



ELABORACIÓ DE L'ORDENANÇA MUNICIPAL PER L'APLICACIÓ DE LA ZONA DE BAIXES EMISSIONS

INFORME DE PARTICIPACIÓ CIUTADANA PER A L'APROVACIÓ INICIAL

SETEMBRE DE 2019

Document elaborat:

Quòrum Consultors SL

Direcció:

Gerència Ecologia Urbana

Departament de Participació, Direcció de Comunicació i Participació

Índex

1. Introducció	4
2. Objecte del procés de participació	5
3. Necessitats i antecedents del procés participatiu	6
4. Procés participatiu	7
4.1. Metodologia: disseny del procés	7
4.2. Metodologia: desenvolupament del procés	8
4.2.1. Fase 0. Treball intern.....	8
4.2.2. Fase 1 i 2. Informació i debat.....	9
4.2.3. Fase 3. Retorn.....	10
5. Resultats de les sessions	11
6. Les aportacions del decidim.....	94
7. Avaluació del procés participatiu.....	172
8. Annexes.....	173

1. Introducció

L'Ajuntament de Barcelona està impulsant diverses mesures relatives a la millora de la qualitat de l'aire de la ciutat. En aquest sentit, l'any 2016, va aprovar la mesura de Govern sobre el *Programa de mesures contra la contaminació atmosfèrica*.

Entre altres mesures aquest programa inclou la implantació de la Zona de Baixes Emissions. La Zona de Baixes Emissions és un àmbit delimitat per les Rondes de Barcelona per on, avui dia, els cotxes sense distintiu ambiental de la DGT ja no podrien circular en cas d'episodi de contaminació per diòxid de nitrogen (NO₂). A partir del gener de 2020, però, aquestes restriccions seran permanents per als vehicles més contaminants. L'objectiu d'aquesta mesura és reduir la contaminació i, per tant, millorar la qualitat de l'aire.

Per informar d'aquesta normativa, recollir les opinions de la ciutadania i incorporar-les a la redacció de la nova ordenança, l'Ajuntament ha promogut un procés participatiu amb diverses sessions de debat obertes a tothom.

Per tal d'acompanyar la tramitació de l'ordenança que ha de regir aquesta mesura, s'ha definit un procés participatiu que permeti acostar-la a la ciutadania i recollir les diverses visions i consideracions de cara a l'aprovació definitiva de la norma.

El present informe recull els resultats del procés de participació desenvolupat, exposant el context i objecte del procés, la metodologia i resultats del procés, realitzat de forma presencial i digital de manera paral·lela, i que ha procurat generar espais tant pels col·lectius i entitats més vinculades a la temàtica que tractava com del conjunt del veïnat de la ciutat.

2. Objecte del procés de participació

L'objectiu del present procés de participació és promoure el debat ciutadà entorn al desplegament i aplicació de la Zona de Baixes Emissions.

Malgrat el caràcter instrumental de l'ordenança, l'Ajuntament de Barcelona té la voluntat d'incorporar les propostes, el debat i les consideracions tant de les entitats dels sectors implicats com de la ciutadania en general per concretar els detalls de l'aplicació de la mesura com són les restriccions horàries i les autoritzacions extraordinàries.

La contaminació atmosfèrica de Barcelona afecta diàriament la salut de tota la població, si bé no de la mateixa manera. Els infants, la gent gran i les persones amb problemes de salut —com asma, malalties del cor o dels pulmons— en pateixen més els efectes que la resta. Molts estudis científics demostren una relació directa entre l'exposició a la contaminació atmosfèrica i una pitjor salut, tant a curt com a llarg termini. L'aire contaminat provoca càncer de pulmó, té clars efectes en malalties cardiovasculars i respiratòries, contribueix a l'aparició d'asma i de diabetis, restringeix el creixement fetal, alenteix el desenvolupament del cervell i de la funció pulmonar dels infants i redueix l'esperança de vida.

L'Organització Mundial de la Salut (OMS) confirma que cada any hi ha milions de morts prematures causades per l'aire pol·lucionat. Per tant, és vital que la qualitat del nostre aire sigui òptima perquè la salut dels ciutadans no es vegi afectada.

Segons el balanç de contaminació de Barcelona de l'any 2013, utilitzat per a la diagnosi de qualitat de l'aire del Pla de millora de la qualitat de l'aire de Barcelona 2015-2018, el trànsit rodat és la principal font contribuïdora als nivells de contaminació d'NO₂ i PM₁₀ a la ciutat de Barcelona. Per tant, qualsevol estratègia de reducció dels nivells de contaminació ha de passar per reduir les emissions del trànsit rodat.

El Reial Decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire, imposa a les entitats locals l'adopció de les mesures necessàries per garantir que les concentracions dels contaminants regulats no superin els objectius de qualitat de l'aire i l'aprovació de plans si és necessari. Atès a aquestes obligacions, en els darrers anys s'han endegat diverses iniciatives a nivell regional, metropolità i municipal per combatre la contaminació atmosfèrica.

A nivell regional destaca el Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire als municipis declarats zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric, aprovat pel Decret 152/2007, de 10 de juliol, i prorrogat pel Decret 203/2009, de 22 de desembre, i que posteriorment fou substituït pel Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire, horitzó 2020, aprovat per Acord de govern GOV/127/2014.

En l'àmbit metropolità, l'any 2017 es va aprovar el Programa metropolità de mesures contra la contaminació atmosfèrica amb l'objectiu de concretar mesures estructurals per poder-les executar a curt i a mig termini.

Finalment, en l'àmbit municipal, el Pla de mobilitat urbana 2013-2018 es va aprovar pel Consell plenari del 27 de març de 2015, on es van establir les prioritats en matèria de mobilitat i amb el que es pretén potenciar els desplaçaments a peu, en bicicleta i en transport públic i situar els nivells de contaminació atmosfèrica per sota dels límits que marca la legislació europea. A més a més, en el Pla de millora de la qualitat de l'aire 2015-2018 es quantifica la reducció necessària per aconseguir aquest objectiu i es proposen mesures correctores addicionals.

Donat el caràcter transfronterer de la contaminació atmosfèrica i atès a la planificació que es desenvolupa a diferent escala, el 6 de març de 2017 va tenir lloc la Cimera per a la millora de la qualitat de l'aire a la conurbació de Barcelona, que va derivar en un acord institucional entre la Generalitat de Catalunya, l'Àrea Metropolitana de Barcelona i l'Ajuntament de Barcelona, amb l'objectiu de reduir en els 15 anys següents un 30% de les emissions a l'atmosfera de contaminants d'efecte local, principalment l'NO₂ i les PM₁₀.

No obstant a la planificació ja existent i amb l'objectiu d'intensificar i complimentar les actuacions ja planificades, l'any 2016, l'Ajuntament de Barcelona va aprovar la mesura de Govern sobre el Programa de mesures contra la contaminació atmosfèrica.

3. Necessitats i antecedents del procés participatiu

Tal i com recull el Reglament de Participació Ciutadana, aprovat en Consell Municipal el 6 d'octubre de 2017, en el seu article 37, en relació als processos que preceptivament haurà d'impulsar l'administració:

"Els processos participatius perceptius:

Ordenances i reglaments municipals de rellevància ciutadana especial (...)".

Així, atenent el Reglament de Participació Ciutadana, l'Àrea d'Ecologia Urbana ha considerat necessari i oportú la realització d'un procés de participació per a l'elaboració de l'ordenança de la Zona de Baixes Emissions.

Pel que fa als antecedents, la present ordenança es desenvolupa per donar la cobertura legal necessària i regular la mesura inclosa en el Programa de mesures consistent en la restricció a la circulació dels vehicles més contaminants a la Zona de baixes emissions de l'àmbit Rondes de Barcelona. A nivell municipal, la pròpia Ordenança del medi ambient de Barcelona, de 25 de febrer de 2011, ja regula els drets i deures de les persones de la ciutat amb la protecció de l'atmosfera, entre d'altres, i té com a finalitat la preservació, la protecció, la restauració i la millora de la qualitat del medi ambient. No obstant, tant aquesta com l'Ordenança de vianants i de vehicles de Barcelona, de 27 de novembre de 1998, resulten insuficients a l'hora de regular la mesura de restricció, ja que és necessari un instrument que aportí una visió estratègica i global.

És en aquest sentit que en els darrers anys s'ha anat desenvolupant una feina de divulgació i informació que s'ha concretat en la realització de diverses accions:

- En l'àmbit de la Salut s'ha realitzat formació sobre la ZBE a 25-30 centres de salut durant el 2017 i el 2018.
- En l'àmbit de la Mobilitat es va realitzar una presentació de la ZBE en el sí del Pacte per la Mobilitat a finals del 2017 i una sessió específica amb el sector de les motos.
- En l'àmbit de la Qualitat Ambiental s'ha tractat el tema en varies reunions de la Taula Contra la Contaminació Ambiental, al Consell de Barri de Sarrià, al Consell de Barri de Gràcia, i en el marc del programa Escola Respira, tot durant el 2018 i el 2019.

4. Procés participatiu

4.1. Metodologia: disseny del procés

El procés participatiu és plantejat, tal com defineix l'article 19 del *Reglament de Participació Ciutadana*, com *"una seqüència d'actes, delimitats en el temps, dirigits a promoure el debat i el contrast d'arguments entre la ciutadania o entre aquesta i els responsables municipals, a fi de recollir les seves opinions i propostes respecte d'una determinada actuació municipal"*.

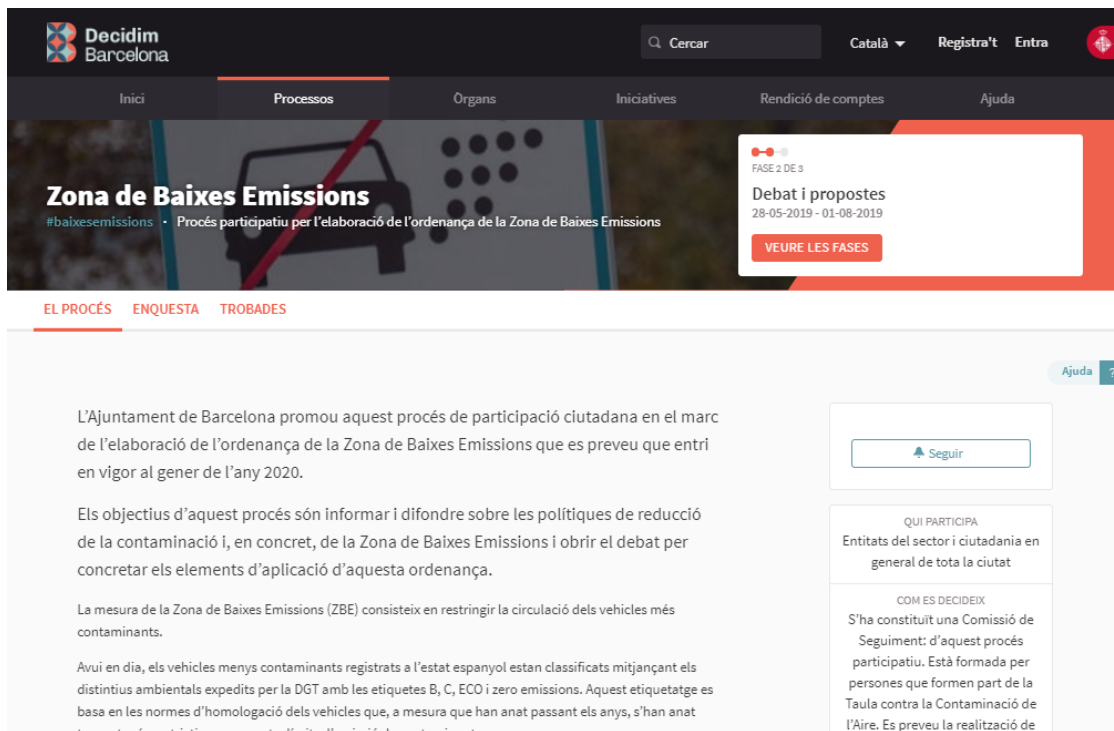
Aquest ha estat aprovat mitjançant un decret i segueix els següents objectius:

- Informar i difondre sobre el procés d'elaboració de l'ordenança de ZBE.
- Recollir les propostes i consideracions del conjunt d'agents implicats sobre la proposta d'ordenança per concretar els detalls de l'aplicació de la mesura com són les restriccions horàries i les autoritzacions extraordinàries.
- Obrir el procés de participació per incorporar noves veus que donin pluralitat i diversitat al debat.
- Incardinar-se amb la reflexió sobre la mobilitat i qualitat de l'aire de la Taula contra la contaminació de l'aire.

