



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 – ENTITATS
13 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: Dijous 13 de juny a l'Espai Jove la Fontana (Carrer Gran de Gràcia, 190) 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.

Participants: la sessió va comptar amb la participació de 45 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 valors el parc de vehicles afectats per les restriccions circulatòries?
- Com valors les exempcions permanents?
- Com valors els dies i l'horari de restricció?
- Com valors 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.

Xavier Moreno responsable de participació d'Ecologia Urbana dona la benvinguda a tots els assistents i emmarca el procés participatiu: 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 Arantxa Millás, cap del departament de Qualitat Ambiental 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 Adrià Gomila, Director de Serveis 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

Una part dels integrants de la taula demanen ser més restrictius i consideren que amb les etiquetes proposades no és suficient. En canvi, l'altra part considera que es necessita més temps i un canvi més progressiu per adaptar tota la flota de vehicles en el cas de flotes industrials i de repartiment.

TAULA 2

S'està molt a favor de la implementació d'aquesta mesura i en general es voldria augmentar el parc de vehicles afectats per aconseguir resultats a més curt termini.

TAULA 3

Tots els participants coincideixen en que: 1) les restriccions a través de les etiquetes no són suficients, 2) s'hauria de permetre i oferir una infraestructura adequada per adaptar els vehicles, 3) s'hauria d'incrementar el temps d'implementació de la mesura, 4) s'haurien d'analitzar tots els estudis i informació que diverses empreses relacionades amb el transport de mercaderies i de serveis públics han entregat a l'Ajuntament. Aquestes associacions no s'han sentit escoltades en dos anys que porten reunint-se amb l'Ajuntament per tractar aquest tema. 5) Alta preocupació amb l'impacte que causarà la mesura sobre el comerç, els Serveis públics i les zones de polígons industrials.

TAULA 4

La majoria de participants es mostren favorables a la implementació de la mesura i fins i tot es demana una actuació més decidida per reduir les emissions contaminants. Es planteja que caldria tendir a incrementar el parc de vehicles afectats incorporant en poc temps els vehicles amb etiqueta B, sobretot si es crea una possible etiqueta D per part de la DGT. En general, hi ha acord en començar a actuar a través de la mesura que es planteja, però també es valora la necessitat de no quedar-nos amb una "mesura aïllada".

Com valoren les exempcions permanents?

TAULA 1

En general, tothom de la taula està d'acord en les exempcions proposades, excepte el cas concret dels individus amb síndromes de sensibilitat central.

TAULA 2

Consens generalitzat.

TAULA 3

Cap dels integrants de la taula està d'acord amb la manera en que s'executarà la mesura, encara que coincideixen en la necessitat de disminuir la contaminació. Es considera, a més, que l'Ajuntament realitza comparacions amb altres països d'Europa, però a Espanya no existeix encara una infraestructura comparable o similar a aquests països per poder adoptar aquesta mesura, ja que no existeix infraestructura per adaptar els vehicles, ni reconeixement per part de la Indústria per realitzar aquestes modificacions.

TAULA 4

Hi ha acord en el fet que cal parar atenció en col·lectius amb discapacitats i mobilitat reduïda per obrir la possibilitat a establir un període de moratòria o una excepció durant un temps. Es considera que cal veure quins vehicles s'inclouen en la noció de "vehicle de persona amb mobilitat reduïda" (es demana interpretació àmplia i inclusiva). Es destaca que hi ha moltes tipologies de vehicles adaptats o accessibles que podrien resultar afectats: mini-busos, furgonetes, turismes particulars, etc. El col·lectiu de taxis demana que els taxis accessibles també s'inclouguin com a excepció.

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

TAULA 1

Per una banda, hi ha qui demana treure el divendres a la tarda de l'horari de restricció per tal de poder seguir utilitzant el cotxe per marxar de cap de setmana (mobilitat d'oci o opcional) i permetre una mobilitat més esglaonada sense que modifiqui els hàbits de conducta actuals. D'altra banda, es demana restringir encara més aquests horaris perquè s'opina que, sinó, l'única cosa que es produirà és que la gent canviï els seus hàbits i es moguin amb el cotxe en horaris diferents, però seguiran utilitzant el vehicle i realitzant el mateix viatge, sense produir-se un canvi modal, el qual es considera molt necessari

TAULA 2

En general, la taula opina que s'hauria de ser més restrictiu pel que fa als dies i l'horari d'accés dels vehicles contaminants.

TAULA 3

Els integrants d'aquesta taula consideren que "l'alliberament de vehicles" (hores exemptes) hauria de fer-se de forma escalonada, perquè podria causar major congestió a la ciutat de Barcelona. Es proposa que aquesta "alliberació" sigui realitzada també per tipus de vehicle.

TAULA 4

Genera força consens la idea d'incorporar el dissabte com a dia que hauria de mantenir la restricció, especialment per evitar que s'aprofiti aquest dia per concentrar les activitats de repartiment de les empreses.

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

TAULA 1

En general, la mesura es valora positivament. Alhora es demana que els compromisos siguin estables i que la mesura tingui garanties.

TAULA 2

En general s'opina que és una mesura modesta però benvinguda. S'ha de ser valent a l'hora d'implementar aquest tipus de mesures perquè és una qüestió de salut global. Són mesures que han d'anar acompanyades d'un nou model de ciutat. Si la xarxa de transport públic i col·lectiu no millora, l'èxit de la mesura serà menor.

