

**DIRECCIÓN GENERAL DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y
CAMBIO CLIMÁTICO
CONSEJERÍA DE SOSTENIBILIDAD,
MEDIO AMBIENTE Y ECONOMÍA AZUL**

María Dolores Ortega Reyes, con D.N.I. 26188729D, comparezco en mi nombre y en nombre de Árboles contra el Cambio Climático en Granada, con C.I.F.: G-19701887, asociación que presido, con domicilio en Granada, C/ Solares, 38, 1º derecha, 18009

EXPONE:

Que mediante el presente escrito me persono como parte interesada con respecto al proyecto de Decreto por el que se aprueba el Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Zona de Granada y Área Metropolitana, BOJA nº 191, del miércoles, 4 de octubre de 2023, a fin de que se me dé vista de lo actuado y se entiendan conmigo en las sucesivas diligencias, formulando al efecto, dentro del plazo conferido, las siguientes alegaciones

INTRODUCCIÓN A LAS ALEGACIONES

Antes de exponer una a una nuestras alegaciones a este Plan de mejora de la Calidad del aire, debemos expresar nuestro más rotundo rechazo al enfoque dado a este proyecto sobre la contaminación del aire en Granada y su área metropolitana (AM), porque

1. No ha tenido en cuenta cómo el cambio climático está afectando al Sureste español y en particular a la ciudad de Granada y su área metropolitana agravando los efectos de la contaminación.

El cambio climático hace que las lluvias en nuestra zona sean cada vez más escasas, impidiendo que los contaminantes sean lavados de la atmósfera. Además, durante los largos periodos bajo condiciones anticiclónicas, especialmente en otoño e invierno, los contaminantes se acumulan formando una gruesa boina de color marrón rojizo (smog fotoquímico), altamente tóxica, que cubre la ciudad y su AM.

En las referencias a la climatología del apartado 7.1.1 no se habla de cambio climático y en las medidas a tomar solo se menciona en algún apartado (*TR/11. “reducción de la vulnerabilidad de las infraestructuras de transporte respecto al cambio climático” y TR/24. “Clima cambiante de la zona”*).

2. No menciona el efecto “isla de calor”. Tenemos que recordar que Granada es la ciudad andaluza donde más ha subido la temperatura media debido al cambio climático y al efecto “isla de calor” y la tercera más contaminada de España.

Son las altas temperaturas y la radiación solar las que transforman los contaminantes primarios (NO₂, partículas en suspensión, SO₂, hidrocarburos, metales pesados),

procedentes fundamentalmente del tráfico rodado y en otoño e invierno también de la quema de restos agrícolas y calderas, en contaminantes secundarios, si cabe más peligrosos que los primarios.

Como el proyecto indica, cuanto más elevada sea la temperatura en la ciudad y su AM más contaminantes secundarios se formarán como el ozono, compuestos orgánicos volátiles (furanos, dioxinas, etc.) y derivados de los óxidos de nitrógeno como el ácido nítrico y el PAN (nitrato de peroxiacetileno).

No obstante, cabe destacar que la formación del ozono no es directamente proporcional a las emisiones locales de sus precursores, sino que se genera a partir de complejas reacciones fotoquímicas favorecidas por la radiación solar y la temperatura, siendo también relevante la relación entre las concentraciones de COV y NO_x.

Si queremos un aire limpio en Granada y su AM, además de luchar contra el tráfico rodado, principal fuente de contaminantes en todas las épocas del año, tenemos que hacerlo también contra las altas temperaturas y el efecto isla de calor ya que agravan los efectos de la contaminación.

3. No tiene en cuenta la importancia de la vegetación en la disminución de la contaminación en las ciudades y la reducción de la “isla de calor”. Esta es su única mención en el apartado 7.1.1

f) Cobertura del suelo

La presencia de cobertura vegetal contribuye a disminuir la resuspensión de partículas crustales por efecto del viento.

Numerosos estudios demuestran que las plantas, además de absorber CO₂, retiran partículas MP₁₀ y MP₅ que se depositan en sus hojas. Por ejemplo, en las avenidas con arbolado, el contenido de partículas de polvo por unidad de volumen de aire puede ser hasta 12 veces menor que en vías públicas sin árboles. Las plantas también absorben SO₂ y NO_x

Por tanto, si queremos rebajar la contaminación, además de disminuir el tráfico rodado tenemos que revegetar la ciudad y su área metropolitana y renaturalizar los ríos Genil, Monachil, Dílar, Beiro y Darro .

