

PLATAFORMA PARA LA FUSIÓN DE LOS MUNICIPIOS DEL ÁREA METROPOLITANA DE GRANADA EN “LA GRAN GRANADA”

VAU-5: ASFALTO PARA PERPETUAR 44 REINOS DE TAIFAS

Granada no necesita otro vial que traslade el atasco y destruya la Vega. Necesita una sola ciudad, una sola planificación y una sola movilidad metropolitana.

PERSONACIÓN, Y ALEGACIONES JURÍDICO-TÉCNICAS

Anteproyecto «Variante de Armilla, Churriana y Las Gabias (VAU-5) en Granada. Fase B»
Clave 2-GR-0581-0.0-0.0-AP

Entidad	Plataforma para la Fusión de los Municipios del Área Metropolitana de Granada en “La Gran Granada”
CIF	G72988272
Representante	D. Antonio Jesús Castillo García · Presidente
Domicilio	Calle Emir, 13, piso 4.º A · 18006 Granada
Correo	antoniojesuscastillo3@gmail.com

Granada, 17 de julio de 2026

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:443/verificarFirma/ indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	ANTONIO JESUS CASTILLO GARCIA	21/07/2026	
VERIFICACIÓN	PEGVE92B8VMX9UPD8GZ7UVWPR3WAFG	PÁG. 1/23	

A LA DELEGACIÓN TERRITORIAL DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA EN GRANADA

A/A. SR. DELEGADO TERRITORIAL

Avenida Joaquina Eguaras · Complejo Administrativo Almanjáyar · Edificio 2, 3.ª planta · Granada

ASUNTO: PERSONACIÓN Y ALEGACIONES AL ANTEPROYECTO «VARIANTE DE ARMILLA, CHURRIANA Y LAS GABIAS (VAU-5) EN GRANADA. FASE B», CLAVE 2-GR-0581-0.0-0.0-AP, Y A SU ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL.

D. ANTONIO JESÚS CASTILLO GARCÍA, con DNI 25997741J, actuando en nombre y representación, en calidad de presidente, de la asociación PLATAFORMA PARA LA FUSIÓN DE LOS MUNICIPIOS DEL ÁREA METROPOLITANA DE GRANADA EN “LA GRAN GRANADA”, con CIF G72988272, inscrita en el Registro de Asociaciones de Andalucía con el número 11.694 de la Sección Primera, con domicilio a efectos de notificaciones en calle Emir, número 13, piso 4.º A, código postal 18006, Granada, y correo electrónico antoniojesuscastillo3@gmail.com, comparece ante esa Delegación Territorial y, como mejor proceda en Derecho,

EXPONE

1. Que mediante Anuncio de 3 de junio de 2026, publicado en el BOJA número 109, de 9 de junio de 2026, se abrió un periodo de información pública de treinta días hábiles dentro del procedimiento de aprobación definitiva del anteproyecto «Variante de Armilla, Churriana y Las Gabias (VAU-5) en Granada. Fase B», clave 2-GR-0581-0.0-0.0-AP, junto con su estudio de impacto ambiental.
2. Que la entidad compareciente está legalmente constituida y sus fines estatutarios comprenden la integración de los municipios metropolitanos, la mejora de la movilidad y del transporte, la ordenación urbanística común, la protección ambiental y la participación en procedimientos públicos que afecten al interés general del área metropolitana.
3. Que la decisión sometida a información pública afecta de modo directo a esos fines colectivos, al condicionar durante décadas la movilidad, la ordenación territorial, la Vega, la calidad del aire, el crecimiento residencial y el gasto público de Granada y su área metropolitana.
4. Que, dentro del plazo concedido, esta asociación se persona y formula oposición al anteproyecto en su configuración actual, por considerar que no acredita de manera suficiente su necesidad, proporcionalidad, prioridad, rentabilidad social, compatibilidad con el modelo europeo de movilidad ni sostenibilidad ambiental.
5. Que se incorporan como fundamento material el informe «La Gran Granada. Una Granada grande. Una gran ciudad. Por sentido común, para ser más fuertes», la resolución y estatutos de la asociación, las alegaciones técnicas aportadas por la Plataforma Vega-Entorno y la normativa y documentación oficial citadas en este escrito.

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:443/verificarFirma/ indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	ANTONIO JESUS CASTILLO GARCIA	21/07/2026	
VERIFICACIÓN	PEGVE92B8VMX9UPD8GZ7UVWPR3WAFG	PÁG. 2/23	

PRECISIÓN JURÍDICA ESENCIAL. La asociación no sostiene que la Junta pueda fusionar municipios de manera arbitraria ni prescindiendo del procedimiento. Sostiene algo más preciso y jurídicamente defendible: la Ley 5/2010 atribuye en exclusiva a la Junta de Andalucía la competencia para modificar términos municipales; permite a la Consejería competente iniciar de oficio el expediente de fusión; obliga a oír a los municipios, pero no les reconoce un veto automático; y atribuye la resolución final al Consejo de Gobierno mediante decreto. Por ello se exige que la Junta deje de invocar la pasividad municipal como excusa y active las potestades que la ley le reconoce.

ÍNDICE GENERAL

INTRODUCCIÓN	La VAU-5 no es una solución: es la factura de 35 años de desorden.
TOMO I · CAPÍTULOS 1-3	Personación, acceso al expediente y obligación de respuesta motivada.
TOMO II · CAPÍTULOS 4-8	44 planes generales, crecimiento al revés y fracaso de la fragmentación territorial.
TOMO III · CAPÍTULOS 9-15	Tráfico inducido, Metro, líneas transversales y alternativa metropolitana.
TOMO IV · CAPÍTULOS 16-25	Suelo fértil, biodiversidad, cauces, contaminación, salud, paisaje y efectos acumulativos.
TOMO V · CAPÍTULOS 26-33	Normativa europea y española, coordinación autonómica, fusión y autoridad metropolitana.
TOMO VI · CAPÍTULOS 34-39	Caducidad ambiental, alternativa cero, modelo de tráfico, financiación y nueva información pública.
TOMO VII	Conclusión, treinta solicitudes, otrosíes y documentación adjunta.
ANEXOS	Cuadro de datos a confirmar y marco normativo y documental.

El documento se estructura en siete tomos, con capítulos de títulos contundentes y peticiones concretas, y finaliza con anexos de datos y fuentes.

INTRODUCCIÓN. LA VAU-5 NO ES UNA SOLUCIÓN: ES LA FACTURA DE 35 AÑOS DE DESORDEN

La VAU-5 se presenta como una respuesta técnica a la congestión del corredor sur. Esa explicación es incompleta. El atasco no nació porque faltara una carretera concreta. Nació porque durante décadas se ha permitido que una única ciudad funcional creciera mediante decenas de planes urbanísticos independientes, sin una autoridad común, sin una red transversal de transporte público y sin vincular cada nuevo desarrollo residencial a la infraestructura y al servicio público que iba a necesitar.

Granada y su área metropolitana forman una sola realidad laboral, residencial, educativa, sanitaria, comercial y ambiental. Sin embargo, se gobiernan mediante cuarenta y cuatro ayuntamientos, cuarenta y cuatro alcaldías, decenas de concejalías de tráfico, planeamientos separados, concesiones de transporte fragmentadas y decisiones que terminan trasladando sus costes a los municipios vecinos. El resultado no es pluralidad bien coordinada. Es una incapacidad estructural para decidir con visión de conjunto.

La Administración pretende ahora responder al fracaso de ese modelo con otra infraestructura viaria sobre la Vega. La secuencia es siempre la misma: primero se autoriza construir; después se multiplican los desplazamientos obligados; más tarde llega la congestión; y finalmente se presenta un nuevo vial como inevitable. Esta forma de actuar no es planificación. Es improvisación financiada con dinero público y pagada con suelo agrícola, calidad del aire y tiempo de vida de la ciudadanía.

