



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 BESÒS
3 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 PM_{2,5} 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 3 de juliol a la Casa de Convalescència l'Espai Jove la Fontana (Carrer de Sant Antoni Maria Claret, 171) 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 Gràcia, Ciutat Vella i Eixample. 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 70 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 què consisteix l'ordenança. Posteriorment, es van crear 4 grups de debat, els quals van ubicar-se en quatre taules diferents, per tal de dur a terme el debat. Tots els grups van treballar la mateixa dinàmica.

Els participants van plasmar les seves opinions i impressions respecte l'ordenança de les ZBE per escrit sobre les fitxes entregades a l'inici de la sessió i/o mitjançant intervencions directes, donant resposta a les següents preguntes plantejades:

- 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

Resum de la segona part debat: contingut de les taules de treball

En aquest apartat es mostren les propostes globals de cadascuna de les taules de treball, és a dir, és un resum del consens o del debat de les taules per cadascuna de les preguntes plantejades. En l'apartat següent estan llistades totes les propostes i demandes rebudes, a nivell individual i a nivell de taula.

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

TAULA 1

La majoria opina que la mesura és massa restrictiva i que afectarà, sobretot, al col·lectiu amb rendes més baixes. Es comenta que la ITV és qui hauria de regular si un cotxe pot circular o no, i no pas les etiquetes basades en l'any de matriculació.

TAULA 2

En general s'opina que és una mesura injusta que afectarà un col·lectiu concret (rendes baixes) i que alhora no complirà amb els objectius establerts. El sistema d'etiquetes es considera un frau perquè únicament penalitza els vehicles vells, que no sempre són els més contaminants.

TAULA 3

Els participants consideren oportú aplicar mesures a favor de la reducció de la contaminació, però que afecti el menys possible a la majoria de la població, sobretot la que té renda baixa. En general, es considera que l'etiqueta de la DGT no és un bon criteri per valorar el parc de vehicles afectats.

TAULA 4

Es creu, en general, que l'afectació d'un 20% del parc de vehicles és poca i que caldria anar més enllà. En aquest sentit, es considera que caldria introduir criteris de restricció pels vehicles que causen més contaminació acústica, o pels vehicles afectats per escàndols com el Dieselgate.

Com valoren les exempcions permanents?

TAULA 1

En general, es valoren negativament. Es considera massa restrictiu i es critica que afecta a la població amb rendes més baixes i, per tant, no és una mesura equitativa.

TAULA 2

Es té la opinió generalitzada que l'administració ha de ser referent i, per tant, ha de ser la primera en modernitzar tota la flota de vehicles.

TAULA 3

Els participants consideren que la mesura ha de ser més equitativa i incrementar i millorar el transport col·lectiu per les escoles.

TAULA 4

Es demana que el transport públic tingui una moratòria per acabar de decidir cap on fa la transició en l'ús de l'energia, perquè es creu que hi ha incertesa. En relació a les empreses, hi ha qui creu que seria positiu un paquet d'ajudes per fer la transició al vehicle elèctric amb la finalitat d'evitar repercussions en els llocs de treball. Es veu amb bons ulls articular un sistema d'exempcions puntuals pels vehicles de particulars que s'han de desplaçar per urgència.

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

TAULA 1

En general, s'opina que la mesura és massa restrictiva i s'haurien de reduir els horaris de restricció, alliberant els divendres a la tarda.

TAULA 2

Es considera que amb aquests horaris de restricció s'afecten bàsicament els i les treballadores que necessiten el cotxe diàriament.

TAULA 3

Els participants suggereixen que els divendres per la tarda quedin fora de la restricció, i això evitar una congestió major els divendres al vespre.

TAULA 4

En conjunt, hi ha força acord en relació als horaris i dies de restricció. Tot i això, es valora que caldrà anar més enllà i ampliar la restricció el cap de setmana. El dissabte es tem que s'utilitzi com a dia de distribució de mercaderies per part de certes empreses. Un sector important dels participants opina que s'ha de tendir a una restricció els 7 dies de la setmana i les 24 hores.

Com valoren de manera global l'aplicació de la Zona de Baixes Emissions?

TAULA 1

Si bé es concep com a necessari, no s'està d'acord respecte els vehicles afectats, els horaris i les exempcions. Sobretot, es critica que aquesta afectarà al sector de població amb rendes més baixes i que es tracta d'una mesura massa dràstica.

TAULA 2

En general es considera que la mesura no és equitativa i no afecta a tothom per igual sinó que afectarà majoritàriament les rendes baixes. També es considera que la mesura és poc solidària amb la resta del territori ja que la contaminació s'acabarà traslladant a la perifèria de la ciutat. La font principal de contaminació no són els cotxes sinó que és el port, l'aeroport i la zona franca.