En el disseny i dinamització del procés s'ha vetllat per incorporar aquelles persones, entitats, organitzacions o col·lectius que garanteixin la pluralitat, la diversitat i la representativitat de la ciutadania i el teixit veïnal, social i econòmic en la reflexió i els debats del procés participatiu. És per aquest motiu que el procés compta amb una comissió de seguiment, formada per representants de les entitats, actors o agents econòmics i socials vinculats a les polítiques de la qualitat de l'aire. Atesa l'existència d'un òrgan estable de participació en matèria de qualitat de l'aire, com és la Taula contra la contaminació de l'aire, aquesta comissió de seguiment s'ha organitzat a partir d'aquesta.

En l'apartat *"5. Resultat de les sessions"* podreu trobar la metodologia utilitzada per a cadascuna de les sessions, explicada detalladament, que s'ha basat en una part introductòria i una part de debat i recull d'aportacions dels participants.

Per facilitar el seguiment del procés i la seva traçabilitat s'ha habilitat un espai específic per aquest procés a la plataforma **decidim.barcelona** (<https://www.decidim.barcelona/processes/baixesemissions>) creat per comunicar el procés i des d'on s'ha pogut fer el seguiment i accedir a la documentació prèvia i els informes de les sessions, així com participar activament al procés amb la possibilitat de realitzar propostes i consideracions sobre les iniciatives objecte del debat.



The screenshot shows the Decidim Barcelona website interface. At the top, there is a navigation bar with links for 'Inici', 'Processos', 'Òrgans', 'Iniciatives', 'Rendició de comptes', and 'Ajuda'. A search bar is also present. The main header features a large banner for 'Zona de Baixes Emissions' with a car icon and a 'Debat i propostes' section indicating 'FASE 2 DE 3' and dates '28-05-2019 - 01-08-2019'. Below the banner, there are tabs for 'EL PROCÉS', 'ENQUESTA', and 'TROBADES'. The main content area contains text about the participatory process and a sidebar with a 'Seguir' button and information about participants and the decision-making process.

Imatge de la portada de l'espai específic del procés a la plataforma decidim

4.2. Metodologia: desenvolupament del procés

El Reglament de Participació Ciutadana recull, al seu article 26, punt primer que *“en tots els processos participatius han d’existir les fases següents:*

- a) *Fase d’informació, mitjançant la qual es difon al conjunt de la ciutadania interessada en la matèria o el projecte sobre el qual es vol demanar la participació, utilitzant els mitjans adequats.*
- b) *Fase de debat, mitjançant la qual, i emprant les metodologies adequades, es promou el diàleg i el contrast d’arguments i es recullen les aportacions de les persones participants.*
- c) *Fase de retorn, mitjançant la qual es traslladen a les persones participants i al conjunt de la ciutadania els resultats del procés.*
- d) *Fase de seguiment, mitjançant la qual es facilita el seguiment del desenvolupament dels resultats del procés”.*

El present capítol recull el principal contingut i fites desenvolupades en el marc de les fases abans indicades. Tanmateix, no es recullen les fites o accions relatives a la fase de seguiment, que es desenvoluparan posteriorment a l’aprovació de l’ordenança al qual el procés fa referència.

4.2.1. Fase 0. Treball intern

D’acord amb l’article 35 del Reglament de Participació Ciutadana de l’Ajuntament de Barcelona aquest procés compta amb la validació i seguiment d’una Comissió de Seguiment, es constitueix amb representants de les entitats membres de la Taula contra la contaminació de l’aire.

En concret, han participat en la comissió de seguiment les següents entitats: ANESDOR, Grup d’Interès per la Sostenibilitat Urbana, IQS, TMB, Plataforma per la Qualitat de l’Aire, PIMEC Comerç, Port de Barcelona, CSIC, CCOO i UAB.

4.2.2. Fase 1 i 2. Informació i debat

El procés de participació s'ha estructurat en 5 sessions.

La primera sessió correspon a la sessió de la comissió de seguiment del procés, per validar la metodologia participativa i el contingut dels debats.

La segona sessió de debat ha estat específica amb entitats sectorials membres del Grup de Treball de Salut del Consell de Benestar Social, el Pacte per la Mobilitat, el Consell de Sostenibilitat i la Taula contra la contaminació de l'aire.

La tercera, quarta i cinquena han estat sessions de debat territorialitzades. S'han agrupat els districtes de la següent manera:

- Zona Llobregat: Les Corts, Sants-Montjuïc i Sarrià- Sant Gervasi.
- Zona Centre: Gràcia, Eixample i Ciutat Vella.
- Zona Besòs: Horta-Guinardó, Nou Barris, Sant Andreu i Sant Martí.

Així, les sessions realitzades durant la primera i segona fase del procés han estat les següents:

28/05/2019	SESSIÓ CONSTITUTIVA DE LA COMISSIÓ DE SEGUIMENT
13/06/2019	SESSIÓ DE DEBAT AMB ENTIATS SECTORIALS – 45 assistents
27/06/2019	SESSIÓ DE DEBAT TERRITORIAL ZONA CENTRE – 80 assistents
03/07/2019	SESSIÓ DE DEBAT TERRITORIAL ZONA BESÒS – 70 assistents
11/07/2019	SESSIÓ DE DEBAT TERRITORIAL ZONA LLOBREGAT – 36 persones

L'estructura de les sessions de debat ha estat de plenari, amb una primera presentació dels continguts i una segona part on els participants podien resoldre dubtes i realitzar les seves propostes. El contingut de cada una de les sessions s'ha recollit en un document en forma d'acta que s'ha enviat tant als equips tècnics com a les persones participants de les sessions.

Hi ha participant representants de les següents entitats: Institut de Salut Global Barcelona (ISGlobal), UNO Logística, Sindicatura de Greuges de Barcelona, Associació d'Estudiants Progressistes, ECOM, Consell de la Joventut de Barcelona, Associació General d'Autònoms PIMES i Transportistes de Catalunya, UGT Catalunya, ANESDOR, ASOCPARC, Plataforma per la Qualitat de l'Aire, Cúster Catalonia Logistics, FECAV, ASTAC Conda, TRANSCALIT, Glovo, ADISCAT, Col·legi Oficial de Psicologia de Catalunya, Servei Català de Trànsit, IERMB, BAMSA, Direcció General de Transport i Mobilitat de la Generalitat de Catalunya, Consell Municipal de Benestar Social, Vadecity, Fundació RACC, CEDAC, Centre d'Innovació del Transport, Gremi de transport i maquinària de la construcció, Col·legi Oficial d'Enginyers de Catalunya, Fundació Congrés Català de Salut Mental, Sindicat del Taxi de Catalunya, Escola Font d'en Fargas, ANFAC – Asociación Española de Fabricantes de Automoviles y Camiones, Fridays for Future Barcelona, Col·legi D'enginyers d'Obres Públiques, CETOP, Agència de Salut Pública de Barcelona, Grup d'Interès per la Sostenibilitat Urbana, Moto Club Impala, Comunitat de Propietaris Diagonal 316 – Aragó 420-424, Equip d'Atenció Primària Via Roma, AVV Raval, Federació Catalana de Vehicles Històrics, AVV Baix Guinardó, Club Classics Barcelona Ciutat, Grup Servei d'Iniciativa Social, Postcarcity.org, Plataforma Sarrià Respira, LOPC (Secció Trànsit).

4.2.3. Fase 3. Retorn

Per últim s'ha realitzat una última sessió de tancament i retorn a la Comissió de Seguiment on s'han presentat els resultats de les sessions de debat desenvolupades en la fase anterior.

En concret s'ha fet aquesta sessió:

16/09/2019 **SEGONA SESSIÓ DE LA COMISSIÓ DE SEGUIMENT DE RETORN I TANCAMENT**

Finalment, i en el marc d'aquesta fase s'ha elaborat el present "Informe Final de Participació Ciutadana" que recull totes les aportacions realitzades així com un resum executiu de les mateixes i que s'ha enviat a totes les persones participants del procés participatiu i s'ha publicat a la plataforma Decidim, com a part del retorn.

5. Resultats de les sessions

ELABORACIÓ DE L'ORDENANÇA DE LA ZONA DE BAIXES EMISSIONS

INFORME DE PARTICIPACIÓ CIUTADANA
CONSTITUCIÓ DE LA COMISSIÓ DE SEGUIMENT
28 DE MAIG DE 2018

Document elaborat:
QUÒRUM CONSULTORS SL

Direcció:
Gerència Ecologia Urbana
Departament de Participació, Direcció de Comunicació i Participació

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

COMISSIÓ DE SEGUIMENT

Sessió del dia 28 de maig de 2019

Assistents:

Representants de les següents entitats:

ANESDOR, Grup d'Interès per la Sostenibilitat Urbana, IQS, Plataforma per la Qualitat de l'Aire, CCOO, IERMB-UAB.

Tècnics municipals:

Cristina Castells, Direcció d'Energia i Qualitat Ambiental, Ajuntament de Barcelona

Arantxa Millás, Direcció d'Energia i Qualitat Ambiental, Ajuntament de Barcelona

Felix Campos, Departament de Gestió de la Mobilitat, Ajuntament de Barcelona

Xavier Moreno, Departament de Participació d'Ecologia Urbana, Ajuntament de Barcelona

Jèssica Pujol Vendrell, Departament de Participació d'Ecologia Urbana, Ajuntament de Barcelona

Ordre del dia:

Constitució de la Comissió de Seguiment

Presentació del procés participatiu

Torn obert de paraula

Xavier Moreno dóna la benvinguda a tots els assistents i, després d'una ronda de presentacions, explica que l'objectiu de la reunió és constituir la Comissió de Seguiment formalment i compartir el disseny del procés participatiu que s'ha pensat per tal de recollir esmenes i millores.

Els objectius del procés són informar i difondre sobre les polítiques de reducció de la contaminació i recollir propostes i consideracions en relació a l'elaboració de l'ordenança de la Zona de Baixes Emissions. Tot seguit explica que els membres de la Comissió de Seguiment són representants de les següents entitats:

ANESDOR, Grup d'Interès per la Sostenibilitat Urbana, IQS, TMB, Plataforma per la Qualitat de l'Aire, PIMEC Comerç, Port de Barcelona, CSIC, CCOO, UAB.

I les funcions que se li encomanen són les següents:

- a) Emetre opinió sobre els instruments i la metodologia concreta de debat proposats, suggerir les modificacions que consideri convenientes i emetre informe. A aquests efectes pot demanar opinió a la Comissió Assessora dels processos participatius.
- b) Fer el seguiment del funcionament i l'eficàcia dels instruments de debat i recomanar millores.
- c) Emetre informe sobre les esmenes presentades pels participants en els instruments de debat respecte dels resums formalitzats en les actes de les sessions.
- d) Conèixer i debatre l'informe de resultats del procés i afegir-hi suggeriments o millores.
- e) Les altres que es deriven d'aquest reglament i les que se li encomanin amb el decret d'aprovació del procés o posteriorment.

A nivell de calendari, es preveu realitzar les sessions de debat durant els mesos de juny i juliol, la fase de retorn es preveu pel setembre/octubre i la tramitació de l'ordenança durant el darrer trimestre del 2019.

Es planteja la realització de 4 sessions de debat:

Una sessió amb representants membres dels següents espais de participació: Pacte per la mobilitat, Consell per la Sostenibilitat, Consell de Benestar Social i Taula contra la contaminació de l'Aire.

Tres sessions territorialitzades obertes a la ciutadania: Zona Llobregat (Sarrià-Sant Gervasi, Les Corts, Sants-Montjuïc), Zona Centre (Gràcia, Eixample i Ciutat Vella) i Zona Besòs (Horta-Guinardó, Sant Andreu, Sant Martí i Nou Barris). Paral·lelament s'obrirà un espai de participació a la plataforma Decidim per recollir propostes.