La tesis de estas alegaciones es inequívoca: antes de abrir otra cicatriz sobre la Vega, la Junta debe demostrar que ha agotado las alternativas menos destructivas, que ha incorporado el efecto real del Metro, que ha diseñado la movilidad para toda el área urbana funcional y que ha ejercido las competencias de coordinación

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:443/verificarFirma/> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	ANTONIO JESUS CASTILLO GARCIA	21/07/2026
VERIFICACIÓN	PEGVE92B8VMX9UPD8GZ7UVWPR3WAFG	PÁG. 3/23



Nº Reg. Entradas: 202609900338086
Firmado por: ANTONIO JESUS CASTILLO GARCIA
Fecha: 21/07/2026
Certificado: 202609900338086
Emisor: AC NMT
Usuario: 202609900338086

y reorganización institucional que el ordenamiento le atribuye. Mientras esas condiciones no se cumplan, la aprobación de la VAU-5 sería prematura, desproporcionada y contraria a la lógica de movilidad sostenible que España y la Unión Europea exigen.

TOMO I. LA GRAN GRANADA NO ES UN ESPECTADOR: ES PARTE INTERESADA

Personación, acceso al expediente y participación efectiva

CAPÍTULO 1. UNA ASOCIACIÓN CREADA PRECISAMENTE PARA DEFENDER LOS INTERESES QUE ESTE PROYECTO COMPROMETE

La Gran Granada comparece porque el futuro de la movilidad metropolitana no puede decidirse sin escuchar a quienes defienden una planificación común de todo el territorio.

La resolución de inscripción y los estatutos acreditan la existencia legal de la entidad, su representación y unos fines directamente relacionados con el objeto del procedimiento: integración metropolitana, ordenación territorial, movilidad, transporte, medio ambiente y participación ciudadana.

El artículo 4.1.c) de la Ley 39/2015 reconoce la condición de interesado a quien ostente intereses legítimos, individuales o colectivos, que puedan resultar afectados y se persone antes de la resolución definitiva. El apartado 2 reconoce expresamente la titularidad de intereses legítimos colectivos a asociaciones representativas en los términos legales.

La afectación no es abstracta. La VAU-5 condicionaría el modelo de movilidad, la expansión urbana, la protección de la Vega y la distribución del gasto público durante décadas. Son precisamente los ámbitos que la asociación representa. Negar la personación vaciaría de contenido la participación ambiental y obligaría a una entidad legitimada a intervenir como simple espectadora en un procedimiento que afecta al núcleo de sus fines.

CAPÍTULO 2. SIN EXPEDIENTE ÍNTEGRO NO HAY PARTICIPACIÓN REAL

El derecho a alegar no se satisface con publicar miles de páginas en formatos cerrados. Para que la participación sea efectiva, la entidad personada debe acceder al expediente completo, conocer el estado de tramitación y obtener copia de los documentos que fundamentan la decisión.

Se solicita el acceso electrónico a las matrices origen-destino, aforos, archivos cartográficos y georreferenciados, algoritmos, hipótesis de crecimiento, elasticidades de demanda, modelos de tráfico, informes sectoriales, datos de biodiversidad, estudios hidrológicos, valoración económica, financiación prevista y documentación incorporada después de la información pública.

La Ley 21/2013 exige que la información pública se desarrolle cuando estén abiertas todas las opciones y que la documentación tenga la máxima difusión. También obliga a poner a disposición de personas interesadas la información relevante que se obtenga después del periodo público. Si aparecen nuevos informes capaces de alterar el análisis, esta parte deberá disponer de plazo real para formular alegaciones complementarias.

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:443/verificarFirma/ indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	ANTONIO JESUS CASTILLO GARCIA	21/07/2026	
VERIFICACIÓN	PEGVE92B8VMX9UPD8GZ7UVWPR3WAFG	PÁG. 4/23	

Las alegaciones plantean cuestiones concretas, cuantificables y decisivas. No pueden ser rechazadas mediante fórmulas estereotipadas como «se tendrá en cuenta», «queda contemplado» o «el estudio resulta suficiente».

Una respuesta individualizada no retrasa el procedimiento: lo hace jurídicamente controlable. Lo contrario convertiría la información pública en un trámite ornamental.

TOMO II. 44 PLANES GENERALES, 44 ALCALDES Y UN SOLO ATASCO

El fracaso de la fragmentación territorial

CAPÍTULO 4. GRANADA ES UNA SOLA CIUDAD FUNCIONAL, AUNQUE LA ADMINISTRACIÓN FINJA QUE SON 44

La vida cotidiana ha borrado los límites que la organización administrativa mantiene. Miles de personas residen en un municipio, trabajan en otro, estudian en un tercero, acuden a hospitales o juzgados en Granada y consumen servicios en distintos puntos del área metropolitana.

La continuidad urbana es visible en calles, barrios y edificaciones que atraviesan límites municipales. La movilidad, la contaminación, los cauces y el mercado de vivienda son metropolitanos. Solo la decisión política sigue siendo local y fragmentada.

El problema no es la existencia de identidades locales. El problema es pretender que esas identidades justifican cuarenta y cuatro centros independientes de decisión sobre materias que objetivamente desbordan cada término municipal. Las tradiciones se preservan mediante distritos, anejos y órganos desconcentrados. La incoherencia institucional no es una tradición que deba conservarse.

CAPÍTULO 5. CONSTRUIR PRIMERO Y BUSCAR VIALES DESPUÉS ES PLANIFICAR AL REVÉS

Primero la red y los servicios; después las viviendas. Hacerlo al revés es fabricar el atasco y presentar el asfalto como rescate.

La secuencia correcta de cualquier política urbanística responsable es elemental: primero se define el modelo territorial; después se reserva el suelo para transporte público, equipamientos y redes; finalmente se autoriza el crecimiento residencial compatible con esa capacidad.

En Granada se ha aplicado la secuencia inversa. Cada municipio aprueba su crecimiento, urbaniza y genera movilidad obligada. Cuando la red se colapsa, el coste de corregir la decisión se traslada a la Junta, a los municipios vecinos y al conjunto de contribuyentes.

La VAU-5 corre el riesgo de socializar el coste de decisiones urbanísticas locales que no incorporaron una solución metropolitana. No debe utilizarse suelo de la Vega para reparar errores que podían haberse evitado condicionando el crecimiento a la disponibilidad previa de transporte colectivo.

CAPÍTULO 6. NINGÚN MUNICIPIO PUEDE DUPLICAR SU POBLACIÓN Y PASAR LA FACTURA A LOS DEMÁS

Los instrumentos urbanísticos municipales pueden prever crecimientos capaces de alterar el equilibrio de toda la aglomeración. La duplicación de la población de un municipio no afecta únicamente a su padrón: incrementa viajes hacia Granada, demanda centros educativos y sanitarios, consume capacidad viaria, presiona el agua, los residuos, la calidad del aire y los municipios colindantes.

La autonomía local no equivale al derecho a externalizar costes. Toda decisión de crecimiento debe incorporar una evaluación metropolitana de movilidad, una memoria de capacidad de servicios y una financiación vinculante de las infraestructuras y líneas de transporte que generará.

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:443/verificarFirma/> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	ANTONIO JESUS CASTILLO GARCIA	21/07/2026
VERIFICACIÓN	PEGVE92B8VMX9UPD8GZ7UVWPR3WAFG	PÁG. 6/23



Nº Reg. Entradas: 202609900338886
Firmado por: ANTONIO JESUS CASTILLO GARCIA
Fecha: 21/07/2026
Certificado: 202609900338886
Firmado por: ANTONIO JESUS CASTILLO GARCIA
Fecha: 21/07/2026
Certificado: 202609900338886

Mientras cada plan general se valore como si terminara en su límite municipal, se seguirá produciendo una paradoja intolerable: el ayuntamiento autoriza el crecimiento, pero el conjunto del territorio paga la carretera, la contaminación y la congestión.