TAULA 3

Els participants, en general, valoren la mesura positivament, però consideren que ha d'estar recolzada amb una gestió més eficient de les mesures que l'acompanyen, realitzant anàlisis més detallats de la àrea.

TAULA 4

La majoria de participants valoren positivament la implantació d'una ZBE. Altrament, no són pocs els que creuen que seria possible anar més enllà, incloent l'àmbit de les rondes o el Port de Barcelona

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

TAULA 1

Les accions amb més consens són: augmentar les zones de Park-Ride, incrementar la xarxa de transport públic, restringir els busos turístics (menys freqüència de pas, ja que s'observa que hi ha masses i van molt buits), deixar circular als vehicles amb alta ocupació, etc.

TAULA 2

Es comenta bàsicament que el sistema d'etiquetes de colors no funciona i no es pot prendre com a referent. En contraposició, es proposen diversos sistemes per a implantar les restriccions circulatòries, que són més equitatius i justos com: segons matrícula, segons quota de contaminació anual, fer pagar peatge a l'entrada i a la sortida de la ciutat...

TAULA 3

Les principals accions proposades per complementar aquesta mesura són: habilitar més zones de Park-Ride, que millori la cohesió entre els operadors de transport públic, principalment en aquelles zones fora de la primera anella.

TAULA 4

Es considera que és important complementar la ZBE amb d'altres mesures per possibilitar una solució de conjunt a les problemàtiques. Sorgeixen idees com la prohibició de la circulació a tots els taxis buits, la implementació de peatges a les rondes, o la obligatorietat de punts de recollida per zones a les empreses de paqueteria que operen a la ciutat, entre d'altres. Es valora també la necessitat que l'Ajuntament encapçali campanyes de sensibilització sobre la mobilitat sostenible, amb visió estratègica i de llarg termini, i començant per les escoles.

Buidat de la segona part debat: contingut de les taules de treball

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

DEBAT I OPINIONS PERSONALS

- Alguns/es participants no comprenen els criteris utilitzats per definir el parc de vehicles afectats.
- Es considera que les excepcions de vehicles no han d'estar basades únicament en les etiquetes de la DGT.
- Alguns/es veïns i veïnes consideren que la mesura ha de ser més restrictiva, ja que el fet de que només afecti el 20% de la flota total de vehicles a Barcelona és insuficient. A més, es considera que molts vehicles amb distintiu, contaminen massa per poder seguir circulant. Es demana, així, que s'afecti el parc de vehicles amb distintiu B o C, incorporant criteris que permetin detectar les emissions que generen i actuant en conseqüència.
- En la línia de fer la mesura més restrictiva, també es proposa ampliar els vehicles afectats a les motos d'alta cilindrada. A més, progressivament es proposa també incorporar a les prohibicions els vehicles (cotxes o motos) que només porten una persona, el/la conductor/a.
- S'hauria d'incidir més en els vehicles molt contaminants que no són només cotxes sinó vehicles grans com busos i autocars, que tot i tenir etiqueta, contaminen més que un cotxe.
- 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 demana que l'afectació no es faci conforme el distintiu ambiental de la DGT, o no només mitjançant aquest criteri. Es creu més efectiu i just que s'estableixin mesures de control de la contaminació que genera cada vehicle. Es diu que es podria fer a través de la ITV (medició de contaminació individual). La idea és que 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 realitzar una prova dels vehicles sense distintiu per certificar realment quan contaminen i, en cas de no ser contaminants, que puguin obtenir el certificat.
- 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.
- S'assenyala que el més important seria canviar els hàbits dels conductors/es, i no només el tipus de vehicle que no pot circular.
- Es comenta que els fabricants de cotxes tenen molts interessos, i s'han produït molts frau amb les etiquetes dels vehicles dièsel, ja que molts porten l'etiqueta C i, en realitat, contaminen moltíssim.
- Es critica que els vehicles nous són els que emeten partícules més perjudicials per la salut respecte els vells, ja que les partícules dels vehicles nous són molt més fines i arriben més endins (cervell, fetus, circulació sanguínia, etc.). En canvi, les partícules dels vehicles antics són més grans, i no penetren tant dins del sistema circulatori (gola, nas, etc.).
- Es pregunta si, amb aquestes restriccions, es compliran els mínims que marca la OMS.
- També es critica que, el fet de canviar de cotxe implica desfer-se del cotxe antic, amb lo poc eficient i ecològic que és això, ja que el desguàs també produeix molta contaminació i residus: bateries, àcids, etc.
- Una opinió expressa la seva preocupació ja que considera que aquesta mesura afecta més negativament a la gent de fora de Barcelona, que no pas els residents.
- S'haurien de restringir també els busos turístics, de 2 pisos, que són molt contaminants, i els autobusos de companyies privades, ja que s'observa com en alguns carrers (com per exemple Cartagena per sobre de Sant Pau) hi ha més trànsit de busos turístics que de cotxes. Concretament, s'apunta que pel carrer Cartagena circulen 40 busos turístics l'hora.
- Es proposa limitar l'entrada dels vehicles de fora de Barcelona perquè aquestes persones hagin de venir en tren.
- El tractament del parc de motos hauria de ser diferent al de cotxes, camions i furgonetes, ja que les motos ajuden a fer el trànsit més fluït i contaminen menys que la resta de vehicles mencionats.
- Algunes empreses no disposen dels recursos suficients per canviar tot el parc de vehicles de l'empresa i, per tant, es demana moratòria en aquests casos.



