

ANEXO DE MOVILIDAD



ANEXO DE MOVILIDAD

A.1. DECLARACIÓN DE OBJETIVOS Y CRITERIOS

A.2. EL MODELO TERRITORIAL DEL CONJUNTO METROPOLITANO DE GRANADA Y SU INCIDENCIA EN LAS ESCALAS FUNCIONALES DE MONACHIL.

A.3. LA CONFIGURACIÓN METROPOLITANA DE GRANADA DETERMINANTE DE UN ESQUEMA ASUMIDO DE MOVILIDAD ANÓMALO.

A.4. LA RUPTURA DE LAS ESCALAS FUNCIONALES Y LAS FRICCIONES DE LOS DIFERENTES TERRITORIOS.

A.5. UNA INTERPRETACIÓN EN LA LECTURA DE PROBLEMAS Y OPORTUNIDADES ORIENTADA HACIA UNA ACESIBILIDAD SOSTENIBLE.

A.6. ESTRATEGIAS CONCEPTUALES EN EL DISEÑO DE PRIORIDADES Y CONSTRUCCIÓN DE UN MODELO.

A.7. LAS ESCALAS Y SUS RELACIONES.

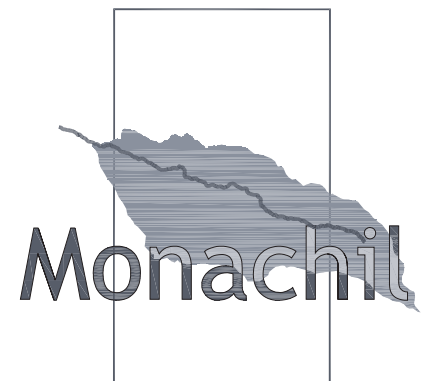
A.8. EL MODELO URBANO- FUNCIONAL COMO ARTICULADOR DE UNA MOVILIDAD OPTIMA EN LAS RELACIONES DE MONACHIL COMO PIEZA METROPOLITANA.

A.9. LAS INTERACCIÓN ENTRE MODOS DE TRANSPORTE Y LAS ESCALAS DESEABLES EN LA PROYECCIÓN FUNCIONAL DEL CONJUNTO.

A.10. LAS PIEZAS URBANAS, MODELOS LOCALES Y SUS INTERDEPENDENCIAS.

A.11. CONCLUSIONES.

A.12 SÍNTESIS





A.1. DECLARACIÓN DE OBJETIVOS Y CRITERIOS

Una reflexión previa, valida como declaración de objetivos y criterios para el esbozo del modelo de accesibilidad en Monachil

1. La concepción de los municipios metropolitanos de Granada como parte de un sistema, deben condicionar para sus desarrollos urbanos, en primer lugar, la sustitución de la concepción funcionalista del territorio por principios contundentes de sostenibilidad como base para la construcción de los sistemas urbanos y sus relaciones.

2. La ciudad difusa como expresión de la nueva sociedad de bienestar, de autosuficiencia y, en definitiva de la nueva alienación social, debe dejar paso a modelos urbanos compactos que rebasen la macrocentralidad para ser realistas con los sistemas rurales existentes y reinventar las microcentralidades de siempre...el pequeño lugar donde todo pasa.

3. La irresponsable especialización de usos del suelo en parques productivos, polígonos empresariales, desproporcionados centros comerciales y de ocio, en localizaciones de baja renta alejadas de las viviendas, debe ser detenida para recuperar las visiones multifuncionales de la ciudad y los pueblos que posibiliten su habitabilidad y su expresión como soporte cultural en espacios públicos de calidad.

4. La asignación de costes urbanísticos como relación directa a las operaciones de equipamientos, servicios e infraestructuras, debe ser sustituida por una contabilidad global donde se incluyan los costes externos indirectos de carácter ecológico. La financiación del transporte público debe ser asignada en una cuota considerable a costes públicos, en discriminación positiva con las infraestructuras del automóvil.

5. Los principios clásicos de la ingeniería de transporte de movilidad pendular deben ser sustituidos por criterios territoriales de movilidad repartida en espacio y en el tiempo. Se deben incluir principios de gestión de la demanda como instrumento de partida.

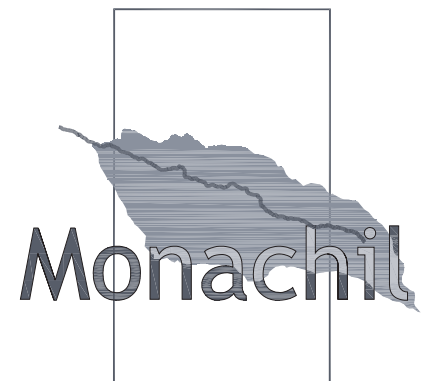
6. La organización de los modelos urbanos y del territorio como generador de movilidad obligada debe ser sustituido por principios de movilidad cotidiana de proximidad.

7. Los modelos de gestión de la Política de Transportes en organismos autonómicos y municipales deben dejar sitio a políticas integrales de movilidad y accesibilidad. Un buen instrumento es la incorporación de documentos legislativos sobre movilidad sostenible.

8. Las mallas de infraestructuras viarias de transporte, donde los tramos reciben más peso, deben ser sustituidas por nuevos principios de refuerzo de los nodos implantando políticas de proximidad local.

9. Las carreteras, y calles como componentes de la trama viaria deben sustituir su dimensión longitudinal por la transversal, evitando la sección de los componentes sociales del territorio.

10. Es preciso separar la idea de desarrollo, especialmente en su dimensión turística, de la dotación de una conectividad a gran escala para el automóvil.



A.2. EL MODELO TERRITORIAL DEL CONJUNTO METROPOLITANO DE GRANADA Y SU INCIDENCIA EN LAS ESCALAS FUNCIONALES DE MONACHIL

La configuración territorial de Monachil impone algunas pautas que determinan la reflexión sobre los problemas de accesibilidad de este territorio.

Por un lado las funciones internalizadas que generan procesos y demandas de carácter local asumen un modelo atípico al distribuir los núcleos de una forma dispersa en una topografía compleja con unas relaciones de infraestructuras mal jerarquizadas.

En otro sentido, la relación de centralidad de los equipamientos del término municipal excede desproporcionadamente cualquier ratio de proporcionalidad en los ritmos de la jerarquía, los microequipamientos de carácter local del municipio entran en relación directa con la funciones de un parque natural que afecta de modo determinante la estructuración de cualquier sistema de comunicaciones.

Por último la inclusión de un equipamiento de carácter internacional como es Sierra Nevada, tanto en su dimensión de paraje protegido, como en su proyección de instalación de alto impacto, incorpora una escala que debe ser analizada en varias dimensiones simultáneamente

En definitiva, desde el punto de vista funcional, se trata de un municipio organizado en varios asentamientos, inserto en un modelo polinuclear metropolitano de características heterogéneas, basado en una serie de jerarquías viarias históricas que son alteradas, partiendo desde un principio radial de cierta estabilidad apoyada en una red primaria de caminos y corredores de tranvía, que se transforma, en los años 70, en un nuevo sistema en el que se impone un orden de polaridad exterior, en el que se superponen todas las funciones de movilidad hacia repartidores en peine sobre trazados axiales al conjunto metropolitano.