TAULA 3

S'està a favor de la mesura sempre i quan es trobi acompanyada d'una infraestructura adequada per a l'adaptació dels vehicles, així com disposar de més temps i ajudes suficients per realitzar aquest canvi de forma esglaonada, i estudiar més a fons totes les restriccions que es proposen.

TAULA 4

Hi ha acord en relació a la mesura i se'n fa una bona valoració com a punt de partida. Els membres de la taula entenen que cal disposar d'informació sobre com s'aplica la ZBE i sobre quins impactes té per valorar amb la seva implementació. Demanen, per això, que es col·loquin alguns punts de recollida d'informació per fer una avaluació d'impacte i obtenir indicadors sobre la ZBE.

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

TAULA 1

Es demanen diferents mesures complementàries (increment zones vianants, millora del TP, foment canvi modal cap a vehicles no contaminants, etc.).

TAULA 2

Hi ha consens en el fet que s'ha de millorar el transport públic a l'àrea metropolitana per aconseguir millors resultats. Part de la taula creu que enlloc de campanyes de conscienciació per a la reducció de l'ús de vehicle s'hauria de passar directament a la prohibició (com la campanya antitabac).

TAULA 3

Es considera que el transport públic de l'àrea metropolitana s'hauria de millorar. Es proposa també la implementació de noves zones de Park & Ride, i la habilitació de transport públic des d'aquests aparcaments.

TAULA 4

Es valora la importància de sumar una millora del transport públic a les restriccions de circulació dels vehicles. Es debat bastant sobre el trajecte dels treballadors al seu centre de treball i es valora la possibilitat d'establir "plans de mobilitat per a col·lectius d'empreses" amb la finalitat de coordinar amb les empreses els desplaçaments dels treballadors i potenciar que siguin amb transport públic o col·lectiu. També es parla de bonificar els treballadors que utilitzen transport públic i de replantejar el sector del taxi perquè algunes persones el consideren obsolet.

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

- Es comenta que les restriccions de trànsit dels vehicles de transport i mercaderies són perjudicials per l'interès general i de cara a la prestació del servei públic que representa aquest sector estratègic. En aquesta línia, s'apunta que aquestes restriccions afecten els camions de repartiment de comerços i restauració en un període de temps massa reduït i, per això, no tenen temps de renovar tota la flota. Proposen renovar la flota progressivament a través d'un compromís de renovació del 10% de la flota anual (xifra negociable) i/o l'aplicació d'una moratòria per aquest tipus de vehicles.
- En aquesta línia, es comenta que s'està utilitzant la mateixa distinció entre un turisme i un vehicle industrial o de repartiment i es demana intentar diferenciar això per tal de donar temps d'adaptació (temps de transició) als vehicles industrials i de repartiment.
- Des del RACC es pregunta si els turismes estrangers estaran sotmesos a la mateixa regulació, i de quina manera es gestionarà això. El tècnic respon que sí, que existirà un registre on els turismes estrangers hauran d'apuntar-se.
- A la taula sorgeixen alguns dubtes respecte les etiquetes. Fins a quin punt emetre menys és suficient per poder circular? Els vehicles segueixen contaminant igualment.
- Es debat el tema dels frauds amb l'etiqueta verda que s'estan produint i respecte les distincions entre les diferents etiquetes.
- Es comenta que aquesta ordenança ja va amb retard i, per tant, s'hauria de restringir encara més. La situació actual es tan crítica (350 morts prematures anuals) que es creu que s'hauria d'ampliar el ventall de vehicles restringits també als que tenen certificats o etiquetes B. Des de l'associació de Fridays for Future Barcelona s'entén que és una mesura inicial, però creuen que s'ha de ser més restrictiu. Proposen afegir dins el parc de vehicles afectats, a més del 20% dels vehicles més contaminants, el següent 43% de vehicles més contaminants. Proposen valorar-ho i ensenyar a les sessions de participació quin resultat hi hauria si el parc de vehicles afectats fos aquest 63%.
- Des de l'Agència de salut es considera que les etiquetes no són suficients. A més, les etiquetes vermelles acaben afectant la població amb menys recursos.
- En la línia de la intervenció anterior, es considera que la mesura no discrimina pel poder contaminant real i afecta les famílies amb menys recursos, mentre afavoreix a rics, el "transport pirata", els taxis, etc.
- Es comenta que per reduir la contaminació també s'han de realitzar mesures per reduir el trànsit, i no només és suficient diferenciant pel tipus de vehicle. S'ha de restringir també el nombre total de vehicles que circulen. Es critica que aquesta mesura sembla que tingui per objectiu fer que la gent es compri cotxes més nous, quan el que realment es necessita són menys cotxes.
- Es demana veure si es pot ampliar a aquells vehicles que no tinguin la ITV al dia. Es pregunta si la dades extretes de les ITV dels vehicles es tindran en compte alhora d'etiquetar-los en funció del grau de contaminants (etiqueta verda, groga i vermella).
- Aquesta mesura es considera molt deficitària, ja que si l'objectiu és reduir les emissions, amb això no s'arribarà, ni tan sols, als mínims establerts per la OMS.
- Des de la PQA (Plataforma per la Qualitat de l'Aire) la mesura es considera poc restrictiva. No s'entén com fins el 2024 no s'assolirà uns nivells de restricció que permetin complir amb la legalitat europea de qualitat de l'aire. Londres al 2019, París, Brussel·les, Milà i Berlin abans del 2022, tindran els nivells de restricció que a Barcelona fins el 2024 no s'assoliran.
- Es proposa seguir les mesures implantades a Londres, on existeix una taxa per accedir a la ciutat. D'aquesta manera potser s'aconseguiria més reducció de la contaminació.
- Es pressuposa que la mesura és producte d'estudis previs sobre el conjunt de vehicles afectats i de l'espai per on circulen, es valora positivament que s'empri la classificació de la DGT per establir les mesures i es considera que seria s'ha de reforçar la restricció amb mesures complementàries.
- Es demana que la restricció que es plantegi representi l'inici d'un procés de més abast que, progressivament, incorpori altres vehicles amb etiqueta ambiental. Si s'implanta una possible etiqueta D s'obriria possibilitats d'actuar d'aquí poc temps per restringir, per exemple, vehicles que