- En general, s'opina que la mesura és una bona idea però les restriccions s'han dissenyat de manera injusta.
- Des de la Plataforma de Afectados Restricciones Circulatorias (PARC), se demana col·locar etiqueta en funció de la contaminació del vehicle, d'aquesta manera se pot crear una ECOTASA: és a dir, quan més contamines, més pagues.
- Es proposa habilitar estacions per controlar la contaminació a la ciutat i definir millor quins vehicles restringir.
- Es suggereix que estaria bé incloure alguna mesura restrictiva pels vehicles afectats pel Dieselgate, és a dir, pel cas de manipulació en la mesura d'emissions de gasos i partícules que va esclatar el 2015. Per altra banda, es creu que els vehicles dièsel haurien de tenir més restriccions perquè són més contaminants.
- A més de l'emissió de gasos i partícules, que s'introdueixin paràmetres com la contaminació acústica per establir una prohibició circulatoria més àmplia.
- Es demana que els serveis funeraris, sovint prestats per empreses privades amb la concessió, hagin de canviar la flota de vehicles que no compleixi la normativa.
- Es pregunta si els vehicles dels turistes estaran afectats per la mesura i es respon que sí, que s'hauran d'inscriure a un registre de turismes estrangers.

POSICIÓ COMUNA:

TAULA 1: La majoria opina que la mesura és massa restrictiva i que afectarà, sobretot, al col·lectiu amb rendes més baixes. Es comenta que la ITV és qui hauria de regular si un cotxe pot circular o no, i no pas les etiquetes basades en l'any de matriculació.

TAULA 2: En general s'opina que és una mesura injusta que afectarà un col·lectiu concret (rendes baixes) i que alhora no complirà amb els objectius establerts. El sistema d'etiquetes es considera un frau perquè únicament penalitza els vehicles vells, que no sempre són els més contaminants. La idea generalitzada és que és preferible mantenir un vehicle que llençar-lo i comprar-ne un de més modern que contami ni menys.

TAULA 3: Els participants consideren oportú aplicar mesures a favor de la reducció de la contaminació, però que afecti el menys possible a la majoria de la població, sobretot la que té renda baixa. En general, es considera que l'etiqueta de la DGT no és un bon criteri per valorar el parc de vehicles afectats.

TAULA 4: A més de la restricció plantejada, es demana que es treballi per ampliar l'abast de la prohibició conforme d'altres variables. En aquest sentit, es considera que caldria introduir criteris de restricció pels vehicles que causen més contaminació acústica, o pels vehicles afectats per escàndols com el Dieselgate. Es valora que serveis com el funerari haurien de ser afectats per la restricció en tant que els presta una empresa privada. Es creu, en general, que l'afectació d'un 20% del parc de vehicles és poca i que caldria anar més enllà.



