



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 CENTRE
27 DE JUNY 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 27 de juny a l'Aula Capella de l'edifici històric de la Universitat de Barcelona (Gran Via de les Corts Catalanes 585) 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 80 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?
- Creuen 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

Alguns/es participants no consideren oportuna la prohibició de circulació per a les motos. Majoritàriament en considera que les restriccions haurien de ser controlades per mitjà d'una tarifa econòmica.

TAULA 2

De forma generalitzada s'opina que s'haurien de donar ajudes als treballadors i treballadores que necessiten el seu vehicle per treballar (petites empreses i autònoms) per tal de poder adaptar-se a aquesta mesura. En aquest sentit, també hi ha consens en el fet que les etiquetes no haurien de servir per decidir quins són els vehicles més contaminants sinó que s'hauria de fer a través dels resultats de la ITV o a través de dispositius que controlin les emissions de cada cotxe.

TAULA 3

Hi ha cert acord en el fet que la mesura restrictiva, tenint en compte el parc de vehicles que afecta, no és suficient. Hi ha certa coincidència en el fet que afecta principalment a les rendes més baixes.

TAULA 4

No hi ha consens: una part dels participants creu que la mesura és massa restrictiva i que s'afecta, sobretot, al col·lectiu amb rendes més baixes. Altres participants opinen que la mesura hauria de ser encara més restrictiva, ja que ens trobem en situació d'alarma amb una contaminació molt elevada, i que tots ens acabarem beneficiant amb la mesura.

Com valoren les exempcions permanents?

TAULA 1

Els i les participants consideren que s'hauria de permetre la circulació d'aquells vehicles que ofereixen serveis bàsics a la ciutat (furgonetes i vehicles tipus C), els i les conductores dels quals han de fer cursos de conducció eficient i econòmica. Es sol·licita la no prohibició de conduir per a les persones jubilades i de baixos recursos econòmics així com l'oferta d'incentius per al canvi de vehicle.

TAULA 2

En general hi ha consens en els vehicles amb exempcions permanents. S'opina que l'ajuntament hauria de ser el model a seguir i modernitzar tota la flota de vehicles.

TAULA 3

Força consens al voltant de la idea que els vehicles clàssics o històrics puguin gaudir d'una exempció permanent. Hi ha acord també sobre el fet que es podria valorar un sistema que possibiliti la circulació dels vehicles sense distintiu durant 10 dies l'any. Es demana que es valori fer una exempció amb els vehicles sense distintiu que circulen amb una alta ocupació.

TAULA 4

No hi ha consens. Algunes persones opinen que no s'haurien de produir exempcions i que la mesura no es prou restrictiva ja que s'ha d'aconseguir que es produeixi un canvi d'hàbits. En canvi, d'altres demanen més excepcions per a casos particulars (vehicles clàssics, usuaris/es que utilitzin el cotxe esporàdicament, etc.)

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

TAULA 1

No hi ha consens. Alguns consideren que la mesura és positiva i altres creuen que hauria de ser més restrictiva.

TAULA 2

No hi ha consens en els horaris i dies de restricció. Per a alguns la mesura és massa poc restrictiva mentre que altres pensen que la restricció s'hauria d'aplicar tota la setmana i durant tot el dia.

TAULA 3

Hi ha força debat entorn els dies i horaris d'aplicació de la ZBE. No s'assoleix un consens clar en aquests aspectes.

TAULA 4

No hi ha consens sobre els horaris i dies. Algunes persones creuen que és poc restrictiu i, per tant, la restricció hauria de ser completa, sense exempcions. Altres persones opinen que s'haurien de reduir els horaris de restricció i alliberar els divendres a la tarda.

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

TAULA 1

Es considera oportuna l'aplicació de la mesura, tot i que hauria d'estar acompanyada d'altres mesures que recolzin la seva implementació i ajudin les persones amb menys recursos econòmics.

TAULA 2

Hi ha qui opina que és una mesura positiva des d'un punt de vista inicial però que ha d'evolucionar cap a normatives més restrictives. Altres opinen que l'afectació de la contaminació en la salut pública no és tant greu com s'explica i que, per tant, la mesura és massa dràstica.

TAULA 3

Generalment, es valora com a necessària la ZBE i, també de manera global es veu que l'aplicació de la mesura pot ser positiva. Altrament, es demana més informació tècnica i que s'arribi a més persones amb campanyes divulgatives.

TAULA 4

Es valora com a necessària però no s'està en acord i consens respecte els vehicles afectats, els horaris i les exempcions.