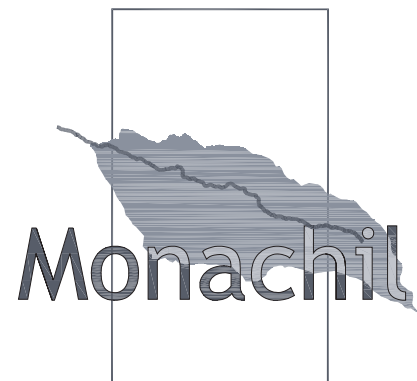
Los emplazamientos históricos de los núcleos urbanos, responden a un patrón vinculado a viajes peatonales, ciclistas y ferroviarios, sufren, en el último decenio, una intensa densificación que transforma la malla original del viario más multifuncional, en una nueva red densa, monomodal y que distorsiona la relación de las demandas originales hacia un conjunto.

Este esquema de infraestructuras de comunicación asume una especial dimensión en las áreas de topografía compleja correspondientes a las laderas de la cornisa de la sierra incorporando trazados de viario de dificultad superior para los recorridos peatonales, pero que conservan un fuerte protagonismo en los viajes de carácter recreativo y de ocio, como consecuencia de la espectacularidad del entorno, que en cierta medida caracteriza el escenario de este municipio y su atractivo como destino turístico y de ocio.

A.3. LA CONFIGURACIÓN METROPOLITANA

El desarrollo reciente de las nuevas ocupaciones urbanas, casi nunca asociadas a desarrollos basados en alguna continuidad y casi nunca relacionados sobre algún principio de sostenibilidad del transporte, se implantan en la realidad sobre oportunos locales vacíos, fuera de los núcleos, sin conectividad previa y, casi siempre, generando unas demandas de movilidad difícil de resolver sin la utilización masiva del automóvil privado. Se ha provocado el desarrollo de un entorno desestructurado, apoyado en nodos carentes de sentido sobre los que, todavía hoy, se continúan implantando actividades industriales generadoras de actividad laboral que marcan un sociograma gráfico, que se expresa en una incapacidad de respuesta de las infraestructuras y en un colapso casi permanente.

En cualquier caso, las relaciones entre nodos de actividad no solo se realizan sobre un marcado principio de oportunismo locacional, suelos baratos y lejos, sino que además se orientan en su explotación en procesos económicos, propios del momento, de rentabilidad a corto plazo, lo que excluye e incompatibiliza cualquier planteamiento de planificación integrada, de políticas de movilidad a medio plazo, y sobre todo, anula las posibilidades de sostener el modelo en situación de reversión económica como está sucediendo en la actualidad.



A.4. LA RUPTURA DE LAS ESCALAS FUNCIONALES Y LAS FRICCIONES DE LOS DIFERENTES TERRITORIOS

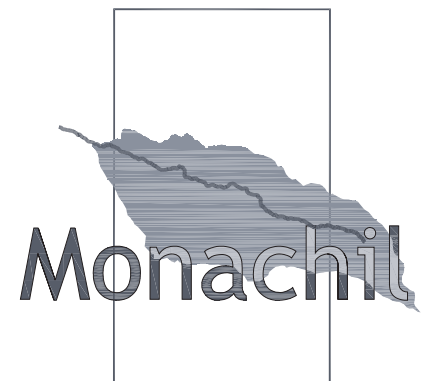
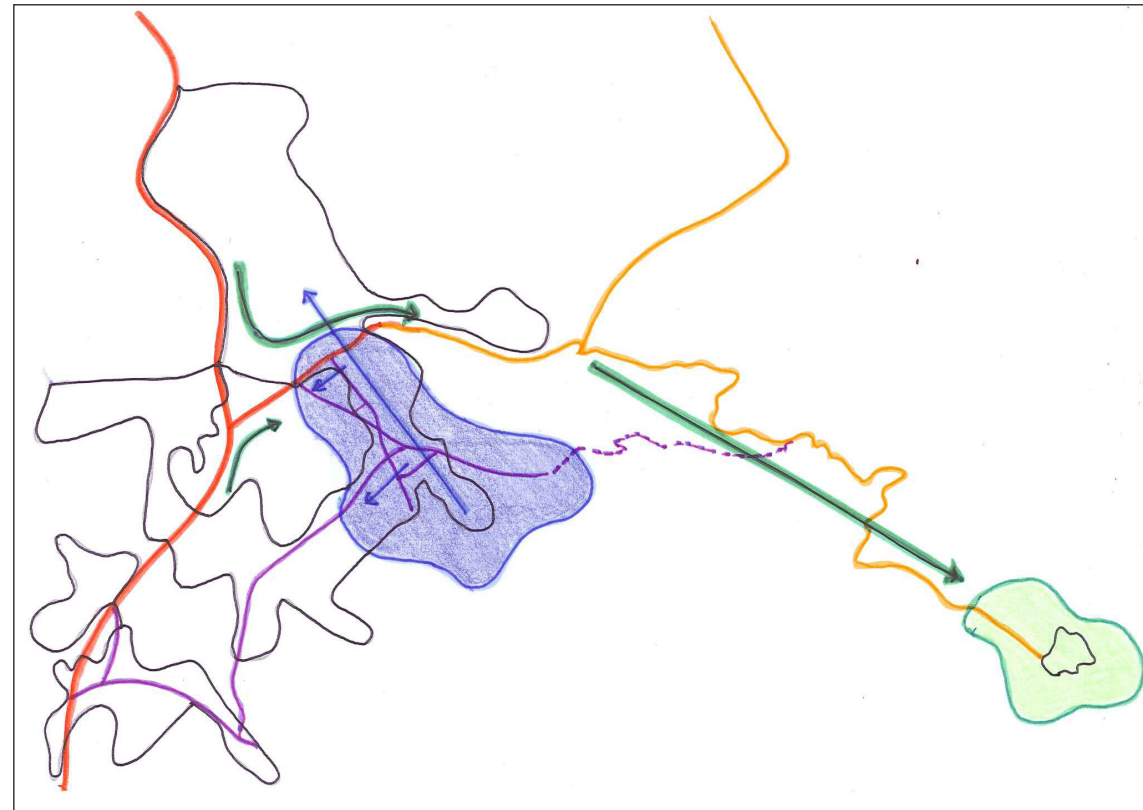
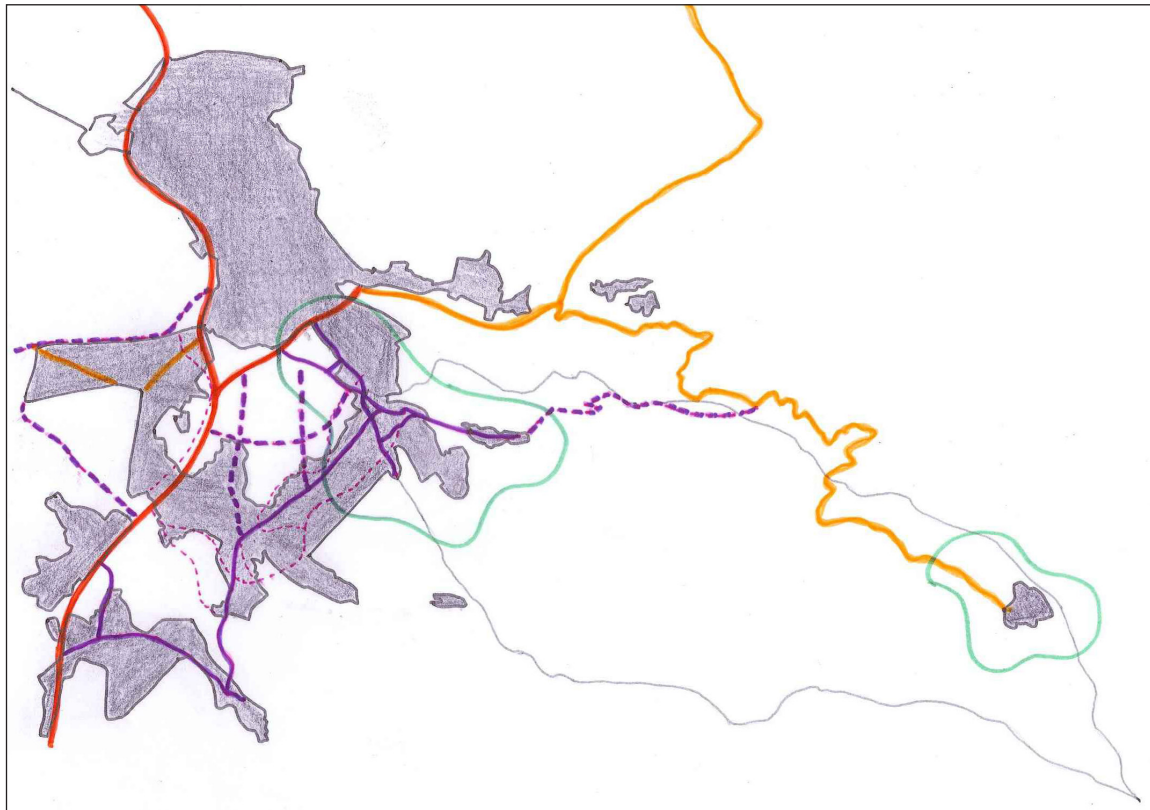
Existe una relación entre las funciones del territorio metropolitano de Granada, caracterizada por una cierta debilidad jerárquica, y que en todo caso, cuando esta existe, presenta intervalos desproporcionados. Un claro ejemplo, es el municipio de Monachil, donde deben coexistir relaciones de rango internacional asociadas a la estación de esquí, junto a pequeños polígonos industriales de rango casi local y piezas urbanas de funcionamiento casi autónomo, como es el caso del pueblo de Monachil.