2. Com valoren les exempcions permanents?

DEBAT I OPINIONS PERSONALS

- Els i les propietàries de vehicles antics (cotxes i motos) sol·liciten que es prenguin mesures respecte els seus vehicles i no se'ls restringeixi totalment la circulació. En aquesta línia, el col·lectiu del Club de cotxes clàssics de Barcelona demana exempcions permanent pels cotxes clàssics.
- Alguns/es veïnes jubilades, que no disposen dels mitjans econòmics per canviar-se el vehicle, sol·liciten que se'ls permeti circular. El col·lectiu de marxants explica que les persones que s'hi dediquen són força grans d'edat i molts han fet inversions en els seus vehicles per adaptar-los. Temen que no els permetin circular.
- Es demana algun sistema que permeti a un particular que no compleix la normativa usar el vehicle privat en situació d'urgència.
- Es comenta que les restriccions també han d'afectar el port (transatlàntics) i els avions.
- El parc de vehicles afectat es considera insuficient, s'hauria de fer extensiu a qualsevol vehicle sense distintiu encara que siguin vehicles de l'administració (policia, sanitat, etc.). No sembla bé que els vehicles públics tinguin exempcions ja que aquests són els primers que haurien de donar exemple i no contaminar.
- No s'està d'acord en que les ambulàncies privades també estiguin exemptes de la mesura, ja que es tracta d'un negoci. Igualment, tampoc es veu amb bons ulls que els serveis funeraris, quan són prestats per una empresa privada, quedin fora de la mesura restrictiva.
- S'haurien d'incloure les motos a les exempcions permanents.
- Les persones amb mobilitat reduïda (PMR) també haurien de complir la normativa i no estar exemptes.
- Haurien d'haver exempcions en funció del nivell de renda dels i les propietàries dels vehicles sense etiqueta.
- Es comenta que la flota d'autobusos pública si bé està molt modernitzada, no és suficient i la xarxa no és competitiva.
- Es demana incloure els autobusos escolars i els autocars a l'exempció.
- S'apunta que estaria bé valorar si hi ha sectors empresarials als que cal donar un termini d'adaptació mitjançant una moratòria, amb la finalitat d'evitar que hi hagi repercussions en els llocs de treball. Es suggereixen ajudes per canviar la flota per vehicles elèctrics.
- Es demana una exempció transitòria pels vehicles de transport públic en vistes a acabar de decidir cap a on es farà la transició energètica, si cap a l'ús de gas o l'electricitat. Es comenta que ens trobem en un moment de canvi però que, tanmateix, cal apostar amb claredat per un model específic. Això requereix decidir amb certesa si s'opta per l'ús de gas, electricitat o una altra font d'energia pels vehicles públics. Mentre no s'esclareixi, es demana moratòria per evitar canvis en fals.

POSICIÓ COMUNA:

TAULA 1: En general, es valoren negativament. Es considera massa restrictiu i es critica que afecta a la població amb rendes més baixes i, per tant, no és una mesura equitativa.

TAULA 2: És té la opinió generalitzada que l'administració ha de ser referent i, per tant, ha de ser la primera en modernitzar tota la flota de vehicles.

TAULA 3: Els participants consideren que la mesura ha de ser més equitativa i incrementar i millorar el transport col·lectiu per les escoles.

TAULA 4: Es demana que el transport públic tingui una moratòria per acabar de decidir cap on fa la transició en l'ús de l'energia, perquè es creu que hi ha incertesa. En relació a les empreses, hi ha qui creu que seria positiu un paquet d'ajudes per fer la transició al vehicle elèctric amb la finalitat d'evitar repercussions en els llocs de treball. Es veu amb bons ulls articular un sistema d'exempcions puntuals pels vehicles de particulars que s'han de desplaçar per urgència.



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

DEBAT I OPINIONS PERSONALS

- En general, es considera que es penalitza qui ha de sortir a treballar fora de Barcelona i que, cap el vespre, es dificulta el retorn cap a casa.
- Algunes persones demanen que divendres, a partir del migdia, estigui lliure de restricció i es pugui circular.
- Perquè diumenge no es restringeix?
- Hi ha certa preocupació pel fet que s'utilitzi el dissabte com a dia de repartiment de mercaderies amb vehicles sense distintiu per part de determinades empreses que operen a la ciutat.
- Algunes persones estan en desacord amb l'horari, es considera que la restricció hauria de ser només durant les hores punta de trànsit i contaminació. Per tant, fora de les hores punta, s'hauria de poder entrar o sortir de la ciutat amb vehicles sense etiqueta. La restricció que es proposa es pràcticament equivalent a prohibir completament la circulació pels vehicles sense etiqueta.
- Es valora canviar l'horari de restricció de 8 a 19h cada dia. O, en comptes d'aplicar un horari on només uns surtin perjudicats, prohibir la circulació de tots els vehicles els diumenges.
- S'opina que la restricció també hauria d'aplicar-se el cap de setmana, i no només entre setmana. Per tant, es considera que els vehicles sense distintiu no haurien de poder entrar mai a la ciutat (24/7). Aquesta mesura té força acceptació, tot i que hi ha persones que creuen que es podria dur a terme progressivament.
- Es proposa, de forma complementària, que els vehicles que si disposen de distintius també pateixin restriccions durant els caps de setmana.
- Es comenta que durant els dies festius es generarà un increment substancial del trànsit. En aquests casos doncs, potser serà necessari aplicar restriccions per matricules.
- Aquesta mesura afectarà directament els tallers de cotxe, que no rebran clients durant l'horari afectat i per tant perdran facturació o hauran de modificar substancialment l'horari de feina.
- Existeix preocupació respecte els dies en que es produeixin vagues de transport públic (autobusos, metro, etc.) i en com serà l'efecte de la contaminació.
- Preocupació amb el futur del transport públic per autobusos i metro, ja que ara, en determinats horaris, la demora per a desplaçar-se fins a la regió metropolitana de BCN és més lenta per causa de la baixa freqüència del servei.