Tot seguit s'obre el torn de paraula:

Des d'ANESDOR pregunta si hi ha algun tipus d'incompatibilitat entre ser membre de la Comissió de Seguiment i participant de les sessions. Es respon que no, que tot el contrari, que s'espera que els membres de la Comissió de Seguiment puguin assistir al debat i participar-hi activament.

Des del Grup d'Interès per la Sostenibilitat Urbana es pregunta si els altres municipis que també formen part de la Zona de Baixes Emissions estan convidats en participar d'aquest procés. Es respon que tots els municipis tenen l'obligació de realitzar la seva pròpia ordenança. Tanmateix s'està treballant en coordinació a través de l'Àrea Metropolitana per unificar criteris.

Des de CCOO es proposa convidar a les sessions de treball a representants de zones on es concentren moltes empreses i, per tant, hi ha molta mobilitat de treballadors, com pugui ser el Consorci de la Zona Franca.

Des de la Plataforma per la Qualitat de l'Aire es pregunta qui serà l'encarregat d'avaluar les propostes i redactar l'ordenança. I si hi haurà un retorn. Es respon que es farà des del Departament de Qualitat Ambiental i que hi haurà un retorn tant el marc de la Comissió de Seguiment com a través de la plataforma Decidim.

Des del Grup d'Interès per la Sostenibilitat Urbana es proposa canviar el relat i el discurs i passar de dir "afectats" a "beneficiaris", ja que és una mesura que afavoreix a tothom, d'interès general. En aquest sentit, proposa que s'inclouin indicadors dels beneficis socials de l'aplicació de l'ordenança.

Des d'ANESDOR es proposa que a les sessions de treball es tingui en compte, també, el tema de la seguretat vial.

Des de l'IQS es pregunta si s'ha pensat en oferir alternatives de mobilitat a les persones que ja no puguin circular amb els seus cotxes. Es respon que actualment ja s'està aplicant alguna proposta, com el fet de la gratuïtat en transport públic durant 3 anys si es porta el cotxe contaminant a desballestar. Tanmateix, s'explica que hi ha diverses idees però encara no estan materialitzades. També que aquest procés a de servir per flexibilitzar la mesura, si així es demana, per millorar-ne la seva aplicació des d'un punt de vista social.

Des del Grup d'Interès per la Sostenibilitat Urbana es pregunta si s'ha previst que es pugui generar desobediència a la mesura, i que la gent no "faci" cas de la restricció. Es respon que la mesura va acompanyada d'un règim sancionador i d'incentius per canviar el cotxe.

Des de IERMB-UAB es destaca que durant la presentació de la mesura cal incidir en el fet que aquesta mesura s'aplica per tal de fomentar l'ús del transport públic. Pel que cal dedicar una part de la presentació a mostrar les línies de bus, sobretot interurbà, que es poden utilitzar.

Es pregunta quantes reunions d'aquesta Comissió de Seguiment es preveuen. Es respon que de moment se'n plantegen dues més: una després de les sessions de debat i una pel retorn. Però que si algun membre de la CdS creu necessària una altre reunió, ho pot demanar i es convocarà, si s'escau.

Es pregunta si s'ha pensat en situacions excepcionals com per exemple si hi ha vaga de transport públic. I en aquelles persones que no tenen capacitat econòmica per canviar el vehicle. Es respon que es preveu incorporar un marge per situacions excepcionals, però no detallar-ho tant en l'articulat. En relació a les persones que no tenen capacitat econòmica, no hi ha prevista una condonació en concret, sí que hi ha marge per establir períodes transitoris per determinats col·lectius si així es demana, però seria interessant pensar en incorporar línies d'ajudes per persones amb vulnerabilitat social.

I sense més intervencions, es dona la sessió per finalitzada.



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

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 que 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.

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 rodat. 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'inclouin com a excepció.

Com valores 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 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.

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 valores 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 Indústria 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'inclouin 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'aprofiti aquest dia per concentrar les activitats de repartiment de les empreses.

4. Com valoren 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 coneguin 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).

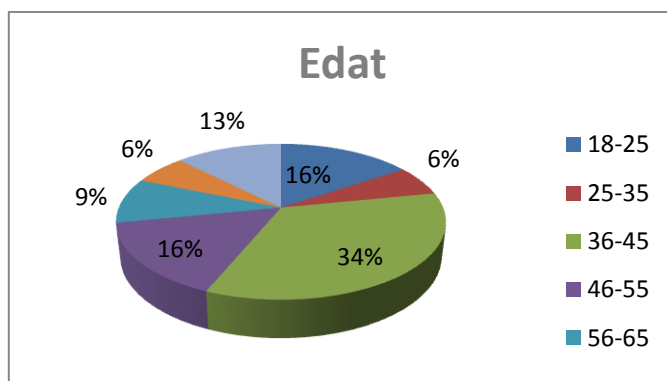
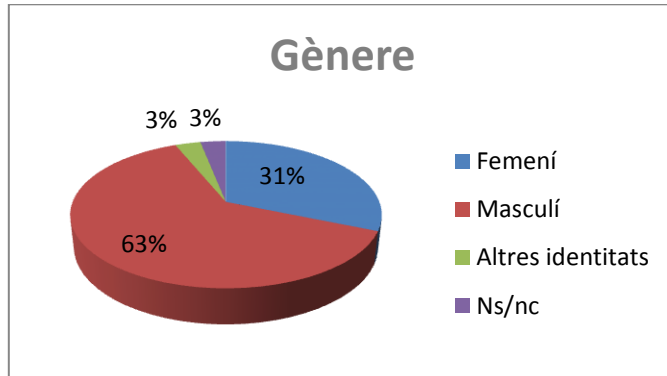
TAULA 3: Es considera que el transport públic de l'àrea metropolitana s'hauria de millorar. Es proposa també la implementació de noves zones de Park & Ride, i la habilitació de transport públic des d'aquests aparcaments.

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.

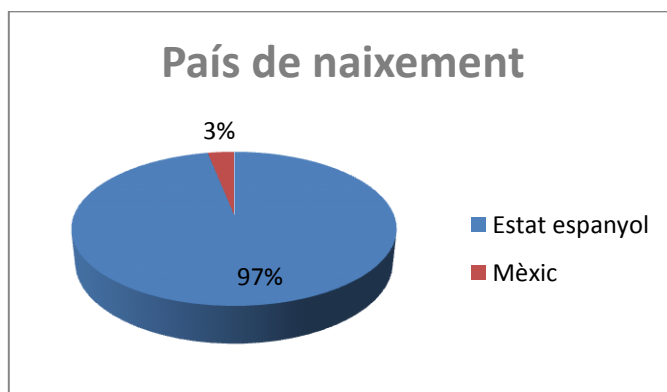
Valoracions de la sessió

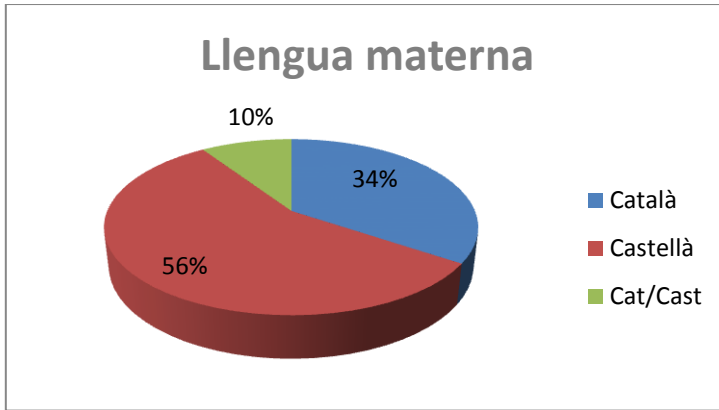
Mitjançant un qüestionari s'ha recollit la valoració de 32 persones participants a sessió. A continuació es presenten els resultats de les valoracions recollides:

Dades persones participants

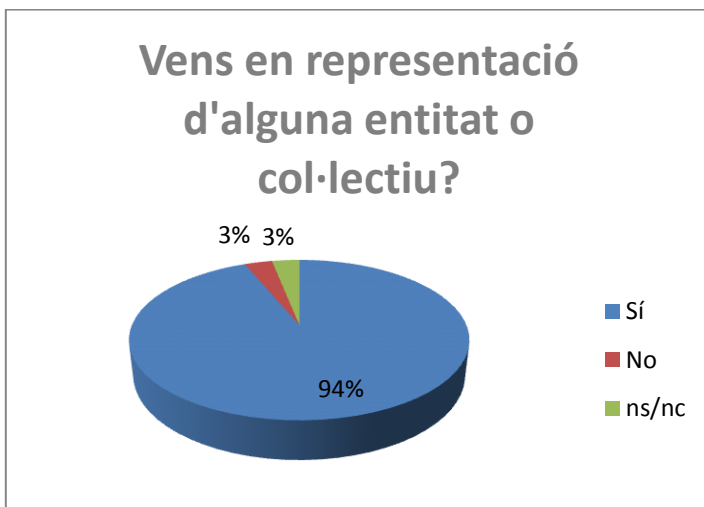


Diversitat d'origen

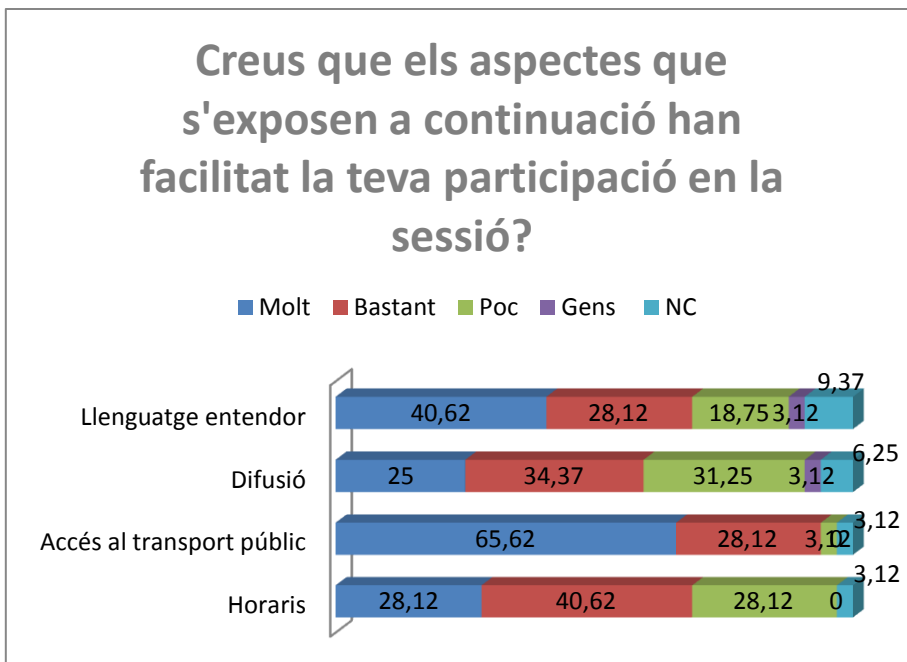




Entitats



Accessibilitat

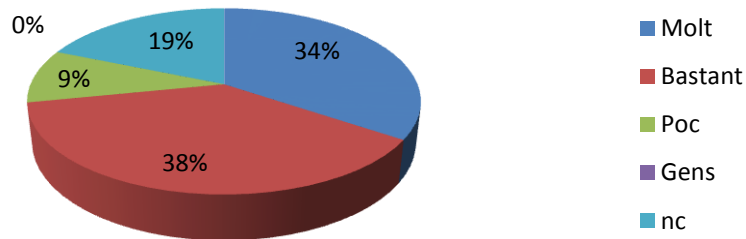


Necessitat de suports: has demanat algun suport?

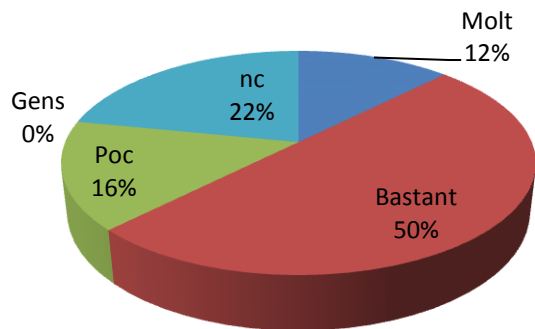
Tots els participants han respost que no.

