a la previsión grabada en el proyecto de Ley de Presupuestos de 2025 para este Consorcio, conforme a las Partidas presupuestarias especificadas. Se realiza una previsión para las siguientes anualidades.

Financiación Europea

La Unión Europea ha elaborado un paquete financiero global de 1,8 billones de euros para los próximos años con objeto de hacer frente a las consecuencias socioeconómicas de la pandemia de COVID-19 y abordar las prioridades de la UE a largo plazo. El paquete financiero combina:

- El marco financiero plurianual (MFP) por un importe de 1,0743 billones de euros, y
- el instrumento de recuperación Next Generation EU de 750.000 millones de euros.

El instrumento Next Generation EU permite transferir fondos a los siguientes programas de la UE:

- **Mecanismo de Recuperación y Resiliencia:** 672.500 millones de euros (préstamos: 360 000 millones de euros; subvenciones: 312 500 millones de euros). (11 de febrero de 2021, el Consejo adoptó el Reglamento por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia).
- **ReactUE:** 47 500 millones de euros,
- Horizonte Europa: 5 000 millones de euros,
- InvestEU: 5 600 millones de euros,
- Desarrollo rural: 7 500 millones de euros,
- Fondo de Transición Justa (FTJ): 10 000 millones de euros,
- RescEU: 1 900 millones de euros.

Mecanismo de Recuperación y Resiliencia – NEXT Generation

Los importes asignados al **Mecanismo de Recuperación y Resiliencia** incluidos en el fondo **Next Generation** están respaldados por la Resolución de 2 de noviembre de 2022, de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, por la que se publica el Acuerdo de la Conferencia Nacional de Transportes de 5 de noviembre de 2021, por el que se fijan los criterios de distribución territorial de créditos presupuestarios de los ejercicios 2021 y 2022, así como la distribución de los correspondientes al ejercicio de 2021, para la financiación de actuaciones de inversión en el marco de los Componentes 1 «Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos» y 6 «Movilidad sostenible, segura y conectada» del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

Para las fechas de finalización de las actuaciones acogidas al Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia se ha considerado lo expuesto en el Apartado 11 Plazo de ejecución y puesta en servicio de las actuaciones del Anexo II de la citada Resolución en el que se especifica:

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	JOSE MIGUEL CASASOLA BOYERO	09/04/2025	
VERIFICACIÓN	MANUEL MARQUEZ PIGNER	PÁG. 19/31	



“El plazo para la finalización y puesta en servicio de las actuaciones financiadas con cargo a las líneas de inversión incluidas en este acuerdo será:

– Para las actuaciones correspondientes a la C1.I1-CCAA el 31 de diciembre de 2025, con objeto de dar cumplimiento al objetivo n.º 9 del CID.

– Para las actuaciones correspondientes a la C6.I4-CCAA el 30 de junio de 2026, con objeto de dar cumplimiento al objetivo n.º 101 del CID.”

Actuaciones:

LE1.P2.1. CREACIÓN DE RED CICLOPEATONAL

Prevista inicialmente la ejecución de la vía ciclista incluida en el Tramo Armilla-Alhendín-Otura (Medida: MR01010101 – Proyecto de Inversión: 2022000590). Finalmente desestimada por falta de plazo y pasada a autofinanciada (2025).

LE1.P5.1. EXTENSIÓN DEL METRO DE GRANADA

Ampliación sur del Metro de Granada, en ejecución desde 2023. **Por importe de 69.513.131,58 € (2024-2025)**

MRR – NEXT G: (Medida: MR01010101 – Proyecto de Inversión: 2022000578).

Lleva asociado un importe en autofinanciada, por importe de 13.649.960,21 €. en la Medida MA 01010101. Proyecto de Inversión: 2024000552

LE1.P6.1. INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA VIAL: PRIORIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO (PLATAFORMAS RESERVADAS CARRIL BUS-VAO + CARRIL BUS) Y CREACIÓN DE SERVICIOS COORDINADOS

Previsto en la actuación de aumento de capacidad en la VAU-10. Tramo: carretera GR-3211 - La Zubia (Plataforma reservada). **Por importe de 5.382.887,00 €.**

MRR – NEXT G: (Medida: MR01010101 – Proyecto de Inversión: 2022000596)

IVA asociado en autofinanciada, por importe de 1.130.406,27 €. Proyecto de Inversión: 2022000751

LE2.P3.3. REESTRUCTURACIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO: MEJORAR LA FRECUENCIA Y VELOCIDADES COMERCIALES

Previsto en la creación de un Centro de Control, Gestión y Explotación del Transporte Público Andalucía. **Por importe de 697.855,37 €.** Este importe resulta de aplicar el número de viajeros desplazados por el transporte público del Área Metropolitana de Granada sobre el total de Andalucía (Tabla 5).

MRR – NEXT G: (Medida: MR02060401 – Proyecto de Inversión: 2022000680)

IVA asociado en autofinanciada por importe de 146.549,63 €. Proyecto de Inversión: 2022000766

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	JOSE MIGUEL CASASOLA BOYERO	09/04/2025	
VERIFICACIÓN	MANUEL MARQUEZ PIGNER	PÁG. 20/31	



LE2.P4. CONTROL DEL TRANSPORTE PÚBLICO E INFORMACIÓN AL USUARIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN TIEMPO REAL

Previsto en la implantación de paneles de información al usuario en marquesinas-paradas, en intercambiadores y estaciones. **Por importe de 165.687,98 €**. Este importe resulta de aplicar el número de viajeros desplazados por el transporte público del Área Metropolitana de Granada sobre el total de Andalucía (Tabla 5).

MRR – NEXT G: (Medida: MR02060401 – Proyecto de Inversión: 2022000685)

IVA. Por importe de 34.794,48 €. Proyecto de Inversión: 2022000767

LE3.P1. REVISIÓN DEL MARCO TARIFARIO, INTEGRACIÓN BILLETES Y MEDIOS DE PAGO

Previsto en el estudio e implantación de nuevos sistemas de pago en el Transporte Público de Andalucía (EMV; Teléfono móvil). **Por importe de 397.746,80 €**. Este importe resulta de aplicar el número de viajeros desplazados por el transporte público del Área Metropolitana de Granada sobre el total de Andalucía (Tabla 5).

MRR – NEXT G: (Medida: MR02060401 – Proyecto de Inversión: 2022000682)

IVA asociado en autofinanciada, por importe de 83.526,83 €. Proyecto de Inversión: 2022000760

Y en la implantación FR la nueva Tarjeta de Transporte Público de Andalucía. **Por importe de 226.452,25 €**. Este importe resulta de aplicar el número de viajeros desplazados por el transporte público del Área Metropolitana de Granada sobre el total de Andalucía (Tabla 5).

MRR – NEXT G: (Medida: MR02060401 – Proyecto de Inversión: 2022000681)

IVA asociado en autofinanciada, por importe de 47.554,97 €. Proyecto de Inversión: 2022000761

LE3.P3. MEJORA DE LA COORDINACIÓN ENTRE LOS DISTINTOS ORGANISMOS A CARGO DE LA MOVILIDAD

Previsto en la conexión entre los sistemas informáticos: NGSE (aplicación del Ministerio de Movilidad para la gestión de expedientes sancionadores en transporte terrestre) y SUR (Sistema Unificado de Recursos). **Por importe de 49.339,80 €**. Este importe resulta de aplicar el número de viajeros desplazados por el transporte público del Área Metropolitana de Granada sobre el total de Andalucía (Tabla 5).

MRR – NEXT G: (Medida: MR02060401 – Proyecto de Inversión: 2022000669 y 2022000684)

IVA asociado en autofinanciada, por importe de 295,60 €. Proyecto de Inversión: 2022000758 y 2022000765

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	JOSE MIGUEL CASASOLA BOYERO	09/04/2025	
VERIFICACIÓN	MANUEL MARQUEZ PIGNER	PÁG. 21/31	



Subvenciones para el Fomento de la Movilidad Sostenible:

LE1.P10. RENOVACIÓN DE LA FLOTA DE TRANSPORTE PÚBLICO (CERO Y BAJAS EMISIONES).

Subvenciones para renovar la flota de vehículos de transporte público. **Por importe de 5.733.083,07 €.** Este importe resulta de aplicar el número de viajeros desplazados por el transporte público del Área Metropolitana de Granada sobre el total de Andalucía (Tabla 5).

MRR – NEXT G: (Medida: MR01010102 – Proyecto de Inversión: 2022000674)

No procede IVA

Se corresponde con la Línea Estratégica 6. “Mejora de la eficiencia energética en los sistemas de transporte público en Andalucía” del PITMA. Está respaldada financieramente por la *Orden de 10 de mayo de 2022, por la que se aprueba la convocatoria de subvenciones, en régimen de concurrencia no competitiva, para la transformación de flotas de transporte de personas viajeras y mercancías de empresas privadas prestadoras de servicios de transporte por carretera, así como de empresas que realicen transporte privado complementario, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, acogidos al Real Decreto 983/2021, de 16 noviembre*. En su artículo Sexto, se detalla financiación, cuantía de las ayudas y anualización.

FEDER 2021-2027

En diciembre de 2020 fue aprobado el nuevo marco plurianual por el Reglamento (UE, EURATOM) 2020/2093 del Consejo de 17 de diciembre de 2020 por el que se establece el **Marco Financiero Plurianual para el período 2021-2027**. Unos meses más tarde, en junio de 2021, se aprobaron tanto el Reglamento de Disposiciones Comunes como el propio del **FEDER**, a través de los siguientes Reglamentos:

- Reglamento (UE) 2021/1060 del Parlamento Europeo y Del Consejo de 24 de junio de 2021 por el que se establecen las disposiciones comunes relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo Plus, al Fondo de Cohesión, al Fondo de Transición Justa y al Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y de Acuicultura
- Reglamento (UE) 2021/1058 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de junio de 2021, relativo al Fondo Europeo de Desarrollo Regional y al Fondo de Cohesión.

En el nuevo marco se han fijado cinco prioridades estratégicas para las inversiones de la UE en desarrollo regional en el septenio 2021-2027 a las que el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada da respuesta. Éstas son:

- Una Europa más inteligente, mediante la innovación, la digitalización, la transformación económica y el apoyo a las pequeñas y medianas empresas;
- Una Europa más ecológica y libre de carbono, que aplique el Acuerdo de París e invierta en transición energética, energías renovables y la lucha contra el cambio climático;
- Una Europa más conectada, con un transporte estratégico y redes digitales;

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	JOSE MIGUEL CASASOLA BOYERO	09/04/2025	
VERIFICACIÓN	MANUEL MARQUEZ PIGNER	PÁG. 22/31	



- Una Europa más social, que haga realidad el pilar europeo de derechos sociales y que apoye el empleo de calidad, la educación, las capacidades educativas y profesionales, la inclusión social y la igualdad de acceso a la asistencia sanitaria;
- Una Europa más cercana a los ciudadanos, que respalde estrategias de crecimiento de gestión local y que contribuya a un desarrollo urbano sostenible en toda la UE.

El importe cofinanciado con el nuevo marco FEDER 2021-2027 alcanza **11.532.600,27 €** representando el **1,34 %** para el total, 2,20 % si consideramos solo lo incluido en FASE 1. Es previsible que parte de la FASE 2 pueda abordarse en el futuro con esta Fuente Financiera.

Actuaciones:

LE1.P5.1. METRO DE GRANADA Y EXTENSIONES

Prevista para la compra de unidades móviles para el Metro de Granada en el 2024. **Por importe de 10.823.532,00 €.**

Medida: A422HC82IP. Proyecto de inversión: 2023001081

LE1.P5.2. CORREDORES DE ALTAS PRESTACIONES.

Prevista para Estudios necesarios para el desarrollo de los corredores de altas prestaciones y de la viabilidad del desarrollo de una red de cercanías. **Por importe de 160.000,00 €**, aunque concentrado en los primeros años hasta el 2027.

Medida: A422HA81I1 Proyecto de inversión: 2023000911

LE2.P1. ZONA DE BAJAS EMISIONES.