CAPÍTULO 7. GRANADA NO PUEDE ENSANCHAR SUS CALLES PARA ABSORBER EL CRECIMIENTO DE TODO EL CINTURÓN

Granada capital concentra hospitales, universidad, administraciones, justicia, cultura, comercio y una parte relevante del empleo. Esa concentración obliga a entrar y salir diariamente a una población residente fuera del término municipal.

Las calles de la ciudad consolidada no pueden crecer al mismo ritmo que la población metropolitana. La Alhambra, el Albaicín y los barrios históricos tampoco pueden adaptarse a una llegada indefinida de automóviles.

La solución no consiste en llevar más coches hasta el borde de Granada. Consiste en distribuir equipamientos metropolitanos, crear centralidades fuera de la capital y garantizar una red pública capaz de conectar cualquier origen con cualquier destino sin obligar a atravesar el centro.

CAPÍTULO 8. EL POTAU DEMOSTRÓ QUE COORDINAR SIN PODER VINCULANTE NO BASTA

El Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada fue aprobado hace más de dos décadas. Después llegaron consorcios, mancomunidades, oficinas y mesas de coordinación. Pese a ello, el área continúa con planeamientos, redes y prioridades separadas.

La repetición de órganos de coordinación no ha sustituido a una autoridad capaz de decidir. Coordinar cuarenta y cuatro estrategias incompatibles no es gobernar una ciudad. Es administrar el conflicto.

La propia existencia de la VAU-5 confirma el fracaso: se propone una gran infraestructura sobre la Vega porque las decisiones residenciales, laborales y de transporte no fueron ordenadas previamente como un sistema único.

Nº Reg. Entradas: 0051196
Firmado por: ANTONIO JESUS CASTILLO GARCIA
Fecha: 21/07/2026
Hora: 15:26
Código: 038088
Certificado: 038088
Emisor: AC NMT
Usuario: usuario

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:443/verificarFirma/ indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	ANTONIO JESUS CASTILLO GARCIA	21/07/2026	
VERIFICACIÓN	PEGVE92B8VMX9UPD8GZ7UVWPR3WAFG	PÁG. 7/23	

TOMO III. LA VAU-5 NO ELIMINA EL ATASCO: LO TRASLADA

Movilidad, tráfico inducido y alternativas públicas

CAPÍTULO 9. LOS VEHÍCULOS NO DESAPARECEN AL SALIR DE LA VAU-5

Una carretera puede reducir temporalmente la presión en un punto, pero no elimina los viajes. Los vehículos continúan hacia los mismos accesos, barrios, centros de trabajo y calles urbanas.

El expediente debe identificar dónde terminarán los flujos captados por la nueva vía, qué enlaces recibirán la carga, qué calles urbanas se saturarán y cuánto tiempo tardará en agotarse la nueva capacidad.

Sin un análisis de red completo, el supuesto beneficio puede consistir únicamente en mover la cola unos kilómetros. La Administración no puede presentar como solución metropolitana una mejora localizada que traslade la congestión al siguiente cuello de botella.

CAPÍTULO 10. MÁS CAPACIDAD VIARIA GENERA MÁS TRÁFICO: LA DEMANDA INDUCIDA NO ES UNA OPINIÓN

Aumentar capacidad reduce inicialmente el coste temporal de viajar en coche. Esa reducción incentiva viajes antes evitados, cambios de modo desde el transporte público, recorridos más largos, nuevas localizaciones residenciales y actividades junto a enlaces. Con el tiempo, parte de la capacidad se rellena.

El expediente debe separar el tráfico redistribuido del tráfico nuevo, explicar las elasticidades empleadas y comparar la alternativa viaria con un escenario en el que una inversión equivalente se destine a Metro, autobuses de alta capacidad, plataformas reservadas e intercambiadores.

Afirmar que la demanda inducida «está incluida» no es suficiente. Deben publicarse las hipótesis, el método y los resultados. Si el modelo no es auditable, tampoco lo es la conclusión de necesidad.

CAPÍTULO 11. EL MODELO DE TRÁFICO NACE ANTICUADO SI IGNORA EL EFECTO REAL DEL METRO

Las alegaciones técnicas aportadas indican que el modelo utiliza 2022 como año base, antecedentes que se remontan a 2003 y proyecciones hasta 2047. Ese escenario precede a la ampliación del Metro hacia Churriana de la Vega y Las Gabias, precisamente el corredor cuyo tráfico se invoca para justificar la autovía.

No es coherente invertir en transporte ferroviario para reducir el uso del coche y, simultáneamente, proyectar una carretera suponiendo que el tráfico privado seguirá creciendo casi igual.

Antes de adoptar una decisión irreversible debe ponerse en servicio la ampliación, medir durante un periodo representativo la captación de demanda, reorganizar las líneas de autobús como alimentadoras y recalcular el reparto modal. Decidir primero la carretera y comprobar después el Metro invierte toda lógica de planificación.

CAPÍTULO 12. GRANADA NECESITA MUCHAS “LÍNEAS 33”, NO CUARENTA Y CUATRO REDES INCONEXAS

La línea 33 es un ejemplo de conexión intermunicipal útil. Lo excepcional debe convertirse en norma: líneas transversales capaces de unir municipios sin obligar a pasar por el centro de Granada.

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:443/verificarFirma/> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	ANTONIO JESUS CASTILLO GARCIA	21/07/2026
VERIFICACIÓN	PEGVE92B8VMX9UPD8GZ7UVWPR3WAFG	PÁG. 8/23



Nº Reg. Entradas: 202609900338088
Firmado por: ANTONIO JESUS CASTILLO GARCIA
Certificado: 21/07/2026
Emisor: AC NMT
Usuario: 202609900338088

El área necesita corredores de autobús de alta capacidad, prioridad semafórica, plataformas reservadas, frecuencias competitivas, información común en tiempo real, billete único, integración tarifaria, intercambiadores en los extremos del Metro y aparcamientos disuasorios.

El objetivo no es que una persona pueda llegar en coche a cualquier punto. Es que pueda llegar en transporte público rápido, sostenible, accesible y asequible desde cualquier origen metropolitano.

CAPÍTULO 13. EL COCHE NO ES LIBERTAD CUANDO NO EXISTE ALTERNATIVA

El informe de La Gran Granada recoge que, según datos de planificación metropolitana citados en el propio documento, los modos motorizados representan entre el 50 % y el 57 % de los desplazamientos; entre el 83 % y el 87 % de esos desplazamientos motorizados se realiza en vehículo privado; y en los viajes interurbanos el vehículo privado alcanza el 91 %.

Estas cifras, que deben ser contrastadas y actualizadas por la Administración, describen una dependencia estructural. No se corrige esa dependencia aumentando capacidad para el mismo modo que la produce.

La Administración debe explicar qué cuota modal pretende alcanzar, en qué plazo, qué reducción de tráfico espera y cómo se integrará la VAU-5 en ese objetivo. Sin metas cuantificadas, la sostenibilidad queda reducida a una etiqueta.

CAPÍTULO 14. UN CARRIL BUS-VAO NO CONVIERTE POR SÍ SOLO UNA AUTOVÍA EN “CORREDOR VERDE”

La incorporación de carril BUS-VAO, itinerario ciclista o senda peatonal puede ser positiva, pero no neutraliza automáticamente el incremento de capacidad viaria, la ocupación de suelo y la demanda inducida.

Si el proyecto sobreviviera a la evaluación, todos los elementos de transporte público, movilidad ciclista, conexión peatonal, restauración ambiental y protección acústica deben ejecutarse desde el primer día, con financiación, calendario y garantías jurídicas. No pueden quedar relegados a fases futuras mientras la calzada principal se ejecuta de inmediato.

El expediente debe cuantificar personas transportadas por cada alternativa y no limitarse a contar vehículos. Una infraestructura es sostenible por el resultado de movilidad que produce, no por el nombre con el que se presenta.