La densificación de la malla de conectividad enfrentada a la intensificación de usos a tractores y el distanciamiento de las funciones residenciales y laborales crean una ecuación de imposible resolución, que solo puede ser solucionada desde transformaciones simultáneas en los tres niveles, es decir:

- Provocando una nueva malla funcional que asume escalas diferentes para cada modo de transporte
- Implantando una sofisticada reglamentación para las nuevas ubicaciones de actividades que provoquen ciertos niveles de movilidad, como ya se ha hecho en la Comunidad Catalana.
- Recuperando algunos principios de cercanía como proceso en la reconfiguración de los asentamientos existentes

En la línea de esbozar líneas estratégicas de solución, orientadas básicamente a incorporar una cierta estructura en este territorio, es muy importante, realizar una lectura correcta de cada ámbito de escala y sus relaciones, de modo que la interpretación funcional, y toda la información que se precise generar, pueda ser dirigida desde sus comienzos hacia estrategias de oportunidad que optimicen los recursos naturales y antropicos disponibles en este territorio. En esta línea la relación entre orígenes y destinos a escalas tan desproporcionadas, requiere intervenciones de muy difícil encaje, lo que hace de extrema importancia inducir procesos sinérgicos que aprovechen al máximo las oportunidades reales en cada ámbito,

- a.El local organizado sobre principios de proximidad, pueblo, estación y barrio.
- b.El de influencia entre nodos, sobre principios de Multimodalidad, relaciones entre nodos extramunicipales.
- c.El del conjunto metropolitano a distancias medias, incorporando nuevos sistemas de movilidad, entre núcleos y capital.
- d.El exterior, interurbano, nacional e internacional, que requiere nuevas visiones que den respuesta a la problemática de accesibilidad sobre automóvil privado a la estación de esquí de Pradollano, introduciendo nuevos esquemas de intercambiadores de máxima escala que minimicen el impacto actual.



A.5. UNA INTERPRETACIÓN EN LA LECTURA DE PROBLEMAS Y OPORTUNIDADES ORIENTADAS HACIA UNA ACCESIBILIDAD SOSTENIBLE.

La organización metodológica en la interpretación y jerarquización de los problemas, o sea, en la elaboración de una prediagnóstico “ad hoc”, debe partir de una mínima organización sobre modos y motivos de viajes, que en esta caso particular exige un inventario muy especial, dados los conflictos potenciales entre los requerimientos de los diferentes equipamientos y posibilidades turísticas y de ocio del municipio. La lectura inicial y su interpretación deben ser desde un principio orientada hacia las líneas estratégicas deseables ya anunciadas por el municipio y basadas en una orientación de sostenibilidad en la construcción de los modelos funcionales. Por un lado, es preciso ocupar los intervalos de escala mediante soluciones híbridas (corredores multimodales, sistemas eptometricos, etc.) que, en lo posible, oferten soporte al máximo nivel de escala posible, pero, también es obligado, reintroducir funcionamientos autónomos de la movilidad local (redes autónomas de bicis, etc.) que posibiliten políticas de cercanías.

La identificación de problemas específicos sobre el sistema funcional en el sistema territorial de la configuración municipal de Monachil, sus relaciones con el área metropolitana de Granada y sus repercusiones directas en la accesibilidad a los destinos urbanos, se presentan en la práctica de este sistema metropolitano como un conjunto de procesos compactos en los que es difícil identificar cada componente, aunque la aproximación a una mínima estrategia, como ya se viene repitiendo, requiere la descomposición de la trama de procesos y/o sistemas en grupos independientes para su análisis por separado.

Es muy probable que la extracción de las escalas reales de Granada y de Monachil, para comprender su ámbito funcional sea el proceso más complejo del plan y, en función de la literatura elaborada sobre esta zona, parece que más que una entidad territorial debamos entenderla como un potente sistema urbano local que forma parte de otro sistema más complejo. En todo caso, parece que el sistema urbano-territorial del conjunto es algo inconsistente en sí mismo, que el sistema, intensifica este aspecto y, que la metrópoli granadina continúa en este proceso de indefinición y falta absoluta de estructura hasta los límites de lo posible.

Parece que la línea de trabajo que se ha venido manteniendo hasta ahora en la interpretación de esta nueva aproximación de lo urbano en el territorio, inducida por la visión clásica de la geografía del territorio, tiene poco sentido, y conduce a reflexiones en “cul de sac”.

La tendencia, con frecuencia “forzada”, de generar nodos de actividad productiva o de urbanismo en sentido clásico pierde fuerza en este proceso y, de hecho su reciente historia lo manifiesta de modo convincente, puede ser recomendable comenzar de nuevo su lectura, su interpretación y sus posibles estrategias.

Es muy probable que el mantenimiento de las pautas detectadas sobre una conectividad mal enfrentada y falta de estructura en el territorio de Granada haya sido inducida desde una lectura excesivamente homogénea del territorio y sus problemas y sea ahora el momento de recurrir a un segundo nivel de análisis.