POSICIÓ COMUNA

TAULA 1: En general, s'opina que la mesura és massa restrictiva i s'haurien de reduir els horaris de restricció, alliberant els divendres a la tarda.

TAULA 2: Amb aquests horaris de restricció s'afecten bàsicament els i les treballadores que necessiten el cotxe diàriament.

TAULA 3: Els participants suggereixen que els divendres per la tarda quedin fora de la restricció, i això evitar una congestió major els divendres al vespre.

TAULA 4: En conjunt, hi ha força acord en relació als horaris i dies de restricció. Tot i això, es valora que caldrà anar més enllà i ampliar la restricció el cap de setmana. El dissabte es tem que s'utilitzi com a dia de distribució de mercaderies per part de certes empreses. Un sector important dels participants opina que s'ha de tendir a una restricció els 7 dies de la setmana i les 24 hores.



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

DEBAT I OPINIONS PERSONALS

- 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.
- D'altra banda, altres persones valoren positiva la mesura, i consideren que aquesta hauria de ser més restrictiva.
- Es considera que aquesta mesura és molt urgent, la contaminació actua ja i no s'espera al dia 1 de gener.
- Es mostra preocupació per les persones que viuen fora de la ZBE i pròxims a zones d'altres emissions com els rondes o el port.
- Es pregunta quants dies d'aquest any hi ha hagut episodis, ja que en un any no s'ha restringit cap vegada la circulació.
- Aquesta mesura crea incertesa i inseguretat a tots i totes les propietàries vehicles. Es comenta que ara es restringeixen els vehicle sense etiqueta, però que passarà d'aquí uns anys? I si es decideix només permetre vehicles elèctrics? Comenten que ara s'han de comprar un nou vehicle, ja que el que tenen ara no te etiqueta, i no saber que passarà en un futur genera desconfiança i inseguretat.
- Es troba que aplicar la mesura el gener del 2020 és massa precipitat i no dona temps per preparar-se (sobretot a flotes d'empresa i transport).
- Es creu que la mesura és massa radical. Aquesta hauria de ser progressiva i amb un pes més repartit entre tothom, no només entre els/les usuàries que no disposen d'etiqueta als seus vehicles.
- Es comenta que s'hauria d'ampliar el perímetre de restricció. En aquesta línia, una altra opinió expressa que la mesura s'hauria d'ampliar a tots els municipis del voltant de Barcelona.
- Es qüestiona si l'Ajuntament disposa de suficients mitjans i controls per mantenir l'ordenança, i s'espera que aquest vigili el seguiment i compliment de la normativa.
- S'opina que aquesta mesura arriba tard i s'hauria d'haver implantat molt abans.
- Es valora poc clara, poc estudiada i amb una estratègia poc clara de transport públic.
- Es qüestionen els límits de la ZBE. Perquè no s'inclou el port, la Zona Franca i l'aeroport?
- Hi ha algunes persones que viuen a prop de la Ronda de Dalt que consideren que, en no afectar aquestes vies, no percebran la reducció de la contaminació. Demanen que també s'inclougui l'àmbit de les rondes per fer més efectiva la mesura.
- Hi ha qui opina que la mesura és positiva ja que no és excessivament dràstica i, alhora, permetrà començar a afrontar el problema de la contaminació.
- Es demana que es recullin informacions sobre els impactes de la mesura per poder redreçar o corregir els elements que no funcionin.

POSICIÓ COMUNA

TAULA 1: En general, la mesura es valora negativament. Si bé es concep com a necessari, no s'està d'acord respecte els vehicles afectats, els horaris i les exempcions. Sobretot, es critica que aquesta afectarà al sector de població amb rentes més baixes i que es tracta d'una mesura massa dràstica.

TAULA 2: En general es considera que la mesura no és equitativa i no afecta a tothom per igual sinó que afectarà majoritàriament les rendes baixes. També es considera que la mesura és poc solidària amb la resta del territori ja que la contaminació s'acabarà traslladant a la perifèria de la ciutat. La font principal de contaminació no són els cotxes sinó que és el port, l'aeroport i la zona franca. Si es penalitzessin aquestes fonts s'aconseguirien més resultats.