Prevista para Estudios de las Zonas de Bajas Emisiones en municipios del ámbito Metropolitano. **Por importe de 160.000,00 €.**

Medida: A422HA81I1 Proyecto de inversión: 2023000911

LE1.P9. INFRAESTRUCTURA DE COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS.

Prevista para aplicaciones del proyecto ELECTROMOVE. **Por importe de 389.068,26 €**, aunque concentrado en los primeros años hasta el 2027.

Medida: A411AC29I1. Proyecto de inversión: 2023000785

FEADER 2021-2027

El nuevo marco FEADER se encuentra regulado por el Reglamento (UE) 2021/2115 del Parlamento Europeo y del Consejo de 2 de diciembre de 2021 por el que se establecen normas en relación con la ayuda a los planes estratégicos que deben elaborar los Estados miembros en el marco de la política agrícola común (planes estratégicos de la PAC), financiada con cargo al Fondo Europeo Agrícola de Garantía (FEAGA) y al Fondo Euro-

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	JOSE MIGUEL CASASOLA BOYERO	09/04/2025	
VERIFICACIÓN	MANUEL MARQUEZ PIGNER	PÁG. 23/31	



peo Agrícola de Desarrollo Rural (Feader), y por el que se derogan los Reglamentos (UE) n°. 1305/2013 y (UE) n°. 1307/2013.

La reforma de la Política Agrícola Común (PAC) para 2023-2027 conserva los elementos esenciales de la PAC actual y, al mismo tiempo, introduce un cambio profundo en la manera en la que deben diseñarse sus instrumentos, pues pasa de ser una política basada en la descripción de los requisitos que deben cumplir los beneficiarios finales de las ayudas a una política orientada a la consecución de resultados concretos.

El 29 de diciembre de 2021 se remitió la propuesta de Plan Estratégico de la PAC de España a la Comisión Europea. Este documento ha sido fruto de un proceso de programación elaborado desde la integración de las Intervenciones FEADER que las Comunidades Autónomas han consensuado y propuesto. Constituye una primera versión de lo que será el futuro Plan Estratégico de la PAC 2023-2027 de España.

España propone un Plan Estratégico de la PAC 2023-2027 que tiene como objetivo el desarrollo sostenible de la agricultura, la alimentación y las zonas rurales para garantizar la seguridad alimentaria de la sociedad a través de un sector competitivo y un medio rural vivo.

Para ello la PAC hará un uso más eficiente del presupuesto ligando ayudas al cumplimiento de objetivos, entre ellos el objetivo específico 6 de la Versión Inicial del Plan Estratégico para la PAC 23-27, como es “Contribuir a la protección de la biodiversidad, potenciar los servicios ecosistémicos y conservar los hábitats y los paisajes”. Es en dicho objetivo donde se incardinarían las actuaciones que dentro del PITMA ayudarían a conseguir esa protección y serían financiables con cargo a este Fondo. Se propone la financiación con cargo a este fondo de algunas infraestructuras viarias y conexiones ciclopeatonales que encajan dentro del objetivo antes mencionado.

El importe cofinanciado con el nuevo marco FEADER 2021-2027 es de **0,00 €** para el Plan Metropolitano de Granada

Colaboración Público Privada

A **Colaboración Público Privada** se asignan varios programas, con un total de **184.878.458,68 €, un 21,49 % del total.**

Se le asigna parte de la LE1.P9 INFRAESTRUCTURA DE COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS, con una inversión de 1.470.931,74 €, y parte de la LE1.P10. RENOVACIÓN DE LA FLOTA DE TRANSPORTE PÚBLICO (CERO Y BAJAS EMISIONES), con una inversión de 182.757.526,95 €. Estos dos Programas tienen también cantidades financiadas con FEDER y NextGeneration.

El programa LE1.P14 ESTUDIOS DE VIABILIDAD PARA LA CONEXIÓN ENTRE GRANADA Y SIERRA NEVADA, por importe de 400.000,00 €, se asigna por completo a Colaboración Publico Privada.

Por último, la actuación LE3.P6. FOMENTO DE LA COLABORACIÓN PÚBLICO-PRIVADA, incluye la promoción y desarrollo de medidas de movilidad compartidas. Esta iniciativa representa 250.000,00 €.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	JOSE MIGUEL CASASOLA BOYERO	09/04/2025	
	MANUEL MARQUEZ PIGNER		
VERIFICACIÓN		PÁG. 24/31	



Entidades Locales

Algunas de las actuaciones, o una parte de ellas, presentan un carácter urbano, careciendo la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda de competencias para su ejecución, motivo por el cual se ha asignado el presupuesto a **Entidades Locales**, alcanzando un **16,63 %** del presupuesto total, correspondiendo **143.030.083,28 €**.

El importe asignado a Entidades Locales se desglosa de la siguiente forma:

- LE1. P1. AMPLIACIÓN Y MEJORA DE ACERAS. **Por importe de 0,00 €.** (Imposibilidad de cuantificar el coste de esta actuación en este momento. Serán estudios posteriores los que determinen el alcance exacto de la actuación y, en consecuencia, su coste definitivo).
- LE1.P2.1. CREACIÓN DE RED CICLOPEATONAL. **Por importe de 72.069.375,00 €.**
- LE1.P2.2. ZONAS DE ESTACIONAMIENTO SEGURO PARA BICICLETAS/VMP. **Por importe de 1.212.750,00 €.**
- LE1.P4. MEJORA DEL ARBOLADO Y ZONAS DE SOMBRA. **Por importe de 0,00 €.** (Imposibilidad de cuantificar el coste de esta actuación en este momento. Serán estudios posteriores los que determinen el alcance exacto de la actuación y, en consecuencia, su coste definitivo).
- LE1.P6.1. INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA VIAL: PRIORIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO (PLATAFORMAS RESERVADAS CARRIL BUS-VAO + CARRIL BUS) Y CREACIÓN DE SERVICIOS COORDINADOS. **Por importe de 14.735.962,50 €.**
- LE1.P6.2. INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA VIAL: EVITAR LA CONCENTRACIÓN DEL TRÁFICO DE LAS ZONAS CENTRO Y NORTE DE LA CIUDAD DE GRANADA. **Por importe de 450.000,00 €.**
- LE1.P7. APARCAMIENTOS DISUASORIOS LIGADOS AL TRANSPORTE PÚBLICO (PARK & RIDE). **Por importe de 4.653.000,00 €.**
- LE1.P8. INTERCAMBIADORES – EN FUNCIÓN DE LA DEFINICIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO. **Por importe de 2.500.000,00 €.**
- LE1. P11. RENOVACIÓN DEL PARQUE VEHICULAR PRIVADO. **Por importe de 1.200.00,00 €.**
- LE1.P12. REDUCCIÓN DE LA VULNERABILIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE RESPECTO AL CAMBIO CLIMÁTICO. **Por importe de 2.300.000,00 €.**
- LE1.P13. INFRAESTRUCTURA DE MERCANCÍAS. **Por importe de 25.000,00 €.**
- LE2.P1. ZONA DE BAJAS EMISIONES. **Por importe de 21.350.000,00 €.**
- LE2.P3.1. REESTRUCTURACIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO: MEJORAR LA ACCESIBILIDAD A LOS PRINCIPALES EQUIPAMIENTOS METROPOLITANOS. **Por importe de 650.000,00 €.**

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	JOSE MIGUEL CASASOLA BOYERO	09/04/2025	
VERIFICACIÓN	MANUEL MARQUEZ PIGNER	PÁG. 25/31	



- LE2.P3.2. REESTRUCTURACIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO: NECESIDADES DE LAS MUJERES. **Por importe de 335.000,00 €.**
- LE2.P3.3. REESTRUCTURACIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO: MEJORAR LA FRECUENCIA Y VELOCIDADES COMERCIALES. **Por importe de 10.629.195,86 €.**
- LE2.P3.4. REESTRUCTURACIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MEJORA DE SU EFICIENCIA **Por importe de 1.708.500,00 €.**
- LE2.P4. CONTROL DEL TRANSPORTE PÚBLICO E INFORMACIÓN AL USUARIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN TIEMPO REAL. **Por importe de 4.302.800,00 €.**
- LE2.P5. MEDIDAS OPERATIVAS Y DE CONSERVACIÓN QUE REDUZCAN LA VULNERABILIDAD AL CAMBIO CLIMÁTICO. **Por importe de 645.000,00 €.**
- LE3.P1. REVISIÓN DEL MARCO TARIFARIO, INTEGRACIÓN BILLETES Y MEDIOS DE PAGO. **Por importe de 863.682,31 €.**
- LE3.P2. MARCO LEGAL PARA LA IMPLANTACIÓN DE ZONAS DE BAJAS EMISIONES. **Por importe de 600.000,00 €.**
- LE3.P3. MEJORA DE LA COORDINACIÓN ENTRE LOS DISTINTOS ORGANISMOS A CARGO DE LA MOVILIDAD. **Por importe de 799.817,71 €.**
- LE3.P4. MEDIDAS DE APOYO A LA ADQUISICIÓN DE VEHÍCULOS DE BAJAS/CERO EMISIONES. **Por importe de 1.000.000,00 €.**
- LE3.P5. MEDIDAS DE FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA, INCLUYENDO ELÉCTRICAS Y MICRO-MOVILIDAD. **Por importe de 1.000.000,00 €.**

Estatat

Algunas de las actuaciones, o una parte de ellas, presentan un carácter estatal. Dado que la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda no tiene competencias para su ejecución, se ha asignado el presupuesto a **Entidades Estatales**, alcanzando un **7,73%** del presupuesto total, correspondiendo **66.452.337,50 €.**

La cantidad asignada a las Entidades Estatales se distribuye de la siguiente manera

- LE1.P2.1. CREACIÓN DE RED CICLOPEATONAL. **Por importe de 10.295.625,00 €.**
- LE1.P3. ELIMINACIÓN/REDUCCIÓN DE BARRERAS QUE DIFICULTAN LA MOVILIDAD DE MODOS ACTIVOS ENTRE ÁREAS CONURBADAS. **Por importe de 34.122.000,00 €.**
- LE1.P6.1. INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA VIAL: PRIORIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO (PLATAFORMAS RESERVADAS CARRIL BUS-VAO + CARRIL BUS) Y CREACIÓN DE SERVICIOS COORDINADOS. **Por importe de 14.735.962,50 €.**

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	JOSE MIGUEL CASASOLA BOYERO	09/04/2025	
VERIFICACIÓN	MANUEL MARQUEZ PIGNER	PÁG. 26/31	



- LE1.P6.2. INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA VIAL: EVITAR LA CONCENTRACIÓN DEL TRÁFICO DE LAS ZONAS CENTRO Y NORTE DE LA CIUDAD DE GRANADA. **Por importe de 337.500,00 €.**
- LE1. P11. RENOVACIÓN DEL PARQUE VEHICULAR PRIVADO. **Por importe de 1.200.000,00 €.**
- LE1.P12. REDUCCIÓN DE LA VULNERABILIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE RESPECTO AL CAMBIO CLIMÁTICO. **Por importe de 4.600.000,00 €.**
- LE2.P5. MEDIDAS OPERATIVAS Y DE CONSERVACIÓN QUE REDUZCAN LA VULNERABILIDAD AL CAMBIO CLIMÁTICO. **Por importe de 161.250,00 €.**
- LE3.P4. MEDIDAS DE APOYO A LA ADQUISICIÓN DE VEHÍCULOS DE BAJAS/CERO EMISIONES. **Por importe de 1.000.000,00 €.**

Actuaciones financiadas por diferentes entidades

El Plan propone actuaciones que, debido al ámbito competencial, algunas o partes de ellas son de responsabilidad metropolitana, local o estatal. La independencia en la ejecución, resultados, utilidad y ámbito competencial facilita que puedan llevarse a cabo de forma autónoma y no requieran de acuerdos o convenios previos. Por ello, la Junta de Andalucía no cofinanciará las actuaciones cuya responsabilidad única corresponde a las Administraciones Locales o son únicamente de competencia Estatal. No se descarta la posibilidad futura de acuerdos o convenios, pero, como se ha dicho, no son necesarios para la pertinencia y utilidad de las actuaciones propuestas en el Plan, las cuales son el resultado de un proceso de recopilación de datos, análisis, diagnóstico y participación de administraciones, entidades sociales y privadas, y ciudadanía.