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?

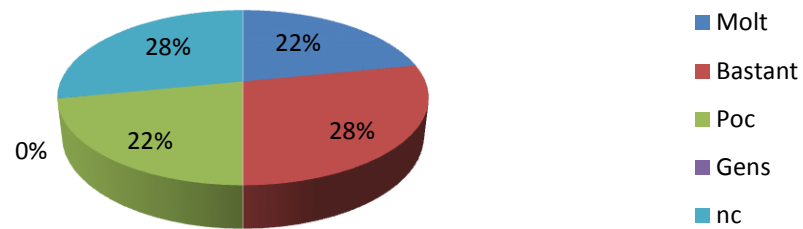


En quina mesura consideres que els debats que s'han produït han estat plurals, és a dir, han recollit la diversitat d'opinions sobre el tema del debat?



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?





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

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 límits 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 que 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 rodat. 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 es 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. Colon 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 al 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'estudii 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'espatlla, 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.

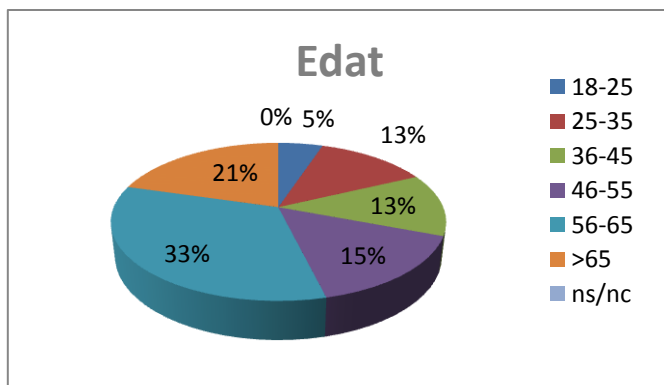
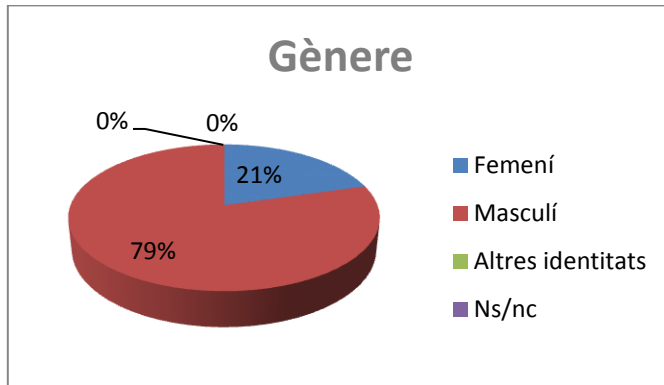
TAULA 3: Acord en el fet que cal traçar mesures complementàries a la ZBE. Es veu amb bons ulls actuar per a reduir les emissions que genera el Port de Barcelona. Hi ha força opinions que consideren que cal seguir treballant en la línia de les pacificacions per barris i amb l'incentiu del transport públic 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.).

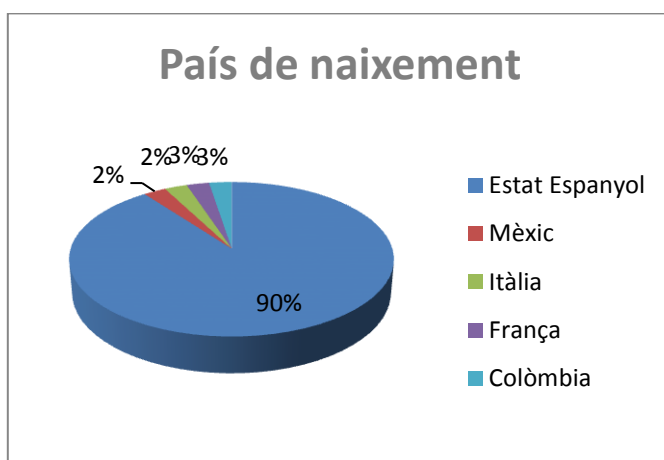
Valoracions de la sessió

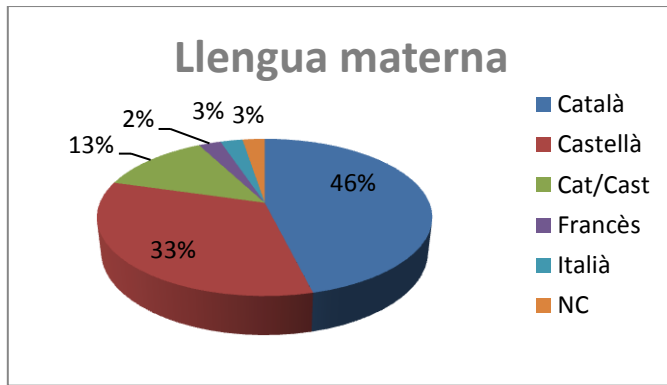
Mitjançant un qüestionari s'ha recollit la valoració de 39 persones participants a sessió. A continuació es presenten els resultats de les valoracions recollides:

Dades persones participants

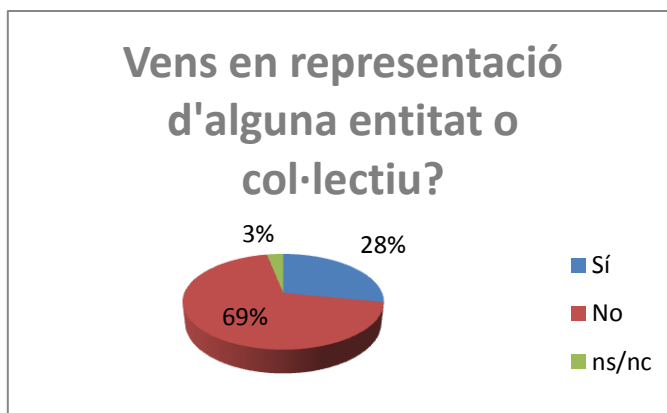


Diversitat d'origen

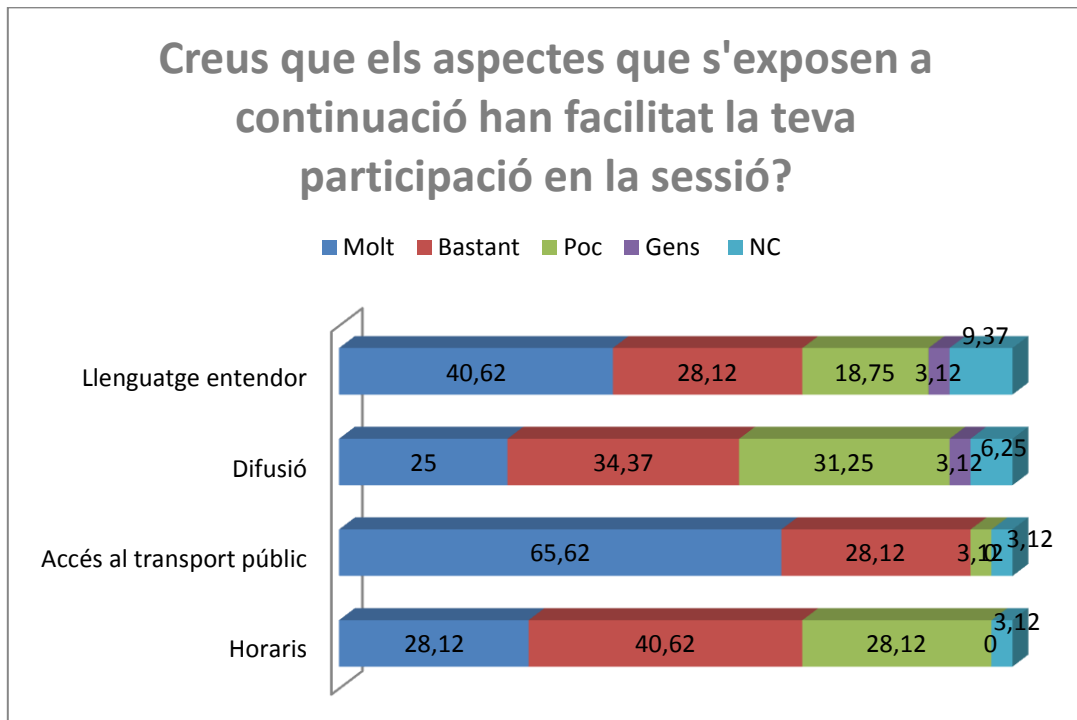




Entitats



Accessibilitat

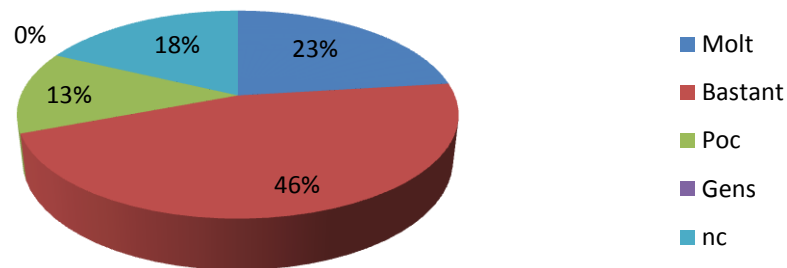


Necessitat de suports: has demanat algun suport?

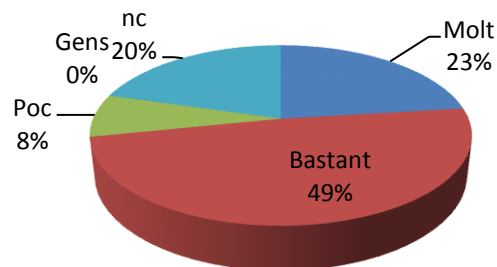
36 participants han respost que no, només 3 participants han demanat algun tipus de suport, dos responen que no els ha estat subministrat, el tercer no respon.

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?

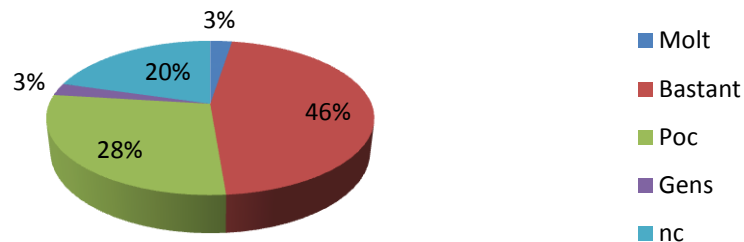


En quina mesura consideres que els debats que s'han produït han estat plurals, és a dir, han recollit la diversitat d'opinions sobre el tema del debat?



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?





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

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 (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 d'Horta-Guinardó, Nou Barris, Sant Andreu i Sant Martí. 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 que 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 rodat. 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 Dieseltgate.

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

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.

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 encapçalï 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 poden contaminar 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 contamine 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 produeixen 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 evitarà 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 valores 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 rendes 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 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. 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 pugui 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'implantïn 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 demana 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 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 als operadors de transport públic, principalment en aquelles zones fora de la primera anella.