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

TAULA 1

La majoria dels i les participants estan d'acord en la implementació de peatges a les entrades de la ciutat. Se suggereix també, augmentar les zones de Park-Ride i incrementar la xarxa de transport públic. En general s'opta per mesures més restrictives de cara a la contaminació que genera el port.

TAULA 2

La majoria opina que s'ha d'aplicar la mesura tot i que hi ha una minoria que la considera innecessària i massa restrictiva. Hi ha consens generalitzat en el fet que s'ha de pensar en una alternativa a les etiquetes que defineixi quins són els vehicles restringits i en el fet que la mesura ha d'anar acompanyada d'una millora en el transport públic.

TAULA 3

Acord en el fet que cal traçar mesures complementàries a la ZBE. Es veu amb bons ulls actuar per a reduir les emissions que genera el Port de Barcelona. Hi ha força opinions que consideren que cal seguir treballant en la línia de les pacificacions per barris i amb l'incentiu del transport públic o la bicicleta. Es considera que caldria crear aparcaments dissuasius a la perifèria de Barcelona. Es veu amb bons ulls el fet d'ajudar les empreses a canviar la flota de vehicles per adaptar-se a la restricció. Hi ha acord en que la paqueteria i l'entrega de mercaderies és, i serà, un dels reptes a curt i mitjà termini. Es proposa potenciar els punts de recollida i la penalització de les entregues fallides per part de les empreses.

TAULA 4

S'aporten moltes mesures complementàries, de caire diferent, per tal de reduir la dependència del vehicle privat i intentar millorar els sistemes complementaris de transport (transport públic, Park&Ride, etc.).

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 veïns i veïnes consideren que la mesura ha de ser més restrictiva.
- Des de les associacions de transport se sol·licita la lliure circulació dels seus vehicles ja que ofereixen serveis primaris als i les ciutadanes.
- Alguns/es participants consideren que el parc de vehicles afectats és petit i que s'hauria d'incloure més vehicles contaminants com els de l'etiqueta B.
- Alguns/es participants plantegen que no existeixi restricció circulatòria pels veïns i veïnes residents. L'excepció de vehicles pot controlar-se a través del web mitjançant un pagament.
- Alguns veïns i veïnes consideren que les motos han d'estar exemptes de prohibició i que s'han de prendre altres mesures contra les mateixes, principalment al barri de l'Eixample on circulen a altes velocitats pel carrer Aragó.
- S'hauria d'incidir 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 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.
- En aquesta línia, s'opina que la ITV hauria d'establir un màxim de kilòmetres per cotxes a l'any, perquè la mesura sigui més equitativa per tothom i es promoció un canvi d'hàbits.
- L'ajuntament hauria de ser el model a seguir i hauria de renovar el 100% de la seva flota.
- Es proposa restringir no tant als residents de la ciutat sinó als que venen de fora i hi accedeixen cada dia o la travessen per anar a treballar, de tal manera que els i les veïnes de la pròpia ciutat no es vegin tant afectats. (restringir els que entren i no els que circulen per l'interior).
- S'incideix en la idea que els taxis que vagin buits no han de poder circular per la ciutat. Habilitar zones de parada en els xamfrans de les illes de l'Eixample per a aquests taxis buits.
- Es pregunta si contamina més un dièsel que circula dues hores al mes o un cotxe amb etiqueta que circula 5 hores diàries. S'hauria de tenir en compte a l'hora de decidir quin és el parc de vehicles afectat.
- Hi ha algunes persones que tenen la percepció que les emissions contaminants s'han vist mitigades i estabilitzades amb la modernització del parc de vehicles circulant. En relació a això, hi ha alguna opinió en la línia de deixar que es produeixi un "canvi natural" dels vehicles antics pels vehicles nous.
- Consideració per part de la Plataforma d'Afectats per les Restriccions Circulatòries que 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. Es proposa que quan hi hagi un episodi pic de contaminació s'efectuï una restricció dràstica.
- Hi ha qui considera que la mesura s'hauria de concentrar a un àmbit central i no afectar una àrea tant gran. Model Madrid Central.
- S'assenyala que el més important seria canviar els hàbits dels conductors, i no només el tipus de vehicle que no pot circular.
- Es considera que els distintius són una escala, però si incloem tots els vehicles que SI tenen distintiu, es segueix x contaminat molt. La mesura hauria de ser més estricte.
- Hi ha persones usuàries que només utilitzen el vehicle menys de 30 cops l'any. Es tracta, en moltes ocasions, de persones amb recursos econòmics baixos. Aquestes persones haurien de tenir una regulació diferent, o exempcions concretes.
- El tall per anys és massa estricte. Actualment, hi ha cotxes que es queden fora de les etiquetes per l'any de matriculació però que si estan complint. La gent no ho sap però poden acudir a la marca i reclamar el certificat/etiqueta (pagant). El tall és massa estricte.



