

1.6. CONCLUSIONES



Delegación de Economía, Fomento y Contratación
Oficina de Análisis Económico y Evaluación Presupuestaria



Departamento de Urbanística
y Ordenación del Territorio
Laboratorio de Urbanismo

Las carreteras son un elemento territorial de primer orden, han posibilitado y posibilitan todo tipo de relaciones entre las poblaciones asentadas en el mismo. De ellas dependen las condiciones del acceso con el que dotan a estas poblaciones, tanto los tiempos de recorrido, como su seguridad y confort.

A lo largo del presente trabajo se ha puesto de manifiesto el relevante papel social de las carreteras provinciales, no solo por la población servida sino, sobre todo, por el importantísimo papel en su calidad de vida. Además de destacar su importancia para el desarrollo económico al posibilitar y facilitar las relaciones laborales y los intercambios comerciales.

La lógica de las redes viarias, determinada por la organización política urbano-territorial, viene definida en el caso de la red provincial para favorecer las relaciones y el acceso a las poblaciones del interior de la provincia, constituyendo una red de carácter más capilar y difuso, y con un servicio más próximo a la población asentada en su territorio.

La red provincial de carreteras, que cuenta con 1.239,19 Kilómetros en total, da acceso a 169 Municipios, conectando unos 270 núcleos de población (entre cabeceras municipales, núcleos secundarios, diseminados y urbanizaciones), dando servicio directamente a una población de más de 870.000 personas, un porcentaje muy importante del total provincial (el resto de la población está servida por las redes estatal y autonómica). Atendiendo a la distribución espacial de población provincial con relación a esta red, se advierte cómo, naturalmente, las carreteras con mayor población directamente servida son las de los entornos metropolitano de la capital provincial, y de los principales núcleos poblacionales de la provincia, así como los ejes intermedios paralelos a los corredores principales.

Es preciso destacar el lento y dificultoso desarrollo de la red viaria en la provincia granadina, fuerte e históricamente condicionado por su abrupto relieve, y en el que se muestra claramente la vinculación de las rutas históricas y las conexiones entre las principales poblaciones, con el aprovechamiento de los limitados corredores naturales existentes. Esto se constata inicialmente durante la construcción de las primeras carreteras de la red principal en el S. XIX, y que no vio culminada su estructura fundamental hasta bien entrado el S. XX, y que se vuelve a repetir, más de un siglo después, con la construcción de las autovías a finales del S. XX, cuya estructura básica aún no está concluida, considerando los tramos sin finalizar de la Autovía del Mediterráneo (A-7), así como otros proyectos relevantes ya en construcción pero también inconclusos, como la segunda circunvalación (A-44) o la Autovía de Córdoba (A-81).

No obstante, destacar también el importante progreso que ha tenido la red provincial en las últimas décadas, que ha mejorado sustancialmente en cuanto a trazados, dimensiones, firme

y señalización, y cuyas mejoras han sido decisivas, tanto para la reducción de los tiempos de recorrido, como también por el incremento de la seguridad y el confort, facilitando el acceso a bienes, servicios y equipamientos municipales. Estas mejoras han sido particularmente importantes para poblaciones como Villanueva de las Torres, que disfruta ya de nueva conexión con las autovía A-92N, y que ha reducido su tiempo de recorrido hacia Granada en más de cuarenta minutos. Es igualmente destacable la mejora de las condiciones de accesibilidad proporcionada por la red viaria provincial para poblaciones vecinas de Villanueva de las Torres, y que dependen de su conexión con la A-92N, como Dehesas de Guadix y Alicún de Ortega, con reducciones de tiempo de 56 y 63 minutos respectivamente, y aquellas de la Alpujarra limítrofes con la provincia de Almería, como Murtas y Turón, y que dependen más de esta red, con reducciones de 57 y 70 minutos respectivamente, considerando la adecuada situación actual respecto a un estado muy deficiente de la red viaria provincial.

Desde el punto de vista de la administración, la red de carreteras y el dominio público viario se configuran como los ámbitos de un servicio público que ha de ser prestado por parte de la administración, en este caso provincial, con objeto de garantizar la libre circulación de los ciudadanos y la accesibilidad territorial a nivel local. Es en relación a sus competencias de explotación, uso y defensa del dominio público viario en que se plantea el presente Estudio.

Se ha procedido a la valoración de la red viaria provincial a su paso por suelos urbanos, urbanizables y no urbanizables, así como la valoración de la red construida, tanto carreteras como puentes. Para lo primero, se parte de información sobre el precio medio por metro cuadrado de suelo urbano y se multiplica por el área que ocupa la red en esta clase de suelo. Para los suelos urbanizables, ha sido preciso restar al valor del metro cuadrado de suelo urbano, el valor de construcción de urbanización por metro cuadrado en función los datos del coste de urbanización, para igualmente multiplicar por el área que ocupa la red en estos suelos. Para la valoración de la red en suelos clasificados no urbanizables se ha utilizado un método comparativo, determinando el valor medio del metro cuadrado de suelo así clasificado, diferenciando entre regadío y secano, mediante el valor en diferentes parcelas catastrales tomadas a modo de testigos en cada una de las comarcas de la provincia de Granada, y multiplicando finalmente por uno de estos valores el área de red viaria afectada, según sea secano o regadío.

Para la valoración de la red construida se ha valorado, por un lado, las carreteras, a través de la cuantificación de cada uno de sus componentes: firme, explanada, protecciones y señalización, y cunetas, tomando un valor medio de cada uno y multiplicando por la anchura y longitud de los distintos tramos de carretera, e igualmente, por otro lado, para cada puente, cuantificado y sumando todos los elementos que componen su construcción. Se han cuantificado igualmente los pasos sobre cauces en la red, considerándose tres tamaños tipo en función de su entidad: río, arroyo y rambla, y con un valor medio para cada uno de las obras de paso tipo.

De la suma del valor general de los suelos que constituyen el Dominio Público Viario (urbano, urbanizable y no urbanizable en regadío y seco), y del valor general de la red construida (red viaria, puentes y pasos) se obtiene un significativo valor final total de 375.368.248 €

Del estudio sobre el uso del Dominio Público Viario, a través de la revisión, la ordenación y la informatización de los expedientes administrativos de solicitud de licencia, se pueden establecer asimismo las siguientes conclusiones:

La necesidad de considerar la rentabilización continua por un uso permanente del DPV: Es preciso atender especialmente a los expedientes de solicitud permanentes (como vallas, cercas, paneles informativos, conducciones subterráneas, cruzamientos aéreos, etc.), dado su interés de cara a un posible rendimiento monetario que pudieran tener por su permanencia en el tiempo, a través de un canon de utilización del DPV.

Los ámbitos donde hay un mayor uso permanente del DPV se sitúan en el área metropolitana y en la costa, áreas donde se concentra una mayor actividad en torno a las carreteras (y que requieren cruzamientos, canalizaciones, entubados y vallados de fincas).

Dentro de los expedientes de solicitud de actividades temporales, como serían la colocación de vallas o paneles informativos para actividades de corta duración, destacan los que se refieren a la grabación de anuncios publicitarios, rodaje de películas o video clip, etc. muy demandados, y que ponen en valor los extraordinarios paisajes y parajes de la provincia (como los del altiplano del Marquesado del Zenete -carretera GR-6103, de la A-92 a Charches- o las estribaciones de Sierra Nevada -carretera GR-3201, A-4026 a A-92 por Quéntar y la Peza, o el recorrido junto al cauce del río Alhama en la carretera GR-4105 a Lugros).