Es preciso, recurrir a un mecanismo de lectura, a un instrumento que posibilita una interpretación compartida de procesos, problemas y oportunidades de este territorio.

Evidentemente, los factores ya inventariados de carácter natural y la excesiva incidencia antropica a que han sido sometidos, han modelado un sistema en el que los pesos de influencia humana aún se posicionan en un desequilibrio que, quizás, no debiera ser interpretado directamente en “ausencia del desarrollo deseable”. Observemos las pautas de otros territorios (Costa del Sol o el Levante) donde la imposición de una escala urbana forzada sobre el territorio, ha generado impresionantes desarrollos urbanos, que no siempre se han proyectado como incremento de bienestar para sus habitantes.

Los incrementos desmesurados de población aloctona, los desarrollos de nuevas y densas mallas de conectividad territorial y la implantación de nodos territoriales de productividad y comercio, no tienen porque conducir “per se” a una mejora de las condiciones de la sociedad de este territorio y es preciso someterlos a evaluaciones sobre las pautas de movilidad que puede generar.

Los niveles en que la concepción del territorio a escalas muy diferentes de las actuales comienza a plantear conflictos de transición, ya sea en lo físico o en lo temporal, deben ser cuidadosamente analizados y puestos en crisis, antes de su implantación.



Por ello se deben plantear una serie de nuevas claves y de relaciones que puedan ayudar a comprender un territorio de aparente simplicidad actual, que debe ser estabilizada antes de introducir complejos nuevos sistemas, o de inducir nuevas escalas en sus relaciones internas o con territorios más amplios.

La recuperación de las relaciones funcionales de movilidad, debe incorporarse como instrumento para construir la estructura del territorio. La ubicación de nodos de actividades como estrategia se asocia a los intercambios entre modos de transporte.

A.6. ESTRATEGIAS CONCEPTUALES EN EL DISEÑO DE PRIORIDADES Y CONSTRUCCIÓN DE UN MODELO

Los conceptos de densidad urbana y concentración dispersión solo tienen valor si pueden ser asociados a modelos con los que establecer referencias, y la diversidad de modos de valoración utilizados en cada territorio hacen compleja su utilización en el municipio de Monachil como pieza singular de un conjunto metropolitano, ya que es difícil encontrar un modelo de territorio de características similares, que hicieran validas la valoración de estas pautas. No obstante, la relación en intensidad de los usos, su densidad intrínseca, su modelo de dispersión como cualidades propias en este territorio debe inducir una mínima reflexión sobre el modelo funcional de este territorio y sus relaciones de conectividad.

La dependencia de los diferentes destinos obligados o no, y pendulares o no, condicionan la demanda de viajes y naturalmente su ubicación, define el patrón de movilidad. La localización de los centros de actividad laboral se encuentra aún parcialmente ligada a los mismos núcleos y los desarrollos de centros comerciales y de ocio de orden territorial comienzan a presentar, desafortunadamente los desarrollos descontrolados de otras regiones. En este sentido, es obligado reconocer la dispersión estructural en el reparto modal de los viajes hacia Granada por motivo laboral, hacia los diferentes polígonos empresariales de la vega, en contraste con los viajes de proximidad de los conjuntos de pequeña entidad de los pueblos metropolitanos que asumen la mitad de los desplazamientos

Estas características posicionan el conjunto en una referencia de partida ventajosa para enmarcar los nuevos desarrollos en pautas de concentración local, que posibiliten incluir recomendaciones de ciudad compacta en proyectos, programas urbanos y planeamiento de desarrollo de carácter local o sectorial...

De cualquier modo, es interesante incorporar una lectura más simplificada y sistémica sobre Monachil que permita establecer ratios comparables con otros núcleos de su entorno y evaluaciones en el proceso que puede inducir el actual Plan General, donde los patrones y la polaridad en las referencias urbanas deben asumir un papel metodológico real.

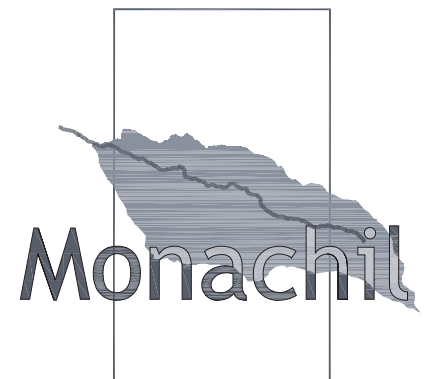
El patrón como concepto es una respuesta expresada como manifestación física a las pautas de asentamiento...en cierto modo expresa el idioma formal del territorio o las relaciones internas que se expresan de modo continuo en la totalidad de la comarca.

El patrón en Monachil es de una fuerte componente natural, aún en equilibrio de un paisaje donde los ritmos de una ocupación definida en pautas de decenios es subordinada a las tendencias de transformaciones más radicales enmarcadas en intervalos de pocos años, a veces de menos, como el barrio de Monachil o las actuaciones de Sierra Nevada.

La polaridad como orientación territorial y urbana está marcada por la dependencia funcional o simbólica de hitos referencias o estructuras.

La polaridad es uno de los factores que más fuerte incidencia tienen sobre las demandas de movilidad, ya que marca la utilización del territorio y, por tanto la demanda de movilidad para acceder a usos y destinos.

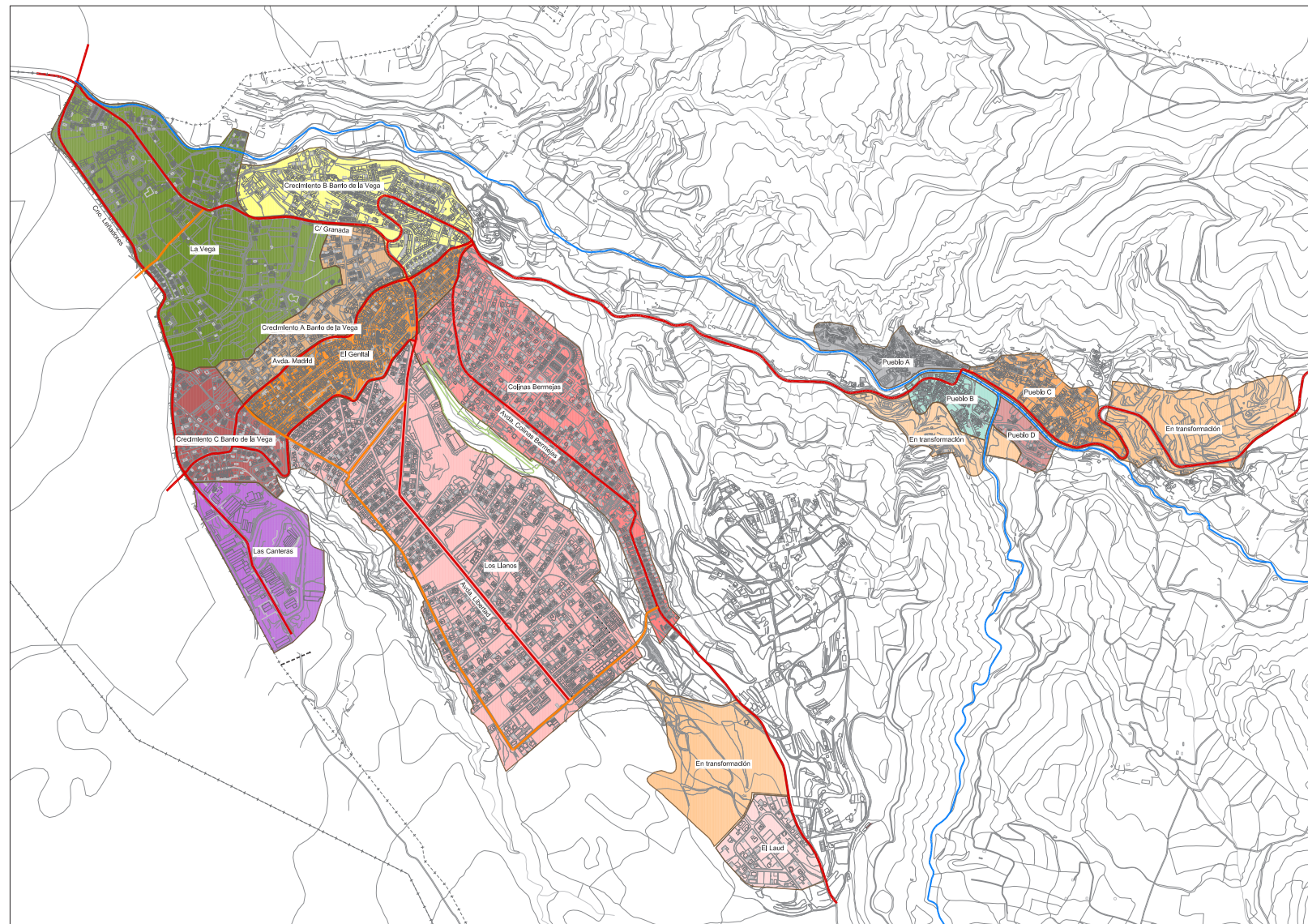
La autonomía de los diferentes territorios que componen que componen el conjunto metropolitano y, en este, el término de Monachil y del propio conjunto en sí mismo, delimita la intensidad de las relaciones de polaridad como flujos exógenos o endógenos y, debe, por otra parte, definir las tendencias, deseables o no, que estructuren las propuestas de un plan municipal.