- Denúncia al frau que han fet les marques amb les etiquetes dels vehicles dièsel.
- Un mecànic d'un taller comenta com repararà ara els vehicle sense etiqueta. Moltes vegades és necessari fer proves de circulació al carrer. Com ho farà sense etiqueta i en el seu horari laboral?
- Es comenta que si bé es cert que aquesta mesura afecta a un conjunt de gent, també acaba beneficiant a tothom.
- Els que tenim cotxes antics i només podem circular els caps de setmana, seguirem pagant el 100% de l'impost de circulació? No es troba just, s'hauria de pagar una part proporcional.

POSICIÓ COMUNA:

TAULA 1: Alguns/es participants no consideren oportuna la prohibició de circulació per a les motos. Tot i això, la majoria recolza la seva prohibició ja que generen molta contaminació acústica (sobretot a l'Eixample). Majoritàriament en considera que les restriccions haurien de ser controlades per mitjà d'una tarifa econòmica.

TAULA 2: De forma generalitzada s'opina que s'haurien de donar ajudes als treballadors i treballadores que necessiten el seu vehicle per treballar. (petites empreses i autònoms). També hi ha consens en el fet que les etiquetes no haurien de servir per decidir quins són els vehicles més contaminants sinó que s'hauria de fer a través dels resultats de la ITV o a través de dispositius que controlin les emissions de cada cotxe.

TAULA 3: No hi ha una posició comuna clara. Tanmateix, hi ha cert acord en el fet que la mesura restrictiva, tenint en compte el parc de vehicles que afecta, no és suficient. Hi ha certa coincidència en el fet que afecta principalment a les rendes més baixes.

TAULA 4: No hi ha consens. D'una banda, una part opina que la mesura és massa restrictiva i que s'afecta, sobretot, al col·lectiu amb rendes més baixes. En general, s'opina 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. Per últim, alguns/es participants opinen que la mesura hauria de ser encara més restrictiva, que ens trobem en situació d'alarma amb una contaminació molt elevada, i que tots ens acabarem beneficiant amb la mesura.



2. Com valoren les exempcions permanents?

DEBAT I OPINIONS PERSONALS

- Representants d'Associacions del Transport sol·liciten que estiguin incloses les furgonetes i els vehicles tipus C, els quals realitzen serveis bàsics i ofereixen servei al sector de la construcció a Barcelona.
- Es posa de manifest que el 40% dels camions utilitzats per als serveis de la construcció són anteriors al 2006 i no tenen la possibilitat de canviar a camions elèctrics.
- Les associacions també suggereixen, com a mesura de reducció de la contaminació, que els conductors i conductores realitzin cursos de conducció eficient i econòmica, que reduiria el 10% del consum dels camions i alhora disminuiria l'emissió de contaminants.
- 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. Amb aquesta mesura consideren que s'està perdent gran part del patrimoni històric de la ciutat. Els conductors/ores de motos clàssiques sol·liciten que se'ls segueixi permetent fer el passeig anual que sempre organitzen.
- Hi ha participants que consideren vàlides les excepcions permanents però consideren que s'hauria d'acompanyar d'incentius per a la substitució dels vehicles de PMR per uns de menys contaminants i ajuts per a persones jubilades que disposen de baixos ingressos econòmics. També s'haurien de modernitzar els vehicles d'emergències i serveis bàsics.
- Alguns/es veïnes jubilades, que no disposen dels mitjans econòmics per canviar-se el vehicle, sol·liciten que se'ls permeti circular, ja que condueixen molt de tant en tant per la ciutat.
- Gran part dels veïns i veïnes consideren que les restriccions també han d'afectar el port.
- Es proposa donar ajudes al vehicles de repartiment perquè siguin menys contaminants.
- Es posa de manifest que la gent que acompanya a PMR però que no necessàriament tenen un vehicle amb l'etiqueta de PMR es veuran molt afectats per aquesta mesura.
- No sembla bé que els vehicles públics tinguin exempcions. Aquests són els primers que no haurien de poder contaminar i donar exemple
- No sembla bé que les funeràries tinguin excepcions, ja que es tracta purament d'un negoci privat.
- Es demanen exempcions per aquelles persones que puguin demostrar i acreditar que tenen un lloc de treball sense opció d'arribar amb transport públic (ja sigui per l'horari o per la localització).
- Es considera que els vehicles que més s'haurien de regular, ja que generen un major impacte, són les furgonetes.
- Es considera que seria important establir un sistema que permeti un ús limitat dels vehicles no etiquetats durant l'horari de restricció. Es suggereix que es faci un carnet que permeti l'exempció de 10 dies a l'any als vehicles sense distintiu de la DGT. Es diu també que aquesta tipologia d'exempció, que afectaria els vehicles sense distintiu, es podria controlar amb el sistema de càmeres i de vigilància a distància.
- Es proposa que pugui fer-se una exempció amb els vehicles amb alta ocupació que no tenen distintiu ambiental. Es podria controlar amb el sistema de càmeres de vigilància, a més dels agents de policia municipal.
- Dins dels vehicles sense etiqueta hi ha moltes casuístiques, com els cotxes de col·lecció que gairebé no circulen. És ridícul que se'ls apliqui aquesta restricció a aquests vehicles, haurien d'estar exempts. Demanen una regulació concreta per aquesta tipologia de vehicles, com tenen molts vehicles europeus (exemple Carta de París)