CAPÍTULO 15. PRIMERO EL PLAN METROPOLITANO; DESPUÉS, SOLO SI SIGUE SIENDO NECESARIO, EL VIAL

La decisión racional exige comparar paquetes completos de actuación: Metro ampliado, autobuses reorganizados, líneas transversales, intercambiadores, BUS-VAO en vías existentes, gestión de aparcamiento, movilidad activa, teletrabajo, distribución de servicios y limitación del crecimiento disperso.

Solo después de aplicar y medir ese paquete podrá determinarse si persiste una necesidad residual que justifique nueva infraestructura. La carretera no puede ser la premisa desde la que se construyen todas las alternativas.

Por ello se solicita la suspensión de cualquier decisión irreversible hasta disponer de datos reales del Metro y de un Plan de Movilidad del área urbana funcional con objetivos, indicadores y autoridad responsable.

Nº Reg. Entradas: 202609900338088
Firmado por ANTONIO JESUS CASTILLO GARCIA el 21/07/2026 con certificado emitido por AC NMT usuario

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:443/verificarFirma/ indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	ANTONIO JESUS CASTILLO GARCIA	21/07/2026	
VERIFICACIÓN	PEGVE92B8VMX9UPD8GZ7UVWPR3WAFG	PÁG. 9/23	

Impactos ambientales, agrícolas, hídricos, climáticos y sanitarios

Las alegaciones técnicas aportadas estiman que la afección directa, según alternativa, puede superar los 400.000 m². La cifra no incluye necesariamente toda la superficie funcionalmente perdida por taludes, enlaces, caminos de servicio, instalaciones auxiliares, parcelas residuales, accesos interrumpidos o explotaciones fragmentadas.

Antes de sacrificar ese suelo, la Administración debe demostrar que no existe una alternativa de movilidad menos destructiva. Esa demostración no aparece cuando todas las alternativas desarrolladas son variantes de carretera.

El estudio reconoce una elevada riqueza faunística, con cuadrículas que albergan entre 140 y 304 especies, según la documentación aportada. Sin embargo, se cuestiona que el inventario descansa en gran medida en fuentes bibliográficas y no en campañas completas de campo durante reproducción, migración, cría e invernada.

La ausencia de afección formal a un espacio Red Natura 2000 no equivale a ausencia de daño. Los ecosistemas funcionan mediante corredores, zonas de alimentación, cauces y áreas de transición que no coinciden con límites administrativos.

Debe realizarse un inventario independiente y estacional, con metodologías, fechas, esfuerzo de muestreo, resultados brutos y cartografía accesibles. Autorizar primero y completar el conocimiento después vulneraría el principio preventivo.

Las alegaciones describen una infraestructura de unos ocho kilómetros, con tramos elevados entre cinco y diez metros. Esa continuidad física puede alterar movimientos de fauna, caminos, explotaciones, drenajes y la percepción del paisaje.

Los pasos inferiores o superiores puntuales no eliminan por sí mismos el efecto barrera. Debe evaluarse la permeabilidad real, la distancia entre pasos, las especies objetivo, la funcionalidad de acequias y caminos y el mantenimiento a largo plazo.

La primera obligación ambiental es evitar el impacto. Las medidas correctoras son subsidiarias y no pueden utilizarse para justificar una alternativa cuya necesidad no ha sido acreditada.

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:443/verificarFirma/ indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	ANTONIO JESUS CASTILLO GARCIA	21/07/2026	
VERIFICACIÓN	PEGVE92B8VMX9UPD8GZ7UVWPR3WAFG	PÁG. 10/23	

CAPÍTULO 19. DÍLAR, GENIL, MONACHIL, BEIRO Y LA RED DE ACEQUIAS NO PUEDEN ANALIZARSE POR PIEZAS

La actuación atraviesa o afecta al entorno de los ríos Dílar, Genil, Monachil y Beiro, sus llanuras de inundación y una red histórica de acequias, brazales, azarbes y drenajes.

Plataformas impermeables, terraplenes y obras transversales pueden modificar escorrentía, infiltración, laminación de avenidas y drenaje de parcelas. El análisis separado de cada estructura hidráulica no basta: debe modelizarse el comportamiento conjunto bajo escenarios de precipitación extrema y cambio climático.

Se exige informe expreso del organismo de cuenca, cartografía de inundabilidad actualizada, verificación de compatibilidad con el dominio público hidráulico y participación de las comunidades de regantes afectadas.

CAPÍTULO 20. LA CALIDAD DEL AIRE DE GRANADA YA ES UN PROBLEMA OFICIALMENTE RECONOCIDO

La Junta de Andalucía ha reconocido que la aglomeración de Granada presenta un problema ambiental relacionado con partículas, dióxido de nitrógeno y ozono. La Orden de 28 de noviembre de 2022 justificó un nuevo Plan de Mejora por superaciones de NO2, PM10 y objetivos de PM2,5.

El informe ambiental estratégico de 2024 plantea, entre sus medidas, reestructurar el transporte público, reducir el volumen de tráfico, implantar BUS-VAO, aparcamientos disuasorios, movilidad ciclista, peatonal y ampliaciones de Metro. El hecho de que también incluya la VAU-5 no prueba que cualquier configuración del proyecto mejore el aire: exige demostrar el balance neto específico.

Con un problema de contaminación reconocido, la carga de justificación debe ser más exigente. La Administración debe cuantificar emisiones de construcción, tráfico inducido, partículas por desgaste, ruido, iluminación y desarrollos urbanísticos asociados.

CAPÍTULO 21. LA “BOINA” DE CONTAMINACIÓN NO RESPETA TÉRMINOS MUNICIPALES

El informe de La Gran Granada describe una cuenca topográfica con dificultades de ventilación e inversión térmica. Esa realidad convierte la reducción de emisiones en una prioridad metropolitana, no municipal.

El mismo informe aporta cifras históricas de elevada exposición a NO2 y numerosos días por encima de las guías de la OMS, y cita el reconocimiento municipal de miles de personas afectadas por enfermedades relacionadas con la contaminación. Estas cifras deben ser verificadas con las series oficiales más recientes, pero su sentido coincide con el diagnóstico de la propia Junta: existe un problema que exige actuación coordinada.

La contaminación se genera y se desplaza por toda la aglomeración. No puede combatirse con una ZBE municipal mientras el sistema metropolitano obliga a entrar en coche. Una política que restringe en el centro pero induce más tráfico en el cinturón es incoherente.

CAPÍTULO 22. 43.000 A 65.000 VEHÍCULOS DIARIOS NO SON UN IMPACTO MENOR

El estudio citado por la plataforma prevé intensidades de entre 43.000 y 65.000 vehículos diarios. Aunque parte del flujo sea redistribuido, ese volumen comporta ruido, consumo energético, iluminación, accidentalidad, desgaste de neumáticos y presión urbanística.

La electrificación futura no elimina la congestión, el ruido de rodadura, las partículas no procedentes del escape, la ocupación de suelo ni el efecto barrera. El análisis no puede descansar en una expectativa tecnológica para minimizar impactos territoriales presentes.

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:443/verificarFirma/ indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	ANTONIO JESUS CASTILLO GARCIA	21/07/2026	
VERIFICACIÓN	PEGVE92B8VMX9UPD8GZ7UVWPR3WAFG	PÁG. 11/23	

Se requiere evaluación sanitaria, mapas acústicos, exposición de núcleos próximos, escenarios nocturnos y un análisis de ciclo de vida que incluya materiales, movimientos de tierras, mantenimiento y reposiciones.

CAPÍTULO 23. LA VEGA ES PATRIMONIO AGRÍCOLA, HIDRÁULICO, CULTURAL Y LORQUIANO

Acequias, caminos, vías pecuarias, cortijos, secaderos, parcelarios, alamedas y elementos hidráulicos forman un paisaje histórico. Su valor no se reduce a la catalogación individual de bienes.

Mover un camino o entubar una acequia puede mantener una línea sobre el plano y destruir su función agraria, ecológica o cultural. Debe evaluarse el sistema completo, la accesibilidad a explotaciones y el paisaje asociado a Federico García Lorca.