4. No contempla el efecto de la contaminación química del aire sobre los ciudadanos más vulnerables, los niños y ancianos. El caso de los niños es muy notorio pues se ven obligados a respirar el aire contaminado de Granada y su AM durante el horario escolar, en sus aulas con ventanas abiertas y al salir al patio, al estar los colegios en zonas de intenso tráfico rodado.

5. No se ha tenido en cuenta tampoco la contaminación acústica de la atmósfera, el ruido, cuyos efectos sobre la salud de los ciudadanos es muy negativa, sobre todo cuando afecta a niños y jóvenes. La principal fuente de ruido en nuestro entorno es el tráfico, los vehículos a motor, que además son los principales causantes de la contaminación química de la atmósfera.

El no tener en cuenta estos aspectos y condicionantes invalida en gran medida el proyecto que parece redactado por personas negacionistas del cambio climático, que desconocen lo que está ocurriendo con la climatología en Andalucía y especialmente en Granada e ignoran los procesos ecosistémicos de las plantas y su relación con la química atmosférica.

ALEGACIONES

PRIMERA.

Medidas orientadas a fomentar el vehículo eléctrico y otros vehículos limpios

- *Impulso al vehículo eléctrico (TR/1)*
- *Normas de emisión de CO2 para turismos y furgonetas nuevos (TR/2)*
- *Revisión de normas de emisiones de CO2 para turismos y furgonetas nuevos (TR/3)*
- *Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos (TR/4)*
- *Desarrollo de infraestructuras mínimas necesarias para la recarga de los vehículos eléctricos para uso público y privado (TR/7).*
- *Bonificación en el impuesto de circulación para el vehículo eléctrico (TR/18)*

Otras medidas orientadas a reducir las emisiones unitarias de los vehículos

- *Aplicación de la normativa EURO relativa a la homologación de turismos y vehículos ligeros (TR/8)*
- *Aplicación de la normativa EURO relativa a la homologación de vehículos pesados (TR/9)*
- *Aplicación de la normativa EURO relativa a la homologación de motocicletas y ciclomotores (TR/10) 13*

El enfoque de este proyecto es seguir con el mismo modelo de transporte que utilizamos ahora, es decir, usar el coche para los desplazamientos en el AM y la ciudad. Lo demuestra el enorme número de medidas para rebajar las emisiones contaminantes relacionadas con el transporte y las pocas que son realmente efectivas a corto e incluso medio plazo.

Se proponen muchas medidas y mucho dinero para que los coches que circulen en los próximos años sean nuevos, de más bajas emisiones o eléctricos. Pero estos coches seguirán contaminando a través de la combustión y el desgaste de los neumáticos. Además, ¿Cuántos años han de pasar para que la mayoría de ciudadanos se compre coches nuevos menos contaminantes y coches eléctricos en Granada y su AM? Seguramente muchos y mientras tanto la contaminación sigue acortando la esperanza de vida de todos y cada uno de los granadinos, afectando muy gravemente a la salud de los más vulnerables. NO PODEMOS ESPERAR. LA ÚNICA OPCIÓN ES PROPORCIONAR A LOS CIUDADANOS UN MEDIO DE TRANSPORTE PÚBLICO, RÁPIDO Y BARATO QUE LES MOTIVE A DEJAR EL AUTOMÓVIL EN CASA.

SEGUNDA

-Plataforma reservada para bus-VAO en el corredor de transporte de la A-92G (TR/13)

- Evaluación de la viabilidad del establecimiento de carriles bus-VAO, ejecución y operación de los mismos (TR/14)
- Renovación de la flota de transporte público (cero y bajas emisiones) y reducción de la vulnerabilidad de las infraestructuras de transporte respecto al cambio climático (TR/11)

La solución para reducir la contaminación a corto plazo es disminuir el tráfico rodado de Granada y su AM proporcionando a los ciudadanos una alternativa al uso del coche privado, pero es fundamental que esa alternativa sea un transporte público rápido, de otro modo, seguirán usando el coche privado. Y la única solución factible a corto plazo es construir, no una sola plataforma reservada (TR/13), sino una red de plataformas reservadas para bus y, si se quiere VAO, que conecten formando una retícula, todos los pueblos del AM con Granada y también entre ellos y los polígonos industriales donde se concentran pequeñas y medianas empresas con un gran número de trabajadores. Por tanto, la medida (TR/14) es absurda, no podemos ponernos a “evaluar la idoneidad de plataformas reservadas”, TENEMOS QUE CONSTRUIRLAS AHORA.