POSICIÓ COMUNA:

TAULA 1: En general, els i les participants consideren que s'hauria de permetre la circulació d'aquells vehicles que ofereixen serveis bàsics a la ciutat (furgonetes i vehicles tipus C), els i les conductores dels quals han de fer cursos de conducció eficient i econòmica.

Se sol·licita la no prohibició de conduir per a les persones jubilades i de baixos recursos econòmics així com l'oferta d'incentius per al canvi de vehicle.

TAULA 2: En general hi ha consens en els vehicles amb exempcions permanents. S'opina que l'ajuntament hauria de ser el model a seguir i modernitzar tota la flota de vehicles amb exempcions permanents.



TAULA 3: Força consens al voltant de la idea que els vehicles clàssics o històrics puguin gaudir d'una exempció permanent. Hi ha acord també sobre el fet que es podria valorar un sistema que possibiliti la circulació dels vehicles sense distintiu durant 10 dies l'any. Es demana que es valori fer una exempció amb els vehicles sense distintiu que circulen amb una alta ocupació.

TAULA 4: No hi ha consens. Algunes persones opinen que no s'haurien de produir exempcions i que la mesura no es prou restrictiva ja que s'ha d'aconseguir que es produeixi un canvi d'hàbits. En canvi, d'altres demanen més excepcions per a casos particulars (vehicles clàssics, usuaris/es que utilitzin el cotxe esporàdicament, etc.)

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

DEBAT I OPINIONS PERSONALS

- Alguns/es veïns i veïnes del Raval opinen que les restriccions d'aquesta mesura són encara escasses i que s'hauria d'incrementar fins les 22h i incloure els caps de setmana o almenys els dissabtes. Una altra opció que suggereixen és restringir-ho tot el dia durant 7 dies al més.
- Entre els veïns i veïnes de l'Eixample no existeix un consens, alguns recolzen tant els dies com els horaris de restricció i altres consideren que haurien de ser durant tot el dia i tots els dies de la setmana.
- Algunes persones opinen que s'hauria de restringir sempre, sense exempcions d'horari. Els caps de setmana i al vespre es segueix contaminant.
- Es proposa que el cap de setmana hi hagi també restriccions si això ve acompanyat d'una millora en la xarxa de transport públic.
- Es proposa excloure les hores punta perquè la mesura s'apliqui més paulatinament.
- Alguns opinen que la mesura és massa poc restrictiva i que s'hauria de fer com a Londres on s'han aplicat peatges per a reduir la contaminació.
- Es considera que el mes d'agost podria permetre's circular, perquè es creu que en conjunt hi ha una activitat de vehicles menys intensa.
- Tot i que no es genera consens, hi ha cert debat sobre els horaris d'inici i fi de les restriccions. Un sector considera que es penalitza qui ha de sortir a treballar fora de Barcelona i que, cap el vespre, es dificulta el retorn a casa. Un altre sector opina que precisament cal tenir en compte que a primeres hores del matí i en horari de sortida de la feina és quan hi ha pics de circulació que cal reduir. No hi ha un acord clar, al respecte.
- Algunes persones demanen que divendres, a partir del migdia, es consideri lliure de restricció. No hi ha consens, hi ha qui opina, per contra, que aquesta mesura seria contraproductiva.
- Així mateix, també hi ha persones que creuen que cal ampliar la restricció per a cobrir dissabte i, fins i tot, diumenge.