Se solicita informe de patrimonio histórico y un estudio específico de paisaje cultural, con simulaciones visuales de enlaces, terraplenes, iluminación y tráfico desde los principales puntos sensibles.

CAPÍTULO 24. LOS ENLACES PUEDEN CONVERTIR LA AUTOVÍA EN UNA MÁQUINA DE ESPECULACIÓN

La accesibilidad incrementa el valor y las expectativas de recalificación de los suelos próximos. La presión no termina en la calzada: aparecen centros comerciales, polígonos, urbanizaciones y usos dispersos dependientes del coche.

La nueva infraestructura puede generar el mismo problema que pretende resolver. Se construye para aliviar el tráfico; luego se urbaniza a su alrededor; finalmente se satura y se reclama otra vía.

Debe incorporarse una evaluación de urbanización inducida y una garantía territorial que impida utilizar los enlaces como argumento para reclasificar suelo agrícola. Sin esa protección, el impacto real está infravalorado.

CAPÍTULO 25. EVALUAR CADA PROYECTO POR SEPARADO OCULTA LA DESTRUCCIÓN ACUMULADA

La VAU-5 debe analizarse junto con la A-44, GR-30, Segunda Circunvalación, actuaciones viarias, proyectos fotovoltaicos, polígonos, desarrollos residenciales, ampliaciones del Metro y otras presiones sobre la Vega.

La Ley 21/2013 exige identificar y, cuando proceda, cuantificar efectos directos, indirectos, secundarios, acumulativos y sinérgicos sobre población, salud, biodiversidad, suelo, agua, aire, clima, paisaje y patrimonio.

El territorio tiene una capacidad de carga. Autorizar cada proyecto como si se implantara sobre un espacio intacto conduce a una pérdida progresiva que ninguna evaluación aislada reconoce.

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:443/verificarFirma/ indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	ANTONIO JESUS CASTILLO GARCIA	21/07/2026	
VERIFICACIÓN	PEGVE92B8VMX9UPD8GZ7UVWPR3WAFG	PÁG. 12/23	

TOMO V. EUROPA PLANIFICA ÁREAS URBANAS FUNCIONALES; GRANADA SIGUE TROCEADA EN 44 FRONTERAS

Marco europeo, estatal y autonómico

CAPÍTULO 26. EL MODELO EUROPEO OBLIGA A MIRAR MÁS ALLÁ DEL LÍMITE MUNICIPAL

La Recomendación (UE) 2023/550 define el Plan de Movilidad Urbana Sostenible como un marco para toda el área urbana funcional. Exige superar las fronteras administrativas, incorporar los flujos de viajeros, las conexiones periurbanas y rurales y planificar la movilidad desde el origen hasta el destino.

El problema de Granada encaja exactamente en el diagnóstico europeo: una ciudad funcional fragmentada en administraciones que no cubren por separado la movilidad real. Un plan municipal de Granada y cuarenta y tres planes desconectados no equivalen a un plan del área urbana funcional.

La VAU-5 no puede evaluarse solo como carretera entre tres municipios. Debe insertarse en un SUMP metropolitano que integre uso del suelo, transporte público, movilidad activa, salud, clima, logística y financiación.

CAPÍTULO 27. LA UNIÓN EUROPEA PRIORIZA TRANSPORTE COLECTIVO, INTERMODALIDAD, PEATÓN Y BICICLETA

El nuevo marco europeo de movilidad urbana prioriza transporte público y colectivo, movilidad compartida, caminar y pedalear, con una perspectiva de puerta a puerta y de reducción de emisiones.

El Reglamento (UE) 2024/1679 sobre la red transeuropea refuerza la obligación de planes de movilidad sostenible en nodos urbanos y exige integrar modos, reducir contaminación y ruido y mejorar conexiones de primera y última milla.

La dirección europea no consiste en prohibir toda carretera, sino en exigir que cualquier infraestructura se justifique dentro de un sistema multimodal y después de priorizar medidas con menor coste ambiental. La tramitación aislada de la VAU-5 invierte esa jerarquía.

CAPÍTULO 28. LA LEY ESPAÑOLA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DESMONTA EL MODELO DE 44 PLANES AISLADOS

La Ley 9/2025 permite a las comunidades autónomas recomendar o exigir planes de movilidad a entidades supramunicipales y agrupaciones de municipios. Cuando un municipio queda integrado en una entidad supramunicipal obligada a disponer de plan, ese instrumento sustituye al requerimiento municipal.

El artículo 39 exige que transporte por carretera, ferrocarril y servicios de movilidad constituyan un sistema coordinado, intermodal e integrado, con nodos de intercambio, coordinación física y horaria, interoperabilidad e integración tarifaria.

El área de Granada ofrece hoy lo contrario: líneas radiales, solapamientos, fronteras tarifarias y decisiones locales. La Junta dispone de cobertura legal para exigir un plan supramunicipal único. No hacerlo y aprobar una carretera aislada sería continuar con la causa del problema.

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:443/verificarFirma/ indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	ANTONIO JESUS CASTILLO GARCIA	21/07/2026	
VERIFICACIÓN	PEGVE92B8VMX9UPD8GZ7UVWPR3WAFG	PÁG. 13/23	

Los artículos 58 y 59 de la Ley 5/2010 permiten a la Comunidad Autónoma coordinar la actividad local cuando el servicio trasciende los intereses propios de cada municipio, condiciona intereses autonómicos o concurre con competencias de la Junta.

La movilidad metropolitana cumple esas condiciones de forma evidente. El tráfico generado en Las Gabias afecta a Churriana, Armilla y Granada; la contaminación se extiende por toda la cuenca; el Metro y las carreteras pertenecen a redes autonómicas; y la protección de la Vega es supramunicipal.

La coordinación debe integrar actuaciones parciales en la globalidad del sistema. No basta con pedir informes a los ayuntamientos y sumar respuestas. La Junta debe fijar objetivos, prioridades, estándares y una planificación vinculante dentro del respeto a la autonomía local.

La pasividad no es neutralidad: es renunciar a una competencia legal mientras el problema se agrava.

El artículo 91.3 de la Ley 5/2010 atribuye en exclusiva a la Junta de Andalucía la competencia para efectuar modificaciones de términos municipales. El artículo 95 permite que el procedimiento sea iniciado por la Consejería competente sobre régimen local.

La fusión puede acordarse cuando exista confusión de núcleos urbanos o condiciones geográficas, económicas, demográficas, administrativas u otras que la hagan necesaria o conveniente. La continuidad urbana, los servicios compartidos, la movilidad diaria y la incapacidad de ordenar el conjunto aportan indicios serios que justifican, como mínimo, iniciar un expediente técnico.

La ley no obliga a la Junta a contemplar pasivamente el conflicto entre municipios. Le permite promover la iniciativa, elaborar memoria, cartografía e informe económico, someterla a audiencia e información pública y elevarla al Consejo de Gobierno.

Quando la iniciativa parte de la Consejería, el artículo 98 de la Ley 5/2010 ordena ponerla en conocimiento de los municipios para que se pronuncien durante cuatro meses. Después se somete a información pública y la Consejería decide si continúa el expediente.

La oposición municipal es relevante y debe motivarse y valorarse, pero la norma no la configura como veto automático. Si la Consejería continúa, recaba informes, el parecer del Consejo Andalúz de Concertación Local y el dictamen del Consejo Consultivo.

El artículo 99 atribuye la resolución al Consejo de Gobierno mediante decreto. Por tanto, exigir a la Junta que inicie y tramite el procedimiento no vulnera la autonomía local: exige que aplique el procedimiento que el legislador andaluz estableció para equilibrar autonomía e interés general.