TAULA 3: Els participants, en general, valoren la mesura positivament, però consideren que ha d'estar recolzada amb una gestió més eficient de les mesures que l'acompanyen, realitzant anàlisis més detallats de la àrea.

TAULA 4: La majoria de participants valoren positivament la implantació d'una ZBE. Altrament, no són pocs els que creuen que seria possible anar més enllà, incloent l'àmbit de les rondes o el Port



de Barcelona. Es demana que hi hagi un seguiment de la informació que es pugi obtenir dels impactes de la mesura per corregir o redreçar les actuacions.

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

DEBAT I OPINIONS PERSONALS

- L'objectiu hauria de ser la supressió del 90% del trànsit d'automòbils de la ciutat i del 100% de motos. Per això, caldria anar ampliant progressivament l'oferta de transport públic i implantar, cada cop més, energies renovables.
- Es proposa començar per restringir els vehicles que venen de fora de Barcelona, i no pas els residents.
- Es proposa deixar circular als vehicles amb alta ocupació (VAO) tot i que no disposin d'etiqueta.
- Es suggereix la implementació de zones de peatge urbans per controlar les entrades i sortides dels vehicles més contaminants. En aquest sentit, es demana que s'implantin peatges a les rondes.
- Es demana reduir la flota de busos turístics ja que moltes vegades van buits i contaminen molt. Es proposa fomentar la visita de la ciutat a peu a través de rutes marcades (al terra o a través de senyalització) del tipus: "ruta de modernisme" o "ruta del verd urbà". Es proposa també reduir considerablement la freqüència de pas, ja que no és necessari que passin cada 5 minuts perquè van massa buits.
- Redistribució de les línies de bus turístic, per evitar que passin dues línies diferents per un mateix carrer.
- Implantar una taxa turística.
- Es proposa augmentar les zones de Park-Ride a les afores de la ciutat, recolzades per un bon servei de transport públic, sobretot durant les hores punta.
- Es planteja restringir molt més els creuers i transatlàntics que entren a Barcelona, a més dels avions a l'aeroport.
- Valorar connectar els creuers del port a la xarxa elèctrica per a que puguin apagar els motors quan estan atracats.
- S'apunta que aquesta ordenança hauria d'aplicar-se a més d'un municipi alhora.
- Es comenta que també s'hauria de tenir en compte la contaminació acústica, no només l'atmosfèrica. Als carrers hi ha soroll molt superior al permès i es degut, principalment, a motos de diverses característiques. La població també emmalalteix per culpa del soroll.
- És necessari col·locar un punt de medicació a l'avinguda Meridiana, ja que actualment no n'hi ha cap.
- És molt important acompanyar aquesta mesura amb la promoció i ajudes als sistemes de vehicles compartits.
- Es demana millorar el sistema de sancions, perquè la sanció sigui quelcom més que una multa i, així, aconseguir que la gent respecti la normativa.
- Aplicar mesures més estrictes, baixant els límits per sota del que marca l'OMS.
- Finalitzar la L9 Sud de metro.
- Si els cotxes representen el 60% de la contaminació, perquè no s'està actuant en el 40% restant?
- Prohibir fumar a llocs públics com platges, parcs, centres comercials, parades d'autobús, etc. ja que s'argumenta que el tabac mata més víctimes que la contaminació.
- Increment de les zones verdes a la ciutat.
- Prohibir els aires condicionats tan elevats als centres comercials i als equipaments públics o/i municipals.
- Reduir la velocitat màxima dins de ciutat a 30 km/h i, en el cas de rondes, a 50 km/h. Amb això s'aconsegueix reduir la contaminació i el nombre d'accidents.
- Guanyar espai als cotxes amb més zones de vianants i carrils bici.
- S'apunta que el problema real és el trànsit i la congestió, i no la tipologia de vehicles que circulen. Per tant, són necessàries mesures per fer el trànsit més fluït.
- 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.



