



PROCÉS PARTICIPATIU PER L'ELABORACIÓ DE L'ORDENANÇA DE LA ZONA DE BAIXES EMISSIONS

INFORME DE PARTICIPACIÓ CIUTADANA
RESULTATS DE LA SESSIÓ INFORMATIVA I DE DEBAT – ZONA LLOBREGAT
11 DE JULIOL DE 2019



**Ajuntament
de Barcelona**

Document elaborat:

QUÒRUM CONSULTORS SL

Direcció:

Gerència Ecologia Urbana

Departament de Participació, Direcció de Comunicació i Participació

Introducció

Contaminació i salut

Barcelona registra uns nivells elevats de contaminació atmosfèrica, especialment pel que fa a les partícules en suspensió PM10 i el diòxid de nitrogen (NO2), que excedeixen els valors recomanats per l'OMS i resulten molt nocius per a la salut de la població. Aquestes afectacions es manifesten especialment en els col·lectius considerats com a més sensibles, com ara adults amb afectacions de salut, dones embarassades, asmàtics, gent gran o infants.

Una reducció dels nivells de contaminació per PM2,5 a la conurbació de Barcelona fins als llindars recomanats per l'OMS hauria evitat, entre l'any 2010 i 2017, 424 morts, en mitjana anual durant el període. L'origen d'aquests contaminants és principalment el trànsit de vehicles. A la ciutat de Barcelona hi ha gairebé 6.000 cotxes per km2. Això significa el doble que a Madrid ciutat (3.000 cotxes per km2) i més del triple que a Londres, que té 2.000 cotxes per km2. Cada dia més d'un milió de vehicles circulen pels accessos de Barcelona, prop de 800.000 ho fan per les vies principals de la ciutat i gairebé 270.000 circulen per les rondes.

Restringir el trànsit de vehicles més contaminants és una de les mesures per combatre la contaminació. Més de 200 ciutats europees tenen definides zones de baixes emissions per preservar la salut de les persones: Londres, París, Berlín, Estocolm, Milà, etc.

Àrea ZBE

La Zona de Baixes Emissions de Barcelona és una àrea de 95 km2 que inclou tot el terme municipal de Barcelona, excepte el barri de Vallvidrera, el Tibidabo i les Planes i la Zona Franca Industrial.

També engloba àmbits dels municipis circumdants de Sant Adrià de Besòs, L'Hospitalet de Llobregat, Esplugues de Llobregat i Cornellà de Llobregat.

A partir de l'1 de gener de 2020, es proposen restriccions permanents

No poden circular:
Vehicles sense distintiu
ambiental de la DGT

Exempcions permanents:

- Vehicles de persones amb mobilitat reduïda
- Serveis d'emergències (policia, bombers, ambulàncies)
- Serveis essencials (mèdic, funerari)

Horari d'aplicació:
Vigent per a tots els dies
feiners, de dilluns a divendres,
de 7.00 a 20.00 h



Sessió informativa i de debat

Dades bàsiques

Data, hora i lloc: Dimecres 11 de juliol a l'Auditori del CAPIBE (Carrer de Numància, 7-13) a les 18:00h.

Convocatòria: la convocatòria de la jornada participativa s'ha realitzat convidant als membres de: Pacte per la Mobilitat, Consell per la Sostenibilitat, Consell de Benestar Social i Taula contra la contaminació de l'aire, als membres dels Consells de Salut dels Districtes de Sarrià-Sant Gervasi, Les Corts i Sants-Montjuïc. Com que ha estat una jornada oberta a la ciutadania també s'han utilitzat els mitjans de comunicació de l'Ajuntament per fer-ne difusió: cartelleria, web, etc

Participants: la sessió va comptar amb la participació de 36 persones.

Metodologia

L'objectiu de la jornada era sensibilitzar sobre la situació actual relativa a la qualitat de l'aire de Barcelona, informar sobre l'ordenança de les ZBE i, alhora, recollir propostes i suggeriments concrets per part dels participants.