POSICIÓ COMUNA

TAULA 1: No hi ha consens. Alguns consideren que la mesura és positiva i altres creuen que hauria de ser més restrictiva.

TAULA 2: No hi ha consens en els horaris i dies de restricció. Per a alguns la mesura és massa poc restrictiva mentre que altres pensen que la restricció s'hauria d'aplicar tota la setmana i durant tot el dia.

TAULA 3: Hi ha força debat entorn els dies i horaris d'aplicació de la ZBE. No s'assoleix un consens clar en aquests aspectes.

TAULA 4: No hi ha consens sobre els horaris i dies. Algunes persones creuen que és poc restrictiu i, per tant, la restricció hauria de ser completa, sense exempcions. Altres persones opinen que s'haurien de reduir els horaris de restricció i alliberar els divendres a la tarda.



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

DEBAT I OPINIONS PERSONALS

- De manera generalitzada, els veïns i veïnes consideren oportuna l'aplicació de la ZBE degut a la l'afectació que té en la salut. Respecte a això, estan preocupats per les persones que viuen fora de la ZBE i pròxims a zones d'altres emissions com els rondes o el port, principalment els i les residents a la Zona Franca, Ciutat Vella, Raval, Pg. Colón o Poble Sec. Es proposa que amb el temps la ZBE s'ampliï.
- Els veïns i veïnes del centre de Barcelona suggereixen que es faci un estudi per a situar una zona protegida al centre, per exemple a Pl. Catalunya, on no hi circulin vehicles.
- La majoria dels veïns i veïnes consideren que s'hauria d'incloure en els estudis la contaminació acústica, generada principalment per los motos que circulen a alta velocitat i pels vehicles que realitzen la neteja dels carrers.
- Els veïns i veïnes de l'Eixample que són propietaris d'aparcaments estan preocupats pels mateixos un cop s'apliqui la mesura.
- És una mesura correcta com a punt de partida però s'ha de pensar en mesures a mitjà i llarg termini que siguin més restrictives.
- Hi ha qui opina que aquesta mesura afectarà molt la indústria de l'automòbil i que això incrementarà l'atur.
- Hi ha un sector de persones que consideren que la mesura és poc ambiciosa i que hauria d'incloure altres paràmetres per abordar degudament l'impacte dels vehicles a l'entorn urbà. Es demana que s'introdueixin, a més dels gasos contaminants, variables com són l'impacte visual, la contaminació acústica, els danys emocionals de viure a una ciutat amb tanta circulació, etc.
- Es considera que caldria afegir l'espai del Port de Barcelona com a ZBE, almenys l'espai de la Ronda Litoral que hi coincideix.
- Es creu que fa falta més informació sobre la ZBE i que cal arribar a més gent, per desfer tòpics i clarificar els termes d'aplicació.
- Es demana que es controli el desplegament de la mesura per obtenir informació sobre el seu impacte, també per a corregir els elements que no acabin de funcionar, si escau.
- S'opina que s'ha de treballar en una estratègia comunicativa que no es focalitzi en els "pics de contaminació" perquè genera una falsa sensació d'estabilitat quan no es produeixen. Es creu més eficaç transmetre la situació estabilitzada de contaminació excessiva i fer pedagogia sobre això que no pas referir-nos sempre a "pics de contaminació". La gent té la percepció que és una problemàtica episòdica, i no estabilitzada i permanent.

POSICIÓ COMUNA

TAULA 1: Es considera oportuna l'aplicació de la mesura, tot i que hauria d'estar acompanyada d'altres mesures que recolzin la seva implementació i ajudin les persones amb menys recursos econòmics.

TAULA 2: No hi ha consens en quant a l'opinió general que es té de la mesura. Hi ha qui opina que és una mesura positiva des d'un punt de vista inicial però que ha d'evolucionar cap a normatives més restrictives. Altres opinen que l'afectació de la contaminació en la salut pública no és tant greu com s'explica i que, per tant, la mesura és massa dràstica.

TAULA 3: Generalment, es valora com a necessària la ZBE i, també de manera global es veu que l'aplicació de la mesura pot ser positiva. Altrament, es demana més informació tècnica i que s'arribi a més persones amb campanyes divulgatives. Hi ha acord en el fet que la mesura, aïlladament, no tindria l'efecte esperat i que caldrà actuar en altres àmbits. Es valora que cal comunicar la situació de contaminació sense transmetre que es tracta d'una problemàtica episòdica.

TAULA 4: No hi ha consens en quant a l'opinió general que es té de la mesura. Es valora com a necessària però no s'està en acord i consens respecte els vehicles afectats, els horaris i les exempcions.