actualment circulen amb etiqueta B. S'identifica com a problemàtica també l'actual volum de vehicles amb etiqueta B.

- L'Institut d'Estudis Nacionals proposa restringir en funció del número de matrícula com es fa a Madrid, ja que hi ha gent amb vehicles molt contaminants que no tenen la possibilitat de canviar-se'l abans que entre en vigor la mesura. També proposen poder adaptar la mesura un cop implementada, en funció dels resultats obtinguts. Que sigui una mesura flexible.
- Les associacions de transport de mercaderies reclamen que no existeix infraestructura per a realitzar la recarrega de vehicles elèctric ni de gas a la ciutat de Barcelona, en cas de que es realitzi un canvi el els vehicles de les flotes.
- Les empreses de transport sol·liciten, un cop més, la possibilitat d'adaptar els vehicles i de realitzar mesuraments individuals, tal i com venen proposant-li a l'Ajuntament de Barcelona des de fa dos anys.

POSICIÓ COMUNA:

TAULA 1: No s'ha trobat una posició comuna. Una part dels integrants de la taula demanen ser més restrictius i consideren que amb les etiquetes proposades no és suficient. N canvi, l'altra part considera que es necessita més temps i un canvi més progressiu per adaptar tota la flota de vehicles en el cas de flotes industrials i de repartiment.

TAULA 2: S'està molt a favor de la implementació d'aquesta mesura i en general es voldria augmentar el parc de vehicles afectats per aconseguir resultats a més curt termini. Hi ha certa preocupació per com afectarà la mesura al e-commerce.

TAULA 3: Tots els integrants de la taula estan a favor de la implementació de la mesura, però no aproven la manera en que serà executada. Tots els participants coincideixen en que: 1) les restriccions a través de les etiquetes no són suficients, 2) s'hauria de permetre i oferir una infraestructura adequada per adaptar els vehicles, com es fa a altres països d'Europa com Suècia i Alemanya, ja que ens comparem amb ells per implementar aquesta mesura, 3) s'hauria d'incrementar el temps d'implementació de la mesura, 4) s'haurien d'analitzar tots els estudis i informació que diverses empreses relacionades amb el transport de mercaderies i de serveis públics han entregat a l'Ajuntament, per poder considerar millor els tipus de vehicles i els horaris que es restringiran. Aquestes associacions no s'han sentit escoltades en dos anys que porten reunint-se amb l'Ajuntament per tractar aquest tema. 5) Alta preocupació amb l'impacte que causarà la mesura sobre el comerç, els Serveis públics i les zones de polígons industrials. Es considera que les etiquetes no són comparatives i s'apliquen a tots els tipus de vehicles de la mateixa manera, per exemple: cotxe X es considera igual a Moto C, quan realment són molt diferents.

TAULA 4: La majoria de participants es mostren favorables a la implementació de la mesura i fins i tot es demana una actuació més decidida per reduir les emissions contaminants. Es planteja que caldria tendir a incrementar el parc de vehicles afectats incorporant en poc temps els vehicles amb etiqueta B, sobretot si es crea una possible etiqueta D per part de la DGT. En general, hi ha acord en començar a actuar a través de la mesura que es planteja, però també es valora la necessitat de no quedar-nos amb una "mesura aïllada".