En esta situación se encuentran las siguientes actuaciones, que se componen de los siguientes responsables financieros y sus respectivos porcentajes e importes:

- LE1.P2.1. CREACIÓN DE RED CICLOPEATONAL
 - Junta de Andalucía (20 %). **Por importe de 20.591.250,00 €.**
 - Entidades Locales (70 %). **Por importe de 72.069.375,00 €.**
 - Estatal (10 %). **Por importe de 10.295.625,00 €.**
- LE1.P2.2. ZONAS DE ESTACIONAMIENTO SEGURO PARA BICICLETAS/VMP
 - Junta de Andalucía (40 %). **Por importe de 808.500,00 €.**
 - Entidades Locales (60 %). **Por importe de 1.212.750,00 €.**
- LE1.P3. ELIMINACIÓN/REDUCCIÓN DE BARRERAS QUE DIFICULTAN LA MOVILIDAD DE MODOS ACTIVOS ENTRE ÁREAS CONURBADAS
 - Junta de Andalucía (20 %). **Por importe de 8.530.500,00 €.**

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	JOSE MIGUEL CASASOLA BOYERO	09/04/2025	
VERIFICACIÓN	MANUEL MARQUEZ PIGNER	PÁG. 27/31	



- Estatal (80 %). **Por importe de 34.122.000,00 €.**
- LE1.P6.1. INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA VIAL: PRIORIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO (PLATAFORMAS RESERVADAS CARRIL BUS-VAO + CARRIL BUS) Y CREACIÓN DE SERVICIOS COORDINADOS
 - Junta de Andalucía (40 %). **Por importe de 19.647.950,00 €.**
 - Entidades Locales (30 %). **Por importe de 14.735.962,50 €.**
 - Estatal (30 %). **Por importe de 14.735.962,50 €.**
- LE1.P6.2. INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA VIAL: EVITAR LA CONCENTRACIÓN DEL TRÁFICO DE LAS ZONAS CENTRO Y NORTE DE LA CIUDAD DE GRANADA
 - Junta de Andalucía (30 %). **Por importe de 337.500,00 €.**
 - Entidades Locales (40 %). **Por importe de 450.00,00 €.**
 - Estatal (30 %). **Por importe de 337.500,00 €.**
- LE1. P7. APARCAMIENTOS DISUASORIOS LIGADOS AL TRANSPORTE PÚBLICO (PARK & RIDE)
 - Junta de Andalucía (50 %). **Por importe de 4.653.000,00 €.**
 - Entidades Locales (50 %). **Por importe de 4.653.000,00 €.**
- LE1.P8. INTERCAMBIADORES – EN FUNCIÓN DE LA DEFINICIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO
 - Junta de Andalucía (50 %). **Por importe de 2.500.000,00 €.**
 - Entidades Locales (50 %). **Por importe de 2.500.000,00 €.**
- LE1.P9. INFRAESTRUCTURA DE COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS
 - Junta de Andalucía (30 %). **Por importe de 558.000,00 €.**
 - Entidades Locales (70 %). **Por importe de 1.302.000,00 €.**
- LE1.P10. RENOVACIÓN DE LA FLOTA DE TRANSPORTE PÚBLICO (CERO Y BAJAS EMISIONES)
 - Junta de Andalucía . **Por importe de 5.733.083,07 €.**
 - CPP. **Por importe de 182.757.526,95 €.**
- LE1.P11. RENOVACIÓN DEL PARQUE VEHICULAR PRIVADO
 - Junta de Andalucía (20 %). **Por importe de 600.000,00 €.**
 - Entidades Locales (40 %). **Por importe de 1.200.000,00 €.**
 - Estatal (40 %). **Por importe de 1.200.000,00 €.**

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	JOSE MIGUEL CASASOLA BOYERO	09/04/2025	
VERIFICACIÓN	MANUEL MARQUEZ PIGNER	PÁG. 28/31	



- LE1.P12. REDUCCIÓN DE LA VULNERABILIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE RESPECTO AL CAMBIO CLIMÁTICO
 - Junta de Andalucía (40 %). **Por importe de 4.600.000,00 €.**
 - Entidades Locales (20 %). **Por importe de 2.300.000,00 €.**
 - Estatal (40 %). **Por importe de 4.600.000,00 €.**
- LE1.P13. INFRAESTRUCTURA DE MERCANCÍAS
 - Junta de Andalucía (50 %). **Por importe de 25.000,00 €.**
 - Entidades Locales (50 %). **Por importe de 25.000,00 €.**
- LE2.P1. ZONA DE BAJAS EMISIONES
 - Junta de Andalucía (30 %). **Por importe de 9.150.000,00 €.**
 - Entidades Locales (70 %). **Por importe de 21.350.000,00 €.**
- LE2.P3.1. REESTRUCTURACIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO: MEJORAR LA ACCESIBILIDAD A LOS PRINCIPALES EQUIPAMIENTOS METROPOLITANOS
 - Junta de Andalucía (60 %). **Por importe de 975.000,00 €.**
 - Entidades Locales (40 %). **Por importe de 650.000,00 €.**
- LE2.P3.2. REESTRUCTURACIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO: NECESIDADES DE LAS MUJERES
 - Junta de Andalucía (80 %). **Por importe de 1.340.000,00 €.**
 - Entidades Locales (20 %). **Por importe de 335.000,00 €.**
- LE2.P3.3. REESTRUCTURACIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO: MEJORAR LA FRECUENCIA Y VELOCIDADES COMERCIALES
 - Junta de Andalucía (10 %). **Por importe de 1.181.021,76 €.**
 - Entidades Locales (90 %). **Por importe de 10.629.195,86 €.**
- LE2.P3.4. REESTRUCTURACIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MEJORA DE SU EFICIENCIA
 - Junta de Andalucía (70 %). **Por importe de 3.986.500,00 €.**
 - Entidades Locales (30 %). **Por importe de 1.708.500,00 €.**
- LE2.P4. CONTROL DEL TRANSPORTE PÚBLICO E INFORMACIÓN A LA PERSONA USUARIA DE EN TIEMPO REAL
 - Junta de Andalucía (80 %). **Por importe de 17.211.200,00 €.**

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	JOSE MIGUEL CASASOLA BOYERO	09/04/2025	
VERIFICACIÓN	MANUEL MARQUEZ PIGNER	PÁG. 29/31	



- Entidades Locales (20 %). **Por importe de 4.302.800,00 €.**
- LE2.P5. MEDIDAS OPERATIVAS Y DE CONSERVACIÓN QUE REDUZCAN LA VULNERABILIDAD AL CAMBIO CLIMÁTICO
 - Junta de Andalucía (50 %). **Por importe de 806.250,00 €.**
 - Entidades Locales (40 %). **Por importe de 645.000,00 €.**
 - Estatal (10 %). **Por importe de 161.250,00 €.**
- LE3.P1. REVISIÓN DEL MARCO TARIFARIO, INTEGRACIÓN BILLETES Y MEDIOS DE PAGO
 - Junta de Andalucía (80 %). **Por importe de 3.454.729,00 €.**
 - Entidades Locales (20 %). **Por importe de 863.682,00 €.**
- LE3.P2. MARCO LEGAL PARA LA IMPLANTACIÓN DE ZONAS DE BAJAS EMISIONES
 - Junta de Andalucía (80 %). **Por importe de 2.400.000,00 €.**
 - Entidades Locales (20 %). **Por importe de 600.000,00 €.**
- LE3.P3. MEJORA DE LA COORDINACIÓN ENTRE LOS DISTINTOS ORGANISMOS A CARGO DE LA MOVILIDAD
 - Junta de Andalucía (50 %). **Por importe de 799.818,00 €.**
 - Entidades Locales (50 %). **Por importe de 799.818,00 €.**
- LE3.P4. MEDIDAS DE APOYO A LA ADQUISICIÓN DE VEHÍCULOS DE BAJAS/CERO EMISIONES
 - Junta de Andalucía (20 %). **Por importe de 500.000,00 €.**
 - Entidades Locales (40 %). **Por importe de 1.000.000,00 €.**
 - Estatal (40 %). **Por importe de 1.000.000,00 €.**
- LE3.P5. MEDIDAS DE FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA, INCLUYENDO ELÉCTRICAS Y MICRO-MOVILIDAD
 - Junta de Andalucía (60 %). **Por importe de 1.500.000,00 €.**
 - Entidades Locales (40 %). **Por importe de 1.000.000,00 €.**

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	JOSE MIGUEL CASASOLA BOYERO	09/04/2025	
VERIFICACIÓN	MANUEL MARQUEZ PIGNER	PÁG. 30/31	



Anexos

Anexo I,

Anexo II,

Anexo III,

Anexo III bis Autofinanciada,

Anexo III bis Consorcio,

Anexo III bis MRR Next Generation y,

Anexo IV. Incluye las siguientes tablas de gastos anualizadas:

- Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.
- Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Granada.
- Colaboración Publico Privada.
- Entidades Locales.
- Estatal.

Anexo Informe de la DG de Fondos Europeo sobre la viabilidad de la financiación del PITMA.

Anexo Orden de 3 febrero de 2023, por la que se aprueba el Programa Andaluz de Accesibilidad a los Nodos Metropolitanos de Transporte para el Fomento de la Movilidad Activa de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.

En Sevilla, a fecha de la firma electrónica.

VºBº Jefe del Servicio de Planificación y Explotación

Fdo. Manuel Márquez Pigner

El Director General de Movilidad y Transportes

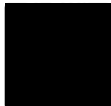
Fdo. José Miguel Casasola Boyero

PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE GRANADA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

INFORME DEL PROCESO Y CONTENIDOS DE LA INFORMACIÓN PÚBLICA Y TRÁMITE DE AUDIENCIA



Es copia auténtica de documento electrónico

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 1/112	

INDICE

1.	INTRODUCCIÓN.....	3
2.	RESULTADO DEL PERIODO DE INFORMACIÓN PÚBLICA Y AUDIENCIA.	6
3.	SINTESIS ALEGACIONES AL PTMAGR. SINTESIS MODIFICACIONES PROPUESTAS.	11
4.	ALEGACIONES RELATIVAS AL PTMAGR. MODIFICACIONES PROPUESTAS.	16
5.	CONCLUSIÓN.....	112

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 2/112	

1. INTRODUCCIÓN

Mediante Acuerdo de 11 de diciembre de 2012, del Consejo de Gobierno, se aprobó la formulación del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible, como instrumento de ordenación y coordinación del sistema de transporte para su ámbito territorial.

El citado Acuerdo recoge en su apartado octavo el procedimiento de elaboración y aprobación del Plan, que corresponde a la Consejería de Fomento y Vivienda, actualmente Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, que en los Decretos 160/2022 y 167/2024, contemplan que la Dirección General de Movilidad y Transportes, es el órgano de gestión y desarrollo en materia de transportes y movilidad en la Comunidad Autónoma y asume el ejercicio de las competencias de la Consejería en estas materias conferidas por la legislación vigente.

La Ley 2/2003 de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitano de Viajeros de Andalucía pone de manifiesto la necesidad de regular adecuadamente los desplazamientos de los ciudadanos en sus actividades cotidianas a lo largo de las grandes aglomeraciones urbanas. El transporte, como servicio de interés general necesario para el adecuado desarrollo socioeconómico del Área de Granada, debe cumplir con los objetivos de favorecer y garantizar la intermodalidad, la movilidad y el bienestar social de las personas, la calidad del servicio y el desarrollo sostenible. Por tanto, el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada pretende continuar introduciendo condiciones y características técnicas que orienten el desarrollo de los diferentes modos de transporte para contribuir al progreso social y conservación del medio ambiente.

El Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada queda enmarcado en la política medioambiental y de transporte tanto mundial como europea que hace referencia a los principios de intermodalidad, tarificación y control de emisiones y permitirá desarrollar en el futuro un análisis energético y medioambiental que cuantifique las mejoras en el medio ambiente, la salud y el cambio climático a partir de las actuaciones que en este Plan de Movilidad se proponen. Tiene como objetivo ser el instrumento de referencia para el conjunto de actuaciones que definan un sistema de movilidad sostenible de personas y mercancías en la aglomeración urbana de Granada.

La meta a perseguir por el presente Plan es la definición de una hoja de ruta integral, que refleje una preocupación real sobre cómo debe desarrollarse el transporte como actividad sostenible en sí misma, pero también para apoyar la actividad económica y reforzar la cohesión social.

Tiene el reto de buscar la construcción de una estrategia amplia para mejorar los servicios e infraestructuras de transporte, basada en las redes de transporte existentes e incluyendo nuevas tecnologías y nuevos servicios relacionados con la movilidad metropolitana permitiendo avanzar en una nueva cultura que busca paliar en la mayor medida posible los efectos negativos de la movilidad. Ello promoviendo un transporte más ecológico, fundamentalmente, mediante la promoción del transporte público y de la movilidad no motorizada mediante el uso de la bicicleta y el fomento de los desplazamientos peatonales. Se contribuirá de este modo a una mejora substancial del medio ambiente o, al menos, frenando su deterioro.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 3/112	

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

En el proceso de elaboración del Plan se ha contado con el asesoramiento en materia de planificación estratégica del Departamento de Evaluación de Políticas Públicas del Instituto Andaluz de Administración Pública así como del equipo de Jaspers (Joint Assistance to Support Projects in European Regions), perteneciente al Banco Europeo de Inversiones y que asesora a la Comisión Europea en materia de planificación de infraestructuras y servicios relacionados con la movilidad y el transporte entre otros. Asimismo, se han mantenido reuniones de trabajo con distintos organismos en las tres escalas (estatal, autonómico y local) destacando aquellas con el objetivo de consensuar los procedimientos de mitigación y adaptación al Cambio Climático, la Evaluación Ambiental Estratégica, de Impacto en la Salud y de Calidad del Aire con la Consejería de Sostenibilidad y Medio Ambiente y la Consejería de Salud y Consumo.

Para su elaboración, se ha caracterizado la movilidad del área de estudio a partir de la información recopilada en estudios previos y disponibles a partir de información secundaria, realización de una campaña de recopilación de información, además de contar con datos anonimizados de telefonía móvil en día laborable promedio.

Una vez recogida esta información y elaborado el Análisis y Diagnóstico y con el objeto de analizar conjuntamente los principales Problemas, Necesidades a resolver y Retos que abordar, se organizó una Jornada de Participación a la que se invitaron a los principales agentes implicados: ayuntamientos, administraciones autonómica y estatal, sindicatos, ciudadanía, colegios profesionales, asociaciones, operadores, centros atractores, etc., que se celebró de forma online entre los días 10 y 17 de mayo de 2021, bajo la coordinación de la Dirección General de Movilidad y Transportes, y la Delegación Territorial de Granada de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, junto con el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Granada, siguiendo la metodología propuesta por el Instituto Andaluz de Administración Pública y en la que además de darse a conocer el Documento de Diagnóstico se celebraron distintas mesas de trabajo con el propósito de implicar de forma activa a los agentes y colectivos interesados para ayudar a completar el diagnóstico de la realidad de partida de cara a la elaboración del PTMGR.

Las conclusiones del evento participativo se incorporaron posteriormente al Borrador del Plan que junto con el Documento Inicial Estratégico inició su tramitación ambiental el 16 de septiembre de 2021. Tras las Consultas Iniciales dentro del procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica se recibió el Documento de Alcance en abril de 2022 por parte del Órgano Ambiental atendiendo a lo contemplado en la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, en base al cual se elaboró el Estudio Ambiental Estratégico, la Valoración de Impacto en la Salud y la Versión Preliminar del PTMGR.

Una vez redactada la Versión Preliminar del Plan, la Comisión de Redacción del PTMGR, celebrada el 26 de octubre de 2022 e integrada por representantes de todas las consejerías de la Junta de Andalucía y de un representante de la Administración General del Estado, aprobó inicialmente la propuesta del Plan y dando

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 4/112	

cumplimiento a los preceptivos trámites de información pública y audiencia mediante Resolución de 5 de diciembre de 2022 de la Dirección General de Movilidad y Transportes durante el plazo de 45 días contados a partir del día siguiente de la publicación de dicha Resolución en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, publicación que tuvo lugar en el BOJA nº 238 de fecha 14 de diciembre de 2022.

El Documento Preliminar del Plan, los Anexos del Documento Preliminar del Plan, el Estudio Ambiental Estratégico, así como el Informe de Valoración de Impacto en la Salud han estado disponibles durante el trámite (y están disponibles) en diversas ubicaciones:

- La página web de la Consejería de Fomento , Articulación del Territorio y Vivienda :

<https://lajunta.es/3xxzx>

- El Portal web de la Junta de Andalucía : <https://juntadeandalucia.es/>.
- El Portal de Transparencia de la Junta de Andalucía : <https://lajunta.es/3xxzt>

De acuerdo con la Resolución, el plazo para presentación de alegaciones en el trámite de Información Pública fue de 45 días hábiles, contados a partir del día siguiente de la publicación de en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía. Igualmente, para el trámite de audiencia el plazo fue de 45 días hábiles, contados desde el día siguiente a la notificación del trámite, a las entidades y organizaciones interesadas.

Se dio trámite de audiencia a la Administración General del Estado, a la Diputación Provincial de Granada, a las Asociaciones más representativas de municipios y provincias en el ámbito del Plan y a las restantes Administraciones y Entidades Públicas afectadas en razón de su competencia, así como a otros colectivos sociales relacionados con la materia.

Tras la conclusión de los trámites citados se elabora, según lo establecido en el punto 4 del apartado séptimo del citado Acuerdo, el presente Informe-Resumen del proceso y contenidos de la información pública y audiencia, con una valoración de todo ello.

Además, se informan las modificaciones que como consecuencia de las alegaciones presentadas se introducen en la Propuesta Final del Plan y el Estudio Ambiental Estratégico. En este sentido es importante destacar que ninguna de las modificaciones introducidas resulta sustanciales por lo que puede continuarse con el procedimiento de aprobación del Plan.

Este proceso se complementa con lo establecido en del artículo 83.3 de la Ley 39/2015 de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y en concreto con el artículo 86.3, que establece que *quienes presenten alegaciones u observaciones en este trámite tienen derecho a obtener de la Administración una respuesta razonada, que podrá ser común para todas aquellas alegaciones que planteen cuestiones sustancialmente iguales*”.

Por ello, el presente Informe será publicado en la Web de la Consejería, pudiendo no obstante los alegantes solicitar una respuesta específica a sus alegaciones, con carácter particular.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 5/112	

2. RESULTADO DEL PERIODO DE INFORMACIÓN PÚBLICA Y AUDIENCIA.

El periodo de Información Pública transcurrió entre las fechas 15/12/22-20/02/23.

El trámite de audiencia, realizado simultáneamente, es singular para cada entidad consultada, y finalizó 45 días después de la recepción de cada escrito.

El miércoles, 14 de diciembre de 2022 se publicó en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, la siguiente documentación:

- 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.

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 y 5 no proceden como alegaciones en este Plan.

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

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

Se listan todos los organismos consultados, especificando si se han obtenido o no alegaciones:

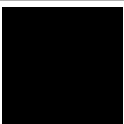
Entidades	Alegantes
AYUNTAMIENTOS	
Ayuntamiento de Agrón	No alega
Ayuntamiento de Albolote	No alega
Ayuntamiento de Alfacar	No alega
Ayuntamiento de Alhendín	No alega
Ayuntamiento de Armilla	No alega
Ayuntamiento de Atarfe	No alega
Ayuntamiento de Beas de Granada	No alega
Ayuntamiento de Cacán	No alega

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 6/112	

Ayuntamiento de Cájar	No alega
Ayuntamiento de Calicasas	No alega
Ayuntamiento de Cenes de la Vega	No alega
Ayuntamiento de Colomera	No alega
Ayuntamiento de Chauchina	No alega
Ayuntamiento de Chimeneas	No alega
Ayuntamiento de Churriana de la Vega	No alega
Ayuntamiento de Cijuela	No alega
Ayuntamiento de Cogollos de la Vega	No alega
Ayuntamiento de Cúllar Vega	Alega
Ayuntamiento de Deifontes	No alega
Ayuntamiento de Dílar	No alega
Ayuntamiento de Dúdar	No alega
Ayuntamiento de Dúrcal	No alega
Ayuntamiento de Escúzar	No alega
Ayuntamiento de Fuente Vaqueros	No alega
Ayuntamiento de Gójar	No alega
Ayuntamiento de Granada	Alega
Ayuntamiento de Güejar-Sierra	Alega
Ayuntamiento de Güevéjar	No alega
Ayuntamiento de Huétor de Santillán	No alega
Ayuntamiento de Huétor Vega	No alega
Ayuntamiento de Íllora	No alega
Ayuntamiento de Iznalloz	No alega
Ayuntamiento de Jun	No alega
Ayuntamiento de La Malahá	No alega
Ayuntamiento de La Zubia	No alega
Ayuntamiento de Láchar	No alega
Ayuntamiento de Las Gabias	No alega
Ayuntamiento de Maracena	No alega
Ayuntamiento de Moclín	No alega
Ayuntamiento de Monachil	Alega
Ayuntamiento de Moraleda de Zafayona	No alega
Ayuntamiento de Nigüelas	No alega
Ayuntamiento de Nívar	No alega
Ayuntamiento de Ogíjares	No alega
Ayuntamiento de Otura	No alega
Ayuntamiento de Padul	No alega
Ayuntamiento de Peligros	Alega
Ayuntamiento de Pinos Genil	No alega

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 7/112	

Ayuntamiento de Pinos Puente	No alega
Ayuntamiento de Pulianas	No alega
Ayuntamiento de Quéntar	No alega
Ayuntamiento de Santa Fe	Alega
Ayuntamiento de Valderrubio	No alega
Ayuntamiento de Vegas del Genil	No alega
Ayuntamiento Ventas de Huelma	No alega
Ayuntamiento de Villanueva Mesia	No alega
Ayuntamiento de Víznar	No alega
Diputación Provincial Granada	No alega
JUNTA DE ANDALUCÍA	
Consejería de Turismo, Cultura y Deporte . Viceconsejería	No alega
Consejería de Justicia, Administración Local y Función pública. Viceconsejería	No alega
Consejería de la Presidencia, Interior, Diálogo Social y Simplificación administrativa. Viceconsejería	No alega
Consejería de Empleo, Empresa y Trabajo Autónomo. Viceconsejería	Alega
Consejería de Economía, Hacienda y Fondos Europeos. Viceconsejería	No alega
Consejería de Desarrollo Educativo y Formación Profesional. Viceconsejería	No alega
Consejería de Salud y Consumo. Viceconsejería.	Alega
Consejería de Salud y Consumo. Viceconsejería. (DT Granada)	No alega
Consejería de Inclusión Social, Familias e Igualdad. Viceconsejería	No alega
Consejería de Turismo, Cultura y Deporte. Viceconsejería. (DT Granada)	No alega
Consejería de Universidad, Investigación e Innovación	Alega
Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural. Varios centros directivos	No alega
Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural. (DT Granada)	No alega
Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. Varios centros directivos	No alega
Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul (DT Granada)	No alega
Consejería de Política Industrial y Energía	No alega
Consejo Andaluz de Concertación Local	No alega
CONSEJERÍA FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA/ Dirección General de Infraestructuras Viarias	Alega
CONSEJERÍA FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA/ Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Agenda Urbana	No alega
OTRAS INSTITUCIONES Y COLECTIVOS SOCIALES	
CSIC Andalucía	Alega
Confederación Granadina De Empresarios	No alega
CCOO (Comisiones Obreras)	Alega
UGT (Unión General de Trabajadores)	No alega
FACUA (Federación Andaluza de Consumidores y Usuarios)	Alega