La jornada es va planificar amb dos moments diferenciats. En un primer moment, es va donar la benvinguda als i les assistents i es va presentar en plenari el procés participatiu de les ZBE i es va explicar en que consisteix l'ordenança. Posteriorment, es va donar el torn de paraula als assistents per tal de què poguessin expressar les seves propostes i inquietuds al voltant dels següents temes:

- Com valoren el parc de vehicles afectats per les restriccions circulatòries?
- Com valoren les exempcions permanents?
- Com valoren els dies i l'horari de restricció?
- Com valoren de manera global l'aplicació de la ZBE?
- Creus que falta alguna mesura o estratègia complementària per millorar la qualitat de l'aire a Barcelona?

Resum de la primera part informativa: explicació entorn la contaminació de l'aire a Barcelona, les alternatives del transport públic i el procés participatiu.

Frederic Ximeno, Comissionat d'Ecologia de l'Ajuntament de Barcelona, dona la benvinguda i emmarca aquest procés participatiu en la línia que segueix l'Ajuntament per l'aplicació de diverses mesures per millorar la qualitat de l'aire a la ciutat.

Xavier Moreno responsable de participació d'Ecologia Urbana explica que a partir del dia 1 de gener de 2020 es preveu que entri en funcionament la Zona de Baixes Emissions. En aquest sentit des de l'Ajuntament es promou aquest procés participatiu per tal d'elaborar l'ordenança que ha de regir aquesta mesura. Es preveuen un total de quatre sessions de debat i treball:

- Sessió de debat amb entitats sectorials, dia 13 de juny.
- Sessió de debat territorial Zona Centre: Eixample, Gràcia i Ciutat Vella, dia 27 de juny.
- Sessió de debat territorial Zona Besòs: Horta-Guinardó, Sant Andreu, Sant Martí i Nou Barris, dia 3 de juliol.
- Sessió de debat territorial Zona Llobregat: Les Corts, Sarrià-Sant Gervasi i Sants-Montjuïc, dia 11 de juliol.

A més a més, s'ha habilitat un espai a la plataforma digital de participació Decidim on tothom pot accedir i emplenar l'enquesta que hi ha disponible.

Tot seguit pren la paraula Jordi Remírez, del departament de Qualitat Ambiental que fa una presentació sobre la qualitat de l'aire a Barcelona i els seus efectes en la salut. Explica que actualment a Barcelona es disposa d'11 estacions de mesura, 3 de trànsit i 8 de fons. Les dades que se'n recullen ens indiquen que a Barcelona es superen els valors de referència que marca l'OMS. Es considera que aquest fet ha causat que durant el període de l'any 2000 al 2017 la mortalitat atribuïble a l'excés de partícules PM2.5 representa 424 morts. El 60% dels nivells d'immissió de NO2 provenen del trànsit rodant. Per tal de revertir aquesta situació l'Ajuntament de Barcelona proposa aplicar a partir de l'1 de gener de 2020 la Zona de Baixes Emissions, que consisteix en restringir l'accés a aquells vehicles més contaminants (que no disposin del distintiu ambiental de la DGT) de dilluns a divendres de 7h a 20h. Es preveuen un seguit d'exempcions permanents:

- Vehicles persones amb mobilitat reduïda
- Serveis d'emergència
- Serveis essencials

Continua Fèlix Campos, de la direcció de Mobilitat, que explica les millores en la mobilitat urbana i en l'àmbit metropolità que haurien d'ajudar als ciutadans que no puguin utilitzar el seu cotxe a moure's amb transport públic:

- Nova Xarxa de Bus
- Millores al servei de metro
- Noves línies de metro de la L9 Sud i arribada de la nova L10 Sud
- Congelació de les tarifes del transport públic TMB al 2019
- Nou Bicing i 308 km de carril bici
- Ajuts i incentius a la mobilitat sostenible
- Ampliació de la Zona 1
- Targeta Verda Metropolitana
- Desplegament de dos nous serveis d'autobusos en el marc de la Nova Xarxa de Bus Metropolità: AMB Exprés i AMB Metrobús
- Creació de Park&Ride
- Impuls de la bicicleta