2. Com valoren les exempcions permanents?

DEBAT I OPINIONS PERSONALS

- Des del Consell Municipal del Benestar Social es comenta una problemàtica concreta que els ha arribat, referent a les persones amb diferents síndromes que fan que no puguin desplaçar-se amb transport públic i, alhora, no estan reconeguts amb cap discapacitat (síndromes de sensibilitat central). Es comenta que aquest col·lectiu no està contemplat perquè es tracta d'una casuística molt particular. En general, es tracta de persones amb pocs recursos i amb vehicles antics, que han d'anar a la feina amb el seu vehicle. Que podríem fer per aquestes persones?
- S'està d'acord en les exempcions permanents, però es demana que sigui una mesura estable.
- S'hauria de valorar oferir ajudes als treballadors autònoms que necessiten el seu vehicle per a treballar (repartidors i repartidores) ja que sovint no tenen els mitjans suficients per substituir el seu vehicle per un de menys contaminant. Es proposa oferir ajudes tal com s'ha fet amb els taxis.
- En relació a vehicles que suposen una inversió important (autobusos, furgonetes adaptades, vehicles amb contenidor frigorífic, etc.), es destaca que seria interessant establir un període d'adaptació o de reemplaçament del vehicle a partir de l'entrada en vigor de la mesura.
- Es troba rellevant posar el focus en determinats col·lectius per valorar que caldria fer excepcions temporals (moratòria d'adaptació o similar): taxis accessibles, vehicles d'atenció porta a porta, vehicles de persones amb mobilitat reduïda o discapacitats, etc. Es demana que es faci una interpretació àmplia i inclusiva del significat de vehicles adaptats de persones amb discapacitats o mobilitat reduïda.
- Alguna persona considera que es podria fer una excepció de circulació d'una vegada o dues al mes per vehicle afectat. Altrament, també es considera que aquesta excepció fomentaria el frau i seria difícil de controlar.
- Es proposa electrificar aquests vehicles (repartiment) ja que suposaria una gran reducció de la contaminació.
- Es pregunta per les restriccions als taxis, que són un dels col·lectius de professionals que més es veurà afectat. Tot i això es fa la reflexió que, des dels últims anys, són el col·lectiu que més ha modernitzat la seva flota.
- Es pregunta quin es el distintiu (adhesiu de color) que tenen, en general, els vehicles de bombers, ambulàncies... Aquests, tot i formar part dels vehicles exempts de restriccions, haurien de ser els primers a modernitzar-se i no contaminar tant.
- Els autobusos i autocars de transport regular i discrecional, així com els vehicles d'assistència en cas de reparació, han d'estar exempts de manera permanent. A més, no haurien de pagar la taxa per estar al registre de vehicles exempts perquè ja paguen per una llicència de vehicles de servei públic.
- No es contempen a les excepcions els vehicles de S.P (transport de mercaderies en general, mudances, repartiment, etc.). Per tant, les exempcions permanents es valoren insuficients al no tenir aquests vehicles en compte.
- Les exempcions permanents no es veuen coherents. Haurien d'estar exempts tots els vehicles adaptats i mesurats per ITV amb valors reals baixos.
- No es consideren a les exempcions els camions de carga de materials de construcció i, per tant això portarà greus conseqüències al sector de la construcció. Els representants d'aquestes empreses sol·liciten que sigui valorada aquesta situació, així com la possibilitat d'adaptar els seus vehicles i, per tant, augmentar el temps d'aplicació d'aquesta mesura.
- Es sol·licita que totes les persones tinguin la potestat de continuar amb el seu vehicle propi i s'ofereixi una infraestructura adequada per adaptar els vehicles. Moltes persones no disposen de suport econòmic per comprar un nou vehicle i necessiten anar a treballar en cotxe.
- Es considera que les etiquetes no són criteris suficients per realitzar la restricció de vehicles. Per tant, es sol·licita que siguin verificades les dades del ITB per conèixer el que els vehicles poden realment contaminar o no, ja que existeixen cotxes de l'any 1992 amb l'etiqueta, segons informació de la DGT.
- Alta preocupació amb la mesura quan el Sector Industria no reconeix realitzar el canvi de vehicle, fet que es transforma en una situació incerta

POSICIÓ COMUNA:



TAULA 1: En general, tothom de la taula està d'acord en les exempcions proposades, excepte el cas concret dels individus amb síndromes de sensibilitat central.

TAULA 2: Consens generalitzat.

TAULA 3: Cap dels integrants de la taula (representants i propietaris d'empreses del sector del transport públic, serveis, comerç, sector de la construcció, etc.) està d'acord amb la manera en que s'executarà la mesura, encara que coincideixen en la necessitat de disminuir la contaminació. Es considera, a més, que l'Ajuntament realitza comparacions amb altres països d'Europa, però a Espanya no existeix encara una infraestructura comparable o similar a aquests països per poder adoptar aquesta mesura, ja que no existeix infraestructura per adaptar els vehicles, ni reconeixement per part de la Indústria per realitzar aquestes modificacions.

TAULA 4: Hi ha acord en el fet que cal parar atenció en col·lectius amb discapacitats i mobilitat reduïda per obrir la possibilitat a establir un període de moratòria o una excepció durant un temps. S'entén que aquests vehicles representen un esforç d'inversió per moltes famílies i que seria problemàtica l'aplicació de la restricció sense altra consideració que el distintiu ambiental. Es considera que cal veure quins vehicles s'inclouen en la noció de "vehicle de persona amb mobilitat reduïda" (es demana interpretació àmplia i inclusiva). Es destaca que hi ha moltes tipologies de vehicles adaptats o accessibles que podrien resultar afectats: mini-busos, furgonetes, turismes particulars, etc. El col·lectiu de taxis demana que els taxis accessibles també s'inclouguin com a excepció.

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

DEBAT I OPINIONS PERSONALS

- Des del Servei Català de trànsit es comenta que aquests horaris sembla que estiguin pensats per a que la mobilitat d'oci pugui seguir utilitzant el cotxe. Alhora, es considera que aquesta mobilitat és la que més opcions de transport públic tenen. El tècnic respon que s'ha comprovat que els caps de setmana la problemàtica relativa a la qualitat de l'aire és menor i hi ha menys contaminació atmosfèrica i, per això, s'han establert aquests horaris. Alhora, també s'ha tingut en compte l'oferta de transport públic (a la nit i durant els caps de setmana l'oferta de transport públic és més baixa). Es demana que s'expliqui millor durant les pròximes sessions de participació, el perquè d'aquests horaris.