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

DEBAT I OPINIONS PERSONALS

- S'hauria de tenir en compte la contaminació acústica dins de les mesures de restricció de vehicles.
- 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 diu que seria interessant complementar la mesura amb la creació d'aparcaments dissuasius a la zona extrarondes, com a pla de contingència per afavorir la viabilitat de la mesura restrictiva de la ZBE.
- Es suggereix la implementació de zones de peatge per controlar les entrades i sortides dels vehicles més contaminants.
- Cobertura de les rondes als eu pas per zones residencials (Pg. Colon, Moll de la Fusta) ja que afecta molt directament els residents en aquestes zones.
- Restringir molt més els creuers que entren a Barcelona.
- Millorar el transport públic per l'avinguda Diagonal mitjançant l'extensió del Tramvia.
- Incrementar la flota de taxis elèctrics a través d'incentius per l'ús d'aquest tipus de vehicles.
- Augmentar els punts de recàrrega elèctrica a tota la ciutat fet que incentivarà l'ús dels vehicles elèctrics.
- Col·locar sensors en determinats punts de la ciutat (Sagrada Família) que analitzin els nivells de contaminació un cop s'apliqui la mesura.
- Fer pedagogia en referència a la contaminació i la seva afectació en la salut pública.
- Incrementar la xarxa ciclista de la ciutat i senyalitzar-la de forma adequada.
- Crear estacions modals a les afores de Barcelona per a autobusos interurbans, on es pugui connectar la xarxa de bus amb la resta de transport públic que arriba al centre de la ciutat per tal que els busos no hi accedeixin.
- Prohibir i sancionar la marxa en "ralentí" per als busos i cotxes que s'aturen als semàfors o a les parades.
- Valoració quantitativa dels vehicles ja que no contamina igual un camió que un cotxe encara que ambdós tinguin la mateixa etiqueta.
- Obligar les bicicletes a disposar d'una assegurança igual que la resta de vehicles i fer més pedagogia en quant al civisme.
- 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".
- S'hauria de disposar d'un "hub" per a les furgonetes de repartiment i així evitar que transitin per dins la ciutat. Per tant, es demana per complementar la ZBE és la potenciació dels punts de recollida de paqueteria. A més d'això, es demana que s'estudiï la possibilitat de sancionar les entregues fallides de les empreses de distribució de mercaderies i paqueteria, ja que hi ha un gran percentatge de fallida en la primera entrega.
- Potenciar no tant els vehicles elèctrics que segueixen contaminant força sinó els vehicles d'hidrogen.
- Aplicar restriccions econòmiques tal com fa Londres i fomentar l'alta ocupació dels vehicles (recuperar el carril BAO).
- Hi ha qui opina que el tramvia a la ciutat és contraproductiu ja que necessita una gran infraestructura i, si s'espalla, col·lapsa part de la ciutat. En resposta a això es proposa utilitzar el "trolebús" ja que és una opció molt més flexible i que s'adapta millor en cas d'averia.
- Es proposa fixar un màxim de contaminació permesa al mes.
- Que l'ajuntament ofereixi una flota de furgonetes elèctriques que es puguin llogar per portar a terme els repartiments seguint el mètode de carsharing.
- Es posa de manifest que la regulació semafòrica actual de la ciutat és nefasta i provoca masses aturades que, com a conseqüència, fan que els vehicles contaminin més. Es proposa, per tant, repensar la regulació semafòrica.
- Es proposa que la Diagonal sigui únicament per a la circulació del transport públic.
- Restringir i desincentivar la circulació que travessa Barcelona (Aragó, Gran Via, Diagonal...) i reduir la velocitat dels vehicles (reducció carrils, efecte dissuasiu per no travessar Barcelona per dins, etc.)



- Es valora que caldria introduir mesures per frenar les emissions que genera el Port de Barcelona, i hi ha alguna persona que qüestiona que la quantitat d'emissions originades al Port siguin "només" el 6% aproximat del total estudiat. Es demana implementar una ecotaxa per atracar al Port de Barcelona que s'hauria de reinvertir en projectes de sostenibilitat a la ciutat.
- Acord en el fet que la ZBE s'ha de complementar amb més actuacions. Es demana, a tal efecte, que continuï el procés de pacificació dels barris de Barcelona i que es treballi per establir, també, Zones de Baixa Mobilitat que suposin un canvi de modes de transport. Així, caldria potenciar més la bicicleta, el caminar, i el transport públic. Relacionat amb això, es planteja incentivar l'ús de la bici com a mode de desplaçament cap al centre de treball via bonificacions en impostos o bé amb una remuneració simbòlica.
- Alguna persona creu interessant ajudar amb finançament públic a fer el canvi, a particulars i empreses, del motor de combustió a un motor elèctric.
- En relació a les empreses, es demana que es faci un pla de finançament per a afavorir que puguin renovar els vehicles i que, a més, es faci un pla de mobilitat empresarial d'acord amb els centres empresarials. La recaptació de les sancions que s'estableixin per infracció de la ZBE podria servir per afavorir la renovació del parc de vehicles empresarials que circula.
- Millorar el servei de Rodalies que, actualment, dona molt mal servei.