- Per a poder implantar una mesura d'aquestes característiques, la xarxa de transport públic, la freqüència de pas, i sobretot els preus de la mateixa, han de ser molt més competitius.
- Es demanar un període d'adaptació a la mesura, en el qual es facin avisos però no es penalitzi.
- Si les motos estessin exemptes de restriccions s'afavoriria el trànsit fluid i es reduiria la condensació de trànsit a la ciutat. De la mateixa manera s'hauria d'impulsar l'ús de vehicles d'alta ocupació (busos) per reduir les congestions.
- Es proposa plantar més vegetació per reduir l'efecte "illa de calor".
- Estudiar l'àrea metropolitana per analitzar millor els fluxos d'entrada i sortida de la ciutat i no aplicar una prohibició com la plantejada.
- Habilitar carrils bici unidireccionals, ja que són més segurs pels vianants quan creuen el carrer.
- Habilitar més zones 30 a la ciutat, ja que permetrà disminuir la velocitat dels vehicles.
- Fer pública aquesta mesura a través dels mitjans audiovisuals i no esperar a la implementació de la mateixa.
- Es considera que s'hauria de prohibir a tots els taxis la circulació permanent com a mecanisme de captació de clientela.
- En relació als autobusos i altres vehicles pesats, seria interessant prohibir que puguin estar amb el motor engegat més de 2 minuts i sense circular. Això es considera molt habitual a les obres o als autobusos que esperen els passatgers.
- Es reclama que les empreses de distribució de paqueteria estiguin obligades a disposar de punts de recollida per zones amb la finalitat d'evitar desplaçaments.
- Es considera important que l'Ajuntament encapçali campanyes potents de sensibilització, tant del transport públic com d'altres formes de transport més sostenible (vehicles compartits). Es demana treballar-ho a les escoles i amb una visió de llarg termini.

POSICIÓ COMUNA

TAULA 1: Es comenten diverses accions, si bé no complementàries a la mesura sinó prèvies a la implantació d'aquesta. Les accions amb més consens són: augmentar les zones de Park-Ride, incrementar la xarxa de transport públic, restringir els busos turístics (menys freqüència de pas, ja que s'observa que hi ha masses i van molt buits), deixar circular als vehicles amb alta ocupació, etc.

TAULA 2: Es comenta bàsicament que els sistemes d'etiquetes de colors no funcionen i no es pot prendre com a referent. En contraposició, es proposen diversos sistemes per a implantar les restriccions circulatòries, que són més equitatius i justos com: segons matrícula, segons quota de contaminació anual, fer pagar peatge a l'entrada i a la sortida de la ciutat...

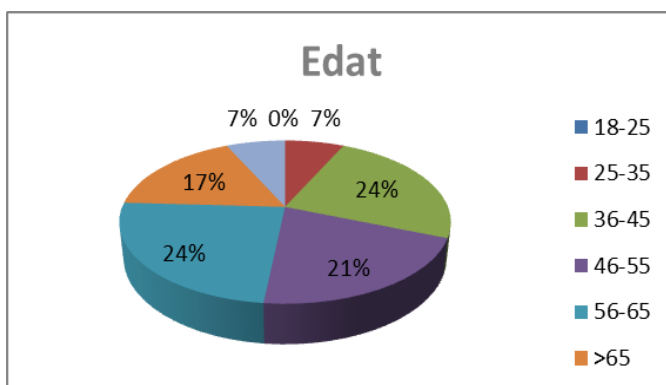
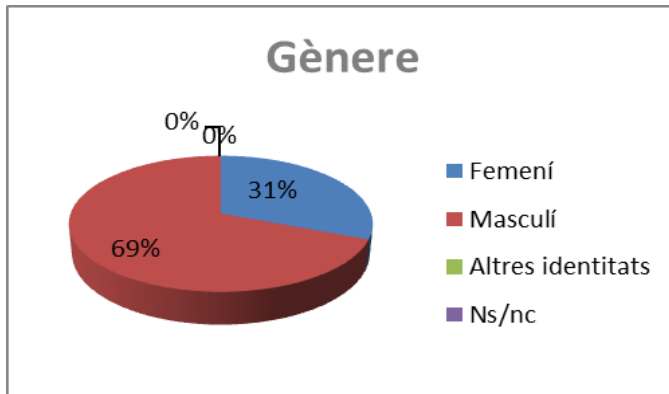
TAULA 3: Les principals accions proposades per complementar aquesta mesura són: habilitar més zones de Park-Ride, que millori la cohesió entre els operadors de transport públic, principalment en aquelles zones fora de la primera anella.

TAULA 4: Es considera que és important complementar la ZBE amb d'altres mesures per possibilitar una solució de conjunt a les problemàtiques. Sorgeixen idees com la prohibició de la circulació a tots els taxis buits, la implementació de peatges a les rondes, o la obligatorietat de punts de recollida per zones a les empreses de paqueteria que operen a la ciutat, entre d'altres. Es valora també la necessitat que l'Ajuntament encapçali campanyes de sensibilització sobre la mobilitat sostenible, amb visió estratègica i de llarg termini, i començant per les escoles.