Buidat de la segona part debat: intervencions dels participants

1. Com valoren el parc de vehicles afectats per les restriccions circulatòries?

DEBAT I OPINIONS PERSONALS

- El sistema d'etiquetes es considera un frau perquè únicament penalitza els vehicles vells, que no sempre són els més contaminants.
- Es considera que molts vehicles amb distintiu contaminen massa per poder seguir circulant. Es demana la incorporació de criteris que permetin detectar les emissions que generen realment.
- Es demana valorar totes les condicions d'un vehicle abans de prohibir-ne la seva circulació basant-se només en l'any de matriculació, ja que la contaminació no es determina només per l'any de fabricació d'un vehicle.
- Es comenta que la ITV hauria de regular si un cotxe pot circular o no, i no pas les etiquetes basades en l'any de matriculació. Hi ha vehicles antics amb bon manteniment que potser contaminen menys que alguns vehicles més nous. Per tant, s'opina que no s'hauria de restringir basant-se en les etiquetes sinó en les dades de les ITV o en base a tests reals de contaminació.
- Es demana la possibilitat de poder adaptar els cotxes (canvi de motor, filtres de partícules, etc.) per poder obtenir el distintiu i circular. Això evitaria, també, tota la contaminació produïda pel desballestament dels vehicles.
- La restricció dels vehicles sense distintiu només afecta les persones amb rendes més baixes, que no poden renovar el vehicle particular. Manca d'equitat en la mesura.

2. Com valoren les exempcions permanents?

- Es posa de manifest que en altres països, dins les exempcions permanents, també hi ha els vehicles clàssics, vehicles històrics i els vehicles de residents. Es demana fer el mateix aquí, per evitar que aquests vehicles, que circulen comptats cops l'any, quedin restringits per la mesura.
- Es comenta que les restriccions també han d'afectar el port (transatlàntics) i els avions.
- Hi ha qui opina que els vehicles de l'ajuntament haurien de ser els primers a substituir-se per vehicles elèctrics.
- Es demanen exempcions puntuals d'uns dies a l'any per aquelles persones que necessitin utilitzar el vehicle en cas d'urgència, reparació, ITV, etc. És a dir, es proposa establir un "màxim de dies per contaminar" a l'any i, així, permetre trajectes esporàdics necessaris (anar al metge, emergències, acompanyar malalts...). Aquest límit de contaminació es podria controlar mitjançant una app. Concretament, una aportació proposa que sigui el 10% dels dies laborables (que es quedarien en uns 20 dies l'any).

3. Com valoren els dies i l'horari de la restricció?

- Algunes persones demanen que els divendres, a partir del migdia, estigui lliure de restricció i es pugui circular.
- D'altra banda, altres persones comenten que les restriccions haurien de ser durant tota la setmana (cap de setmana inclòs) donat que es tracta de canviar els hàbits dels i les conductores i, a més, la salut no és només de dilluns a divendres.
- Es proposa que l'horari i els dies de restriccions s'adaptin a l'horari d'estiu o hivern.
- Habilitar una App que doni més flexibilitat a la mesura en quant als dies i horaris de restriccions perquè afecti diferent segons el nivell de renda.
- Hi ha força gent que està d'acord en establir un màxim de dies a l'any en els què es pugui contaminar, i no restringir en uns dies i uns horaris concrets.
- Es proposa establir acords amb les empreses per modificar els horaris de feina adaptant-los a la mesura.
- Molta gent pregunta com es podrà portar el vehicle al taller si hi ha aquests horaris i dies de restriccions. Només es podrà portar a reparar el vehicle en cap de setmana? O a partir de les 20h?