POSICIÓ COMUNA

TAULA 1: La majoria dels i les participants estan d'acord en la implementació de peatges a les entrades de la ciutat. Se suggereix també, augmentar les zones de Park-Ride i incrementar la xarxa de transport públic. En general s'opta per mesures més restrictives de cara a la contaminació que genera el port.

TAULA 2: La majoria opina que s'ha d'aplicar la mesura tot i que hi ha una minoria que la considera innecessària i massa restrictiva. Hi ha consens generalitzat en el fet que s'ha de pensar en una alternativa a les etiquetes que defineixi quins són els vehicles restringits i en el fet que la mesura ha d'anar acompanyada d'una millora en el transport públic.

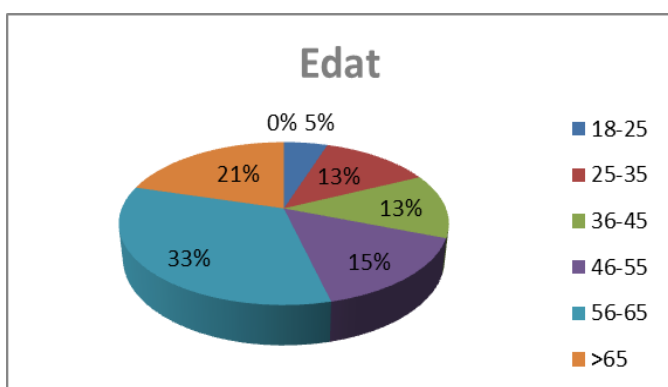
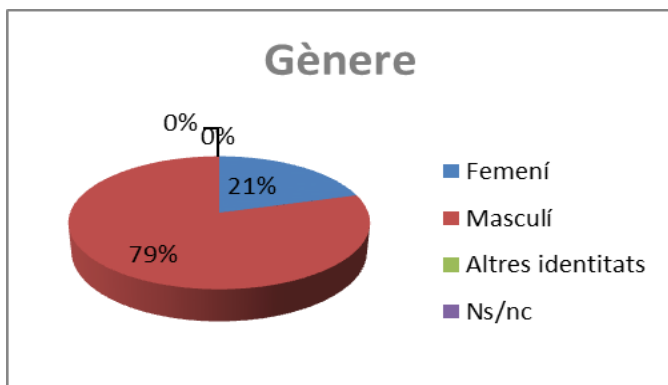
TAULA 3: Acord en el fet que cal traçar mesures complementàries a la ZBE. Es veu amb bons ulls actuar per a reduir les emissions que genera el Port de Barcelona. Hi ha força opinions que consideren que cal seguir treballant en la línia de les pacificacions per barris i amb l'incentiu del transport públic o la bicicleta. Es considera que caldria crear aparcaments dissuasius a la perifèria de Barcelona. Es veu amb bons ulls el fet d'ajudar les empreses a canviar la flota de vehicles per adaptar-se a la restricció. Hi ha acord en que la paqueteria i l'entrega de mercaderies és, i serà, un dels reptes a curt i mitjà termini. Es proposa potenciar els punts de recollida i la penalització de les entregues fallides per part de les empreses.

TAULA 4: S'aporten moltes mesures complementàries, de caire diferent, per tal de reduir la dependència del vehicle privat i intentar millorar els sistemes complementaris de transport (transport públic, Park&Ride, etc.).