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 8/112	

UCA (Unión de Consumidores de Andalucía)	No alega
Federación Provincial de Consumidores y Amas de Casa	No alega
Ecologistas en Acción	Alega
Agrupación Granadina de Naturalistas para la Defensa de la Naturaleza. AGNADEN.	No alega
Greenpeace España	No alega
Universidad de Granada. Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio y Unidad de Calidad Ambiental.	No alega
Cámara del comercio Granada	No alega
Consejo Municipal de la Mujer Ayto. de Granada	No alega
Federación Provincial de Asociaciones de Mujeres "MARÍA LEJÁRRAGA"	No alega
Federación Granadina de Personas con Discapacidad Física y Orgánica "FEGRA DI COCEMFE"	No alega
Asociación General de Transportistas de Granada	No alega
Asociación de Transporte Agradetrans	No alega
Asociación Provincial de Empresarios de Transporte y Agencias de Granada	No alega
Biciescuela Granada	No alega
La Ciudad Accesible	No alega
Asociación para la movilidad personal y ecológica de Granada. AMPEG.	No alega
COLEGIOS PROFESIONALES	
Colegio de arquitectos	No alega
Colegio de ambientólogos de Andalucía	No alega
Colegio oficial de biólogos de Andalucía	No alega
Colegio de geógrafos de Andalucía	No alega
Colegio oficial de ingenieros de minas del sur	No alega
Colegio Oficial de Ingenieros de Montes de Andalucía	No alega
Colegio Oficial de Ingenieros Agrónomos de Andalucía	No alega
Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos Agrícolas de Andalucía Occidental	No alega
Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos Forestales y Graduados en Ingeniería Forestal y Medio Natural (Delegación Andalucía).	No alega
Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de Andalucía Oriental	No alega
Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos de Minas y Energía de Linares, Granada, Jaén y Málaga	No alega
Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos y Grados en Minas y Energía	No alega
Colegio de Ingenieros Técnicos Obras Públicas (Andalucía Oriental)	Alega
Colegio Oficial de Químicos de Andalucía	No alega
Consejo Andaluz de Colegios Oficiales de Aparejadores y Arquitectos Técnicos	No alega
Consejo Andaluz de Colegios de Ingenieros Técnicos Industriales	No alega
Colegio Oficial de Geólogos de Andalucía	No alega
ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO	

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 9/112	

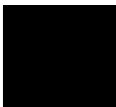
Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Secretaría de Estado de Transportes. Movilidad y Agenda Urbana. Secretaría General de Transportes y Movilidad.	No alega
Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. DG Calidad y Evaluación Ambiental	No alega
Confederación Hidrográfica del Guadalquivir	No alega
Subdelegación del Gobierno en Granada	No alega
Total	15

Otros alegantes que han participado en el proceso:

GRUPO MUNICIPAL DE UNIDAS PODEMOS DEL AYUNTAMIENTO DE CHURRIANA DE LA VEGA
TELEFÉRICO GRANADA S.L.
PLATAFORMA CIUDADANA DE PINOS PUENTE
COLECTIVO ECOLOGISTA ARTEMISA
PLATAFORMA PROVINCIAL POR EL TREN
PARTICULAR (ILHC)
IZQUIERDA UNIDA GRANADA
VAMOS GRANADA
GRUPO MUNICIPAL UNIDAS PODEMOS GRANADA
ASOCIACIÓN DE CICLISTAS BICIESCUELA GRANADA
10

El total de alegantes ha ascendido a 27.

A continuación, se responde a cada una de los oficios recibidos de las entidades que responden en el periodo de información pública y trámite de audiencia.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 10/112	

3. SINTESIS ALEGACIONES AL PTMAGR. SINTESIS MODIFICACIONES PROPUESTAS.

Las alegaciones se han referido a diferentes temáticas del PTMAGR. De forma resumida:

Transporte público por carretera

Modificaciones de líneas de autobús interurbano (servicios, horarios, paradas, etc).

En el PTMAGR 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 como medida la redacción de un nuevo Mapa Concesional de Transporte Público por Carretera, que determinará el diseño de las futuras líneas de autobuses metropolitanos.

Nuevo eje transversal de transporte en autobús: Eje Oeste-Sur.

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 Santa 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.

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.

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.

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.

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.

Implantar la información en tiempo real de los tiempos de recorrido, incidencias y demás variables que ayuden a mejorar el servicio y captar personas usuarias.

El PTMAGR propone 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.

Adecuación de paradas para personas de movilidad reducida (PMR).

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 11/112	

Se propone 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.

Marco normativo

Incluir legislación adicional autonómica y municipal, p.e: Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía (LISTA), Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible de ámbito estatal, Ordenanzas Reguladoras del Ayuntamiento de Granada, etc.

Se incluyen dentro del apartado 5 del Tomo I del Plan, donde se recoge la normativa autonómica.

Coordinación real entre el PTMAGR y otros planes de infraestructuras (PISTA, PITMA, PAB).

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.

Zonas de bajas emisiones (ZBE)

Resultados para la implantación de la macrozona de bajas emisiones y su justificación.

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.

Cronograma de actuaciones del Plan

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

El cronograma se ha realizado con una visión global de todas las propuestas de actuación planteadas en el plan, habiéndose analizado, previamente, sus interrelaciones.

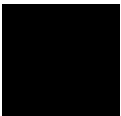
Metropolitano

Ampliar el metro hacia municipios de la primera corona.

Justificar la ampliación del metro por la zona centro de la ciudad.

En Plan propone, entre sus medidas a desarrollar:

- o Redacción de un Plan Director del Metro de Granada que guíe su desarrollo hacia una implantación integral en el Área Metropolitana.
- o Redacción de los Estudios Informativos, Proyectos de Construcción y ejecución de las extensiones del Metro según orden de prioridad y horizontes establecidos en el Plan Director del Metro de Granada.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 12/112	

- o Redacción de estudios informativos analizando otros municipios considerados por el PITMA para estudiar la viabilidad de la ampliación del metro.

Transporte ferroviario

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

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.

Intercambiadores

Justificar los intercambiadores de personas viajeras.

Se propone la creación y adecuación de los dos nuevos intercambiadores propuestos.

Las ubicaciones de estos intercambiadores han sido estudiadas para captar un número mayor de personas viajeras, así como de su coherencia con el Sistema de transporte propuesto, entre otros aspectos. 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.

Aparcamientos disuasorios (Park&Ride)

Justificar el aparcamiento en entidades privadas como C.C. Nevada, Hipercor, etc.

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 la ZBE, usos del suelo, infraestructuras de transporte, etc.

La propuesta de aparcamientos disuasorios en el borde de la ciudad de Granada, podría perpetuar los desplazamientos en vehículo privado.

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 ZBBEE,

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 13/112	

disponibilidad de suelo, consenso con ayuntamientos implicados, etc. Asimismo, podrán plantearse nuevas ubicaciones y/o reordenarse las propuestas.

Las propuestas tratan de captar 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.

Infraestructuras viarias

Se propone recoger en el Plan actuaciones adicionales de Infraestructuras viarias.

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).

Infraestructura ciclopeatonal

Se propone la eliminación de barreras que suponga un incremento de tiempo para el peatón a la hora de atravesarlas y dificulte la movilidad de la ciudadanía de Granada.

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 y, se plantea solucionarlos. 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.

Taxi

Se propone incluir la nueva Área de Prestación Conjunta del Taxi.

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

Mercancías

Incentivar el uso de reparto de mercancías en vehículos sostenibles.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 14/112	

El PTMAGR propone 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.

Movilidad global del área metropolitana

Sugerencia de implementar un modelo que garantice la movilidad sin vehículo privado para la ciudadanía, inicialmente para áreas metropolitanas y continuando, por los corredores inter-metropolitanos.

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%.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 15/112	

4. ALEGACIONES RELATIVAS AL PTMAGR. MODIFICACIONES PROPUESTAS.

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

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%

Leyenda:

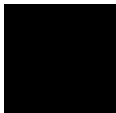
- Estimado: se ha aceptado la modificación.
- Estimado parcialmente: se ha aceptado parcialmente la modificación.
- Desestimado: no se ha aceptado la modificación o lo solicitado ya estaba contemplado en el Plan.
- No procede: se encuentra fuera de los alcances del Plan.

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.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 16/112	

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 Santa 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

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 17/112	

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

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 18/112	

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* al convenio entre ambas administraciones para la unificación de la tarjeta de ámbito metropolitano.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 19/112	

- 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

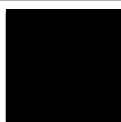
Uno de los aspectos clave que se propone en el PTMAGR es llevar a cabo tanto la planificación de la movilidad como la planificación territorial de una manera coordinada entre las administraciones municipales y supramunicipales.

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.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 20/112	

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.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 21/112	

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 CO₂ 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 sonora 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.*

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 22/112	

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.

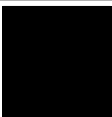
Además, se prevé que las cifras sigan aumentando para el año 2040, con una captación de viajes en un día laborable de 66.574 y 95.293, respectivamente.

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

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 23/112	

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 discurren 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.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 24/112	

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 Cármes 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 ZZBEE, 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)*.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 25/112	

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

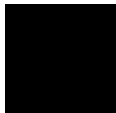
Como se ha comentado anteriormente, el PTMAGR es un documento en el que se proponen una serie de medidas que se deben de tener en cuenta de forma conjunta, puesto que se plantean varias actuaciones que ayudarían a desincentivar el uso del vehículo privado. De esta forma, se captarían los vehículos que 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

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 26/112	

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.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 27/112	

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).

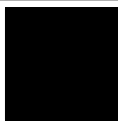
Estimada parcialmente

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.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 28/112	

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.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 29/112	

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.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 30/112	

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.

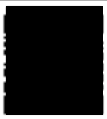
Destacar que, la futura Estrategia Andaluza de Movilidad y Transporte Sostenible 2030 (EAMyTS 2030) contemplará y podrá modificar/ampliar la red propuesta en el plan, en base a las medidas que se vayan desarrollando.

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.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 31/112	

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.

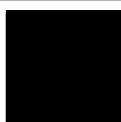
Desestimada

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.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 32/112	

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

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 33/112	

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/attractores 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

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 34/112	

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

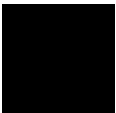
En el PTMAGR se han tenido en cuenta los aspectos positivos y negativos del transporte en el análisis de los escenarios y en la evaluación multicriterio, explicados en el documento *Anexo I. Análisis Coste-Beneficio y Multicriterio*.

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.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 35/112	

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 (Armillá-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

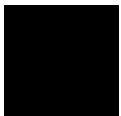
El PTMAGR recoge dentro del Escenario 1 las actuaciones consideradas ejecutadas en el año horizonte, en el que se incluye la ejecución del último tramo de la VAU-05. En estudios/proyectos posteriores se deberán estudiar las diferentes soluciones de trazado, en detalle.

- 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.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 36/112	

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.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 37/112	

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.

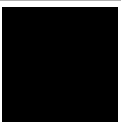
Las soluciones constructivas específicas, deberán definirse en estudios posteriores.

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).

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 38/112	

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.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 39/112	

7. AYUNTAMIENTO DE MONACHIL

7.1. Incluir Monachil en el eje transversal Sur (Armillá-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*.

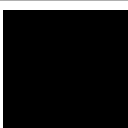
7.3. En la LE1-P14, nuevo sistema de transporte público en Sierra Nevada, se propone que también sea Metropolitana la línea de autobús de Pradollano, en la que el Consorcio de Transportes Metropolitano Área de Granada no gestiona.

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.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 40/112	

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

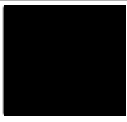
Los municipios de Peligros y Albolote quedarán unidos mediante un servicio transversal de transporte público propuestos en el PTMAGR, dentro de la ficha *LE2-P3.4. Reestructuración de la red de transporte público y mejora de su eficiencia (ejes transversales)*, enlazando el municipio de Peligros con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

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 41/112	

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.