4. Com valors de manera global l'aplicació de la Zona de Baixes Emissions?

- S'opina que es una mesura no objectiva, no democràtica, no pedagògica, no justificada, no lògica i d'una efectivitat dubtosa. No és objectiva ja que no penalitza les empreses que venen cotxes contaminants sinó el o la ciutadana que no es pot canviar el vehicle per un de menys contaminant.
- Es demana que, per part dels tècnics, es justifiqui la tria del sistema de les etiquetes, ja que es considera un frau.
- La Plataforma Sarrià Respira considera que és una mesura ridícula, insuficient i que arriba tard. No s'hauria d'impulsar la substitució dels vehicles sinó un canvi d'estil de vida. La situació és massa preocupant i s'hauria de ser molt més restrictiu. S'haurien de seguir les recomanacions de les NNUU i la OMS.
- Hi ha qui opina que és una mesura que busca enriquir les empreses fabricants de vehicles i desafavorir els i les residents.
- Es posa de manifest que si la gent opta per utilitzar el vehicle privat és perquè el transport públic és insuficient.
- En general, es valora de forma negativa la mesura, ja que es critica que aquesta afectarà al sector de població amb rentes més baixes. Es comenta que s'hauria de fer quelcom per a que la mesura recaigui de forma homogènia sobre tots els ciutadans.
- Es considera que la mesura es queda curta. Les restriccions han de ser més grans
- La delimitació de la ZBE farà que la gent circuli més per les rondes i els veïns i veïnes que hi viuen rebran molta més contaminació.
- Es posa de manifest que el gran problema és la gent que creua Barcelona i no els i les residents. Per tant, s'han d'aplicar mesures per evitar que això passi.
- Es considera una mesura urgent, sobretot de cara a protegir els nens. És necessari actuar a les zones d'escoles i hospitals de tots els barris, no només d'alguns. Tots els nens es mereixen protecció.
- Es considera que la mesura s'hauria de fer més pedagògica per canviar els hàbits de conducta en quant a mobilitat i reduir l'ús del vehicle (en comptes de comprar-se un de més nou).

5. Creus que falta alguna mesura o estratègia complementària per millorar la qualitat de l'aire a Barcelona?

- S'haurien d'incloure les línies de transport públic que entren per l'avinguda Diagonal (busos) i que venen de fora de l'àrea metropolitana.
- Es demana informar més a la ciutadania del que s'ha fet en d'altres ciutats i dels resultats que se n'han obtingut, així com l'argumentari de perquè s'ha triat aquesta mesura i no una altre (com poden ser: peatges, restriccions segons matrícules, etc.)
- Es demana reduir la flota de busos turístics, ja que moltes vegades aquests van pràcticament buits, amb una freqüència molt elevada i contaminen molt.
- Permetre que la legislació espanyola emeti etiquetes pels vehicles "modificats" als quals s'ha substituït el motor per un de més modern o s'han afegit filtres perquè no contaminin. D'aquesta manera, els vehicles antics podrien ser "modificats" i podrien circular com els altres.
- Es demana que també s'apliqui la mesura a les empreses que gestionen el Port i l'Aeroport.
- Se sol·licita un aplaçament de la mesura per un període de 5 anys perquè la gent no té recursos per adaptar-s'hi i el transport públic encara no és suficient per esdevenir una alternativa competent. Durant aquest temps, a més, s'hauria de prohibir la venda cotxes dièsel.
- Es demanen subvencions per adquirir vehicles elèctrics.
- Es demanen subvencions per la homologació de vehicles i la conversió a elèctrics i gas.
- Seria molt més just restringir totalment el trànsit ja que afectaria a tothom per igual (peatges).
- El cotxe ha de ser més car perquè surti més a compte el transport públic. L'ajuntament ha de prendre mesures perquè sigui més còmode i rendible moure's amb transport públic.
- Reduir la velocitat de 80 a 60 km/h a les rondes evitaria accidents i generaria menys contaminació i menys soroll.
- Es comenta que hi ha zones de Barcelona on hi ha una gran concentració d'escoles, per exemple el carrer Numància amb Diagonal, on hi ha 3 escoles i dues llars d'infants, així com varies fundacions d'ajuda als infants. Per tant, donat que es tracta d'una zona amb gran quantitat de col·lectius vulnerables, és de caràcter urgent realitzar alguna actuació concreta per reduir els nivells de