Una vez identificada la actual composición de microterritorios y sus relaciones polares internas y externas, es evidente, cuáles deben ser potenciadas y cuáles no y en cierto modo se conforman como respuesta a las relaciones históricas este-oeste.

En una primera aproximación a la diagnosis de Monachil habría que incorporar, como mínimo los siguientes aspectos como determinantes de la futura ordenación.

- a. Principios de orden y jerarquía. Recuperación urgente de una jerarquía en la infraestructura, con una base de continuidad entre los diferentes niveles, es decir.... priorizar de modo correcto desde un orden acorde a planteamientos de sostenibilidad
- b. Principios de sostenibilidad en el transporte. Priorizando cercanía sobre lejanía y publico sobre privado; Multimodalidad sobre monomodalidad
- c. Principios de estructura como base de las relaciones entre funciones. La localización debe apoyarse en el sistema de conectividad, más que en el oportunismo locacional
- d. Principios de escala invertida en lo funcional, que aportan recomendaciones sobre la construcción de los modelos desde la pequeña escala hacia la superior



A.7. LAS ESCALAS Y SUS RELACIONES

a. El intervalo operativo desde el PGOU

Es muy probable que las decisiones sobre el marco operativo, muestre en el actual sistema urbanístico andaluz diferentes opciones, pero, aun reconociendo las posibilidades de instrumentalizar específicamente cada aspecto, merece la pena agotar los recursos de un Plan General en sus proyecciones sobre la visión local de la movilidad

b. Recomendaciones a otras instituciones

La posición geográfica y la concepción como municipio metropolitano de Monachil, así como de todo el resto del conjunto urbano-territorial, recomiendan que se inicie un proceso compartido entre instituciones sobre la definición en la estructura de la totalidad del área. Sean cuales fueren las determinaciones expresadas en este documento, nunca expresaran sus dimensiones reales sino se realizan en el marco de una visión metropolitana compartida.

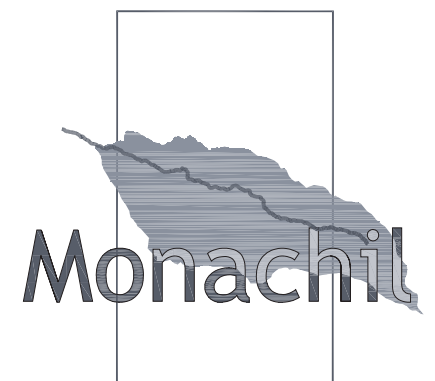
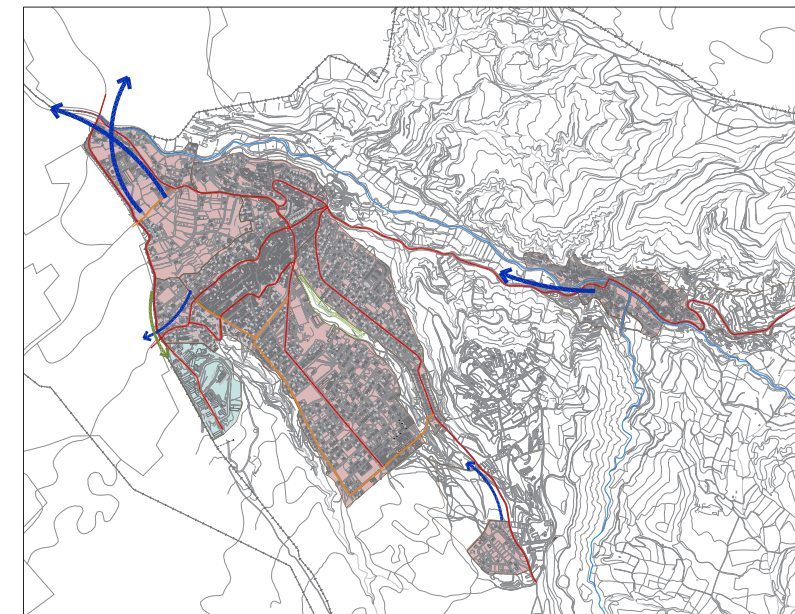
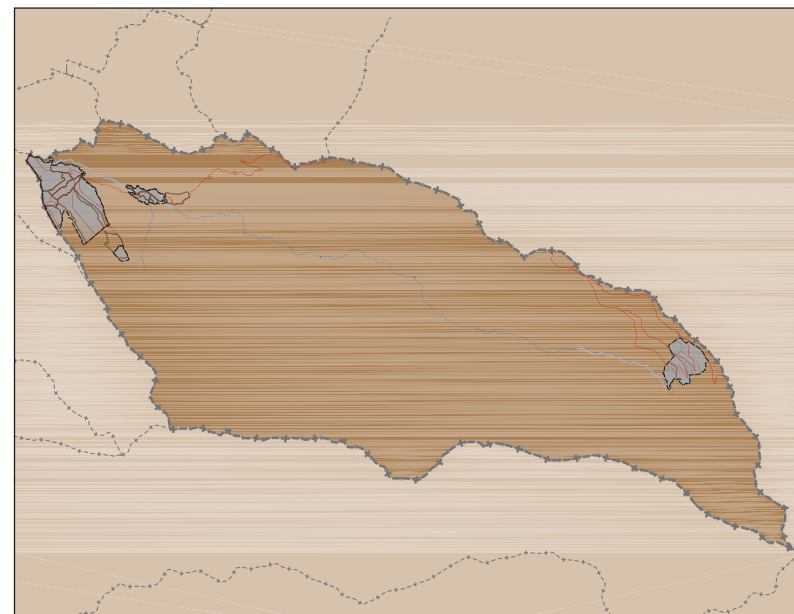
A.8. EL MODELO URBANO-FUNCIONAL COMO ARTICULADOR DE UNA MOVILIDAD ÓPTIMA EN LAS RELACIONES DE MONACHIL COMO PIEZA METROPOLITANA

a. La revisión de un esquema metropolitano puede ser inducida desde las partes

Es cierto que la jerarquía de las afecciones a Monachil desde el punto de vista del conjunto sea particularmente estructuradora de lo que pueda pasar en un horizonte medio, pero también es cierto que al margen de estas recomendaciones, existen una serie de aportaciones de carácter exclusivamente local que pueden generar un buen numero de provocaciones a la comprensión sostenible de la movilidad en Granada y Monachil.