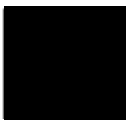
9. PLATAFORMA CIUDADANA DE PINOS PUENTE

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.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 42/112	

- 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.

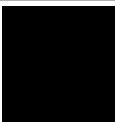
Desestimada

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,

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 43/112	

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

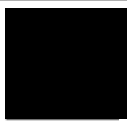
El Plan ya prevé, en el año 2030, la renovación de la flota de transporte público para cumplir con la Directiva (UE) 2019/1161 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, la cual, modifica la Directiva 2009/33/CE relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios 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.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 44/112	

- 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

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 45/112	

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

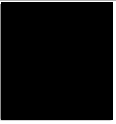
11.2.1. Se solicita que la ampliación del metro por el centro supondrá problemas urbanísticos, además de, que el coste de la estructura sería demasiado elevado.

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

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 46/112	

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.

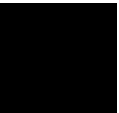
11.3. LÍNEAS COORDINADAS

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.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 47/112	

- 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

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 48/112	

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.

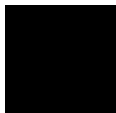
Desestimada

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

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 49/112	

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.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 50/112	

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 Cármes que sustituya al propuesto en el Palacio de Congresos.

Estimada parcialmente

Se incluye el aparcamiento de los Cármes 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.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 51/112	

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.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 52/112	

- 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

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 53/112	

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*

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 54/112	

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)

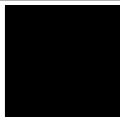
Se incluye.

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

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 55/112	

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.

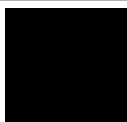
Se propone incluir el POTAUG dentro del marco Supramunicipal o Provincial, además de, destacarse que no se ha tenido en cuenta la totalidad de las infraestructuras recogidas en el marco estratégico del PTMAGR junto con la Senda ciclable Cúllar Vega – Granada.

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.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 56/112	

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.

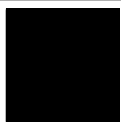
15.2.5. Conclusiones generales del documento en relación a la red viaria

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

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 57/112	

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

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 58/112	

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 transporte, 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

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 59/112	

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 CO₂, 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.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 60/112	

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 transporte 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.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 61/112	

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%.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 62/112	

- 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 tráfico 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.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 63/112	

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.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 64/112	

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 tráfico 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.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 65/112	

- 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.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 66/112	

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

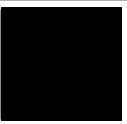
El Estudio Ambiental Estratégico se ha redactado por personas que poseen la capacidad técnica suficiente conforme a las normas sobre cualificaciones profesionales.

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

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 67/112	

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 Metropolitana 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

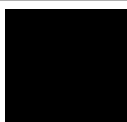
Se incluye una nota explicativa en la ficha *LE1-P2.1 Creación de red ciclopeatonal*, en la que se especifica que se deberán segregar los carriles, siempre que sea posible, excepto en los casos en los que la infraestructura urbana no lo permita.

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

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 68/112	

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.

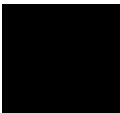
Desestimada

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

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 69/112	

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*

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 70/112	

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

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 71/112	

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 Metropolitana 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

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 72/112	

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

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 73/112	

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

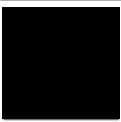
Dentro de la ficha *LE1 – P10. Renovación de la flota de transporte público (cero y bajas emisiones)*, se propone que la renovación de las nuevas concesiones, favorezca la realización de nuevas inversiones, para apostar por una flota de vehículos limpios que cumpla con la Directiva 2019/1161, incluyendo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

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 74/112	

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

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 75/112	

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

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 76/112	

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

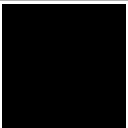
La propuesta de actuación *LE1-P14. Estudios de viabilidad para la conexión entre Granada y Sierra Nevada* tratará de un análisis de viabilidad para la implantación de un nuevo sistema de transporte en Sierra Nevada que ayudará a preservar el entorno de la zona.

- 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.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 77/112	

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

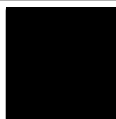
En la ficha *LE3-P5. Medidas de fomento del uso de la bicicleta, incluyendo eléctricas y micro-movilidad* del Plan, se propone la homogenización de la normativa de acceso de la bicicleta al transporte público, además de la adaptación de los vehículos de transporte público colectivo, para el uso combinado 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.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 78/112	

- 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)*, uniando 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

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 79/112	

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

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 80/112	

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.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 81/112	

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.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 82/112	

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

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 83/112	

- 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.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 84/112	

- 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

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 85/112	

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,

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 86/112	

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

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 87/112	

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.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 88/112	

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.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 89/112	

- 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

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 90/112	

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

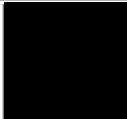
El PTMAGR recoge los resultados del Estudio Informativo de la ampliación del metro de Granada, en el que se analizan los corredores de mayor demanda, englobando la movilidad de distintos barrios y del Área Metropolitana de Granada con el casco urbano, donde se centran las zonas de ocio, comerciales y 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

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 91/112	

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.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 92/112	

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 cláusulas 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 cláusulas 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.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 93/112	

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

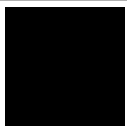
En el Plan se proponen actuaciones como: la ampliación y mejora de aceras, asegurando un grado de accesibilidad óptima, en la que se fomentan los desplazamientos diarios a pie entre los municipios del área metropolitana de Granada, junto con una futura red ciclopeatonal, en la que se propone la ejecución 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

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 94/112	

– 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

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 95/112	

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

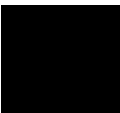
24.21.1. Se propone incentivar a la población para que el desplazamiento entre distancias cortas se realice a pie, ya que, si se acomete la peatonalización del centro de la ciudad por motivo de la ZBE, el acceso no se podrá realizar en vehículo motorizado.

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

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 96/112	

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

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 97/112	

- 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, parkings 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 diagnostique 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

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 98/112	

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. Reestructuración 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.

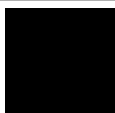
- 25.5. Se propone implementar un servicio nocturno de transporte público por carretera eficaz para toda el área metropolitana.

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.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 99/112	

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

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 100/112	

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

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 101/112	

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

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 102/112	

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.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 103/112	

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.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 104/112	

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.

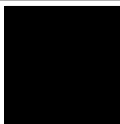
Estimada

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

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 105/112	

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 CO₂, 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.

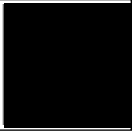
Estimada

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

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 106/112	

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 estos 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 materia 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.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 107/112	

- 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

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 108/112	

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.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 109/112	

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

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 110/112	

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.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 111/112	

5. CONCLUSIÓN

Los cambios realizados en los documentos del Plan como consecuencia de las alegaciones recibidas no suponen modificaciones sustanciales del Plan, por lo que no se considera necesario iniciar un nuevo trámite de exposición pública y audiencia.

Sevilla, a la fecha de la firma digital

EL JEFE DE SERVICIO DE PLANIFICACIÓN Y
EXPLOTACIÓN DEL TRANSPORTE.

Fdo.: e- Manuel Márquez Pigner

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/04/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 112/112	

MEMORIA JUSTIFICATIVA DEL PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE APRUEBA EL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE GRANADA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.

ANTECEDENTES

El artículo 19 de la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía define el Plan de Transporte Metropolitano como el documento a través del cual se define el sistema de transporte en cada uno de los ámbitos metropolitanos y se realizan las previsiones necesarias para su gestión y financiación.

El Acuerdo de 11 de diciembre de 2012, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba la formulación del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible (en adelante PTMGR), fijó los objetivos, contenidos y proceso de tramitación que deben seguirse para su aprobación por el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía.

El apartado primero del Acuerdo de Formulación dispone que el Plan tiene la consideración de Plan con Incidencia en la Ordenación del Territorio a los efectos previstos en la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía (LOTA), derogada por la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía (LISTA) que unifica la legislación en materia de ordenación del territorio y urbanismo. En consecuencia, el marco legal para la redacción y tramitación de este plan con incidencia en el territorio se establece en el Capítulo III del Título III de la referida Ley 7/2021, que mantiene sustancialmente la regulación de los planes y actuaciones con incidencia en la ordenación del territorio, debiendo ser aprobado por Decreto del Consejo de Gobierno.

El Plan se tramita desde el punto de vista medioambiental siguiendo el procedimiento de elaboración establecido en la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, modificada por el Decreto Ley 3/2015, de 3 de marzo. En la mencionada normativa se desarrolla el proceso de Evaluación Ambiental Estratégica como el procedimiento administrativo instrumental para la evaluación ambiental de planes y programas.

El Reglamento (UE) 2021/1060 del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de junio de 2021(RDC) por el que se establecen las disposiciones comunes relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo Plus, al Fondo de Cohesión, al Fondo de Transición Justa y al Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y de Acuicultura, así como las normas financieras para dichos fondos y para el fondo de asilo, migración e integración, el fondo de seguridad interior y el instrumento de apoyo financiero a la gestión de fronteras y la política de visados, viene a consolidar la propuesta del reglamento de disposiciones comunes (RDC) de los fondos europeos para 2021-2027 en relación con la definición de las entonces llamadas condiciones habilitantes (CH) en el ámbito de los fondos europeos que se deben cumplir para recibir estos fondos, a las que el reglamento denomina “condiciones favorecedoras” (CCFF). Entre los fondos para los que se establecen CCFF exigibles a lo largo de todo el Periodo 2021-2027 se encuentra el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER). Cada CCFF se considerará cumplida cuando se cumplan todos sus criterios, siendo necesario que este cumplimiento se mantenga a lo largo de todo el periodo de programación.



Puede verificar la integridad de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	19/05/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 1/11	



En el Programa Operativo FEDER será obligatorio el cumplimiento de la CCFF denominada “Planificación exhaustiva del transporte al nivel apropiado”, referente al objetivo Específico 3.2 “Desarrollar una RTE-T (Red transeuropea de transporte) sostenible, resiliente al cambio climático, inteligente, segura e intermodal”, en donde se establece que aquellas regiones que vayan a programar actuaciones en materia de infraestructuras de transportes deberán tener una planificación regional multimodal de infraestructuras hasta 2030. Por ello, en el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible se establece un periodo de aplicación presupuestaria determinado 2024-2030.

Según Informe de la Dirección General de Presupuestos, respecto a los Fondos Europeos (en adelante FFEE) la financiación se ha enmarcado en la Financiación FEDER 2021-2027 de las Líneas Estratégicas 2, 4, 5 y 6 del Decreto 540/2022, de 2 de noviembre por el que se aprueba el Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía 2030 (PITMA 2030) y cuenta con financiación en 2025. No obstante, en anualidades futuras, la financiación dependerá de la programación que establezca para cada anualidad la Dirección General de Fondos Europeos, sujeta a las modificaciones presupuestarias de reprogramación o redistribución entre medidas en su caso, para la dotación presupuestaria de las actuaciones. En cuanto al mecanismo de financiación Next Generation, su financiación se encuentra prevista dentro de las Componentes 1 “Plan de Choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos” y 6 “Movilidad Sostenible, segura y conectada” del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, aunque se deberá respetar los límites temporales de ejecución previstos, así como se deberá tener en cuenta que el límite cuantitativo asignado a cada una de las medidas implicadas en la financiación del presente Plan realizando, en su caso, los reajustes de créditos que resulten necesarios.