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:443/verificarFirma/ indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	ANTONIO JESUS CASTILLO GARCIA	21/07/2026	
VERIFICACIÓN	PEGVE92B8VMX9UPD8GZ7UVWPR3WAFG	PÁG. 14/23	

La identidad de Armilla, Maracena, Santa Fe o Las Gabias no depende de mantener cuarenta y cuatro concejalías de movilidad, cuarenta y cuatro planeamientos y cuarenta y cuatro estructuras administrativas.

Madrid, Barcelona, Murcia y otras ciudades demuestran que una administración común es compatible con barrios y pedanías de identidad propia. La discusión no es identidad frente a fusión. Es identidad con servicios eficaces frente a fragmentación con problemas irresolubles.

El artículo 94 del Estatuto de Autonomía prevé que una ley regule las funciones de áreas metropolitanas y otras agrupaciones de municipios atendiendo a sus características funcionales y capacidad de gestión.

La preferencia de esta asociación es una sola administración municipal. Pero entre la fusión y el caos actual existe una obligación mínima: impedir que cuarenta y cuatro decisiones urbanísticas sigan produciendo un problema común sin autoridad capaz de corregirlo.

TOMO VI. UN EXPEDIENTE CON LA SOLUCIÓN DECIDIDA DE ANTEMANO NO EVALÚA ALTERNATIVAS: LAS SIMULA

Insuficiencias técnicas, ambientales y económicas

CAPÍTULO 34. LA DECLARACIÓN AMBIENTAL DE 2011 CADUCÓ: EL PROYECTO DE 2026 PARTE DE CERO

La actuación contó con una declaración ambiental vinculada a una tramitación anterior. La propia Junta reconoció públicamente que aquella declaración había caducado por falta de ejecución.

Desde 2011 han cambiado la población, los desarrollos urbanísticos, la red viaria, el Metro, el marco climático, la normativa de evaluación y la política europea de movilidad. No cabe utilizar la evaluación antigua como cobertura material o como presunción favorable.

La evaluación de 2026 debe ser autónoma, completa y abierta. No puede tratarse como actualización formal de una decisión tomada hace quince años.

CAPÍTULO 35. NO EXISTE ALTERNATIVA CERO SI “NO HACER LA AUTOVÍA” SIGNIFICA NO HACER NADA

La Ley 21/2013 exige alternativas razonables, incluida la alternativa cero. Esta alternativa no puede consistir en mantener pasivamente la congestión actual.

Debe incorporar un paquete coherente: Metro ampliado, autobuses reorganizados, líneas transversales, BUS-VAO sobre red existente, intercambiadores, aparcamientos disuasorios, prioridad semafórica, movilidad activa, teletrabajo, descentralización de servicios y límites al crecimiento disperso.

Comparar varios trazados de carretera entre sí no responde a la pregunta pública decisiva: qué combinación de medidas desplaza más personas, con menor coste económico, social y ambiental.

CAPÍTULO 36. EL ESTUDIO DEBE COMPARAR PERSONAS TRANSPORTADAS, NO METROS DE CALZADA

La rentabilidad social no puede reducirse al ahorro de minutos de quienes disponen de automóvil. Debe incluir población sin coche, hogares de menor renta, personas mayores, discapacidad, acceso al empleo y servicios, salud, siniestralidad, mantenimiento, emisiones y pérdida de suelo agrícola.

La comparación debe realizarse frente a una inversión equivalente en transporte colectivo. Deben calcularse coste por persona captada, reducción de viajes en coche, ahorro de emisiones, cobertura territorial, frecuencia y accesibilidad.

Sin esa comparación, afirmar que la VAU-5 ofrece mayor beneficio colectivo es una conclusión no demostrada.

CAPÍTULO 37. UN MODELO OPACO NO PUEDE JUSTIFICAR UNA OBRA IRREVERSIBLE

Las matrices origen-destino, aforos, algoritmos, hipótesis de población y empleo, reparto modal, elasticidades y resultados deben ser accesibles en formatos reutilizables.

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:443/verificarFirma/> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	ANTONIO JESUS CASTILLO GARCIA	21/07/2026
VERIFICACIÓN	PEGVE92B8VMX9UPD8GZ7UVWPR3WAFG	PÁG. 16/23



Nº Reg. Entradas: 1196
Firmado por: ANTONIO JESUS CASTILLO GARCIA
Fecha: 21/07/2026
Certificado: 338688
Emitted by: AC NMT
Usuario: 20260900

Se solicita auditoría independiente por universidades o expertos sin participación en la redacción del proyecto, con publicación de metodología, datos y escenarios.

Debe identificarse la financiación completa, la procedencia de los fondos, el coste de conservación y la distribución de cargas entre administraciones.

No basta con añadir carril bici o BUS-VAO para afirmar compatibilidad. Debe demostrarse el efecto neto del conjunto de la actuación y la ausencia de una alternativa con mejores resultados.

Si durante la instrucción cambia el trazado, los enlaces, la sección, la intensidad prevista, la financiación, las medidas ambientales o la justificación, la ciudadanía debe conocer y alegar sobre la versión real que se pretende aprobar.

La información pública no puede recaer sobre un proyecto y la resolución aprobar otro materialmente distinto. Cuando la modificación altere impactos o fundamentos, debe abrirse un nuevo trámite completo.

Esta garantía es especialmente importante si los informes sectoriales obligan a modificar cauces, permeabilidad, enlaces o medidas compensatorias.

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:443/verificarFirma/ indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	ANTONIO JESUS CASTILLO GARCIA	21/07/2026	
VERIFICACIÓN	PEGVE92B8VMX9UPD8GZ7UVWPR3WAFG	PÁG. 17/23	

TOMO VII. CONCLUSIÓN: NO FALTA ASFALTO; FALTA CIUDAD, PLAN Y GOBIERNO COMÚN

Síntesis y peticiones

La VAU-5 no nace de una planificación metropolitana exitosa. Nace del fracaso de un modelo que permite construir por separado y obliga a desplazarse en coche hacia los mismos destinos. Pretende corregir con una nueva carretera lo que debió evitarse con una sola ordenación territorial y una red pública común.

La obra puede destruir suelo fértil, fragmentar la Vega, alterar ríos y acequias, inducir urbanización y generar decenas de miles de movimientos diarios. A cambio, el expediente no demuestra que el atasco desaparezca, que no se traslade, que el Metro haya sido incorporado de forma real ni que una inversión equivalente en transporte público no obtenga mejores resultados.

Europa exige planificar la totalidad del área urbana funcional. La ley española exige un sistema coordinado, intermodal e integrado. La ley andaluza permite coordinar competencias locales, crear áreas metropolitanas e iniciar de oficio la fusión de municipios. La Junta no carece de instrumentos. Carece, hasta ahora, de la decisión política de utilizarlos.

Por ello, La Gran Granada solicita que la VAU-5 no sea aprobada en su configuración actual. Primero debe existir una sola planificación metropolitana vinculante, una red pública unificada, datos reales del Metro, una evaluación ambiental nueva y una decisión institucional sobre la fragmentación de cuarenta y cuatro municipios. Después, y únicamente si persiste una necesidad acreditada, podrá analizarse qué infraestructura residual resulta proporcionada.

SOLICITA

PRIMERA. PERSONACIÓN

Que se tenga por presentado este escrito y por formuladas en tiempo y forma las presentes alegaciones.

SEGUNDA. CONDICIÓN DE INTERESADA

Que se reconozca a la PLATAFORMA PARA LA FUSIÓN DE LOS MUNICIPIOS DEL ÁREA METROPOLITANA DE GRANADA EN “LA GRAN GRANADA” la condición de interesada y se la tenga formalmente personada.

TERCERA. ACCESO ÍNTEGRO

Que se habilite acceso electrónico al expediente completo y copia de todos sus documentos, incluidos los que se incorporen después del trámite de información pública.

CUARTA. NOTIFICACIONES

Que se notifiquen electrónicamente a la asociación los informes sectoriales, cambios del proyecto, trámites de audiencia, declaración de impacto ambiental, aprobación o rechazo y cualquier acto que afecte a sus intereses.