Para ello,

- Habría que aumentar la flota de autobuses y renovarlos (TR/11) para que todos sean eléctricos o híbridos. Ya deberían ser la mayoría eléctricos. Vamos muy tarde.
- Habría que rediseñar el tráfico y transformar la mayoría de las carreteras que recorren la Vega y no permitan un tercer carril para la plataforma, en vías de un solo sentido, con dos carriles, uno para los coches privados y otro para los autobuses- VAO (Vehículos de Alta Ocupación)
- Habría que rediseñar el trayecto de los autobuses y sus paradas y, también, cambiar los horarios y sus frecuencias, poniendo autobuses muy frecuentes a las horas punta de la mañana, mediodía y tarde.
- Habría que subvencionar el uso del bus, incluso hacerlo gratis para trabajadores que se desplacen a su lugar de trabajo, estudiantes o familias que viajen juntas.

Grandes y pequeñas ciudades de todo el mundo y algunas en España han dejado atrás el uso del vehículo privado en los desplazamientos urbanos y periurbanos ¿Es posible hacer lo mismo en Granada? Con las medidas que propone este proyecto de aire limpio, obviamente, NO.

TERCERA

-Distribuidor Sur de Granada (VAU-09). (TR/29) Mejora de la movilidad en el entorno metropolitano e implantación de carriles bici mejorando las conexiones no motorizadas con la Vega de Granada

-Variante de Armilla, Churriana y Las Gabias en la carretera A-338 (VAU-05). (TR/31). Mejora de la movilidad en el entorno metropolitano e implantación de carriles bici mejorando las conexiones no motorizadas con la Vega de Granada

7.2.1 Contribución de fuentes locales

El principal problema de calidad del aire en la Zona de Granada y Área Metropolitana deriva de los elevados **niveles medios anuales de NO₂**. El tráfico constituye la principal fuente responsable de estos elevados niveles. Dado que las

Como se afirma en el proyecto, el tráfico es la principal fuente de emisiones de NO₂, principal problema de la calidad del aire en Granada y su AM. Por ello, difícilmente la construcción de unas vías de aglomeración urbana (VAU 05, 09) pueden reducir el volumen del tráfico, como se indica en las medidas de apoyo y, mucho menos, reducir las emisiones de gases contaminantes. Es ilógico. Todos sabemos que una nueva carretera incentiva el uso del coche.

- Ya han comenzado las obras del transporte metropolitano para facilitar la movilidad sostenible de los ciudadanos entre Armilla, Las Gabias y Churriana, que se incluye en este proyecto. ¿Qué sentido tiene hacer aquí la VAU 05? Con ello, el mensaje que transmiten a los ciudadanos es: *“no tomen el metro, cojan su coche particular que por esta vía llegarán antes a su destino”*. Y esos ciudadanos que viajan en sus coches, aunque vayan más rápidos, contaminarán más que si se desplazan en metro.

- Al construir las VAU 05 y 09 se está cubriendo de asfalto una gran superficie de vega, antes cubierta por vegetación que absorbe el CO₂, partículas MP₁₀ y otros gases contaminantes. Estas plantas también desprenden oxígeno y vapor de agua que rebaja la temperatura de la zona. Por tanto, al construir las VAUs no solo estamos estimulando el uso del coche, con su emisión de gases contaminantes, sino que estamos contribuyendo al ascenso de la temperatura de esa zona, ya que a la eliminación de las plantas se suma la absorción del calor que realiza el negro asfalto. Este aumento de T^a incrementará la producción de contaminantes secundarios e influirá negativamente en la salud de los ciudadanos.

- Para crear carriles bici y sendas peatonales no es necesario construir VAUs.

- Para que los carriles bicis y las sendas peatonales sean usados por los ciudadanos durante todo el año es imprescindible la implantación de corredores verdes junto a ellos, ya que sin sombras es imposible desplazarse por las altas temperaturas que se alcanzan durante los muchos meses que dura ahora el verano debido al Cambio Climático. (Posiblemente este aspecto es desconocido por los que han redactado el proyecto)

- Suponemos que el propósito de la construcción de estas VAUs no es disminuir el tráfico rodado y la contaminación que provoca, sino más bien aumentar el negocio de las empresas constructoras de las citadas infraestructuras.

CUARTA

-Aumentar el espacio público destinado a peatones y ciclistas (TR/24).