El objetivo del PTMGR es la planificación de una movilidad que potencie los desplazamientos a pie, en bicicleta y en medios de transporte público colectivo, de manera que se incida favorablemente sobre el medio ambiente y la salud. Su contenido hace referencia al conjunto de elementos que forman parte de los sistemas de transporte: las infraestructuras, los equipamientos e instalaciones, los servicios de transporte público, el aparcamiento y la ordenación del tráfico, el conjunto de los modos de transporte que integran el sistema y la intermodalidad, en cumplimiento de los objetivos establecidos sobre cambio climático y sostenibilidad de la Estrategia Europea y en concordancia con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODDS) de las Naciones Unidas y el Pacto Verde Europeo.

Se pretende alcanzar un sistema de transporte sostenible, eficiente y de calidad, capaz de dar respuesta a la demanda de movilidad generada en el ámbito territorial del Área Metropolitana de Granada, tanto internas como externas al ámbito, en el que se garantice la accesibilidad al transporte de personas y mercancías en condiciones de igualdad e integridad, que contribuya a la mejora del medio ambiente y de la salud, a la adaptación y mitigación al cambio climático, al desarrollo sostenible y a la cohesión territorial. El Área Metropolitana de Granada es una entidad demográfica formada por la ciudad de Granada y los municipios colindantes que tienen una relación funcional de área metropolitana con dicha ciudad, en total suman 57 municipios.

El proyecto de Decreto de aprobación del Plan habrá de redactarse de conformidad con las normas que habilitan dicha competencia, contenidas en los siguientes cuerpos legales :

- Estatuto de Autonomía para Andalucía, que establece las competencias exclusivas de nuestra Comunidad Autónoma en las siguientes materias: ordenación del territorio (artículo 56.5), planificación, construcción y financiación de las obras públicas (artículo 56.7) e infraestructuras de transportes y comunicaciones que se desarrollen en el ámbito de la Comunidad (artículo 64).

Puede verificar la integridad de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	19/05/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 2/11	



- Ley 6/2006, de 24 de octubre, del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Andalucía.
- Ley 5/2010, de 11 de junio, de Autonomía Local de Andalucía.
- Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros de Andalucía.
- Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de Andalucía (LOTA), Capítulo III, Título I, Planes con incidencia en la ordenación del territorio, vigente al momento de inicio del procedimiento, sin perjuicio de lo expuesto, la regulación de la los planes con incidencia del territorio y su procedimiento será la establecida por la Ley de 7/2021, de 1 de diciembre, de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía (LISTA), actualmente vigente que no modifica la regulación sustantiva y procedimiento previstos en la citada ley 1/1994.
- Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, y su modificación por el Decreto-ley 3/2024, de 6 de febrero, por el que se adoptan medidas de simplificación y racionalización administrativa para la mejora de las relaciones de los ciudadanos con la Administración de la Junta de Andalucía y el impulso de la actividad económica en Andalucía.
- Ley 16/2011, de 23 de diciembre, de Salud Pública de Andalucía.
- Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía.
- Decreto del Presidente 6/2024, de 29 de julio, sobre reestructuración de Consejerías.
- Decreto 160/2022, de 9 de agosto, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.
- Decreto 167/2024, de 26 de agosto, que modifica el anterior (Decreto 160/2022), de acuerdo con el Decreto del Presidente 6/2024.
- Decreto 17/2012, de 7 de febrero, por el que se regula la elaboración del Informe de Evaluación del Impacto de Género.
- Decreto-ley 3/2024, de 6 de febrero, por el que se adoptan medidas de simplificación y racionalización administrativa para la mejora de las relaciones de los ciudadanos con la Administración de la Junta de Andalucía y el impulso de la actividad económica en Andalucía, en su Disposición derogativa única 2 h) deroga al Decreto 162/2006, de 12 de septiembre, por el que se regulan la memoria económica y el informe en las actuaciones con incidencia económica-financiera y, por otro lado, modifica la Ley 6/2006, de 24 de octubre, del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Andalucía, introduciendo una nueva disposición adicional segunda: Estrategias y planes en el marco de la planificación económica general de la Junta de Andalucía.

Puede verificar la integridad de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	19/05/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 3/11	



PROCESO DE ELABORACIÓN, TRAMITACIÓN Y PARTICIPACIÓN

En todo el proceso de elaboración y tramitación del Plan se ha contado con la participación y concertación de los principales agentes sociales y económicos con intereses en el ámbito (sindicatos, colegios profesionales, operadores de transportes, asociaciones empresariales, ecologistas, etc.) a través de distintos foros entre los que destacan:

- Las Jornadas de Participación, realizada en varias sesiones virtuales, los días 10, 12 y 17 de mayo de 2021, con representación de los Ayuntamientos del área, administraciones de la Junta de Andalucía y del Estado, universidades, sindicatos, asociaciones, operadores de transporte y colegios profesionales, entre otros.
- Consejo Andaluz de Transporte, celebrado el 3 de diciembre de 2024, en el que se encuentran representantes, entre otros, de: distintas consejerías de la Junta de Andalucía, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de aquellos ayuntamientos de más de 100.000 habitantes y en todo caso el ayuntamiento de la capital, asociaciones profesionales de servicios regulares de viajeros, de servicios regulares de mercancía o de carga fraccionada, de servicios discrecionales de viajeros, de servicios discrecionales de mercancías, de profesionales de auto-taxis, de agencias de transportes, de Renfe, de puertos andaluces, de los aeropuertos andaluces, de las asociaciones de las agencias de viajes, de la central sindical de mayor representatividad en el sector y en el ámbito de Andalucía.

En el proceso de elaboración del Plan se ha contado con el asesoramiento en materia de Planificación Estratégica del Departamento de Evaluación de Políticas Públicas del Instituto Andaluz de Administración Pública (IAAP) y del equipo de Jaspers (Joint Assistance to Support Projects in European Regions), perteneciente al Banco Europeo de Inversiones y que asesora a la Comisión Europea en materia de planificación de infraestructuras y servicios relacionados con la movilidad y el transporte, cambio climático, género y medio ambiente, entre otros. Asimismo, se han mantenido reuniones de trabajo con distintos organismos en las tres escalas (estatal, autonómico y local) destacando aquellas con el objetivo de consensuar los procedimientos de mitigación y adaptación al Cambio Climático, la Evaluación Ambiental Estratégica, de Impacto en la Salud y Calidad del Aire con la Consejería de Sostenibilidad y Medio Ambiente y la Consejería de Salud y Consumo.

Como parte de la metodología en materia de Evaluación de Políticas Públicas se organizaron como ya se ha mencionado unas Jornadas de Participación a la que se invitaron a los principales agentes implicados en la movilidad en el área de Granada: ayuntamientos, administraciones autonómica y estatal, ciudadanía, colegios profesionales, asociaciones, operadores, centros atractores, sindicatos, etc., que se celebraron en sesiones virtuales los días 10, 12 y 17 de mayo de 2021, bajo la coordinación de la Dirección General de Movilidad y Transportes, la Delegación Territorial de Granada de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda junto con el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Granada, siguiendo la metodología propuesta por el Instituto Andaluz de Administración Pública y en la que además de dar a conocer el Documento de Diagnóstico con los principales Problemas, Necesidades y Retos, se celebraron distintas mesas de trabajo, con el propósito de implicar de forma activa a los agentes y colectivos interesados y con el objetivo de completar el diagnóstico de la realidad de partida de cara a la elaboración del PTMGR.

Puede verificar la integridad de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	19/05/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 4/11	



Las conclusiones del evento participativo se incorporaron posteriormente al Borrador del Plan que junto con el Documento Inicial Estratégico inició su tramitación ambiental el 16 de septiembre de 2021. Tras las Consultas Iniciales dentro del procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica se recibió el Documento de Alcance en abril de 2022 por parte del Órgano Ambiental atendiendo a lo contemplado en la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, en base al cual se elaboró el Estudio Ambiental Estratégico, la Valoración de Impacto en la Salud y la Versión Preliminar del PTMGR.

Posteriormente y en virtud de lo establecido en el apartado séptimo del Acuerdo de Formulación del Plan que establece la necesidad de constituir una Comisión de Redacción, integrada por representantes de todas las Consejerías de la Junta de Andalucía y de un representante de la Administración General del Estado se celebró el 26 de octubre de 2022 la sesión en la que quedó aprobada inicialmente la propuesta del Plan y se procedió a dar cumplimiento a los preceptivos trámites de información pública y de audiencia, mediante Resolución de 5 de diciembre de 2022, de la Dirección General de Movilidad y Transportes, publicada en BOJA nº 238, de 14 de diciembre de 2022.

Teniendo en cuenta lo establecido en el apartado 5. c) del citado Acuerdo de Formulación y toda vez que como resultado del proceso de información pública y trámite de audiencia no se produjeron modificaciones sustanciales en el PTMGR, se remitió para su conocimiento Documento-Resumen del proceso y contenidos del citado proceso a los miembros de la Comisión de Redacción.

También dentro de la metodología de evaluación ex-ante impulsada por el IAAP para la elaboración de Planes Estratégicos sobre Políticas Públicas, con fecha 2 de febrero de 2023 se celebró un Comité de Expertos, en el que un grupo de personas expertas de reconocido prestigio de distintos sectores relacionados con la movilidad y el transporte (de ámbito de la planificación, cambio climático, medio ambiente, análisis coste beneficio y multicriterio, financiación de infraestructuras y servicios, modelización, etc) evaluaron técnicamente el Plan a través de un cuestionario. Posteriormente se celebró una jornada de puesta en común con todos ellos bajo la tutela del IAAP. Como conclusión de todo el proceso, se elaboró un Documento de Síntesis y sus aportaciones fueron tenidas en cuenta, en su caso, en la Versión Final del Plan.

Con posterioridad se realizó por un equipo evaluador dirigido por el Servicio de Evaluación de Políticas Públicas del IAAP, un Análisis de Evaluabilidad del Plan, en el que se revisó el cumplimiento de los principales criterios en materia de planificación estratégica. El Documento Técnico de Evaluabilidad fue emitido el 26 de diciembre de 2024 y sus recomendaciones fueron trasladadas a la Versión Final del Plan.

Concluida la redacción del Plan y elaborada la Versión Final del mismo, una vez incorporadas todas las aportaciones realizadas hasta el momento, se solicitaron los informes preceptivos, previamente a su aprobación definitiva por Consejo de Gobierno. En este sentido se obtuvieron los siguientes informes preceptivos:

- La Declaración Ambiental Estratégica, de fecha 02 de febrero de 2025 por parte de la Secretaría General de Medio Ambiente y Cambio Climático (Resolución publicada en el BOJA nº 30 de 13 de febrero de 2025). El Plan ha sido sometido al procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria de planes y programas establecido por la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental. Inició su tramitación ambiental el 16 de septiembre de 2021, recibiendo el Documento de Alcance en abril de 2022).