QUINTA. NO APROBACIÓN

Que se declare insuficientemente acreditada la necesidad, oportunidad, proporcionalidad, rentabilidad social y sostenibilidad de la VAU-5 y se acuerde el archivo, desistimiento o no aprobación definitiva del anteproyecto.

SEXTA. SUSPENSIÓN SUBSIDIARIA

Nº Reg. Entradas: 20260000338086
Firmado por: ANTONIO JESUS CASTILLO GARCIA
Fecha: 21/07/2026
Certificado: 26 con
Método: 338086
Por: AC NMT
Usuario: 20260000338086

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:443/verificarFirma/ indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	ANTONIO JESUS CASTILLO GARCIA	21/07/2026	
VERIFICACIÓN	PEGVE92B8VMX9UPD8GZ7UVWPR3WAFG	PÁG. 18/23	

Subsidiariamente, que se suspenda cualquier decisión irreversible hasta que entre en funcionamiento la ampliación del Metro, se disponga de datos representativos de su demanda y se revise el modelo de tráfico.

SÉPTIMA. PLAN ÚNICO METROPOLITANO

Que la Junta exija y apruebe un Plan de Movilidad Sostenible supramunicipal único para toda el área urbana funcional de Granada, conforme al artículo 24.2 de la Ley 9/2025 y a la Recomendación (UE) 2023/550.

OCTAVA. AUTORIDAD ÚNICA

Que dicho plan disponga de una autoridad responsable, presupuesto, calendario, indicadores, sala de control metropolitana y capacidad para integrar Metro, autobuses urbanos e interurbanos, taxi, movilidad activa, aparcamientos y gestión del tráfico.

NOVENA. RED PÚBLICA TRANSVERSAL

Que se diseñen líneas transversales metropolitanas, plataformas reservadas, prioridad semafórica, integración tarifaria, información en tiempo real, intercambiadores y aparcamientos disuasorios antes de justificar nueva capacidad para el vehículo privado.

DÉCIMA. ALTERNATIVA CERO REAL

Que se estudie una alternativa cero activa y completa, con igual nivel de detalle que las alternativas viarias, incorporando Metro, autobuses, BUS-VAO en red existente, intermodalidad, movilidad activa, teletrabajo, descentralización de servicios y limitación de desarrollos dispersos.

UNDÉCIMA. NUEVA EVALUACIÓN AMBIENTAL

Que se realice una evaluación ambiental nueva, autónoma y completa, sin utilizar la declaración caducada de 2011 como cobertura material o presunción favorable.

DUODÉCIMA. EFECTOS ACUMULATIVOS

Que se evalúen conjuntamente los efectos directos, indirectos, acumulativos y sinérgicos con la A-44, GR-30, Segunda Circunvalación, urbanizaciones, polígonos, proyectos energéticos y restantes infraestructuras.

DECIMOTERCERA. SUELO Y VEGA

Que se cuantifique la totalidad del suelo agrícola funcionalmente perdido, incluidas parcelas residuales, taludes, enlaces, caminos de servicio y explotaciones fragmentadas, y se valore su coste agrario y ecosistémico.

DECIMOCUARTA. BIODIVERSIDAD

Que se realicen campañas de campo independientes, estacionales y completas, publicando metodología, esfuerzo de muestreo, datos y cartografía.

DECIMOQUINTA. HIDROLOGÍA

Que se recabe informe expreso de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir y se modele el comportamiento conjunto de cauces, llanuras de inundación, acequias y drenajes bajo escenarios de cambio climático.

DECIMOSEXTA. SALUD Y CALIDAD DEL AIRE

Que se incorpore evaluación sanitaria, balance neto de emisiones, mapas de ruido, partículas por desgaste, iluminación y coherencia con el Plan de Mejora de la Calidad del Aire de Granada y Área Metropolitana.

DECIMOSÉPTIMA. PATRIMONIO Y PAISAJE

Que se recaben informes de patrimonio histórico y agricultura y se realice un estudio específico del paisaje cultural de la Vega y de los elementos vinculados a Federico García Lorca.

DECIMOCTAVA. URBANIZACIÓN INDUCIDA

Nº Reg. Entradas: 202609900338086
Firmado por ANTONIO JESUS CASTILLO GARCIA
Certificado por AC NMT
Usuario: 21/07/2026 con fecha 21/07/2026

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:443/verificarFirma/ indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	ANTONIO JESUS CASTILLO GARCIA	21/07/2026	
VERIFICACIÓN	PEGVE92B8VMX9UPD8GZ7UVWPR3WAFG	PÁG. 19/23	

Que se evalúe el riesgo de recalificación y crecimiento junto a los enlaces y se establezcan garantías vinculantes para impedir que la carretera provoque nuevos desarrollos dependientes del coche.

DECIMONOVENA. DATOS ABIERTOS

Que se faciliten matrices origen-destino, aforos, modelos, algoritmos, elasticidades, hipótesis demográficas, costes, cartografía y archivos georreferenciados en formatos reutilizables.

VIGÉSIMA. AUDITORÍA INDEPENDIENTE

Que el modelo de tráfico, la evaluación socioeconómica y la comparación modal sean revisados por expertos independientes, con publicación íntegra de sus conclusiones.

VIGESIMOPRIMERA. FINANCIACIÓN

Que se identifique la financiación, coste de mantenimiento y posible utilización de fondos europeos, justificando su compatibilidad con los objetivos climáticos, de movilidad sostenible y calidad del aire.

VIGESIMOSEGUNDA. FUSIÓN MUNICIPAL

Que se remita esta alegación a la Consejería competente en régimen local y se inicie de oficio, al amparo de los artículos 91 a 99 de la Ley 5/2010, el estudio y procedimiento para la fusión de los municipios que integran la realidad funcional de La Gran Granada.

VIGESIMOTERCERA. EXPEDIENTE DE FUSIÓN

Que se elabore la memoria justificativa, cartografía, informe económico y análisis de continuidad urbana, movilidad, servicios, eficiencia administrativa y protección ambiental exigidos por la Ley 5/2010, con participación pública y audiencia municipal.

VIGESIMOCUARTA. ÁREA METROPOLITANA SUBSIDIARIA

Que, mientras se tramita la fusión o si esta no prosperase, la Junta impulse una ley de área metropolitana de Granada con competencias vinculantes en movilidad, transporte, ordenación territorial, infraestructuras y protección de la Vega, conforme al artículo 94 del Estatuto de Autonomía.

VIGESIMOQUINTA. CONDICIONAMIENTO DEL CRECIMIENTO URBANO

Que ningún nuevo crecimiento municipal relevante sea aprobado sin evaluación de sus efectos metropolitanos, capacidad de servicios, red de transporte previa y financiación vinculante de las cargas que genere.

VIGESIMOSEXTA. EJECUCIÓN SIMULTÁNEA

Si pese a todo se mantuviera el proyecto, que carriles reservados, conexiones con Metro, red ciclista, senda peatonal, permeabilidad, restauración, pantallas acústicas y medidas de transporte público se ejecuten de forma simultánea a la calzada y no queden relegadas a fases futuras.

VIGESIMOSÉPTIMA. INFORMES SECTORIALES

Que se recaben informes expresos de los órganos competentes en carreteras, transporte, ordenación territorial, urbanismo, agricultura, biodiversidad, cambio climático, salud pública, patrimonio histórico, agua, emergencias y de las comunidades de regantes.

VIGESIMOCTAVA. PARTICIPACIÓN METROPOLITANA

Que se abra un proceso real de participación con ayuntamientos, Consorcio de Transporte, Metro, universidad, colegios profesionales, agricultores, regantes, asociaciones vecinales, ambientales, empresariales y ciudadanía.

VIGESIMONOVENA. NUEVA INFORMACIÓN PÚBLICA

Que cualquier modificación sustancial del trazado, enlaces, sección, finalidad, impactos, financiación o justificación sea sometida a un nuevo trámite completo de información pública.