Creación de corredores verdes que fomenten modos más sostenibles de movilidad, especialmente en el centro de la ciudad, donde se priorizará al peatón por encima de cualquier tipo de medio de transporte que emplee combustibles fósiles. Para ello se mejorará el arbolado y las zonas de sombra mediante la plantación de nuevos árboles en las calles que se adapten al clima cambiante de la zona

Según la OMS para que Granada sea una ciudad sostenible es necesario plantar más de 30.000 árboles y decenas de Ha de superficies verdes, con plantas de verdad, no con césped plástico como las decenas que ya cubren la ciudad.

Para ello,

- No basta con “hacer corredores verdes por el centro de la ciudad, mejorando el arbolado ya existente”. ES NECESARIO REVEGETAR LA CIUDAD, no solo para fomentar los

desplazamientos a pie y en bicicleta, sino para disminuir la concentración de MP10 y otros gases contaminantes, la temperatura de la ciudad y el efecto isla de calor.

- No solo hay que actuar en el centro de la ciudad, hay que actuar en el AM, en las decenas de urbanizaciones levantadas en los últimos 40 años, donde la especulación y la corrupción urbanística han transformado fértiles terrenos de Vega o agrícolas en aglomeraciones de casas, donde no existen las preceptivas zonas verdes, los acerados son muy estrechos y el arbolado callejero es prácticamente inexistente.

- Con un aumento muy significativo del arbolado sería posible transitar por las calles de la ciudad y su AM en horas con luz del sol y no solamente a partir de las 11 de la noche, hora a la que comienzan a bajar las temperaturas durante el verano, cada vez más seco, caluroso y largo, debido al calentamiento global y al Cambio climático. (De nuevo los redactores del proyecto no hablan de Cambio climático sino de “clima cambiante de la zona”:

QUINTA

Fomento de Planes de Transporte sostenible al Trabajo (TR/33). Las entidades pertenecientes al sector público y otras empresas deberán disponer de Planes de Transporte Sostenible al Trabajo para aquellos centros de trabajo con más de 500 personas trabajadoras o 250 por turno.....

Desde la Administración se debe fomentar estos planes de Transporte Sostenible al Trabajo en todos los centros de trabajo, no solo en aquellos que tienen muchos trabajadores (500 ó 250 por turno). Y al igual que se hace en otros países, a los trabajadores que vayan a sus centros de trabajo en bicicleta se les debe dar un incentivo económico, al fin y al cabo, con su acción están beneficiando a todos los ciudadanos. Será la Junta de Andalucía y la empresa las que acuerden cómo asumir esos incentivos.

SEXTA

-Mejora de la calidad del aire en el entorno del HUCSC (TR/45). Mejora de la calidad del aire en las inmediaciones del Hospital Universitario Clínico San Cecilio mediante el fomento la movilidad sostenible de los trabajadores del Hospital a través de la ampliación del parking de bicicletas (pasando de 38 a 80 plazas en total) y por la plantación de especies vegetales (árbol Kiri)

No solo los enfermos del Hospital Universitario Clínico San Cecilio son afectados muy negativamente por la contaminación de la ciudad y necesitan que se mejore el aire de su entorno. En este proyecto se ignora la elevada vulnerabilidad de los menores a la contaminación del aire, especialmente en los lugares donde pasan la mitad de sus días, es decir, los colegios y guarderías. Para mejorar la calidad del aire en el entorno escolar sería necesario:

- Suprimir el tráfico de forma permanente en las calles adyacentes (solo residentes y taxis) o, al menos, durante el período lectivo, es decir, desde la 8 de la mañana a las tres de la tarde, de lunes a viernes, a lo largo de todo el año académico. Esta supresión del tráfico rodado disminuiría los contaminantes químicos del aire y también el ruido al que los alumnos se ven sometidos a diario en sus colegios, que afecta negativamente a su capacidad de concentración y a su desarrollo cognitivo.