- Es comenta que, actualment, les operacions de sortida (de cap de setmana, durant el divendres a la tarda) són esglaonades. Aquesta mesura crearà un col·lapse i una gran congestió d'aquestes operacions sortida i entrada. Per tant, les persones seguiran utilitzant el seu vehicle (sense etiqueta), però en un horari diferent. Es trasllada la pol·lució a unes franges horàries determinades, ja que els horaris faran que la gent entri abans i marxi més tard per tal de poder seguir realitzant el mateix viatge. Si, per contra, l'horari és més restringit i es fa pagar una taxa per utilitzar el vehicle, s'aconseguiran realment els objectius establerts.

- Es demana canviar l'horari dels divendres de 7h a 15h, per tal de permetre que aquesta mobilitat opcional sigui més esglaonada (operació sortida), no produeixi tants col·lapses i, alhora, no modifiqui els hàbits de conducta actuals.

- Es comenta que els horaris haurien de ser més restrictius, ja que sinó l'única cosa que s'està fent es moure el problema. Des de Fridays for Future Barcelona s'entén que és una mesura inicial però es creu que s'hauria d'apostar per mesures més restrictives. Proposen fer com a Londres, on les restriccions són tots els dies de la setmana i durant les 24 hores del dia (restriccions permanents).

- Hi ha alguna opinió que considera que les restriccions haurien de ser fins les 18h, tot i que no hi ha consens al respecte perquè la majoria considera que cal mantenir la restricció fins les 20h.

- Hi ha debat sobre si el mes d'agost ha de mantenir la restricció o s'hauria de considerar un règim de circulació no restringida. S'arriba a la conclusió general que no seria gaire favorable un règim diferenciat per aquest mes.



- Es demana que hi hagi restricció també el dissabte perquè es creu que molts vehicles de paqueteria i missatgeria aprofitaran aquest dia per fer el repartiment massiu, sense restriccions. Hi podria haver un “efecte crida” d’activitat el dissabte.
- També es proposa limitar l’entrada dels vehicles de dilluns a diumenge i durant tot el dia, però, oferint un número de dies l’any en què puguin entrar.
- Es critica que acotant aquests horaris i dies no s’està tenint en compte el factor del clima.
- Es proposa que canviï el preu de circulació (peatges) en funció de l’hora i el dia per a que a l’hora punta sigui més car circular.
- Aquests horaris es valoren com a molt perjudicials per al petit transportista, que acostuma a disposar de vehicles antics, sense la possibilitat de renovació, ni vehicles alternatius en termes mediambientals.

POSICIÓ COMUNA

TAULA 1: hi ha opinions diferents. Per una banda, hi ha qui demana treure el divendres a la tarda de l’horari de restricció per tal de poder seguir utilitzant el cotxe per marxar de cap de setmana (mobilitat d’oci o opcional) i permetre una mobilitat més esglaonada sense que modifiqui els hàbits de conducta actuals. D’altra banda, es demana restringir encara més aquests horaris perquè s’opina que, sinó, l’única cosa que es produirà es que la gent canviï els seus hàbits i es moguin amb el cotxe en horaris diferents, però seguiran utilitzant el vehicle i realitzant el mateix viatge, sense produir-se un canvi modal, el qual es considera molt necessari.

TAULA 2: En general, la taula opina que s’hauria de ser més restrictiu pel que fa als dies i l’horari d’accés dels vehicles contaminants.

TAULA 3: Els integrants d’aquesta taula consideren que “l’alliberament de vehicles” (hores exemptes) hauria de fer-se de forma escalonada, perquè podria causar major congestió a la ciutat de Barcelona. Es proposa que aquesta “alliberació” sigui realitzada també per tipus de vehicle, utilitzant per això diversos estudis que disposa la DGT.

TAULA 4: En conjunt, hi ha acord en els horaris i dies de restricció previstos. Tot i això, genera força consens la idea d’incorporar el dissabte com a dia que hauria de mantenir la restricció, especialment per evitar que s’aprofitei aquest dia per concentrar les activitats de repartiment de les empreses.

4. Com valores de manera global l’aplicació de la Zona de Baixes Emissions?

DEBAT I OPINIONS PERSONALS

- Es pregunta si s’ha pensat en fer alguns Park&Ride per promoure que la gent no entri a Barcelona amb cotxe. El tècnic respon que sí.
- La mesura es valora positivament, però es demana que els compromisos siguin estables per a que la mesura tingui garanties.
- Aquesta mesura es considera un pas necessari, però no és suficient. La ZBE no serà pas una “zona de baixes emissions”, sinó una zona amb menys cotxes vells.
- Una persona veïna de de la Ronda de Dalt comenta que, el fet que aquesta estigui exempta, pot concentrar més vehicles sense etiqueta, trànsit de pas, etc. i fer que la repercussió sigui menor a la resta de la ciutat.
- Preocupa que la mesura acabi promovent la renovació del parc i no la reducció de vehicles com a succeït en altres ciutats. Renovació, a més, que degut al frau dièsel no aconseguirà una reducció dels nivells de contaminació. Per tant, es demana que no hi hagi cap mesura que faciliti la renovació del parc de vehicles.
- En el marc de la idea anterior es qüestiona el fet de donar incentius econòmics al vehicle elèctric, cosa que no afavoreix a la reducció del nombre de vehicles que circulen a la ciutat. Altres persones opinen que és una bona mesura per aconseguir que els vehicles que circulin ho facin, almenys, sense contaminar.