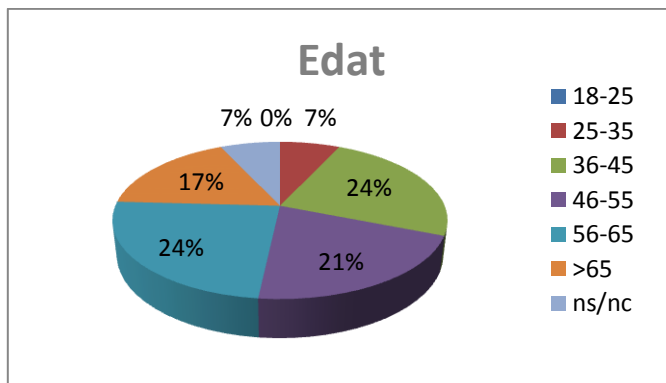
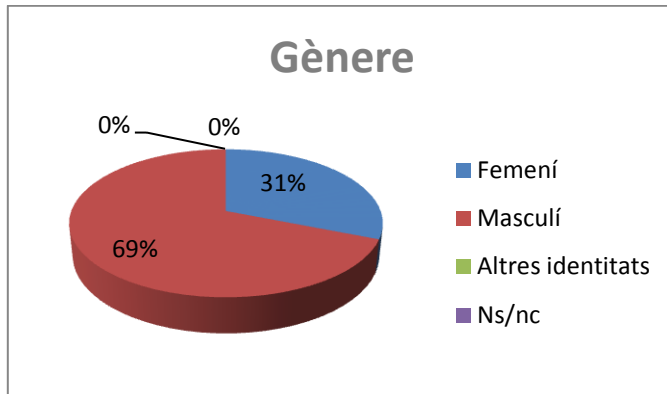
TAULA 4: Es considera que és important complementar la ZBE amb d'altres mesures per possibilitar un solució de conjunt a les problemàtiques. Sorgeixen idees com la prohibició de la

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.

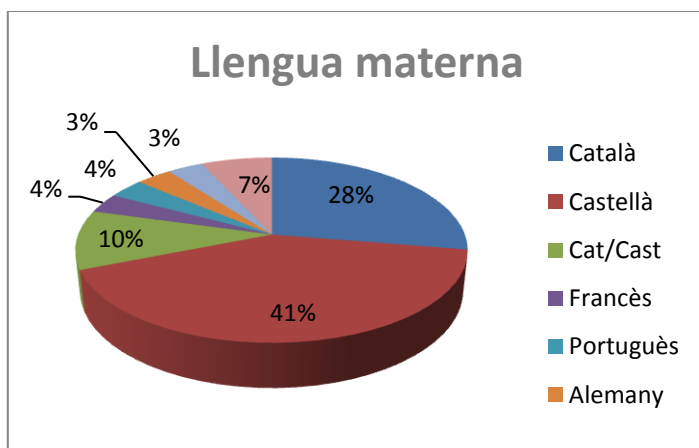
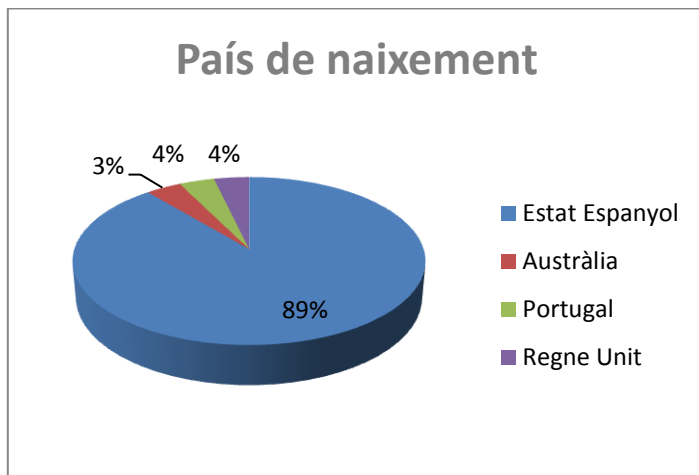
Valoracions de la sessió

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

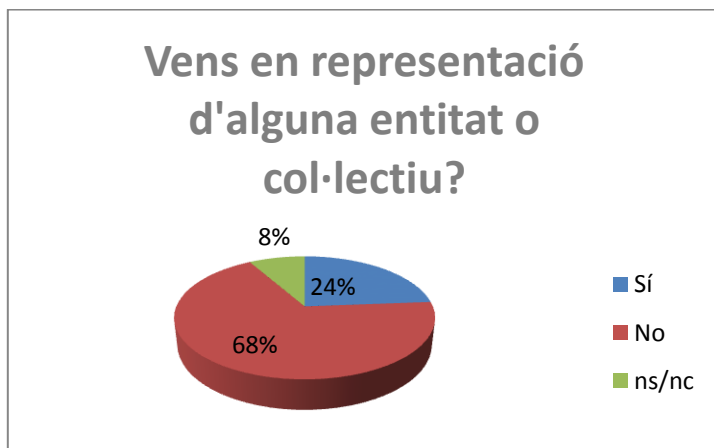
Dades persones participants



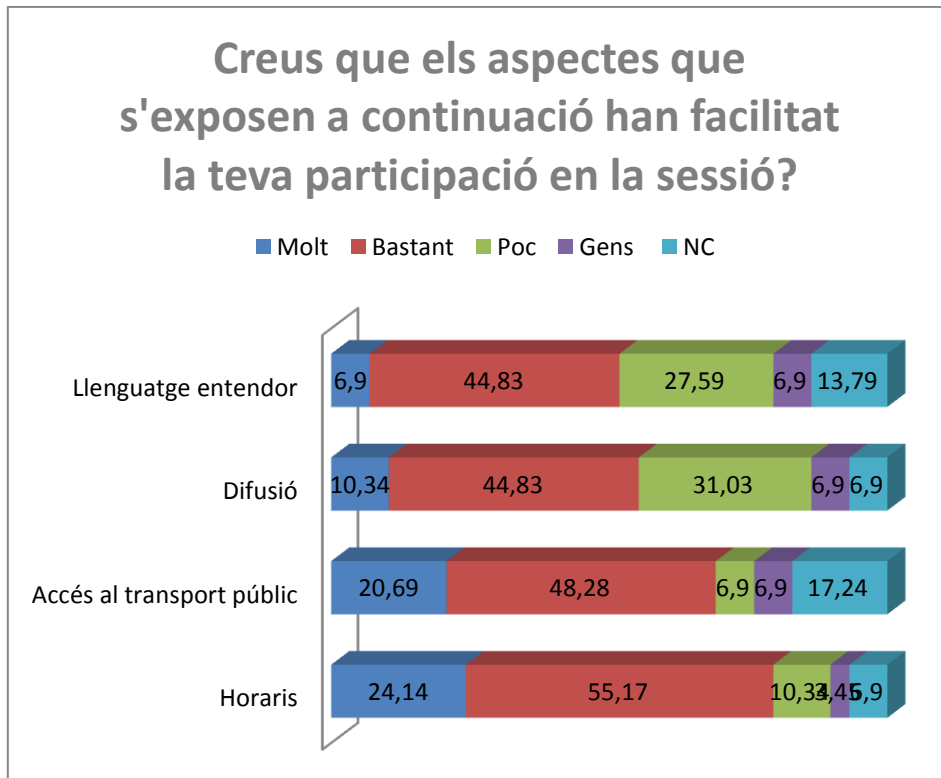
Diversitat d'origen



Entitats



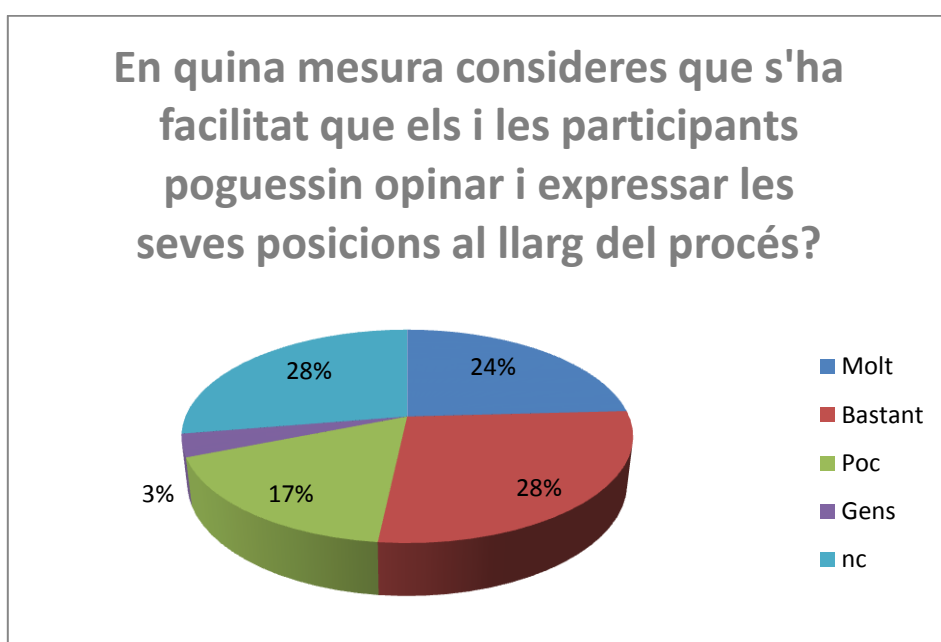
Accessibilitat



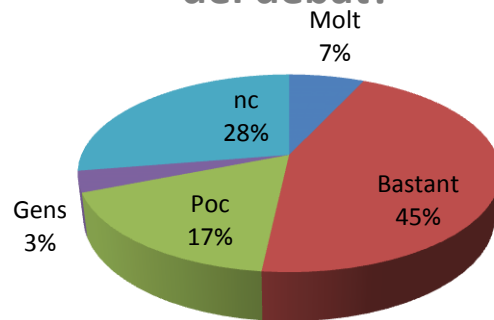
Necessitat de suports: has demanat algun suport?

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

Pluralitat

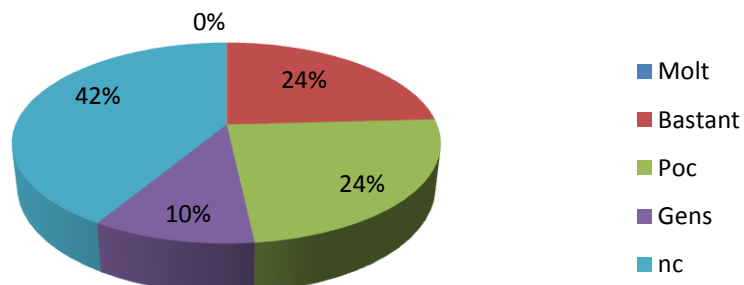


En quina mesura consideres que els debats que s'han produït han estat plurals, és a dir, han recollit la diversitat d'opinions sobre el tema del debat?



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?





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

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

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 límits recomanats per l'OMS hauria evitat, entre l'any 2010 i 2017, 424 morts, en mitjana anual durant el període.

L'origen d'aquests contaminants és principalment el trànsit de vehicles. A la ciutat de Barcelona hi ha gairebé 6.000 cotxes per km². Això significa el doble que a Madrid ciutat (3.000 cotxes per km²) i més del triple que a Londres, que té 2.000 cotxes per km². Cada dia més d'un milió de vehicles circulen pels accessos de Barcelona, prop de 800.000 ho fan per les vies principals de la ciutat i gairebé 270.000 circulen per les rondes.

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

Àrea ZBE

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

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

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

No poden circular:

Vehicles sense distintiu ambiental de la DGT

Exempcions permanents:

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

Horari d'aplicació:

Vigent per a tots els dies feiners, de dilluns a divendres, de 7.00 a 20.00 h

Sessió informativa i de debat

Dades bàsiques

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

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

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

Metodologia

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Buidat de la segona part debat: intervencions dels participants

DEBAT I OPINIONS PERSONALS

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

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

2. Com valoren les exempcions permanents?

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

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

- Algunes persones demanen que els divendres, a partir del migdia, estigui lliure de restricció i es pugui circular.
- D'altra banda, altres persones comenten que les restriccions haurien de ser durant tota la setmana (cap de setmana inclòs) donat que es tracta de canviar els hàbits dels i les conductores i, a més, la salut no és només de dilluns a divendres.
- Es proposa que l'horari i els dies de restriccions s'adaptin a l'horari d'estiu o hivern.
- Habilitar una App que doni més flexibilitat a la mesura en quant als dies i horaris de restriccions perquè afecti diferent segons el nivell de renda.
- Hi ha força gent que està d'acord en establir un màxim de dies a l'any en els quals es pugui

contaminar, i no restringir en uns dies i uns horaris concrets.

- Es proposa establir acords amb les empreses per modificar els horaris de feina adaptant-los a la mesura.
- Molta gent pregunta com es podrà portar el vehicle al taller si hi ha aquests horaris i dies de restriccions. Només es podrà portar a reparar el vehicle en cap de setmana? O a partir de les 20h?