- Revegetar los patios y las zonas al aire libre de colegios e institutos y, mientras crecen las plantas, colocar toldos que proyecten sombra para permitir a niños y jóvenes disfrutar de un aire más limpio y unas temperaturas más bajas que no pongan en riesgo su salud, especialmente en unas condiciones de Cambio Climático con temperaturas cada vez más elevadas y durante un periodo de tiempo más largo.
- Revegetar las calles y plazas en el entorno de todos los colegios y guarderías de la ciudad de Granada y su área metropolitana, al igual que se proyecta hacer en el entorno del Hospital San Cecilio y no con árboles kiri (*Paulownia tomentosa*) sino con árboles autóctonos como, por ejemplo, los almeces que, aunque no crecen tan rápidamente, sí son capaces de soportar temperaturas por encima de los 40 grados, temperaturas que limita el crecimiento de la Paulownia.
- Hacer campañas de concienciación entre los padres y profesores de los colegios para quitar las superficies de asfalto u hormigón que cubren los patios y dejar una superficie de tierra cubierta de grava o arena con plantas, que absorbe menos la radiación calórica que una superficie asfáltica y que permite que el agua de lluvia percole en el suelo y arrastre con ella los contaminantes particulados.
- Concienciar a alumnos y profesores para que vayan al colegio en bicicleta, una vez que los carriles bici seguros, no compartidos con coches, estén construidos.
- Y mientras llegan los carriles bicis y disminuye la contaminación, es imprescindible hacer “rutas escolares seguras”, para que los alumnos puedan llegar a sus centros escolares caminando. Esto solo se consigue cortando el tráfico rodado en las calles adyacentes al centro escolar una hora a la entrada de los colegios y una hora a la salida.

SÉPTIMA

Ampliaciones de metro en el Sur y en el Centro (TR/36) Municipios de aplicación de la medida Armilla, Churriana de la Vega, Las Gabias, Granada

La ampliación del metro en el AM ya ha comenzado y permitirá un desplazamiento no contaminante entre Granada, Armilla, Churriana y Las Gabias.

Pero la ampliación del metro en superficie por el centro de la ciudad de Granada (aún en estudio) no es necesario, pues los autobuses eléctricos pueden realizar este recorrido sin alterar la estética de las calles. Además, es un despilfarro de dinero y una complicación en las zonas peatonales que se supone irán en el centro de la ciudad.

OCTAVA

Reestructuración de la red de transporte público (TR/12.) Reorganización de la red de transporte público (incluyendo transporte a demanda, servicios coordinados, etc.): - Mejora de la cobertura de las líneas de autobús para permitir el incremento del número de personas a los que se presta servicio - Mejorar la accesibilidad a los principales equipamientos metropolitanos - Mejorar la frecuencia y velocidades comerciales - Concentrar líneas ineficientes y redistribuir paradas

Se puede reestructurar el transporte público, pero si no se aumenta el número de vehículos, si no se hace más rápido, pasa con mayor frecuencia y conecta más puntos formando una retícula o cuadrícula que cubra toda el AM, los ciudadanos seguirán usando su coche privado para ir a trabajar, llevar los niños al colegio, ocio, etc.

NOVENA

Proyecto piloto de agenda urbana (Impronta Granada) (TR/44).

Es una hoja de ruta que sirve para establecer las acciones más urgentes para la provincia de Granada y que se llevarán a cabo hasta el año 2030. Este marco servirá para orientar las políticas urbanas sostenibles de pueblos y ciudades con objetivos sociales, ambientales y económicos

Esta agenda urbana que hasta 2030 servirá para orientar las políticas urbanas sostenibles de pueblos y ciudades con objetivos sociales, ambientales y económicos debería incluir, entre otros aspectos, la construcción de zonas verdes en las nuevas áreas urbanizadas, aceras amplias, con árboles con la suficiente densidad de copas que permita pasear bajo una sombra continua. Y, además, la prohibición de instalar cubiertas de césped plástico en Granada y su AM, ya que la extensión ocupada hasta hoy es enorme y se sigue extendiendo

1. El trayecto de la línea 1 del metro de Granada, entre Armilla y Albolote, tiene una cubierta de césped artificial que ocupa más de 6 Ha y debe ser sustituida antes de 2030.
2. El proyecto de la línea 2 de Armilla, Churriana y las Gabias contempla la instalación de este césped plástico entre las vías y sus alrededores en la mayor parte de los tramos.
3. En rotondas, medianas y zonas verdes de toda Granada y AM el césped plástico ha sustituido a las plantas verdes.

Y no podemos prescindir de las funciones ecosistémicas que nos proporcionan las plantas:

- Producen oxígeno,
- Absorben CO₂, partículas y otros contaminantes,
- Liberan vapor de agua y disminuyen la temperatura de las zonas donde se encuentran. Los árboles en las calles disminuyen la factura en aire acondicionado y calefacción.
- Absorben el ruido.
- Aumentan la biodiversidad.
- Mejoran nuestra salud física y mental.
- Si plantamos árboles, arbustos y plantas herbáceas autóctonas, solo necesitarán algo de riego los dos primeros años, después continuarán creciendo y soportando las duras condiciones ocasionadas por el cambio climático.