b. La polaridad y los principios de estructura se generan exógenas

La consciente construcción de un modelo urbanos envolvente en sus patrones de ocupación sobre un fuerte sistema agrícola y la localización tangencial de la ciudad central ha provocado que las relaciones de demanda funcional y la localización de los nodos se ubiquen en muchos casos externos los municipios, lo que en el caso de Monachil cobra una especial dimensión al centrar el mercado laboral en puntos siempre externos a las aéreas residenciales, Granada y Sierra Nevada.



A.9. LA INTERACCIÓN ENTRE MODOS DE TRANSPORTE Y LAS ESCALAS DESEABLES EN LA PROTECCIÓN FUNCIONAL DEL CONJUNTO

a. Los modos de transporte y sus prioridades en cada escala se encuentran marcadas por una desproporcionada contundencia del automóvil que como consecuencia del modelo de demandas se orientan básicamente sobre un esquema monomodal de difícil resolución, ya que prácticamente todos los viajes generados como consecuencia del motivo trabajo se realizan en automóvil.

b. La expulsión de los territorios internos y la generación de las nuevas zonas residenciales con trazados y usos homogéneos supone un vacío en las hipótesis para el establecimiento de políticas de proximidad, lo que hace necesario el reconocimiento de escalas de viajes inexistentes y la conveniencia de la reposición de barrios y vecindarios como estrategia urbana básica.

A.10. LAS PIEZAS URBANAS, MODELOS LOCALES Y SUS INTERDEPENDENCIAS

a. Consolidación de los modelos locales estables: Medidas de protección

De todo el conjunto del municipio, realizadas las, hasta ahora, reflexiones sobre las incidencias negativas de un conjunto desorganizado de metrópoli, es obligado el reconocimiento de una serie de nodos urbanos, que solo en el caso de Monachil pueblo, presentan una cierta coherencia en sus ritmos, formas y relación entre las funciones, lo que debería condicionar las estrategias recomendables en la forma de acometer la planificación del municipio.

La presión sobre el modelo local del pueblo que aun funciona bajo principios de proximidad, se ve recientemente vulnerada, por demandas de crecimiento que comienzan a plantear patrones de distancias y de movilidad de paso, de imposible resolución con modos sostenibles. Los desarrollos hacia el este en cierta entidad y las implantaciones (o consolidación) de usos atractores de motorizaciones en las zonas altas que requieran atravesar la trama del municipio deben ser especialmente desaconsejadas por la presión que, con seguridad inducirán sobre un entorno urbano especialmente vulnerable y que debe ser reorientado hacia un municipio “recinto” que goce de una cierta impermeabilidad hacia agresiones de movilidad motorizada.

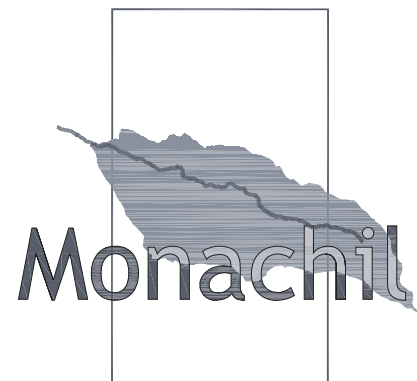
b. Reordenación de las piezas con estructura débil o inestable.

Los barrios de reciente creación y los ensanches más recientes en la zona de la estación, han seguido un ritmo de ocupación repetitivo de retículas y viario, que no es válido para soportar un modelo urbano con un mínimo de autonomía local. Los efectos de ausencia de centralidad, de espacios uniformes y aburridos y de dependencia de centralidades y usos externos provocan una falta absoluta de vida local y una dependencia de movilidad hacia nodos externos, que hacen descender la calidad de vida como municipio y acentúan los fenómenos de segunda residencia, poco deseables. En estas zonas es urgente comenzar a refuncionalizar las tramas viarias hacia espacios y conjuntos jerarquizados que puedan sumir funciones y usos locales provocando políticas de cercanía.

