

PROPUESTAS PARA REDUCIR LA CONTAMINACIÓN DEL AIRE Y LAS EMISIONES DE CO2 DERIVADAS DEL TRANSPORTE COTIDIANO EN COCHE Y MOTO EN GRANADA Y EL ÁREA METROPOLITANA

Firmado por las siguientes asociaciones y colectivos:

- Asociación española de educación ambiental.
- Asociación para la movilidad personal y ecológica de Granada (AMPEG)
- Biciescuela Granada
- Descubrir la Vega
- Ecologistas en Acción
- Enbicielectrica.com
- Federación provincial de asociaciones de madres y padres y alumnado de Granada (FAMPA)
- Fridays For Future Granada
- Granada en Transición
- La Ciudad Accesible
- Por un Realejo Habitable
- X Rebellion Granada

Granada, a 22 de junio de 2020

EL AIRE DE GRANADA Y SU ÁREA METROPOLITANA NOS ESTÁ MATANDO

Diversas asociaciones piden que las administraciones granadinas actúen

Desde hace años, las emisiones de NO₂ y de las partículas PM 10 y PM 2,5 superan en Granada los límites medios anuales que la OMS considera como perjudiciales. La Agencia Europea de Medio Ambiente indica que unas 33.000 personas al año mueren de forma prematura en España debido a la contaminación y varios estudios señalan la relación entre la concentración elevada de NO₂ y PM 2,5 con la mortalidad por coronavirus.

El origen de estas emisiones se encuentra principalmente en la quema de combustibles fósiles para el transporte cotidiano en coche y moto, que supone más del 80% de los desplazamientos del área metropolitana. Además, esta forma de moverse provoca un aumento de las emisiones de gases de efecto invernadero que contribuyen al calentamiento global y el cambio climático.

Las restricciones en la movilidad para frenar los contagios por COVID-19 hizo que la contaminación del aire descendiera de forma muy significativa. Y ahora, en la nueva normalidad, también se hace necesario abordar una nueva ordenación del espacio público. Hay que aumentar los metros cuadrados dedicados a las zonas peatonales para garantizar definitivamente una accesibilidad universal en todas las calles y para asegurar que se puede mantener la suficiente distancia física interpersonal en la calle. Por tanto, es un momento crucial en el que las administraciones públicas deben implementar medidas estructurales que reduzcan el uso del coche y la moto para mejorar la calidad del aire, frenar el cambio climático y garantizar zonas peatonales accesibles y seguras.

Pese a las graves consecuencias de la contaminación del aire y su relación con la mortalidad por COVID-19, ninguna de las administraciones públicas de Granada y el área metropolitana con competencias en movilidad ha estado a la altura de las circunstancias. Ni la Consejería de Fomento, ni la Diputación Provincial, ni los ayuntamientos del área metropolitana han puesto en marcha ninguna medida. De manera que ya hemos alcanzado los niveles de contaminación previos al confinamiento.

El Ayuntamiento de Granada, por su parte, ha creado una red temporal de 75 Km de carril bus, ha señalizado el sentido de la marcha de los peatones en las aceras de algunas calles y ha peatonalizado la calle San Antón. Se trata de medidas insuficientes

que, si bien es una mejora para favorecer el transporte público colectivo en la ciudad, no ha ampliado los espacios peatonales, ni incide en los desplazamientos metropolitanos que es donde realmente se encuentra el origen del uso del coche en Granada.

Por todo esto, diferentes asociaciones implicadas en el ámbito de la movilidad sostenible, la calidad del aire y del espacio público, hacemos una serie de propuestas para que sean aplicadas de forma urgente por el Ayuntamiento de Granada y el resto de ayuntamientos del área metropolitana, la Diputación Provincial y la Junta de Andalucía:

A) PROPUESTAS DIRIGIDAS AL AYUNTAMIENTO DE GRANADA Y A LOS AYUNTAMIENTOS DEL RESTO DE MUNICIPIOS DEL ÁREA METROPOLITANA

1. Garantizar que los desplazamientos peatonales sean accesibles y puedan llevarse a cabo con la adecuada distancia interpersonal. Ningún espacio para el tránsito peatonal debe de ser inferior a 3 metros de ancho para mantener una distancia interpersonal de, al menos, 1,5 metros:

- a) En aquellas calles en las que no se pueda obtener un espacio peatonal de 3 metros junto a ambas fachadas y, al menos, un carril de circulación de vehículos en el centro de la calle, hacer lo siguiente: Convertir a calle de prioridad peatonal, de plataforma única y sin bolaridos, velocidad limitada a 10 Km/h y permiso para circular en coche y moto solo para el acceso a garajes, transporte público, abastecimiento comercial, traslado de personas con movilidad reducida, vehículos de emergencia, sanitarios y seguridad pública.
- b) En aquellas calles que no dispongan de una acera de 3 metros a cada lado: Ampliar el espacio peatonal suprimiendo líneas de aparcamiento y/o carriles de circulación.
- c) En las calles de menos de 3 metros de ancho, informar en sus accesos de que no se podrá cumplir la distancia interpersonal reglamentaria y que será necesaria y recomendable ponerse la mascarilla.
- d) Las terrazas de los bares se instalarán a cota de calzada, en las zonas destinadas al estacionamiento de vehículos.
- e) Mejorar la iluminación de las aceras con farolas Eolgreen, especialmente en trayectos que ya han sido detectados con deficiencia lumínica para el acceso al barrio de La Chana.

Estas medidas pueden realizarse de manera sencilla y rápida, utilizando señales adecuadas, como pintar rayas en el suelo o poner conos, acompañándose de la información adecuada y del control de las autoridades a través de la Policía Local. La señalización debe ser vertical y horizontal porque facilitan la accesibilidad cognitiva y sirven de apoyo para garantizar las diferentes medidas de prevención frente al COVID-19.

2. Reducir la siniestralidad derivada del tráfico:

- a) Instaurar el máximo de velocidad de circulación en toda la ciudad a 30 Km/h.
- b) Medidas efectivas para el calmado de la velocidad del tráfico: radares, control mediante multas, elevación de pasos de peatones en toda la ciudad, estrechamiento de calzadas, sustitución de semáforos por pasos peatonales, vigilancia en lugares y horarios conflictivos.

3. Incentivar económicamente la movilidad sostenible:

- a) Reducción de impuestos municipales como el IAE a todos los centros de trabajo y formación, que cuenten con un plan de movilidad sostenible y acrediten haber logrado una reducción del uso del coche y la moto para acudir a su centro por trabajadores/as y/o alumnos/. Esto no podrá suponer una discriminación sobre los/as trabajadores/as por razón de lugar de residencia o hacia personas de movilidad reducida y, en todo caso, debe repercutir en beneficios hacia los/as trabajadores/as que son los/as que, en definitiva, hacen el cambio de medio de transporte.
- b) Aplicar las bonificaciones máximas previstas en la ley del impuesto sobre vehículos de tracción mecánica (ITVM) por adquisición de vehículos de bajas emisiones.
- c) Que las administraciones, incluidas las locales, informen a las empresas de las exenciones fiscal en tributos del estado a través de la subvención a sus trabajadores cuando se apliquen planes de movilidad.

4. Crear entornos y caminos escolares seguros:

- a) Peatonalización del entorno de los colegios e institutos. En caso de no ser posible por coincidir con una arteria importante de tráfico, llevar a cabo esta peatonalización de forma temporal durante el horario de entrada y salida.
- b) Proyectos de caminos escolares seguros, continuar con los esfuerzos realizados e iniciar sus fases para su creación: Definir objetivos y crear la comisión técnica; diagnóstico, análisis de la movilidad e identificación de problemas y sus causas; elaboración del plan y propuesta de actuación en el ámbito educativo y en el espacio público, con cronograma y recursos; y seguimiento y evaluación.

- 5. **Concienciación:** Campañas informativas sobre los beneficios de usar medios de desplazamiento sostenibles y los daños de usar medios contaminantes.