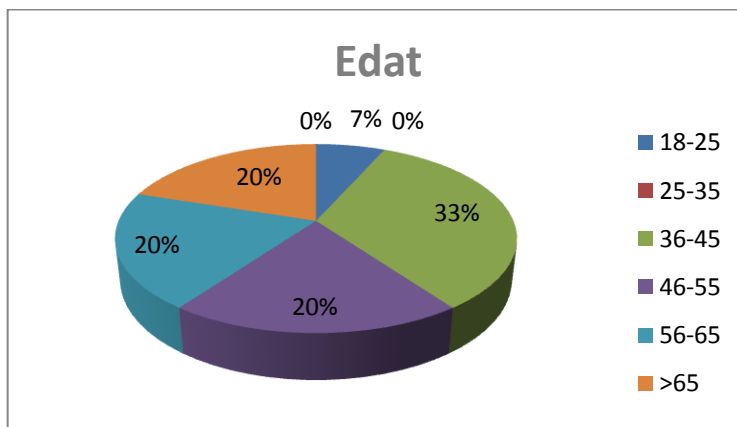
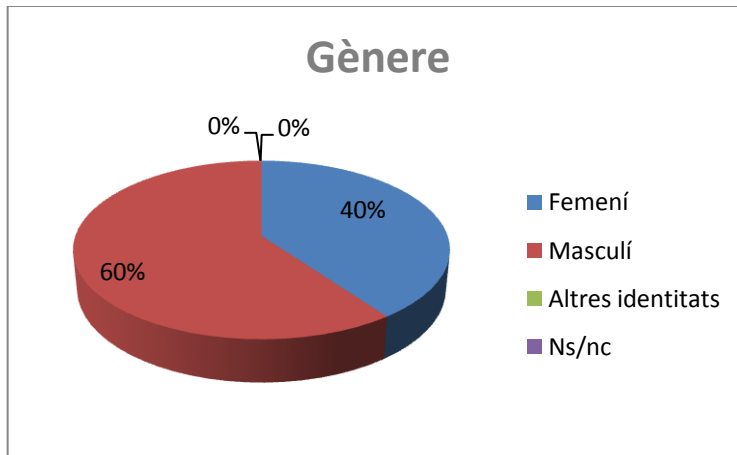
contaminació d'aquest carrer, ja que aquesta contaminació afecta també al coeficient intel·lectual i la salut dels nens.

- Seria més just aplicar mesures restrictives als concessionaris i no mesures que afecten directament als i les residents.
- Es demana millorar la xarxa de carrils bicis perquè sigui competitiva i connectar amb carril bici tots els municipis de l'AMB.
- Es demana oferir més zones d'aparcament a baix cost o fins i tot gratuïtes per contrarestar la mesura.
- Es demana la implantació de Park&Rides a les afores de la zona de Baixes Emissions.
- S'haurien de donar moratòries a les empreses de repartiment perquè es puguin adaptar a la mesura.
- Es proposa la implantació d'un Peatge d'entrada a Barcelona (com tenen altres ciutats Europees). Aquesta mesura seria més equitativa perquè afecta a tothom, i no només a uns col·lectius.
- Regular més el transport de mercaderies, detectant aquelles furgonetes més envellides les quals el seu ús no és legal.
- Es demana millorar la xarxa de bus de Barcelona i millorar la freqüència de pas dels autobusos metropolitans.
- Es qüestiona com s'aplicarà la mesura per evitar que hi hagi picaresca.
- Falta transport extra-radi a polígons industrials i a primera hora del matí (horari polígons industrials).
- Es comenta que, actualment, la APP només avisa de la desactivació d'episodis, però no de l'activació d'aquests. Es demana que es canviï.