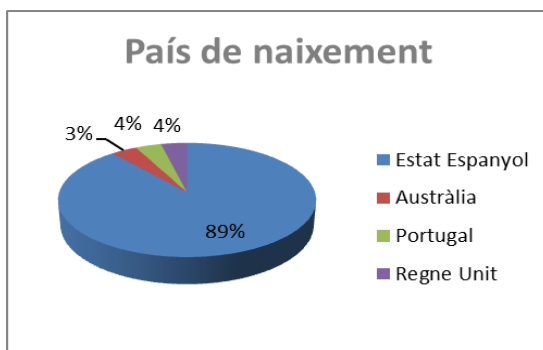
Valoracions de la sessió

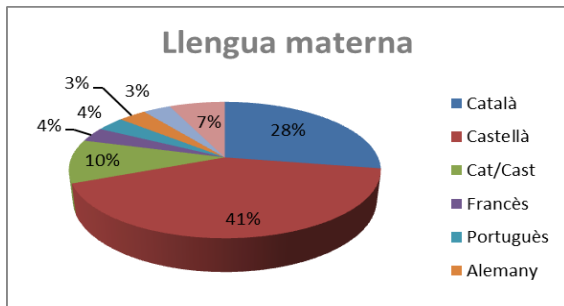
Mitjançant un qüestionari s'ha recollit la valoració de 32 persones participants a sessió. A continuació es presenten els resultats de les valoracions recollides:

Dades persones participants

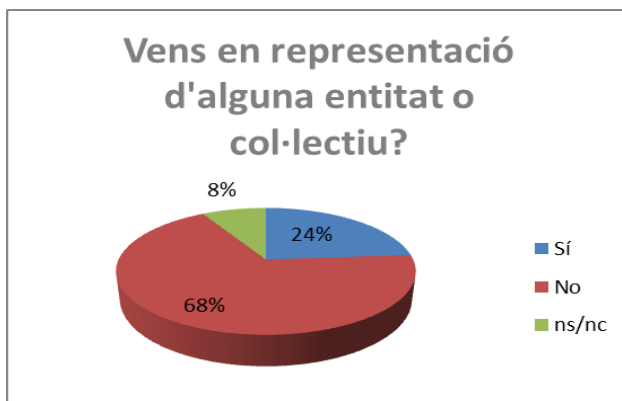


Diversitat d'origen

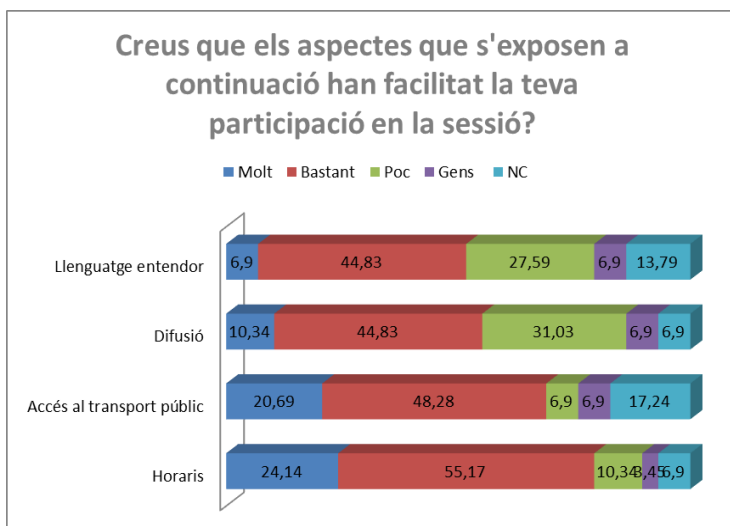




Entitats



Accessibilitat

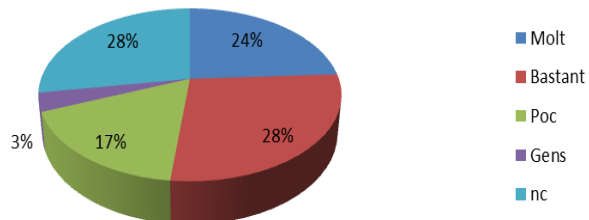


Necessitat de suports: has demanat algun suport?

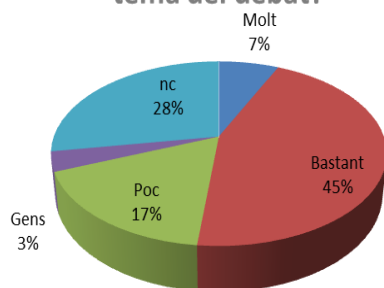
24 participants han respost que no, 5 no han respost.

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?



Tracabilitat

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

