

LOS MUNICIPIOS GRANADINOS DE MÁS DE 20.000 HABITANTES TENDRÁN QUE HACER PLANES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

Los municipios granadinos de más de 20.000 habitantes deberán elaborar Planes Urbanos de Movilidad Sostenible, según se lo recoge el anteproyecto de la Ley Andaluza de Movilidad Sostenible, aprobado el 16 de septiembre y que el Consejo de Gobierno prevé llevar al Parlamento en el segundo periodo de sesiones de 2015.

A Granada capital, Motril, Almuñécar, Armilla, Baza, Loja y Maracena se sumarán en esta obligación legal todos los municipios en los que el Plan Territorial de Movilidad Sostenible de la Aglomeración Urbana de Granada, actualmente en elaboración, detecte problemas, carencias o necesidades especiales en materia de movilidad.

Los planes urbanos incluirán un diagnóstico de la movilidad y su evolución previsible; patrones de movilidad en las relaciones con los municipios vecinos; trazados de plataformas reservadas para el transporte público; trazados de vías ciclistas y peatonales; medidas para el fomento de la intermodalidad y la recuperación del espacio público libre de vehículos.

También mapas de zonas de calmado de tráfico; caminos escolares seguros; una planificación de infraestructuras con programas de inversiones y previsión de costes de mantenimiento; objetivos concretos a lograr en materia de movilidad sostenible; un estudio económico que contemple sus instrumentos de financiación; y un informe de costes externos de todas las actuaciones recogidas.

Dichos planes urbanos deberán, a su vez, identificar los centros generadores de movilidad de sus municipios, entre ellos centros de trabajo con 200 o más personas; centros educativos con más de 250 personas, entre alumnado y profesorado; polígonos industriales y parques empresariales; grandes superficies minoristas y centros de ocio; hospitales, centros de salud y establecimientos sanitarios que cuenten con más de 250 personas entre usuarios y personal; estadios, pabellones deportivos y edificaciones donde se desarrollen espectáculos con gran afluencia de público.

Costes externos

"La Ley incidirá en los mismos principios de La Ciudad Amable: más transporte público, más bicicleta y rentabilidad social garantizada en todos los proyectos de infraestructuras, que deberán incluir no sólo un informe de viabilidad económica, sino también de costes externos. Es decir, de costes ambientales, sociales y sobre la salud

pública", ha explicado la consejera de Fomento y Vivienda, Elena Cortés, que ha recordado que Andalucía es "la primera comunidad que establece este requisito". Todos los Planes Urbanos deberán incluir informes de costes externos.

"La Ley --ha señalado Cortés-- también promoverá un modelo de ciudad compacta y fácil de surtir de servicios". La consejera ha explicado que "el anteproyecto establece que los promotores de nuevas urbanizaciones que generen más necesidades de movilidad, y por lo tanto de infraestructuras, deberán contribuir a sufragar el coste de las mismas", lo que incidirá en la eficiencia del desarrollo urbanístico y el modelo de ciudad. Es decir, si un desarrollo urbanístico aislado implica la construcción de una nueva infraestructura, el promotor deberá contribuir económicamente a sufragarla, ha explicado.

Plan de Movilidad Sostenible

La Consejería de Fomento y Vivienda inició en septiembre la tramitación del Plan Territorial de Movilidad Sostenible de la Aglomeración Urbana de Granada con la licitación de su elaboración por 135.000 euros y un plazo de ejecución de seis meses. Este documento será el instrumento de ordenación y coordinación de los servicios, tráfico, infraestructuras e instalaciones del transporte de este ámbito metropolitano, compuesto por 50 municipios, con una población que alcanza los 566.830 habitantes, el 61,31 por ciento de la población de la provincia.

La Consejería se encuentra actualmente en el proceso de valoración y selección de la propuesta que reúna las mejores características técnicas y económicas para la adjudicación del contrato. Este instrumento deberá responder a los cambios producidos por el crecimiento poblacional experimentado en los municipios de la corona metropolitana, la expansión urbanística de la capital y la creciente especialización en los usos del suelo, unos factores que han configurado un modelo de movilidad en el que se han incrementado los desplazamientos, se han prolongado los tiempos de viaje y se ha registrado un aumento del uso del automóvil como medio de transporte en el área de Granada.

Por todo ello, el futuro documento pondrá el acento en el incremento de la participación de los medios de transporte público en el reparto de viajes y en la promoción de los modos no motorizados, como son la bicicleta y el peatón.

El plan tendrá como objetivos delimitar el ámbito, realizar un análisis y diagnóstico de la oferta y la demanda de transporte, fijar los criterios que definirán el modelo de

movilidad a implantar en la corona metropolitana de Granada y establecer las directrices de coordinación de los servicios, las infraestructuras, el tráfico y las instalaciones. Asimismo, deberá especificar el marco tarifario de los servicios de interés metropolitano donde se determine la procedencia de los recursos destinados a cubrir los costes de su funcionamiento, así como los criterios para el reparto de ingresos y posibles subvenciones.

El ámbito de aplicación del plan está compuesto por los siguientes municipios: Agrón, Albolote, Alfacar, Alhendín, Armilla, Atarfe, Beas de Granada, Cájara, 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, Güevejar, Huétor de Santillán, Huétor Vega, Illora, 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.

Fuente: [Ideal](#), 24/09/2014.