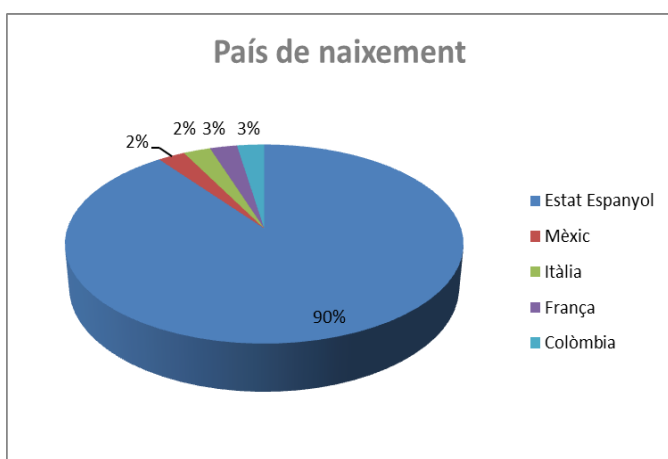
Valoracions de la sessió

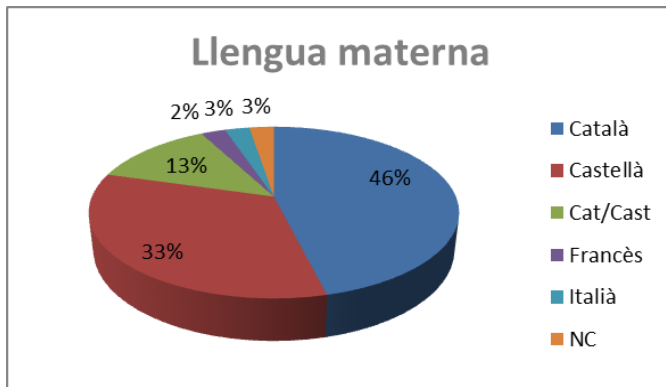
Mitjançant un qüestionari s'ha recollit la valoració de 39 persones participants a sessió. A continuació es presenten els resultats de les valoracions recollides:

Dades persones participants

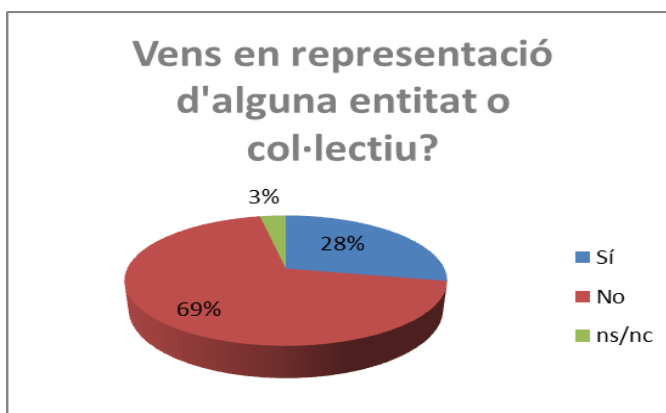


Diversitat d'origen

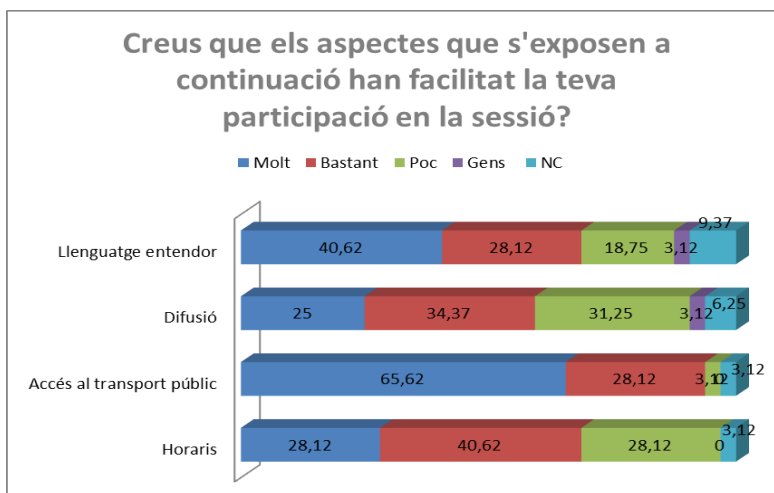




Entitats



Accessibilitat



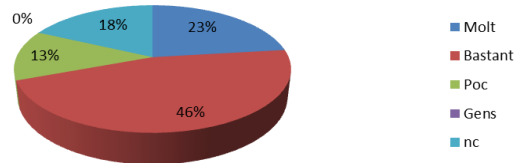
Necessitat de suports: has demanat algun suport?

36 participants han respost que no, només 3 participants han demanat algun tipus de suport, dos responen que no els ha estat subministrat, el tercer no respon.

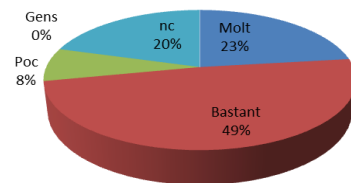


Pluralitat

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?