B) PROPUESTAS DIRIGIDAS AL AYUNTAMIENTO DE GRANADA

1. Aumentar y mejorar la oferta del transporte público colectivo:

- a) Mantener de forma permanente la red temporal de 75 Km de carril bus.
- b) Ofrecer de forma gratuita mascarillas y gel hidroalcohólico a todos/as los/as pasajeros/as en contexto COVID-19.
- c) Mejorar la frecuencia de paso de todas las líneas de autobuses, especialmente en horas

punta.

- d) Ampliar la franja horaria del servicio de transporte público colectivo, especialmente durante los fines de semana y en horario nocturno.
- e) Introducir un abono que permita el uso ilimitado de cualquier medio: bus urbano, interurbano y metropolitano.
- f) Revocar la última medida adoptada para el cálculo del bonobús de pensionista, volviendo a utilizar el SMI en vez del IPREM.
- g) Garantizar un transporte público gratuito o reducir el precio del billete para las personas con diversidad funcional y menores hasta 16 años inclusive.
- h) Renovar la flota de autobuses con vehículos eléctricos, anteponiendo el trolebús a los eléctricos de batería (sobretudo en trayectos largos y en pendiente).
- i) Estudiar la implantación temporal del transporte gratuito de personas en los autobuses urbanos para no perder pasajeros/as en contexto COVID-19.
- j) Mantener la parada a demanda para mujeres en los autobuses nocturnos como medida antiacoso.
- k) Otorgar el derecho de parada a demanda en los autobuses nocturnos a menores y a personas que por miedo o por sus capacidades personales, temporales o permanentes, lo necesiten.

2. Incentivar el uso de la bici y los VMP:

- a) Ofrecer acompañamiento y formación de calidad y gratuita para la conducción segura de bici y VMP en la calzada urbana.
- b) Establecer mediante ordenanza municipal:
 - La ubicación de circulación de las bicis y VMP en zona urbana por el centro del carril de la calzada que se esté utilizando.
 - La autorización a bicis y VMP a circular por el carril de calzada que mejor convenga a su destino en calles de más de un carril en el mismo sentido.
- c) Señalizar como ciclocarril 30 el carril izquierdo de las calles de dos carriles en el mismo sentido donde se ha señalado el carril derecho como carril bus. Y en el carril derecho de estas calles si no se ha señalado el carril bus.
- d) Instalar aparcamientos para bicicletas contra el robo, el vandalismo y la intemperie en la calle y en edificios públicos (por ejemplo, en forma de jaulas).
- e) Instalar un sistema de alquiler de gestión pública de ebike y VMP con estaciones a cota de calzada distribuidas por toda la ciudad (integrado con el sistema de transporte público colectivo).
- f) Recuperar como espacio peatonal los carriles bici y aceras bici existentes.

3. Desincentivar el uso del coche y la moto:

- a) Restringir la entrada en coche y moto a la ciudad de Granada. Permitir el paso solo de

residentes; traslado de personas con enfermedad, personas de movilidad reducida y diversidad funcional; abastecimiento comercial y vehículos de emergencia, sanitarios y seguridad pública.

- b) Considerar a todos los parkings de uso público situados en la periferia de la ciudad como aparcamientos disuasorios que deben de estar conectados con las líneas de bus del transporte público urbano (incluyendo los sistemas de alquiler público de ebike y VMP) y, en caso necesario, habilitar nuevas zonas para este uso.
 - c) Sustituir progresivamente los espacios públicos en la calle destinados al estacionamiento de coches y motos por espacios peatonales accesibles y arbolado.
 - d) Destinar los parkings de uso público que hay en la ciudad al uso por parte de residentes y hoteles, hostales o similares.
 - e) Crear una aplicación móvil que permita conocer las plazas libres en los parkings públicos y privados para su reserva.
 - f) Hacer un diagnóstico de las plazas de aparcamiento disponibles en la ciudad y la cantidad de automóviles censados para conocer las necesidades reales.
 - g) Garantizar que las personas con coche o moto tengan a su disposición una cochera o plaza de parking donde guardar su vehículo.
4. **Crear consenso.** Garantizar la permanencia de las medidas que se proponen requiere de una estrategia ordenada basada en el consenso, que evite los enfrentamientos y consolide las medidas que se adopten. El Observatorio de Movilidad puede ser una herramienta válida con un cronograma de reuniones y con la participación de las asociaciones involucradas en el ámbito de la movilidad, la salud y el medioambiente.