c. Umbrales de proximidad para los enfoques locales

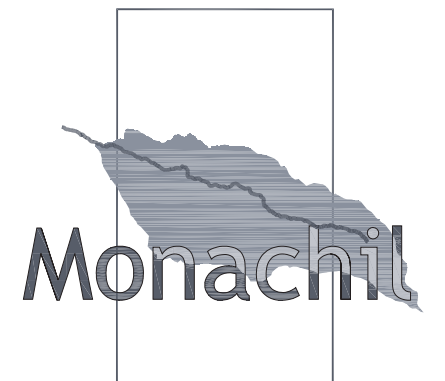
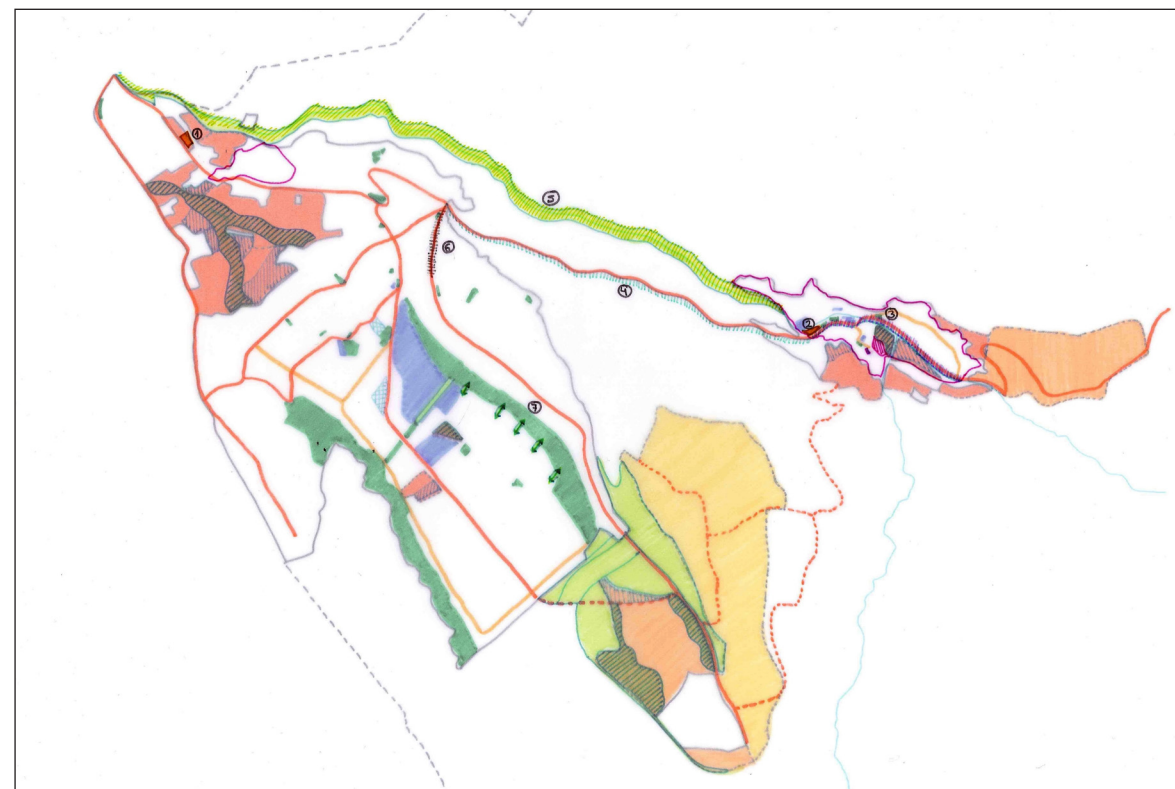
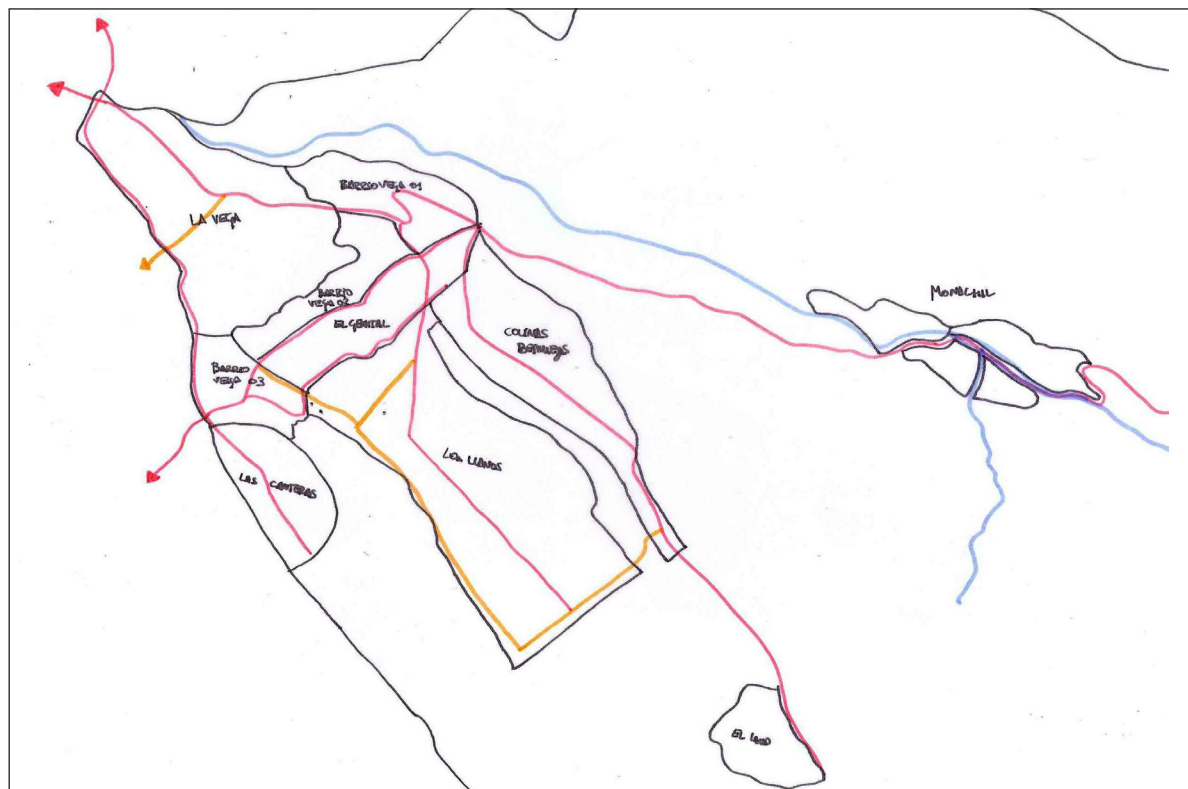
En la estación de esquí, al margen de la necesidad urgente de realizar un estudio específico, habría que diferenciar entre las zonas centrales más orientadas sobre una movilidad local y los desarrollos periféricos basados en modelos de urbanizaciones clásicas que apoyan su dependencia en los usos del centro de la estación. Aun a falta de datos específicos sobre los repartos de viajes regulares, parece que, a la vista de las dimensiones del conjunto sería recomendable iniciar algún proceso de localización de microservicios locales y, por supuesto, una radical transformación en la forma de entender las relaciones funcionales globales del conjunto.

En el caso del Pueblo, la configuración topográfica, afortunadamente ha establecido límites al conjunto que aun mantiene unas proporciones funcionales totalmente manejables cuya única penalización debe centrarse, de momento, en limitaciones al incremento de los tráficos de paso por las zonas centrales del casco urbano.



A.11. CONCLUSIONES

- a. Los problemas existentes deben ser asumidos como procesos generados en los últimos años y que deben ser neutralizados, mediante la adopción de nuevos enfoques en los patrones territoriales, tanto en las afecciones al área metropolitana como en el término municipal de Monachil
- b. La necesaria interrelación entre escalas, que debe ser institucionalizable e instrumentalizable; los problemas corresponden a funcionalidades propias de cada escala, y deben implantarse políticas de movilidad adecuadas desde cada nivel institucional, pero con una intensa relación entre ellas...
- c. La revisión de las mallas de conectividad como proceso aplicable a cada modelo de transporte debe diseñarse en modelos específicos para cada modo de transporte...superior densidad para los modos sostenibles y aumento de escala para los modos motorizados.
- d. La inversión de prioridades desde la movilidad local hacia la global, debe implantarse desde las actuaciones locales, generando ámbitos de calidad ambiental y movilidad sostenible. Un buen objetivo es la implantación de zonas 30.
- e. Un programa de infraestructuras adecuado a los nuevos perfiles de los problemas, debe invertir las prioridades de los últimos años asignando mayores cuotas a los modos públicos en los repartos viarios e infraestructurales en general.
- f. Actuaciones estratégicas y procesos a dinamizar.



A.12. SÍNTESIS

En un marco global y desde la perspectiva de análisis integral que debe regir la interpretación de un territorio municipal integrado en un sistema de sistemas, se pueden plantear una serie de conclusiones en referencia a los aspectos anteriores determinantes para el diseño territorial de Monachil en sus escenarios funcionales. En todo caso, debe quedar explícito como referencia a un documento de ordenación urbana, la dimensión en cuanto al encuadre del planeamiento municipal, ya que las condicionantes para el planeamiento general del municipio deben formar parte de las directrices conceptuales de los planes de rango superior y no reducirse a la delimitación de los sistemas territoriales.

El planeamiento municipal sufre, en general en los países mediterráneos cierta divergencia conceptual, cuyos resultados son caóticos en los conjuntos territoriales y los planes municipales deben asumir el rol de directrices ideológicas en cuanto a los principios básicos de la ordenación urbana.

a) Sobre la dependencia funcional respecto a sistemas de rango superior.