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

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

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

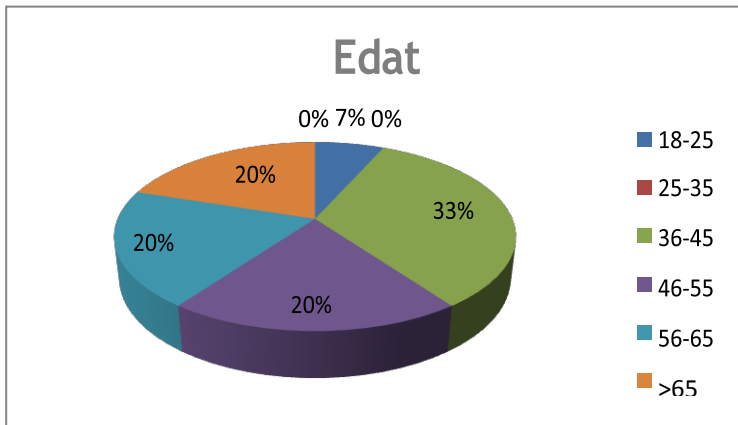
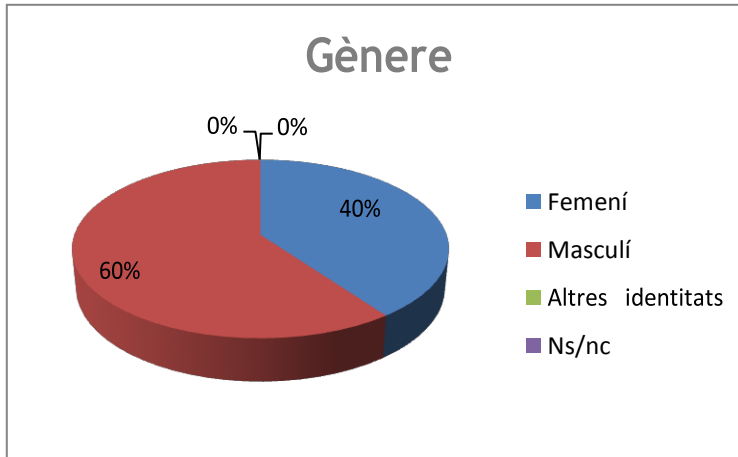
-
- S'haurien d'incloure les línies de transport públic que entren per l'avinguda Diagonal (busos) i que venen de fora de l'àrea metropolitana.
- Es demana informar més a la ciutadania del que s'ha fet en d'altres ciutats i dels resultats que se n'han obtingut, així com l'argumentari de perquè s'ha triat aquesta mesura i no una altre (com poden ser: peatges, restriccions segons matrícules, etc.)
- Es demana reduir la flota de busos turístics, ja que moltes vegades aquests van pràcticament buits, amb una freqüència molt elevada i contaminen molt.
- Permetre que la legislació espanyola emeti etiquetes pels vehicles "modificats" als quals s'ha substituït el motor per un de més modern o s'han afegit filtres perquè no contaminin. D'aquesta

- manera, els vehicles antics podrien ser “modificats” i podrien circular com els altres.
- Es demana que també s’apliqui la mesura a les empreses que gestionen el Port i l’Aeroport.
 - Se sol·licita un aplaçament de la mesura per un període de 5 anys perquè la gent no té recursos per adaptar-s’hi i el transport públic encara no és suficient per esdevenir una alternativa competent. Durant aquest temps, a més, s’hauria de prohibir la venda cotxes dièsel.
 - Es demanen subvencions per adquirir vehicles elèctrics.
 - Es demanen subvencions per la homologació de vehicles i la conversió a elèctrics i gas.
 - Seria molt més just restringir totalment el trànsit ja que afectaria a tothom per igual (peatges).
 - El cotxe ha de ser més car perquè surti més a compte el transport públic. L’ajuntament ha de prendre mesures perquè sigui més còmode i rendible moure’s amb transport públic.
 - Reduir la velocitat de 80 a 60 km/h a les rondes evitaria accidents i generaria menys contaminació i menys soroll.
 - Es comenta que hi ha zones de Barcelona on hi ha una gran concentració d’escoles, per exemple el carrer Numància amb Diagonal, on hi ha 3 escoles i dues llars d’infants, així com varies fundacions d’ajuda als infants. Per tant, donat que es tracta d’una zona amb gran quantitat de col·lectius vulnerables, és de caràcter urgent realitzar alguna actuació concreta per reduir els nivells de contaminació d’aquest carrer, ja que aquesta contaminació afecta també al coeficient intel·lectual i la salut dels nens.
 - Seria més just aplicar mesures restrictives als concessionaris i no mesures que afecten directament als i les residents.
 - Es demana millorar la xarxa de carrils bicis perquè sigui competitiva i connectar amb carril bici tots els municipis de l’AMB.
 - Es demana oferir més zones d’aparcament a baix cost o fins i tot gratuïtes per contrarestar la mesura.
 - Es demana la implantació de Park&Rides a les afores de la zona de Baixes Emissions.
 - S’haurien de donar moratòries a les empreses de repartiment perquè es puguin adaptar a la mesura.
 - Es proposa la implantació d’un Peatge d’entrada a Barcelona (com tenen altres ciutats Europees). Aquesta mesura seria més equitativa perquè afecta a tothom, i no només a uns col·lectius.
 - Regular més el transport de mercaderies, detectant aquelles furgonetes més envellides les quals el seu ús no és legal.
 - Es demana millorar la xarxa de bus de Barcelona i millorar la freqüència de pas dels autobusos metropolitans.
 - Es qüestiona com s’aplicarà la mesura per evitar que hi hagi picaresca.
 - Falta transport extra-radi a polígons industrials i a primera hora del matí (horari polígons industrials).
 - Es comenta que, actualment, la APP només avisa de la desactivació d’episodis, però no de l’activació d’aquests. Es demana que es canviï.

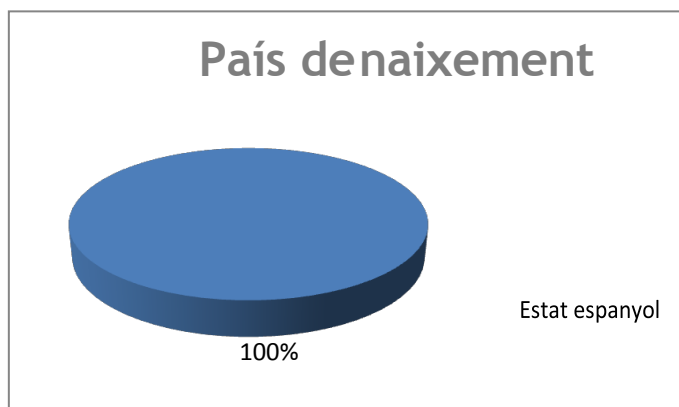
Valoracions de la sessió

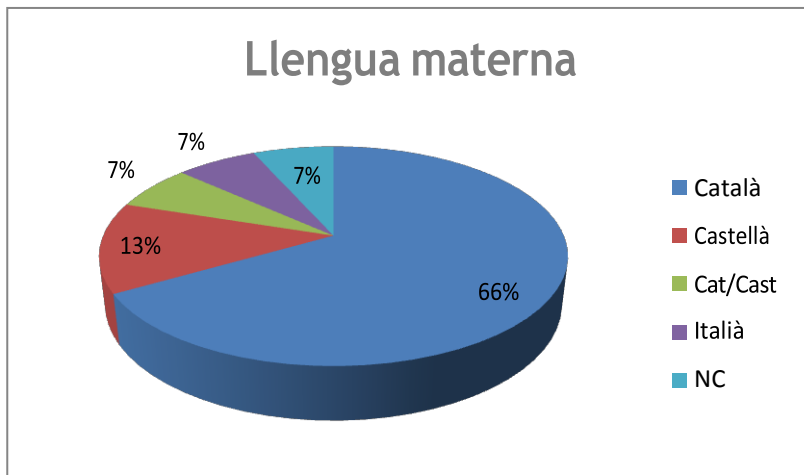
Mitjançant un qüestionari s'ha recollit la valoració de 15 persones participants a sessió. A continuació es presenten els resultats de les valoracions recollides:

Dades persones participants

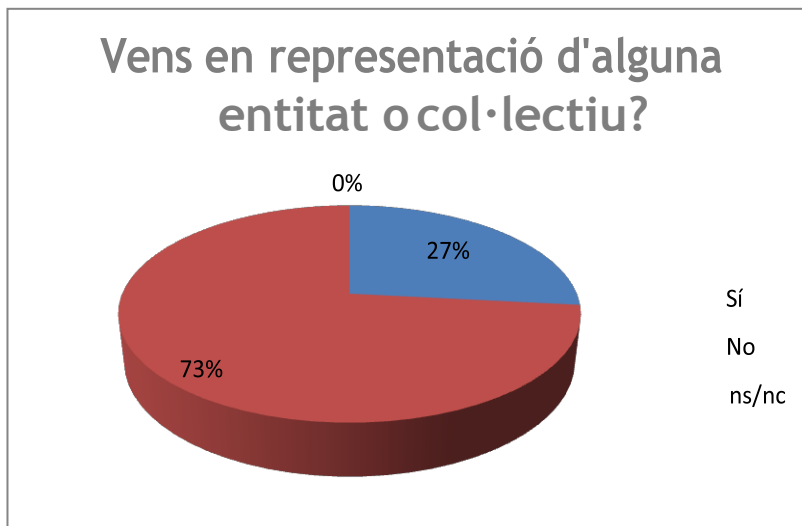


Diversitat d'origen

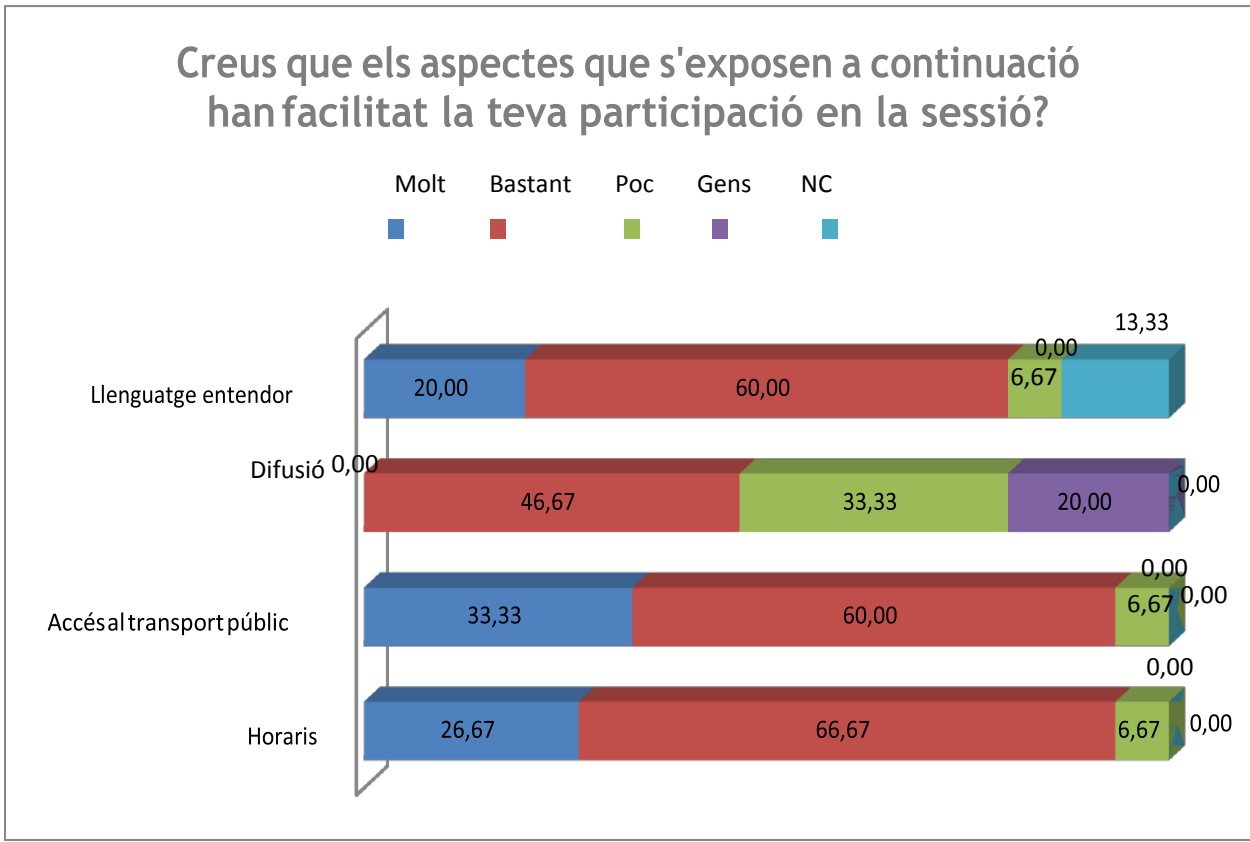




Entiats



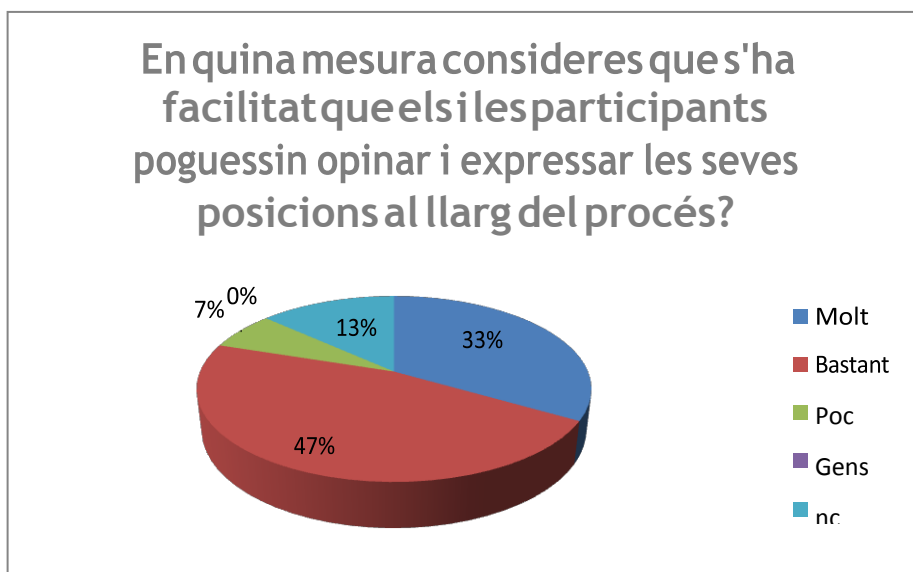
Accessibilitat



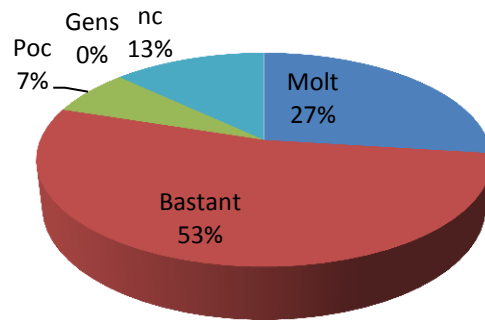
Necessitat de suports: has demanat algun suport?

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

Pluralitat

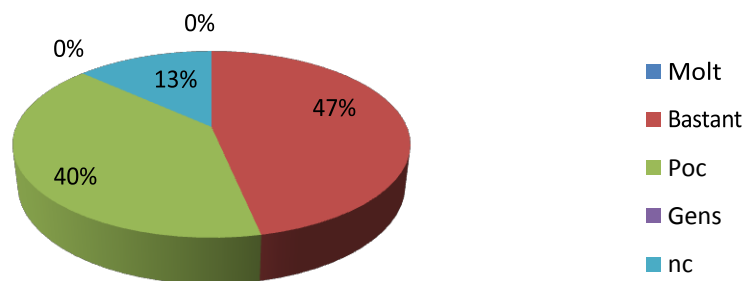


En quina mesura consideres que els debats que s'han produït han estat plurals, és a dir, han recollit la diversitat d'opinions sobre el tema del debat?



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?



ELABORACIÓ DE L'ORDENANÇA DE LA ZONA DE BAIXES EMISSIONS

INFORME DE PARTICIPACIÓ CIUTADANA
SESSIÓ RETORN COMISSIÓ DE SEGUIMENT
28 DE MAIG DE 2018

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

COMISSIÓ DE SEGUIMENT

Sessió del dia 16 de setembre de 2019

Assistents:

Representants de les següents entitats:

Plataforma per la Qualitat de l'Aire, CCOO, IERMB-UAB, PIMEC Comerç

Tècnics municipals:

Cristina Castells, Direcció d'Energia i Qualitat Ambiental, Ajuntament de Barcelona

Arantxa Millás, Direcció d'Energia i Qualitat Ambiental, Ajuntament de Barcelona

Jordi Remírez, Direcció d'Energia i Qualitat Ambiental, Ajuntament de Barcelona

Maite Peris, Direcció de Comunicació i Participació d'Ecologia Urbana, Ajuntament de Barcelona

Xavier Moreno, Departament de Participació d'Ecologia Urbana, Ajuntament de Barcelona

Jèssica Pujol Vendrell, Departament de Participació d'Ecologia Urbana, Ajuntament de Barcelona

Ordre del dia:

- Valoració i retorn del procés participatiu
- Presentació de les principals fites de l'ordenança
- Presentació de la campanya comunicativa prevista
- Torn obert de paraula

Xavier Moreno dóna la benvinguda a tots els assistents i explica que l'objectiu de la reunió és fer un retorn i tancament del procés participatiu a la Comissió de Seguiment i explicar les principals fites de l'ordenança i la campanya comunicativa prevista.

Després de fer un repàs als objectius i fases del procés, explica els resultats de les sessions de participació: es van realitzar 4 sessions presencials, una adreçada als membres de la Taula contra la contaminació de l'aire, el Consell per la Sostenibilitat, el Consell de Benestar Social i el Pacte per la Mobilitat; i tres obertes a la ciutadania i territorialitzades. En total hi ha participat 231 persones, a les que cal afegir 182 participants mitjançant la plataforma Decidim. Hi ha participant representants de 49 entitats diferents. S'ha detectat un biaix de gènere i d'edat: la majoria dels participants en les sessions territorials han estat homes de més de 46 anys (al voltant del 70% dels participants han estat homes i al voltant d'un 60% dels participants són més grans de 46 anys). La majoria dels participants són nascuts a l'Estat Espanyol. Si bé les valoracions dels participants han estat positives en relació a poder-se expressar durant els debats, cal destacar que els espais es van quedar petits i això va provocar problemes acústics a l'hora de fer els grups de treball. Vam rebre diverses queixes al respecte.

Cal destacar que malgrat ser un procés amb l'objectiu de promoure un debat sobre l'aplicació de la zona de baixes emissions, els grups van destinar una part important del temps a informar i resoldre dubtes sobre la iniciativa.

El resultat material del procés és una memòria de resultats amb el detall dels debats realitzats i les aportacions recollides i un informe de retorn amb la resposta a les suara esmentades aportacions. Tota aquesta documentació estarà disponible al lloc web del decidim a partir del 23 de setembre.

Tot seguit Jordi Remírez explica la tipologia d'aportacions rebudes. En general les aportacions més recurrents es poden agrupar en quatre grans blocs:

- Ampliar el parc de vehicles afectats per la mesura.
- Millorar el transport públic.
- Aplicar autoritzacions per persones que utilitzen poc el vehicle.
- Atorgar més exempcions.
- Canviar el sistema pel qual es classifica el parc (distintius DGT)

Remarca que en totes les sessions es van recollir opinions molt polaritzades en tots els temes, per exemple, sectors que demanaven que la mesura fos més restrictiva versus sectors que demanaven que no s'apliqués aquesta mesura, sectors que demanen que no s'apliqui cap exempció versus sectors que demanen que aquestes s'estenguin, etc.

A continuació explica els principals canvis incorporats a la proposta inicial de l'ordenança després del procés participatiu:

- Autoritzacions de 10 dies a l'any per vehicles sense distintiu ambiental de la DGT.
- Autoritzacions temporals per a vehicles de serveis singulars amb accés esporàdic a la ZBE.
- Autoritzacions a vehicles estrangers que compleixin els requisits tecnològics.
- Disposició transitòria: l'ordenança no produirà efectes fins transcorregut 1 any des de la seva entrada en vigor per als vehicles de les categories N1, N2, N2, M2 i M3 (autocars, furgonetes, vehicles d'ús professional).
- L'ordenança entrarà en vigor dia 1 de gener i durant els primers tres mesos no es sancionarà.

Continua explicant el calendari de tramitació previst:

- Setembre: Aprovació per la Comissió de Govern, Esmenes dels grups polítics i aprovació a la CEUM (Comissió d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat).
- Octubre/Novembre: Tràmit d'informació pública
- Novembre: resposta a les eventuais al·legacions
- Desembre: Plenari – Aprovació definitiva

Tot seguit pren la paraula Maite Peris per explicar l'estratègia comunicativa que es vol seguir. En primer lloc mostra un anàlisi DAFO que serveix com a punt de partida per situar l'estratègia definitiva, es destaquen com a debilitats la manca d'assajos perquè no s'ha declarat mai l'episodi de contaminació, i que encara estem pendents de millores en el transport públic sobretot d'altres administracions. Com a amenaces es

destaca la pressió de col·lectius contraris o el cas de Madrid Central. Com a fortaleeses s'apunta al coneixement i acceptació de la gent de la ZBE segons el darrers GESOP i Baròmetre i que hi ha una governança compartida amb altres administracions (AMB, Ajuntament de Barcelona, Generalitat). Per últim es destaquen les oportunitats: increment del 4% d'usuaris del transport públic al 2018, creix la pressió de col·lectius que demanen una millora per la qualitat de l'aire, desenvolupament d'un procés participatiu i una major atenció mediàtica.

Tot seguit explica que el relat de la campanya es basarà sobretot en el tema de la salut. A continuació explica els objectius de la campanya:

- Informar i acompanyar a la ciutadania a saber com moure's per Barcelona.
- Posar en valor la xarxa de transport públic.
- Cooperar i generar unitat municipal i interadministrativa.
- Posar en valor la idea de protecció de la salut.

Aquest missatge es preveu adaptar segons el públic objectiu: població en general, transportistes, turisme, col·lectius vulnerables i VPMR.

Es preveu una primera fase de la campanya durant la tardor de 2019 i la segona durant el gener de 2020.

S'obre el torn de paraula.

Des de la Plataforma per la Qualitat de l'Aire es considera que la mesura surt a mig gas i caldria que fos més restrictiva, en referència a la disposició transitòria, les exempcions i les autoritzacions. També demanen que hi hagi dades més clares i concretes de l'estimació de la reducció en la contaminació al 2020, 2021, 2022, etc i que l'ordenança prevegi plans de contenció i mesures addicionals en cas que no s'acompleixin els objectius. També els sorprèn que només hi hagi 70 càmeres.

En relació a si la mesura és massa poc restrictiva, es respon que per a que sigui socialment aplicable s'han hagut de permetre certes concessions, dins la diversitat d'opinions i propostes rebudes, s'han intentat trobar un punt mig, sempre partint de la base de la importància d'aquesta mesura per millorar la salut de tots els barcelonins i barcelonines. En relació als plans de contenció i reajustament, en la proposta actual d'ordenança queda recollida aquesta idea, tot i que no estan definides les mesures per portar a terme. Pel que fa les dades estimades de disminució de la contaminació, des de Qualitat Ambiental, en el marc de la Taula contra la contaminació de l'aire, es subministraran dades més acurades. En relació a les càmeres, es comenta que hi ha un límit pressupostari, i que s'han destinat molts diners a la plataforma de software que ho ha de suportar, i que s'entén que es podran anar augmentant les càmeres paulatinament.

Des de PIMEC Comerç volen felicitar a l'Ajuntament per la mesura i per l'intent d'encaix de les diverses problemàtiques, estan satisfets amb la disposició transitòria ja que dona una mica de temps a les persones que utilitzen el seu cotxe per treballar.