El césped plástico de las calles no se riega, pero desde el punto de vista ambiental solo tiene inconvenientes y ninguna ventaja:

- No produce oxígeno.
- No absorbe CO₂.
- Acumula la contaminación como metales pesados y partículas para recircularlas después.
- No se puede limpiar y acumula suciedad como los excrementos de animales, el polvo, los restos vegetales y en ella se reproducen bacterias y hongos que pueden ser perjudiciales para la salud.
- Se descompone en un corto periodo de tiempo y forma micro y nanoplásticos que van al aire, suelo y agua contaminando todos los ecosistemas y al ser humano.
- Provoca graves problemas de salud en los humanos ya que los nanoplásticos, ya encontrados en sangre y orina de los ciudadanos granadinos, actúan como

disruptores hormonales y ocasionan cáncer de mama, cáncer de próstata, problemas de tiroides, etc.

- Emite gases de efecto invernadero durante su fabricación, uso y eliminación, además no es reciclable.
- Absorbe la radiación calórica que después irradia a la atmósfera, alcanzando una temperatura hasta 15-20 °C superior a la de superficies de asfalto u hormigón. El calor captado por el césped plástico contribuye enormemente al efecto isla de calor.
- Es un engaño para nuestros sentidos, una falsedad y una aberración estética.

DÉCIMA

Creación de red de carriles bici seguros y zonas de estacionamiento (TR/26). Mejora de la infraestructura para la intermodalidad entre la bicicleta y vehículos para el transporte público. Adecuación del viario en rutas que permitan comunicar los principales equipamientos (instalaciones deportivas, culturales, educativas, ocio) entre sí y con las zonas residenciales. Asimismo, las actuaciones han de diseñarse dando continuidad a los distintos trazados de viario adaptado a la circulación en bici para generar una red que pueda conectarse adicionalmente con la corona metropolitana

LOS ÚNICOS CARRILES BICIS SEGUROS SON LOS QUE ESTÁN SEPARADOS DEL TRÁFICO GENERAL. Una bicicleta pintada entre dos líneas blancas en la calzada por donde circula el tráfico rodado, sean autobuses, taxis o vehículos privados no es un carril bici y no es seguro, a pesar de que algunos colectivos granadinos sí lo consideren. Si queremos que los niños, adolescentes y tercera edad use la bicicleta, los carriles bicis deben estar separados del tráfico general.

Como decía antes, los carriles bicis y las sendas peatonales con trayectos interurbanos tienen que llevar un corredor verde junto a ellos que les proporcione una sombra continua. De otro modo, no podrán ser utilizados durante los largos periodos de altas temperaturas.

UNDÉCIMA

Carril reservado temporal (TR/22). En vías con más de un carril de circulación por sentido, se implementan carriles de reserva temporal (CRT) para favorecer la movilidad de VMP, bicis, motocicletas, taxis y autobuses

Este “carril reservado temporal” no debe ser temporal, sino definitivo, para formar parte de ese entramado de plataformas reservadas por las que los autobuses puedan circular para dar un servicio más rápido y eficaz.

En el apartado TR/ 26 de este proyecto se manifiesta que se van a construir carriles bicis seguros, sin embargo, en este apartado TR/ 22 se dice que se implementará el “carril reservado temporal” para ser utilizado entre otros vehículos, por las bicicletas. Pero este “carril reservado temporal”, no es un carril bici y no es seguro, por tanto, las bicicletas no deben circular por él. Como ya se ha visto en decenas de ciudades, para que las bicicletas sean usadas por ciudadanos de todas las edades y de forma cotidiana, deben circular por carriles bicis separados del tráfico rodado.

¿Los responsables de este proyecto dejarían a niños o a personas mayores circular por un “carril reservado temporal”, lidiar con los grandes autobuses y los abundantes taxis con el peligro que ello entraña? ¿Se harían responsables de los daños que pudieran sufrir? Suponemos que no.

DUODÉCIMA

9.2.3.2 Medidas orientadas al sector residencial/comercial/institucional

Rehabilitación energética e incorporación de renovables en centros y equipamientos municipales: Instalaciones fotovoltaicas (DO/10)

Rehabilitación energética e incorporación de renovables en centros y equipamientos municipales: Instalaciones de aerotermia (DO/11)

Rehabilitación energética e incorporación de renovables en centros y equipamientos municipales: Instalaciones de geotermia (DO/12)

Llama la atención la escasa ambición de estas medidas reduciendo la instalación de placas fotovoltaicas a las instalaciones municipales y los centros de primaria gestionados por el Ayuntamiento, cuando debiera extenderse a todos los edificios públicos independientemente de la Administración de la que dependan.