Nº Reg. Entradas: 202609900338086
Firmado por ANTONIO JESUS CASTILLO GARCIA el 21/07/2026
Certificado emitido por AC NMT Usuario

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:443/verificarFirma/ indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	ANTONIO JESUS CASTILLO GARCIA	21/07/2026	
VERIFICACIÓN	PEGVE92B8VMX9UPD8GZ7UVVWR3WAFG	PÁG. 20/23	

TRIGÉSIMA. RESPUESTA INDIVIDUALIZADA

Que la resolución responda de forma expresa, individualizada, técnica y jurídicamente motivada a cada capítulo y solicitud, sin fórmulas genéricas.

OTROSÍES

PRIMER OTROSÍ DIGO — ACCESO CONTINUADO AL EXPEDIENTE

Que, reconocida la condición de interesada, se mantenga habilitado el acceso electrónico a toda la documentación incorporada antes y después de este escrito, conforme al artículo 53.1.a) de la Ley 39/2015 y a la normativa ambiental.

SEGUNDO OTROSÍ DIGO — NOTIFICACIÓN ELECTRÓNICA

Que las notificaciones y avisos se practiquen electrónicamente y se remitan al correo antoniojesuscastillo3@gmail.com, constando como domicilio identificativo calle Emir, 13, piso 4.º A, 18006 Granada.

TERCER OTROSÍ DIGO — ALEGACIONES COMPLEMENTARIAS

Que toda información relevante obtenida después del periodo público sea puesta a disposición de esta parte con plazo suficiente para formular alegaciones complementarias antes de la resolución definitiva.

CUARTO OTROSÍ DIGO — CERTIFICACIÓN DE ACTUACIONES

Que, finalizada la instrucción, se incorpore certificación de la recepción de estas alegaciones, informes solicitados, organismos consultados, documentación añadida y fecha de puesta a disposición de la entidad personada.

En Granada, a 17 de julio de 2026.

Fdo.: Antonio Jesús Castillo García

Presidente y representante legal

PLATAFORMA PARA LA FUSIÓN DE LOS MUNICIPIOS DEL ÁREA METROPOLITANA DE GRANADA EN “LA GRAN GRANADA”
CIF G72988272

DOCUMENTOS QUE SE ACOMPAÑAN

- 1. Documento n.º 1. Resolución de inscripción en el Registro de Asociaciones de Andalucía, estatutos y acreditación de la representación.
- 2. Documento n.º 2. Informe «La Gran Granada. Una Granada grande. Una gran ciudad. Por sentido común, para ser más fuertes», 8.ª edición, mayo de 2024.
- 3. Documento n.º 3. Alegaciones técnicas de la Plataforma Vega-Entorno frente a la VAU-5, incorporadas y desarrolladas en el presente escrito.

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:443/verificarFirma/ indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	ANTONIO JESUS CASTILLO GARCIA	21/07/2026	
VERIFICACIÓN	PEGVE92B8VMX9UPD8GZ7UVWPR3WAFG	PÁG. 21/23	

Nº Reg. Entradas: 2026071706
Firmado por: ANTONIO JESUS CASTILLO GARCIA
DNI: 22110726
Certificado: 338088
Emitted by: AC NMT
User: usuario

- 4. Documento n.º 4. Carta unitaria y anexo técnico sobre la Ley Andaluza de Fusión Municipal, Integración Metropolitana y Eficiencia Local.
- 5. Documento n.º 5. Cuantos documentos técnicos, cartográficos o acreditativos se aporten en el registro electrónico.

ANEXO I. CUADRO DE DATOS QUE DEBEN SER CONFIRMADOS Y CONTESTADOS POR LA ADMINISTRACIÓN

Las cifras siguientes proceden de la documentación aportada por las plataformas y del informe de La Gran Granada. Se incorporan como indicios y cuestiones técnicas concretas. La Administración debe confirmarlas, corregirlas o rebatirlas mediante datos oficiales y motivación expresa; no puede ignorarlas.

Indicador	Dato o cuestión	Procedencia / exigencia
Afección territorial	La afección directa podría superar 400.000 m², sin incluir todas las pérdidas funcionales.	Alegaciones Vega-Entorno / estudio del proyecto.
Intensidad de tráfico	Entre 43.000 y 65.000 vehículos diarios.	Alegaciones Vega-Entorno / documentación técnica.
Longitud y barrera	Aproximadamente 8 km y tramos elevados de 5 a 10 m.	Alegaciones Vega-Entorno.
Biodiversidad	Cuadrículas con entre 140 y 304 especies.	Estudio citado en alegaciones.
Reparto modal	83–87 % de los viajes motorizados en vehículo privado; 91 % en viajes interurbanos.	Informe La Gran Granada, con referencia a datos de planificación.
Entradas a Granada	Aproximadamente 100.000 vehículos diarios.	Informe La Gran Granada; se exige actualización oficial.
Origen exterior	70 % del tráfico de entrada/ZBE correspondería a vehículos censados fuera de Granada.	Informe La Gran Granada, atribuido a estudio municipal de diciembre de 2023.
Calidad del aire	Problema oficial de NO2, PM10, PM2,5 y ozono en Granada y área metropolitana.	Orden de 28/11/2022 e informe ambiental estratégico de 2024.
Superposición de líneas	Solapamientos de líneas de autobús con el Metro y red radial hacia el centro.	Informe La Gran Granada; se exige auditoría actualizada.
Cauces afectados	Dílar, Genil, Monachil, Beiro y red de acequias y drenajes.	Alegaciones Vega-Entorno.

ANEXO II. MARCO NORMATIVO Y FUENTES PRINCIPALES

- [1] Anuncio de 3 de junio de 2026 de información pública del anteproyecto VAU-5, BOJA núm. 109, de 9 de junio de 2026. [Fuente oficial](#)
- [2] Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común: artículos 4, 14, 53, 56, 58, 83 y 88. [Fuente oficial](#)
- [3] Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental: principios, alternativa cero, efectos acumulativos y participación. [Fuente oficial](#)
- [4] Ley 27/2006, de 18 de julio, sobre información, participación y acceso a la justicia ambiental. [Fuente oficial](#)
- [5] Ley 5/2010, de 11 de junio, de autonomía local de Andalucía: artículos 58, 59 y 91 a 99. [Fuente oficial](#)
- [6] Ley Orgánica 2/2007, Estatuto de Autonomía para Andalucía: artículos 93 y 94. [Fuente oficial](#)
- [7] Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local: artículo 13 y régimen de fusión. [Fuente oficial](#)
- [8] Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible: artículos 24 y 39. [Fuente oficial](#)
- [9] Recomendación (UE) 2023/550 de la Comisión sobre programas nacionales de apoyo a los Planes de Movilidad Urbana Sostenible. [Fuente oficial](#)
- [10] Reglamento (UE) 2024/1679 relativo a la red transeuropea de transporte, incluido el marco de nodos urbanos y planes de movilidad. [Fuente oficial](#)
- [11] Directiva (UE) 2024/2881 sobre calidad del aire ambiente y una atmósfera más limpia en Europa. [Fuente oficial](#)
- [12] Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible, aprobado por Decreto 105/2025. [Fuente oficial](#)
- [13] Orden de 28 de noviembre de 2022 de formulación del Plan de Mejora de la Calidad del Aire de Granada y Área Metropolitana. [Fuente oficial](#)

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:443/verificarFirma/ indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	ANTONIO JESUS CASTILLO GARCIA	21/07/2026	
VERIFICACIÓN	PEGVE92B8VMX9UPD8GZ7UVWPR3WAFG	PÁG. 22/23	

- NOTA DE RIGOR.** Las cifras procedentes de informes ciudadanos se formulan como hechos a verificar y preguntas que la Administración debe responder. La pretensión jurídica sobre la fusión se limita a exigir el inicio y tramitación del procedimiento legal, con audiencia, información pública, informes y resolución motivada; no se solicita actuación arbitraria ni supresión de garantías municipales.