Puede verificar la integridad de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	19/05/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 5/11	



- Informe de Incidencia Territorial, de fecha 10 de diciembre de 2024 por parte de la Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Agenda Urbana, según lo previsto en la artículo 18.3 de la LOTA, derogado y sustituido por el artículo 49.4 de la LISTA.
- Informe de Evaluación de Impacto en la Salud, de fecha 20 de diciembre de 2024, por parte de la Delegación Territorial de la Consejería de Salud y Consumo, regulado en la Ley 16/2011, de 23 de diciembre, de Salud Pública de Andalucía.
- Informe favorable de la Delegación Territorial de la Consejería de Turismo, Cultura y Deporte en Granada, de fecha 5 de abril de 2024, según artículo 29.4 de la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía.
- Informe de Evaluación del Impacto de Género, de fecha 7 de noviembre de 2023, elaborado de acuerdo al artículo 6 de la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la Promoción de la Igualdad de Género en Andalucía y conforme a lo establecido en el Decreto 17/2012, de 7 de febrero. Las observaciones y valoración del contenido del Informe por parte de la Unidad de Igualdad de Género de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda fueron recibidas con fecha 21 de noviembre de 2023, siendo remitida toda la documentación al Instituto Andaluz de la Mujer, quedando certificada su recepción con fecha 31 de enero de 2024.
- Certificado del Consejo de Transportes de Andalucía, recibido con fecha 19 de diciembre de 2024, informando favorablemente el PTMGR, tras la sesión celebrada el día 3 de noviembre de 2024, en virtud del punto 5 del apartado octavo del Acuerdo de Formulación de dicho Plan y el artículo 11. a) del Decreto 156/1982, de 15 de noviembre sobre el Consejo de Transportes de Andalucía así como del apartado 1 del artículo 21 de la LOTUMVA.
- Informes de la Dirección General de Presupuestos y de Coherencia con la Planificación Económica General, ambos de la Consejería de Economía, Hacienda y Fondos Europeos de la Junta de Andalucía de conformidad con la Disposición Adicional Segunda de la Ley 6/2006, de 24 de octubre, del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Andalucía, modificada por el Decreto-ley 3/2024, de 6 de febrero, por el que se adoptan medidas de simplificación y racionalización administrativa para la mejora de las relaciones de los ciudadanos con la Administración de la Junta de Andalucía y el impulso de la actividad económica en Andalucía, y que también en su Disposición derogativa única, 2 h) deroga al Decreto 162/2006, de 12 de septiembre, por el que se regulan la memoria económica y el informe en las actuaciones con incidencia económica-financiera.
- Informe Consejo Andaluz de Gobiernos Locales, de fecha 30 de diciembre de 2024, en base al artículo 57.2 de la Ley 5/2010, de 11 de junio, de Autonomía Local de Andalucía y del apartado 1 del artículo 21 de la LOTUMVA.
- Certificado del Consejo de Administración del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Granada, suscrito con fecha 13 de marzo de 2025, informando favorablemente el PTMGR, en virtud del apartado 1 del artículo 21 de la LOTUMVA.

Una vez recabados los informes preceptivos exigidos por normativa sectorial y, en su caso, incorporados sus comentarios al Plan, se procederá a su elevación al Consejo de Gobierno para su aprobación mediante decreto.

Puede verificar la integridad de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	19/05/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 6/11	



La decisión de aprobación del Plan, pese a carecer de naturaleza reglamentaria deberá adoptar la forma jurídica de Decreto del Consejo de Gobierno de conformidad con lo establecido en el artículo 49.5 de la Ley de 7/2021, de 1 de diciembre, de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía, en relación con lo dispuesto en el artículo de 46.2 de la Ley 6/2006, de 24 de octubre, del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

El fundamento jurídico que ampara la competencia para la aprobación por el Consejo de Gobierno mediante decreto del PTMGR es la atribución efectuada por el artículo 27.12 de la Ley 6/2006, de 24 de octubre, del Gobierno de la CAA, que establecía la competencia para “*Aprobar programas, planes y directrices vinculantes para todos o varios órganos de la Administración de la Junta de Andalucía y sus organismos autónomos*” resultando este fundamento excluyente del establecido en el apartado 8 del artículo 27, “*Aprobar los reglamentos para el desarrollo y ejecución de las leyes, así como las demás disposiciones reglamentarias que proceda*”.

Para la aprobación del Plan mediante decreto deberá remitirse a la Secretaría del Consejo de Gobierno el expediente completo.

Para establecer los documentos que conforman el PTMGR se han tenido en cuenta las Instrucciones de 22 de enero de 2015, de la Comisión General de Viceconsejeros y Viceconsejeras, de coordinación para asegurar la homogeneidad en el tratamiento de la información por las distintas consejerías, en cumplimiento de lo establecido en el acuerdo de 17 de diciembre de 2013, del Consejo de Gobierno, por el que se adoptan medidas para la transparencia del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía.

Dichas instrucciones, que son dictadas en materia de transparencia, pretenden homogeneizar en la Junta de Andalucía (Instrucción Primera, punto 1.2), la documentación que los órganos competentes eleven al Consejo de Gobierno, sirviendo para fundamentar sus decisiones, **estando integrada por los informes y los documentos relativos al cumplimiento de los trámites preceptivos, de acuerdo con el procedimiento que corresponda en cada caso.**

Las Instrucciones incorporan como Anexo I una relación de los documentos que deberán formar parte de los expedientes que las Consejerías remitan al Secretariado del Consejo de Gobierno para la adopción de decisiones que se eleven al citado órgano. No obstante dicha relación de documentos está supeditada, tal como se refleja en el apartado 1.3, al procedimiento sustantivo correspondiente.

Así pues teniendo en cuenta que el PTMGR es un Plan con incidencia en el territorio pero carece de naturaleza reglamentaria, y de conformidad con el apartado 5.5 del mencionado Anexo I, su expediente incorpora los siguientes documentos que se adjuntan:

5.5 DECRETOS DE APROBACIÓN DE PLANES CON INCIDENCIA EN LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

DOCUMENTOS	JUSTIFICACIÓN JURÍDICA	OBSERVACIONES
Certificado de 8 de noviembre de 2022 de la Secretaria de la Comisión de Redacción del PTMGR por el que se informa favorablemente la propuesta del Plan.	Acuerdo de 11 de diciembre de 2012, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba la formulación del PTMGR	

Puede verificar la integridad de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	19/05/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 7/11	



Resolución de 16 de noviembre de 2022 de aprobación inicial del PTMGR por la DGMT de la CFATV	Acuerdo de 11 de diciembre de 2012, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba la formulación del PTMGR	
Resolución de 5 de diciembre de 2022, de la Dirección General de Movilidad, por la que se somete a los trámites de audiencia e información pública el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible. Informe del proceso y contenidos de la información pública y trámite de audiencia	Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental. Art. 38	Actualizada por Decreto Ley 3/2015, de 3 de marzo, por el que se modifica, entre otras, la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental de Andalucía.
Tramitación específica determinada en el acuerdo de formulación	Trámites preceptivos: Según se establezca por la legislación específica y Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía. Art. 18	
Informe de Incidencia en el Territorio	Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía.	Ley vigente en el Acuerdo de formulación del Plan, hoy derogada por la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía.
Declaración Ambiental Estratégica	Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental. Art. 38	
Informe de Evaluación de Impacto en la Salud	Ley 16/2011, de 23 de diciembre, de Salud Pública de Andalucía. Art. 56	
Informe de Evaluación de Impacto de Género, Observaciones de la UIG de la CFATV y confirmación de su recepción por parte del Instituto Andaluz de la Mujer	Decreto 17/2012, de 7 de febrero, por el que se regula la elaboración del Informe de Evaluación del Impacto de Género. Art. 3.1	

Puede verificar la integridad de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	19/05/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 8/11	



Informes sectoriales preceptivos: Cultura	Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía. Art. 29	
Consejo Andaluz de Transportes	Tramitación específica determinada en el acuerdo de formulación, Decreto del citado Consejo y artículo 21 de la LOTUMVA.	
Consejo Andaluz de Gobiernos Locales	Ley 5/2010, de 11 de junio, de Autonomía Local de Andalucía, Art. 57 y artículo 21 de la LOTUMVA.	
Memoria Económica	Disposición Adicional Segunda de la Ley 6/2006, de 24 de octubre, del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Andalucía, modificada por el Decreto-ley 3/2024, de 6 de febrero, por el que se adoptan medidas de simplificación y racionalización administrativa para la mejora de las relaciones de los ciudadanos con la Administración de la Junta de Andalucía y el impulso de la actividad económica en Andalucía, y que también en su Disposición derogativa única, 2 h) deroga al Decreto 162/2006, de 12 de septiembre, por el que se regulan la memoria económica y el informe en las actuaciones con incidencia económica-financiera.	
Informe de la D.G. de Presupuestos	Disposición Adicional Segunda de la Ley 6/2006, de 24 de octubre, del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Andalucía.	
Informe de Coherencia con la Planificación General de la Junta de Andalucía.	Disposición Adicional Segunda de la Ley 6/2006, de 24 de octubre, del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Andalucía.	
Certificado del Consejo de Administración del Consorcio de Transportes Metropolitano del Área de Granada	Apartado 1 del artículo 21 de la LOTUMVA	

Puede verificar la integridad de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	19/05/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 9/11	



Memoria Justificativa		
Resumen Ejecutivo		
Propuesta del Plan		
Borrador Decreto de aprobación		

CONSIDERACIONES INTRODUCIDAS TRAS EL PROCESO DE TRAMITACIÓN Y PARTICIPACIÓN

Una vez finalizado el proceso de elaboración del Plan, tras la recepción de los correspondientes informes preceptivos y sometido a los distintos órganos que se establecen por la legislación vigente previos a su aprobación en Consejo de Gobierno, se han introducido las siguientes consideraciones.

➤ El Informe de fecha 03/02/2025, emitido por la Consejería de Economía, Hacienda y Fondos Europeos, Dirección General de Presupuestos, concluye aceptando el escenario financiero expuesto en la memoria económica del plan.

No obstante, el propio informe solicita la corrección de dos erratas en la Memoria, relativas a:

- En el apartado “Relación con las Líneas Estratégicas del PITMA 2021-2030”, ordenar de forma correcta las inversiones más significativas del Plan.
- Por su parte, al enumerar las actuaciones del Plan financiadas con el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia – Next Generation, la LE2.P4. CONTROL DEL TRANSPORTE PÚBLICO E INFORMACIÓN AL USUARIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN TIEMPO REAL se ha imputado de forma incorrecta a la Medida MR01010401.

Estas cuestiones concretas se han corregido en la última versión de la Memoria Económica que se une al expediente, no afectando a los documentos del Plan.

- También se han modificado las asignaciones presupuestarias a los Programas LE1.P9 INFRAESTRUCTURA DE COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS, y LE1.P10 RENOVACIÓN DE FLOTAS INFRAESTRUCTURAS DE COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS, inicialmente cubiertos parcialmente con importes en Fase 2 y entidades locales, que ahora pasan a Colaboración Público Privada, aún manteniendo las cantidades asignadas a NG y FEDER 2021-2027.
- De forma semejante, el programa LE1.P14 ESTUDIOS DE VIABILIDAD PARA LA CONEXIÓN ENTRE GRANADA Y SIERRA NEVADA, que estaba en Fase 2, se ha pasado a Colaboración Público Privada.

➤ Tras la celebración del Consejo de Administración del Consorcio de Transportes de Granada, el pasado 12/03/2025, teniendo en cuenta las valoraciones y aportaciones de algunos de sus miembros y con el objetivo de aclarar el ámbito de las distintas fases de implementación del Programa LE2-P1 sobre las Zonas de Bajas Emisiones se ha considerado técnicamente más adecuado no referir de manera expresa los municipios que formarían parte de los ámbitos 2 y 3 que se había realizado de manera meramente propositiva,

Puede verificar la integridad de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	19/05/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 10/11	



dejando abierta la configuración en función del desarrollo de la red transporte público, de la puesta en marcha de las líneas de altas prestaciones y del resto de medidas y servicios de transporte que posibiliten la implementación de las distintas Zonas de Bajas Emisiones por parte de los distintos ayuntamientos, que son los competentes en su diseño y aprobación.

Esta consideración se ha introducido en todos los documentos del Plan sin perjuicio de los documentos ambientales, teniendo en cuenta que por un lado el PTMGR ya cuenta con Declaración Ambiental Estratégica emitida con fecha 02/02/2025 y publicada en Boja n.º 30 de 13/02/2025, y por otro que para poder medir el impacto sobre el medioambiente sería necesario, en cualquier caso, establecer una propuesta de municipios y un área de influencia de esta actuación.

Estas consideraciones no afectan de manera sustancial al escenario seleccionado, a los objetivos, líneas estratégicas o medidas del Plan. Asimismo no suponen variación en la disponibilidad económica prevista para la Junta de Andalucía en la fase 1 ni en la Evaluación Ambiental Estratégica.

En virtud de estos antecedentes, procede elevar el PTMGR al Consejo de Gobierno por parte de la Consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda para su aprobación mediante Decreto.

En Sevilla, a fecha de Firma-e.

EL JEFE DE SERVICIO DE PLANIFICACIÓN
Y EXPLOTACIÓN DEL TRANSPORTE

Fdo. e- Manuel Márquez Pigner

Puede verificar la integridad de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	19/05/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 11/11	