Así mismo, se debería fomentar la creación de comunidades energéticas en las que participen los edificios administrativos, a menudo con grandes cubiertas aptas para la colocación de placas fotovoltaicas y los edificios privados, especialmente los situados en el centro histórico, que no pueden instalar placas. Con ello, todos los ciudadanos granadinos, independientemente del lugar donde vivan, podrían tener acceso a una energía más barata y sostenible.

TRIGÉSIMA

9.2.3.4 Medidas orientadas al sector agrícola y forestal

-Limitación de quema de restos agroforestales en grandes explotaciones (AG/1)

-Limitación de la quema de restos agroforestales en microexplotaciones y pequeñas explotaciones en condiciones meteorológicas adversas para la dispersión (AG/2) En las microexplotaciones y pequeñas explotaciones la quema de restos agroforestales solo podrá llevarse a cabo cuando las condiciones ambientales no resulten adversas para la dispersión de contaminantes, -Promoción del uso de la trituradoras (AG/3)

En la vega granadina la mayoría de las explotaciones agrícolas son microexplotaciones o pequeñas explotaciones y junto a ellas se encuentran núcleos residenciales o casas aisladas que sufren la contaminación de las quemas agrícolas

El humo que procede de estas quemas está formado por partículas MP₁₀ y MP_{2,5}, hidrocarburos aromáticos policíclicos, dioxinas, etc. junto a otros contaminantes que proceden de los plásticos que a menudo acompañan a los restos vegetales en estas hogueras improvisadas.

En condiciones anticiclónicas, que en Granada y su AM durante el otoño e invierno pueden durar más de dos meses ininterrumpidamente, el humo que se origina a ras de suelo, no se dispersa y se queda pegado a la superficie durante horas, mezclándose con otros contaminantes y a veces niebla, formando aerosoles tremendamente dañinos

para el tejido pulmonar humano. En los días más fríos se producen inversiones térmicas que hacen que la situación empeore y se mantenga durante días.

Por ello, que una de las medidas del Plan de Mejora de la calidad del aire de Granada y su AM sea permitir la quema de restos agrícolas nos parece una total temeridad, aunque sea en unas excepcionales condiciones no anticiclónicas. Sobre todo, porque existen alternativas:

- Triturar los restos y utilizarlos como enmienda en el terreno para que se transformen en nutrientes para la nueva cosecha,
 - Trituración de los restos para acumularlos y compostarlos en la misma parcela para después utilizarlos como abono. Las trituradoras pueden ser municipales y ser prestadas a los vecinos que las soliciten.
 - Servicio municipal de recogida de restos agrícolas para después compostarlos en un compostador municipal, para usar este compost en los jardines del municipio o darlo a los vecinos.
 - Servicio municipal de recogida de restos plásticos agrícolas.
 - Campañas de concienciación de los agricultores sobre las alternativas a la quema de restos agrícolas y sobre las técnicas de agricultura ecológica y regenerativa, la única opción a una agricultura que usa y abusa de pesticidas y herbicidas.
- En otros países las quemaduras de restos agrícolas son mínimas ya que están prohibidas por Ley.

DECIMOCUARTA

Creación de 2 pulmones verdes en el Municipio de Maracena (PR/4) Creación de 2 pulmones verdes con árboles de gran porte.

En Maracena existe más de una Ha de superficie cubierta de césped plástico que habría que retirar y dejar que crecieran las plantas. Después se pueden crear los dos pulmones verdes.

Estas zonas verdes habría que crearlas en todos los municipios del AM donde faltan espacios verdes y sobra hormigón, especialmente, en los polígonos industriales, ya que tienen un tráfico de grandes vehículos y están próximos a las grandes vías de comunicación de Granada y su AM.

DECIMOQUINTA.

Cubierta vegetal en zonas exteriores sin pavimentar (PR/2). Reverdecimiento de parcelas municipales que no se encuentren pavimentadas. Las parcelas desnudas (solares, descampados, isletas y taludes de infraestructuras y, en general, los "vacíos urbanos de titularidad municipal) son una fuente de emisión de partículas en suspensión.