- Es fa la reflexió que qui actualment té el vehicle privat com a mode de transport de referència, serà molt difícil que a curt termini canviï al transport públic. En referència a això, també es comenta que les millores en el transport públic fetes fins ara no es noten prou. Abans d'implementar les mesures s'hauria de seguir millorant el transport públic. S'opina que aquestes millores estan massa enfocades al turisme. La xarxa de transport públic interurbana és correcta, però per moure's per l'àrea metropolitana la xarxa és molt deficient.
- Es pregunta si amb aquesta mesura es compliran els objectius mediambientals exigits o si no n'hi haurà prou. La tècnica de l'ajuntament respon que si tots els vehicles més contaminants deixessin de circular, s'arribaria als objectius tot i que de forma molt justa.
- Es considera que el fet d'afectar a mitjans de transport com autobusos i autocars és una contradicció, ja que s'estan limitant uns mitjans de transport que són part de la solució i l'alternativa al transport privat contaminat.
- Es demana una restricció específica per a la Zona Franca.
- Es demana buscar un sistema transitori pels vehicles industrials de repartiment. Els particulars tenen una alternativa amb el transport públic, però l'activitat econòmica de repartiment necessita un període d'adaptació de la flota. (ja s'ha mencionat ja a la pregunta 1).
- Alta preocupació pels treballadors de polígons industrials, principalment d'aquells on no es pot accedir a través del servei de transport públic; o en altres on aquest servei es nul en horaris de matinada, situació que afecta als treballadors amb aquest horari de treball.
- Es demana que s'incorporin dispositius per avaluar l'impacte de l'aplicació de la ZBE amb la finalitat que serveixin d'indicadors cara noves mesures. En funció dels resultats dels indicadors i de les avaluacions d'impacte, es creu que seria interessant ampliar, intensificar o reduir la ZBE.
- No s'ha considerat la Zona Franca Industrial dins de la zona de baixes emissions, pel que es considera que aquestes persones no tenen el dret a respirar aire pur al igual que la resta on si s'aplicarà l'ordenança.

POSICIÓ COMUNA

TAULA 1: En general, la mesura es valora positivament, excepte els diferents posicionaments de fer-la més o menys restrictiva. Alhora, es demana que els compromisos siguin estables i que la mesura tingui garanties.

TAULA 2: En general s'opina que és una mesura modesta però benvinguda. S'ha de ser valent a l'hora d'implementar aquest tipus de mesures perquè és una qüestió de salut global. Són mesures que han d'anar acompanyades d'un nou model de ciutat. Si la xarxa de transport públic i col·lectiu no millora, l'èxit de la mesura serà menor.

TAULA 3: S'està a favor de la mesura sempre i quan es trobi acompanyada d'una infraestructura adequada per a l'adaptació dels vehicles, així com disposar de més temps i ajudes suficients per realitzar aquest canvi de forma esglaonada, i estudiar més a fons totes les restriccions que es proposen. D'aquesta manera, es podrà considerar millor quines són les afectacions futures que tindrà la població, principalment aquelles persones amb recursos econòmics més baixos.

TAULA 4: A priori, hi ha acord en relació a la mesura restrictiva i se'n fa una bona valoració com a punt de partida. Els membres de la mesa entenen que cal disposar d'informació sobre com s'aplica la ZBE i sobre quins impactes té per valorar amb criteri la seva implementació. Demanen, per això, que es col·loquin alguns punts de recollida d'informació per fer una avaluació d'impacte i obtenir indicadors sobre la ZBE.



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

DEBAT I OPINIONS PERSONALS

-Es comenta que per reduir la contaminació també s'han de realitzar mesures per reduir el trànsit, i no hi ha prou diferenciant pel tipus de vehicle, ja que actualment la ciutat de Barcelona té un problema de mobilitat, congestió i trànsit, no només és un problema de contaminació segons la tipologia de vehicles.

- Es considera que la mesura és insuficient, també caldria: ampliar els horaris de restricció, restringir més les etiquetes, etc. Es porta massa temps d'endarreriment esperant aquesta mesura i ja no es pot "perdre" més temps.

- Es demana incrementar i reforçar el parc de vehicles de transport públic, incrementar les zones de vianants, afavorir el canvi modal cap a modes no motoritzats o poc contaminants com la bici, el patinet o la moto elèctrica a través de subvencions, ampliació de la T-Aire, millora de les tarifes de transport públic, etc.

- Es necessita realitzar més treball de comunicació perquè la gent entengui perquè és necessari aplicar aquesta mesura (la situació d'alerta en la que ens trobem), i no només comunicar la mesura en si mateixa. Estaria bé que els ciutadans coneguïn l'estat crític de la nostra salut a causa de la pol·lució. Alhora, també s'hauria de comunicar l'ordenança a les webs de turisme.

- Incrementar els sistemes i l'ús de sistemes de vehicle compartit.

- Es proposa implantar peatges i que la gent hagi de pagar per poder circular per les àrees de la ciutat que es seleccionin (peatges de contaminació). Que surti molt més a compte i molt més econòmic el transport públic, que no pas el cotxe. Aquests peatges, a més, ajudarien a subvencionar i millorar el transport públic.

- Es comenta també que aquests peatges no afectin als vehicles d'un parc d'autobusos o autocars.

- Es proposa implementar una mesura tipus peatges per evitar la baixa ocupació dels vehicles.

- S'ha de tenir en compte que els preus dels habitatges a la ciutat fan que la gent busqui el seu habitatge cada vegada més lluny (àrea metropolitana) i això genera nous hàbits i necessitats de transport. S'han de tenir molt en compte aquestes paràmetres alhora de dissenyar millores en la xarxa de transport públic.