B) PROPUESTAS DIRIGIDAS A LOS AYUNTAMIENTOS DE LOS MUNICIPIOS DEL ÁREA METROPOLITANA, LA DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE GRANADA Y A LA DELEGACIÓN TERRITORIAL EN GRANADA DE LA CONSEJERÍA DE FOMENTO DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA

1. Incentivar el desplazamiento en bici y VMP:

- a) Adecuar la red de caminos de tierra de la Vega y difundir su existencia y conectividad.
- b) Dotar a las carreteras interurbanas de arcenes de, al menos, 2 metros de ancho a cada lado (se puede iniciar usando conos de forma provisional, para después establecerlo definitivamente con la obra civil necesaria).
- c) Ofrecer formación y acompañamiento para la conducción segura de bici y VMP en calzada urbana y en zona interurbana.
- d) Evitar que ciclistas usen los carriles bici y aceras bici de doble sentido de circulación

(debido a la insuficiente anchura para mantener la adecuada distancia interpersonal entre ciclistas y con peatones). Recorvertirlos como arcenes bici de uso unidireccional y construir (o habilitar de manera temporal) otro al otro lado de la carretera de, al menos, dos metros de ancho.

- e) Instalar un sistema de alquiler de gestión pública de ebike y VMP con estaciones a cota de calzada en los municipios del cinturón metropolitano, integrado con el sistema de transporte público colectivo y compatible con el servicio municipal de ebike y VMP de la ciudad de Granada.

2. **Mejorar el atractivo y eficacia del transporte público colectivo interurbano:**

- a) Mejorar la frecuencia de paso del transporte público colectivo.
- b) Ampliar la franja horaria del servicio de transporte público colectivo, especialmente durante los fines de semana y en horario nocturno.
- c) Ampliar la longitud de los vehículos del metropolitano, especialmente en horas punta.
- d) Reservar algunas carreteras interurbanas para el uso exclusivo del transporte público colectivo, bici, VMP y desplazamientos a pie.
- e) Dotar a las carreteras interurbanas de carril bus, especialmente en la entrada y salida de la capital y otros núcleos urbanos.
- f) Crear un abono que permita el uso ilimitado de cualquier medio: bus urbano, interurbano y metropolitano.
- g) Ampliar las líneas del metropolitano.
- h) Renovar la flota de autobuses con vehículos eléctricos, anteponiendo el trolebús a los eléctricos de batería (sobretudo en trayectos largos y en pendiente).
- i) Estudiar la implantación temporal del transporte gratuito de personas en los autobuses metropolitanos y en el metropolitano para no perder pasajeros/as en el contexto COVID-19.
- j) Ofrecer de forma gratuita mascarillas y gel hidroalcohólico a todos/as los/as pasajeros/as en contexto COVID-19.

3. **Desincentivar el uso del coche:** Cancelar definitivamente los proyectos de nuevas autovías y carreteras interurbanas como la Ronda Este y los VAUs previstos en el POTAUG.

4. **Concienciación:** Campañas informativas sobre los beneficios de usar medios de desplazamiento sostenible y los daños de usar medios contaminantes.

5. **Crear consenso.** Crear y dotar de entidad jurídica a un Observatorio de la Movilidad y Calidad del Aire Metropolitano:

- a) Integrantes: Junta de Andalucía, Diputación Provincial, Ayuntamiento de Granada y de los municipios del área metropolitana, Consorcio Metropolitano de Transportes, asociaciones sin ánimo de lucro que tengan entre sus objetivos la movilidad sostenible, la salud o el medioambiente, representantes de organizaciones profesionales con intereses en la

movilidad, representantes de entidades científicas relacionadas con la salud y el medioambiente.

- b) Convocatorias: semestral y con orden del día. Cada participante podrá solicitar, con al menos diez días de antelación, los asuntos que sean de su interés, y las administraciones competentes deberán aportar dicha información para ser tratada en la sesión.