Revegetación de fincas rústicas degradadas (PR/3) La periferia urbana suele presentar suelos en transición (usos marginales, vertido de residuos de construcción, etc.) y fincas degradadas que son potencialmente revegetables hasta formar bosques periurbanos. La plantación de especies autóctonas adaptadas a las condiciones climáticas y la disponibilidad hídrica,

- Desconocemos si en Granada y su área metropolitana existen muchas parcelas desnudas de titularidad municipal, pero existen centenares de Ha de superficie sin cubierta vegetal: grandes y pequeñas rotondas, medianas y taludes de prácticamente

todas las infraestructuras de Granada y su AM son tratados con glifosato para evitar que crezcan las plantas y carecen de vegetación en todas las estaciones del año.

-Gran parte del trazado de la línea 1 del metro está cubierta por césped artificial plástico. A esto se suman decenas de glorietas y zonas ajardinadas de Granada ciudad y su AM que han sido desprovistas de su cubierta vegetal y han sido tapizadas de césped plástico. Este césped plástico, atrapa las partículas contaminantes y después las libera de nuevo al aire.

- Existen numerosas plazas duras sin revestimiento vegetal y también zonas periurbanas carentes de vegetación, susceptibles de ser revegetadas.

- Las partículas contaminantes no solo se depositan en el suelo, también lo hacen en las hojas de los árboles y por ello, junto a otras muchas razones, tenemos que revegetar la ciudad y su AM. Pero esto parecen desconocerlos los responsables del proyecto.

DECIMOSEXTA

Estudio y caracterización del material particulado (GE/1). Estudio de las características del material particulado con el fin de conocer el contenido de distintos elementos integrados en las partículas y así poder actuar de forma más precisa en su seguimiento y control.

Este estudio debe incluir las partículas procedentes de los céspedes plásticos que cubren muchas Ha de la capital y su área metropolitana. Recientes estudios han demostrado la existencia de material particulado (fibras de plástico) en las aguas del río Guadalquivir y de la costa frente a Barcelona procedentes de los revestimientos de césped artificial. Este estudio debe hacer cambiar de opinión a los técnicos que utilizan estos revestimientos cuando son totalmente prescindibles. Las consecuencias de los nanoplásticos y microplásticos que se acumulan en el aire, suelo y agua son muy negativas para todos los ecosistemas, incluidos los seres humanos.

DECIMOSÉPTIMA

Sensibilización sobre emisiones de COV en tareas de repostaje (IN/5) Las emisiones de COV en tareas de repostaje de gasolina se incrementan con la temperatura ambiente. En efecto, las emisiones dependen de la presión de vapor de la gasolina, que se incrementa con la temperatura. Adicionalmente, el ozono troposférico se forma debido a una reacción fotoquímica en la que intervienen NOx, COVs y la acción de la luz solar y la temperatura ambiente. Por consiguiente,

Llama la atención esta medida que muestra cómo repostar gasolina en las horas de más calor puede potenciar la formación de ozono troposférico y, por tanto, debemos repostar en las horas menos calurosas del día.

Sin embargo, en todo el proyecto no se dice nada sobre la necesidad de rebajar la temperatura de la ciudad, debida al cambio climático y al efecto isla de calor, para disminuir así la formación de contaminantes secundarios como el ozono, a partir de los contaminantes primarios procedentes fundamentalmente del tráfico.

Parece ser que los responsables del proyecto ignoran que la revegetación de la ciudad y su AM y la renaturalización de los ríos que las atraviesan son las mejores medidas para frenar la formación de contaminantes secundarios, como el ozono y disminuir los primarios.

DECIMOOCTAVA

Campañas de medición mediante unidad móvil(GE/4) Desarrollo de campañas de medición concretas más allá de los datos que se obtienen en las estaciones fijas disponibles.

Consideramos que además de estas campañas de medición mediante unidad móvil, es necesario aumentar el número de las estaciones fijas, pues las dos existentes no muestran la contaminación real de la ciudad, al estar en entornos con poco tráfico y rodeados de árboles.

SOLICITO, que esa administración antes de la Resolución correspondiente, nos responda a todas y cada una de las alegaciones que hemos presentado, según lo estipulado en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas Art. 83.3 “La comparecencia en el trámite de información pública no otorga, por sí misma, la condición de interesado. No obstante, quienes presenten alegaciones u observaciones en este trámite tienen derecho a obtener de la Administración una respuesta razonada, que podrá ser común para todas aquellas alegaciones que planteen cuestiones sustancialmente iguales.” y dejando claro que somos parte interesada según Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente

En Granada a 26 de diciembre de 2023

ÁRBOLES CONTRA EL CAMBIO CLIMÁTICO EN GRANADA
LA PRESIDENTA

María Dolores Ortega Reyes