- Es proposa la figura de "l'assessor del transport" (ja existeix a França), que aconselli, de forma personalitzada, de quina és la millor opció de mobilitat per evitar utilitzar el cotxe.

- Es proposa també incloure la Zona Franca i el Port dins la ZBE ja que s'hi concentren gran quantitat de vehicles de gran volum i el marge de millora seria molt més gran.

- Limitar també el trànsit de mercaderies amb vaixell i camions i fer el transport amb tren.

- Es proposa no subvencionar l'aparcament de vehicles en superfície (àrea verda i àrea blava) ja que amb aquesta mesura es privatitza l'espai públic. Amb la reducció del nombre de vehicles no només s'aconsegueix reduir la contaminació sinó augmentar l'espai públic per al ciutadà.

- Es veu molt positivament l'ús de la bicicleta però hi hauria d'haver més campanyes de civisme per evitar accidents.

- Es proposa aplicar les mesures restrictives no només a les persones sinó també a les empreses.

- Es proposa reduir dràsticament les zones d'aparcament existents actualment, sobretot en superfície.

- Es demana pensar en algun "Plan Renove" pels camions i qualsevol vehicle afectat per una activitat econòmica

- Es proposa que les línies de bus H i V arribin fora dels límits de la ZBE establerta.

- Es comenta el contra o problemàtica de que les etiquetes afecten a les persones amb menys recursos.

- Es demanen mesures dissuasives que afectin el parc de vehicles total que circula i que incorporin el criteri de reducció de vehicles per metro quadrat en un determinat període de temps.

- Es proposa valorar la implementació de "Plans de mobilitat per col·lectius d'empreses" per facilitar el transport col·lectiu a les empreses que ocupen un nombre significatiu de treballadors.

- Des de la UGT es planteja establir bonificacions pels treballadors que es desplacen amb transport públic al seu centre de treball incorporant també mesures de conciliació laboral i familiar.



- Es posa èmfasi en la necessitat de consolidar la xarxa ortogonal de busos, la L-9 del metro i d'altres mitjans de transport públic per oferir més alternatives i complementar les restriccions.
- Treballar per a reduir el nombre de quilòmetres recorreguts per taxis sense usuaris i potenciar un nou enfocament del sector, que alguna persona considera obsolet.

POSICIÓ COMUNA

TAULA 1: Es demanen diferents mesures complementàries (increment zones vianants, millora del TP, foment canvi modal cap a vehicles no contaminants, etc.).

TAULA 2: hi ha consens en el fet que s'ha de millorar el transport públic a l'àrea metropolitana per aconseguir millors resultats. Part de la taula creu que enlloc de campanyes de conscienciació per a la reducció de l'ús de vehicle s'hauria de passar directament a la prohibició (com la campanya antitabac).

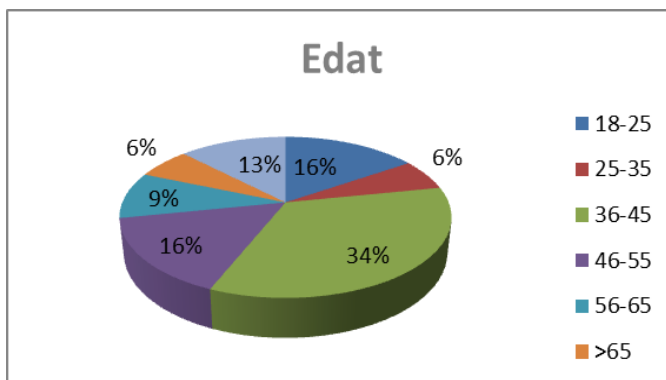
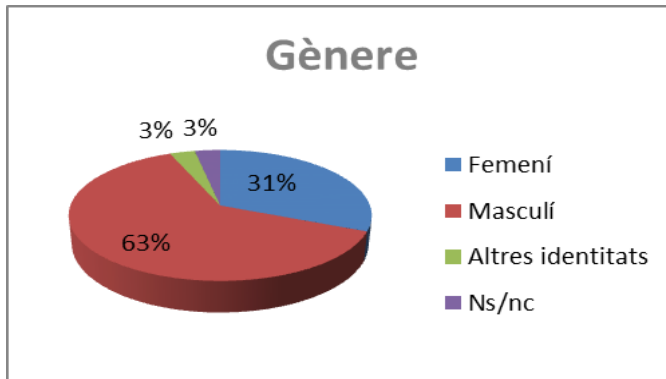
TAULA 3: Es considera que el transport públic de l'àrea metropolitana s'hauria de millorar. Es proposa també la implementació de noves zones de Park & Ride, i la habilitació de transport públic des d'aquests aparcaments.

TAULA 4: Es valora la importància de sumar una millora del transport públic (xarxa ortogonal de busos, L-9 del metro, etc.) a les restriccions de circulació dels vehicles. Es debat bastant sobre el trajecte dels treballadors al seu centre de treball i es valora la possibilitat d'establir "plans de mobilitat per a col·lectius d'empreses" amb la finalitat de coordinar amb les empreses els desplaçaments dels treballadors i potenciar que siguin amb transport públic o col·lectiu. També es parla de bonificar els treballadors que utilitzen transport públic i de replantejar el sector del taxi perquè algunes persones el consideren obsolet.