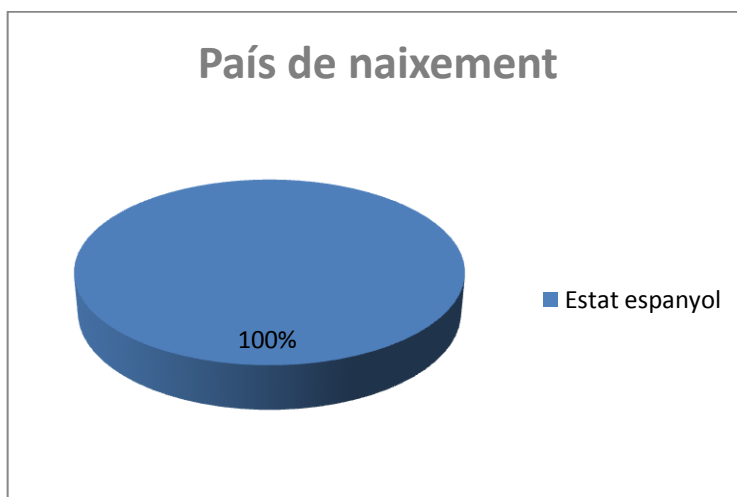
Valoracions de la sessió

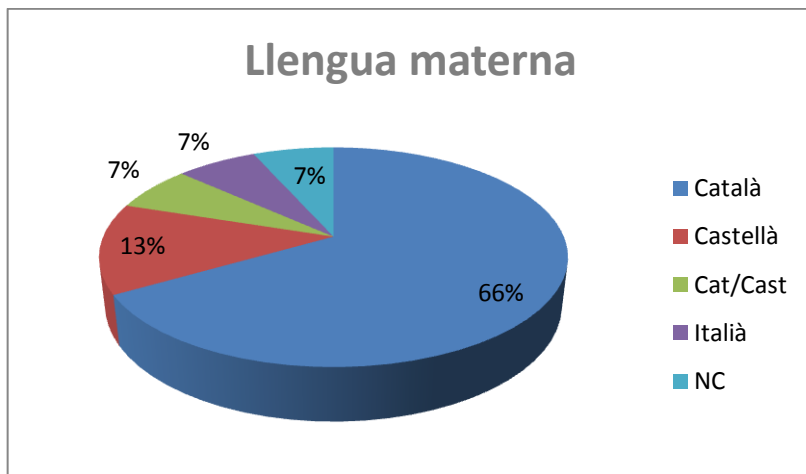
Mitjançant un qüestionari s'ha recollit la valoració de 15 persones participants a sessió. A continuació es presenten els resultats de les valoracions recollides:

Dades persones participants

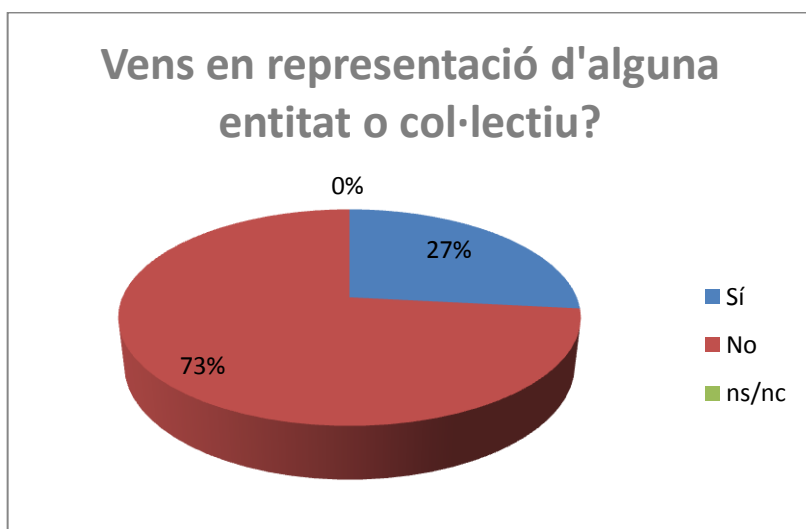


Diversitat d'origen

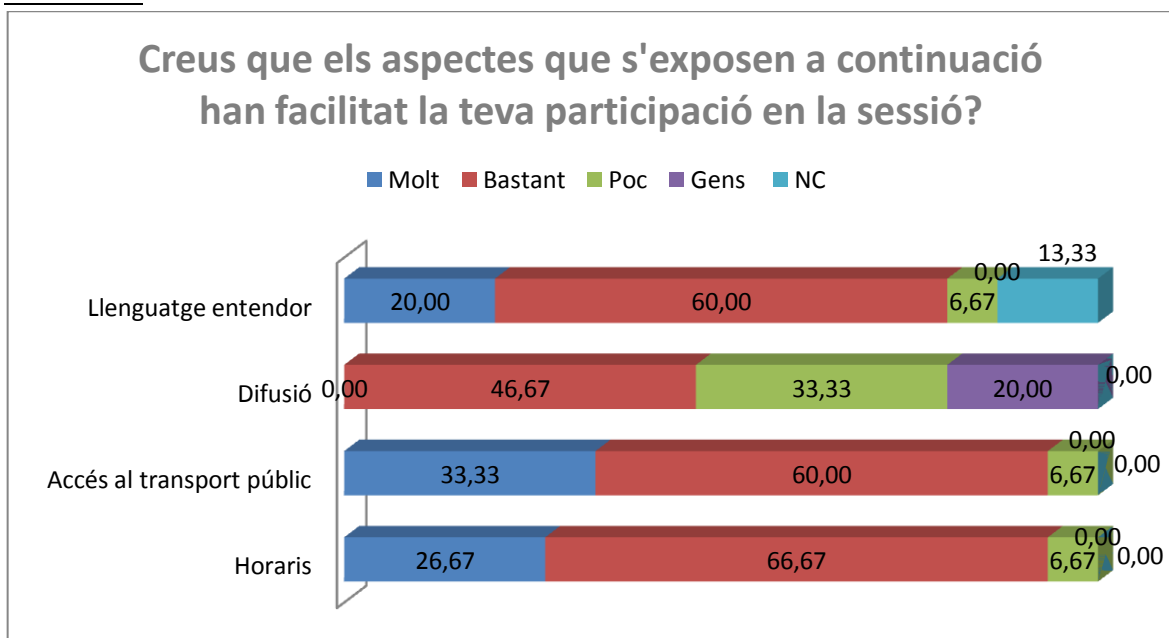




Entitats



Accessibilitat

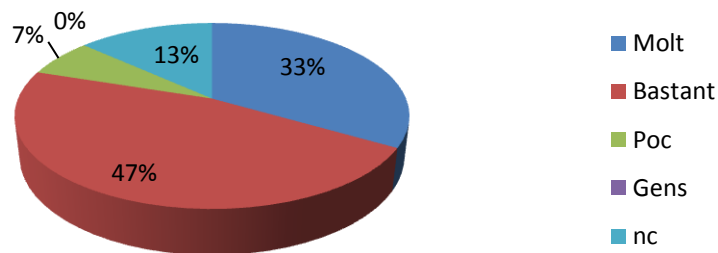


Necessitat de suports: has demanat algun suport?

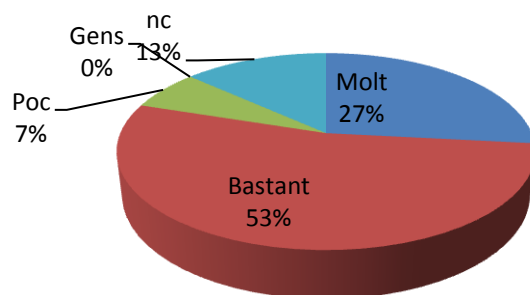
14 participants han respost que no, 1 han respost que no.

Pluralitat

En quina mesura consideres que s'ha facilitat que els i les participants poguessin opinar i expressar les seves posicions al llarg del procés?



En quina mesura consideres que els debats que s'han produït han estat plurals, és a dir, han recollit la diversitat d'opinions sobre el tema del debat?



Traçabilitat

En el marc d'aquest procés participatiu, en quina mesura consideres que s'ha explicat correctament l'origen de cadascuna de les propostes exposades?