Solo la referencia de un escenario de rango superior puede ser determinante en cuanto a las implicaciones de jerarquía obligada respecto a los sistemas de comunicaciones del territorio y es el correspondiente a los sistemas del territorio metropolitano de Granada.

Se debe excluir la concepción de territorios de rango superior como principio funcional, en el marco del territorio andaluz actual. En este sentido la relación entre las ciudades andaluzas asume un protagonismo insustituible como elementos primarios de comunicaciones. Un debate diferente sería la conveniencia de canalizar todos los recursos hacia la movilidad por carretera, aspecto discutible a largo plazo y ya, por fin sancionado por la Comisión Europea como no deseable, en sus últimos documentos.

En este contexto parece recomendable situar el acento en los modos colectivos de transporte, particularmente en los sistemas tranviarios, lo que lleva a una modificación radical del sistema, ya que los repartos de movilidad a escala metropolitana deberían ser completados con sistemas colectivos ligeros, como tranvías y autobuses. De cualquier modo, continuar implantando esquemas jerárquicos apoyados en centralidades unitarias que sugieren un excesivo intercambio de modos de transporte significa continuar implementando sistemas con una cuota de automóvil innecesaria, sobre todo en un territorio con capacidad para reequilibrar el modelo urbano a favor de la escala reducida de los núcleos urbanos existentes.

b) Sobre la necesaria autonomía y la necesidad de congelar el crecimiento asociado al macroterritorio.

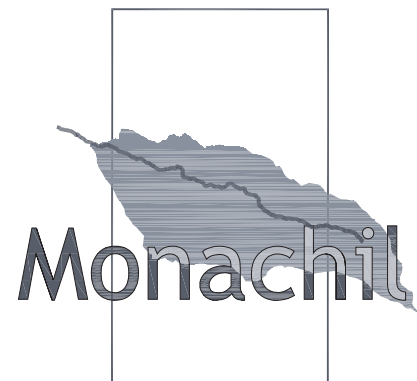
La visión de un territorio asociado en su crecimiento cuantitativo a sus pautas de bienestar debe ser revisada, a favor de una disociación entre la visión clásica de nuevas centralidades que generan una incontrolable movilidad obligada. Es indiscutible la comodidad planificadora de nivelar equipamientos mediante principios de centralidad jerárquica aplicados a umbrales de efectividad de mercado, pero este proceso solo conduce a fuertes concentraciones de servicios y equipamientos que generan a medio plazo unos sistemas de movilidad cautiva irresoluble mediante sistemas colectivos.

La implantación de nuevos sistemas de gestión municipal recuperando la funcionalidad local para trabajo y servicios se convierte en una condición básica para el desarrollo de los planeamientos locales.

c) Sobre la conveniencia de expresar las relaciones sobre sistemas de movilidad específicos.

Cada escala debe manifestar las preferencias a corto, medio y largo plazo sobre los sistemas de movilidad deseables y sus horizontes. Es inevitable asumir un intervalo temporal para mantener la conectividad mediante movilidad privada, pero bajo ningún concepto deben implantarse equipamientos o infraestructuras que refuercen o consoliden el sistema privado en horizontes intermedios o dilatados. Este principio, debe traducirse en un modelo de planificación sobre accesibilidad antes que sobre movilidad, que inevitablemente debe limitar de un modo razonable la dotación de infraestructuras automóvil a favor de sistemas colectivos.

No se pueden establecer políticas de transferencias modales si se continúan solucionando de modo eficiente las demandas actuales (y previsibles) del transporte privado.



d) Sobre la necesidad de expresar el territorio como una manifestación conjunta de sistemas antes que como un sistema superior.

Las deseables políticas de proximidad en los sistemas de movilidad parten del reconocimiento de las posibilidades de asumir las funciones básicas que pueden generar desplazamientos en los núcleos existentes, sin forzar la creación de dependencias funcionales a distancia: Centros comerciales de cierta entidad, polígonos empresariales a distancia, etc.

e) Sobre la escala de las centralidades sectoriales... comercio... producción... recreo....

Las políticas urbanas deben propiciar la implantación de equipamientos de proximidad y los planeamientos municipales deben recoger principios operativos que garanticen un funcionamiento en radios de viajes peatonales y en bicicleta en los mismos núcleos para las funciones laborales, comerciales y recreativas o de ocio. Los Planes Generales y su planeamiento de desarrollo garantizaran en lo posible la congelación de la demanda innecesaria de nuevos desplazamientos mediante la correcta asignación de localizaciones de usos.

f) Sobre el conflicto entre las centralidades de las diferentes escalas.

Deberán ser diferenciados mediante un plan de estructura de territorio los usos que requieren una gran concentración de superficie en función del umbral de usuarios necesarios para su funcionamiento, procurando desplazar la mayor cantidad de equipamientos generadores de centralidad hacia las microcentralidades localizadas sobre los núcleos existentes. Se debe evitar localizar nuevos enclaves de macrocentralidad territorial al margen de los sistemas urbanos existentes. Si por las características estratégicas de los nuevos usos, o por incompatibilidad manifiesta con la proximidad a núcleos urbanos esto no fuera posible, las nuevas localizaciones deberán acompañar un estudio que justifique su accesibilidad en modos sostenibles, con prioridad a los modos colectivos y los no motorizados.

g) La estructura territorial es muy inestable como sistema urbano...falta estabilidad.

Debe completarse la estructura existente, intentando completar los sistemas que requieren un umbral superior de población para garantizar su funcionamiento sobre los núcleos de la red de poblaciones actual intentando completar una trama especializada, de modo que se refuerce la autonomía local para la movilidad.

h) Existe una ruptura de la red viaria que debe ser recompuesta.

El modelo radial de aproximación local orienta los movimientos sobre Granada capital y, aunque existe una red secundaria de carácter reticular sobre los núcleos de su entorno, Cajar, La Zubia, Huetor Vega, Lancha de cenés, etc., no tiene capacidad ni dotación para servir como base de una movilidad intermodal. Sería interesante redactar un estudio de movilidad intermodal entre núcleos intentando articular las ventajas de la proximidad entre algunos pueblos para la utilización de la bicicleta y su combinación con modos colectivos especialmente dirigida a explotar las cualidades paisajísticas y recreativas del entorno.

i) La demanda turística y los condicionantes de movilidad.

Aunque efectivamente las favorables condiciones para el desarrollo turístico en Monachil, particularmente centrada sobre las áreas esquiables y el parque natural, parecen componer un escenario muy atractivo, debe analizarse los resultados de una concepción de movilidad de turismo en automóvil privado que han tenido lugar en otras comunidades y en otros países europeos.

Es obligado incluir entre las potencias cualitativas del territorio como su paisaje y su naturaleza, las condiciones de proximidad que pueden apoyar un sistema de movilidad local sobre modos colectivos y no motorizados. La densidad de la red local posibilita la realización de trasbordos fáciles a modos peatonales y ciclistas sin demasiada complicación y la existencia de enclaves urbanos a distancias reducidas posibilita incluir trayectos a diferentes escalas y para diferentes usuarios con una utilización del automóvil restringida.

Como reflexión final a este capítulo, es obligado restituir la sensatez a una terminología mínima más actual, como base para acometer la correcta escala de planificación para un plan general...la urbana.