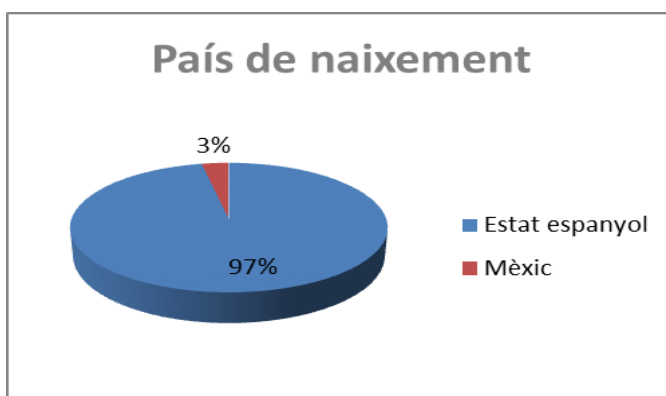
Valoracions de la sessió

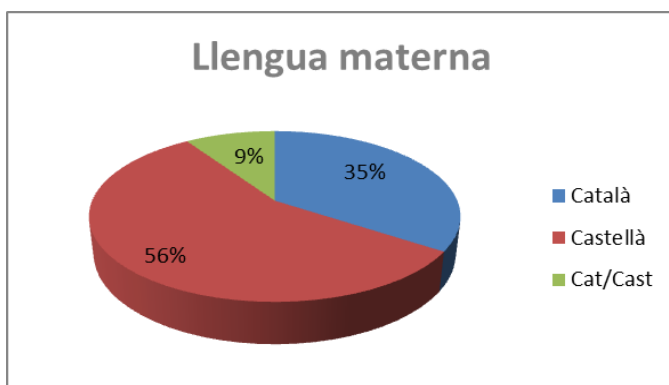
Mitjançant un qüestionari s'ha recollit la valoració de 32 persones participants a sessió. A continuació es presenten els resultats de les valoracions recollides:

Dades persones participants

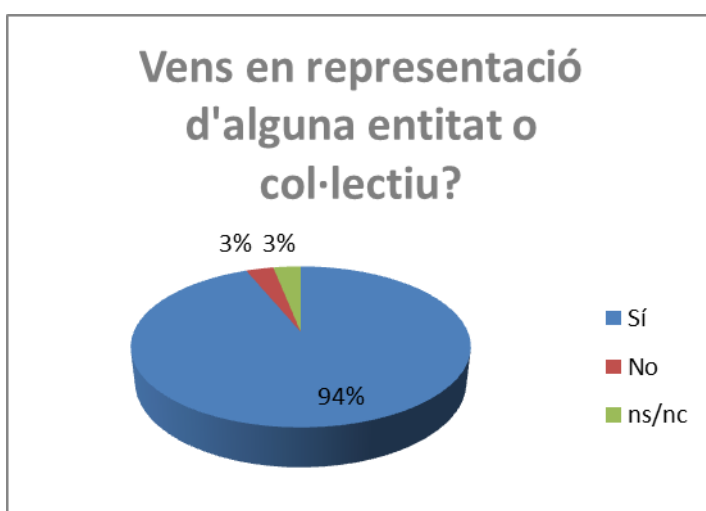


Diversitat d'origen

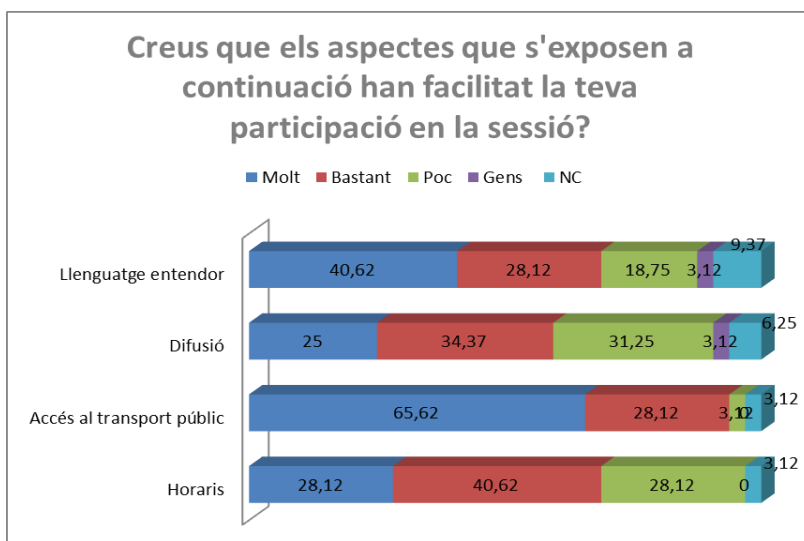




Entitats



Accessibilitat



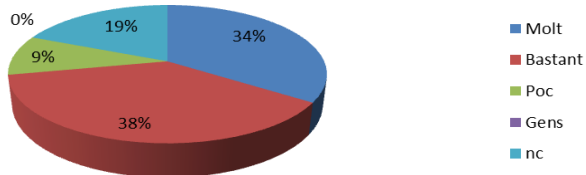
Necessitat de suports: has demanat algun suport?

Tots els participants han respost que no.

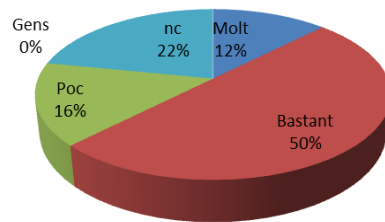


Pluralitat

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?



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?