Una altra intervenció pregunta si s'ha plantejat utilitzar un altre sistema que no siguin les etiquetes de la DGT, ja que aquestes han plantejat alguns dubtes. Des de Qualitat Ambiental es respon que s'ha escollit aquest sistema perquè és l'utilitzat a tot l'estat espanyol.

També es pregunta si està previst prendre alguna mesura amb el Port, ja que també contamina molt. Es respon que actualment s'està treballant en aplicar dues mesures: que en l'aproximació al Port els vaixelles utilitzin gas i que un cop atracats puguin funcionar amb electricitat.

Des de la UAB es comenta que a l'hora d'enfocar la comunicació a diversos públics, cal tenir en compte amb les persones que vénen a treballar al centre de Barcelona (no només a les zones de polígons), ja que hi ha moltes empreses que ofereixen aparcament als seus treballadors i hi ha molt moviment en aquest sector.

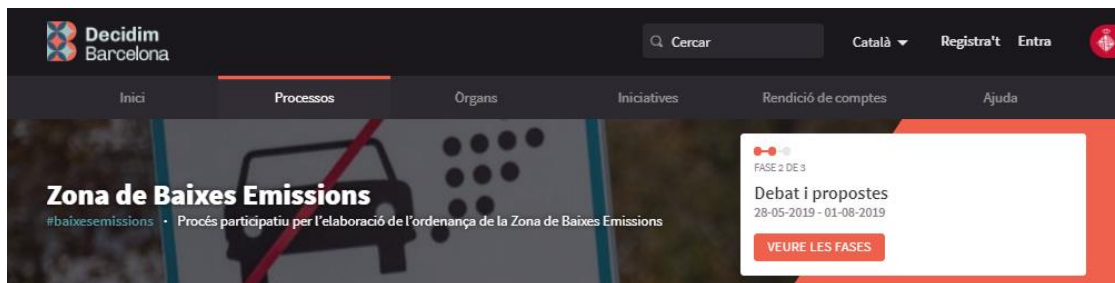
I sense més intervencions, es dona la sessió per finalitzada.

6. Les aportacions del *decidim*

El procés participatiu per a l'elaboració de l'ordenança de la Zona de Baixes Emissions s'ha realitzat de forma presencial i digital paral·lelament, procurant generar espais tant pels col·lectius i entitats més vinculades a la temàtica que tractava com pel veïnat del conjunt de la ciutat.

Amb aquest objectiu s'ha habilitat un espai específic al web **decidim.barcelona** (<https://www.decidim.barcelona/processes/baixesemissions>) des d'on s'han pogut completar una enquesta i accedir a la documentació i material de suport, així com a les actes de les sessions.

En total s'han recollit 182 enquestes i 42 comentaris, a continuació hi trobareu totes les aportacions recollides.



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

INFORME DE PARTICIPACIÓ CIUTADANA
APORTACIONS REBUDES A TRAVÉS DE LA PLATAFORMA DECIDIM
JULIOL DE 2019

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 límits 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



Recull de les aportacions del Decidim

El procés participatiu per a l'elaboració de l'ordenança que ha de regular l'aplicació de la Zona de Baixes Emissions s'ha realitzat de forma presencial i digital paral·lelament, procurant generar espais tant pels col·lectius i entitats més vinculades a la temàtica que tractava com pel veïnat del conjunt de la ciutat.

Amb aquest objectiu s'ha habilitat un espai específic al web **decidim.barcelona** (<https://www.decidim.barcelona/processes/baixesemissions>) des d'on s'han pogut fer aportacions i accedir a la documentació i material de suport, així com a les actes de les sessions.

A la pàgina del *decidim* s'ha pogut 182 enquestes i 42 comentaris. Ho teniu recollit a continuació:



ENQUESTES

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

Ho valoro molt be!!!

Bona, però hauria de ser més restrictiva.

Debería ser un parque mayor de coches, por ejemplo restringir cualquier vehículo diésel.

Malament, la prohibició hauria de ser més gran i afectar a més cotxes, també hauria de tenir afectació els vehicles d'alta contaminació acústica (principalment motocicletes de gran cilindrada).

Injusto.... se nos acusa a los utilitarios de coche por que contaminamos, pero:

El medio que más emisiones de dióxido de carbono provoca es el avión. Suponiendo, por ejemplo, que lleva 88 personas a bordo, resultaría que emite 285 gramos de CO2 por pasajero y kilómetro.

En cuanto a los barcos, la AEE estima que el factor de emisión de barcos es de 245 gramos CO2/km.

Mientras un coche, que con una media estimada de 1,5 pasajeros, emitiría 104 gramos de CO2.

Yo a trabajar voy en tren, por que me sale mas económico que ir en coche, y es algo mas cómodo. Y el coche actual solo algunos fines de semana y viajes, osea que contaminar poco tb.

Además tengo un vehículo clásico del año 1965, además que en toda España no deben haber más de 6, me niego a deshacerme de él, por ésta absurda normativa.

Digo absurda, por que yo el coche al mes lo puedo llegar a coger 2 o 3 veces, y a veces ninguna...

Que contaminación da eso? Con esa regla de 3, entonces deberían prohibir que se organizara el Rally Barcelona-Sitges, no?

Valoro que os fijáis en un etiquetado de vehículos deficiente, a parte de discriminatorio. Siendo supuestamente ecológicos y de izquierdas permitireis circular vehículos SUV, o de gama media alta por el simple hecho de ser nuevos (medida clasista) cuando en las mediciones de esos vehículos pasáis por alto el peso de arrastre y cubicaje, que es casi lo que mas importa a la hora de medir que saca por el tubo un coche. Un coche de hoy de 1.500kg con 130cv genera mas que un coche de hace 30 años con 900kg y 75 cv, por ejemplo. Podemos valorar el apagado del sensor de polución del puerto, con vuestros intocables cruceros muy eco. Según la vanguardia somos el mayor tráfico de cruceros casi de toda europa, pero entiendo que depende de donde venga la polución, podeis siempre mirar al ciudadano, y no a las empresas que dan tanto beneficio económico a la ciudad, al mismo tiempo que nos generan unas trazas mas de cáncer con esas bonitas chimeneas humeantes. Muy lógico todo.

Malauradament, el parc afectat també pertany a la classe més afectada socialment. NO es una bona mida, que el pes de la lluita contra la contaminació afecti només a unes certes persones: això és injust i arbitrari. A més, els cotxes afectats no està probat ni que circulin gaire hores ni que siguin els MES contaminants. Dins del paquet trobem molts cotxes de +30 anys que estan destinats a hobby o col·lecció per lo tant circulen molt poc, gairebé caps de setmana. També molts cotxes de treballadors que durant la setmana quasi no els fan servir, llavors? Sabem realment quin "benefici" suposat tindrem?

Es parla molt de cotxes, però hi ha moltes fonts de contaminació: no es fa res contra elles? TERESA, Port, Aeroport, etc....

Crec que s'hauria d'ampliar el número de vehicles que tenen prohibit l'accés a la ZBE. Com a mínim els vehicles B (Groc) tampoc haurien d'entrar.

Les etiquetes no representen correctament el nivell de pol·lució que genera cada vehicle. (També afecta la cilindrada i el frau del dièsel)

Muy positivamente. La prohibición debería ser mas amplia prohibiendo la circulación a todo vehículo no considerado ecológico.



Considero que s'hauria d'atacar el problema analitzant les causes i el -% de cada causa en l'efecte final. És a dir, estem posant sempre el focus en el vehicles quan els creuers o els avions contaminen molt més que els cotxes. I cada cop arriben més creuers a BCN i seguim parlant d'ampliar l'aeroport. Jo considero que és inadmissible restringir la circulació únicament per matrícula, sense fer distinció entre cotxes i motos. Oi que passem tots una ITV? oi que es mesuren el gasos en aquesta revisió? Doncs que serveixi per alguna cosa, que la ITV digui quins vehicles poden circular i quins no perquè superen un límit. Però sobretot, ataquem el problema allà on és més important: creuers, avions abans que motos!

Em sembla en general una mesura necessària en el fons (obvi per al futur) però força deficitària en la forma i en els temps d'aplicació.

En el cas sobretot de les motos (som la 2ª ciutat europea amb major nombre de motos per sota de Roma) fer un tall a totes les motos per sota del 2003 no només em sembla aberrant des d'un punt de vista econòmic per a molta gent que depèn de la seva moto per anar a treballar etc, sinó també una manera d'escapçar enormement el nostre patrimoni de vehicles històrics tant representatius per a la ciutat i història de Barcelona (Montesa Impala, Vespes, Honda scoopy's i un llarg etc...) les quals a pesar de superar ITV, pagar impostos etc es veuràn per normativa fora de circulació en pocs mesos....

Considerem menys contaminant un vehicle d'alta cilindrada però amb motor euro recent i que fa molts kms que un vehicle antic amb motor euro antic i que fa pocs kms. En el fons, el problema està en evitar que els vehicles contaminin combinant aquests 2 factors: tipus de motor euro i quantitat de combustible que consumeixen per unitat de temps.

De la manera que està plantejat actualment permetem circular un vehicle que faci 1000 km setmanals, amb un consum mig de 15 l/ 100 km, però amb un motor euro recent i prohibim que circuli un vehicle que potser només fa 30 km setmanals, amb un consum mig de 7 l/ 100 km i amb motor euro antic. A un vehicle li permetem moltes emissions i a l'altre no se li permet cap emissió, tot i que en termes absoluts n'emet moltes menys

Lo valoro bien, pero creo que se ha quedado corto. Hay que incluir a más vehiculos, sobretudo las motos que contaminan mucho, tanto atmosféricamente como acústicamente.

Negativamente, la población no está com per a canviar el vehicle continuamente i el transport públic es insuficient

Las restricciones a ningún tipo de vehículo son absurdas e injustificadas. A pesar de su repercusión mediática y propagandística, retirar de la circulación miles de automóviles en perfecto estado de uso por pretextos medioambientales, trastornando la vida de cientos de miles de ciudadanos, contribuyentes y votantes, no supone ninguna solución ni en una ínfima fracción de un problema que requiere amplias soluciones globales, mucho más allá del ámbito de actuación de cualquier ayuntamiento. Así mismo, el criterio de asignación para las pegatinas medioambientales resulta disparatado, absurdo y completamente alejado de la realidad, habiendo reconocido la propia DGT que carece de la capacidad necesaria para procesar de forma apropiada la información al respecto registrada en sus propias bases de datos : se le deniega a vehículos que cumplen con la legislación y en cambio se le concede a otros que es del todo imposible que estén dentro de los requisitos.

Molt malament. La DGT ha etiquetat els vehicles en funció del seu any de fabricació, sense tenir en compte altres aspectes. Jo dispo d'un vehicle que té 26 anys, convenientment actualitzat i revisat. En l'última ITV, els nivells d'emissió de Co2 van ser molt per sota del límit. Tenint en compte que faig uns 5,000 quilòmetres a l'any i el 90% anés de la ciutat de Barcelona, considero una injustícia que no ens deixin circular.

Una gran injustícia.

Hi ha jubilats o gent a l'atur que mai es podran comprar un cotxe nou, tenen un cotxe vell o clàssic però ben mantingut i degut a la poca utilització contaminarà infinitament menys que un 4*4 de 4000 cc. que podrà circular i contaminar tot el dia amb la seva pegatina. Amb una bona normativa i amb l'ajut de les ITV es podria fer molt millor i molt més just.

A més hi ha tot un parc de vehicles històrics que s'haurien de protegir ja que mou un immens mercat i col·leccionisme.



Son muchísimos vehículos afectados y por desgracia pertenecen a personas que nos necesitan y no pueden permitirse la compra de uno nuevo. Es una medida totalmente discriminatoria.

Por otro lado la circulación desde el estacionamiento de un vehículo a la vía rápida más cercana debe estar permitida

Negativo y totalmente injusto por parte del Ayuntamiento de Barcelona y del AMB, que por ser propietario de un vehículo con distintivo medioambiental, de los cuales muchos de éstos funcionan con motor Diesel y algunos de éstos de alta cilindrada, ejemplos Porsche Cayenne, Macan Panamera y vehículos de otros fabricantes similares, éstos puedan circular a todas horas, y que vehículos sin distintivo medioambiental que gastan poco combustible y contaminan poco no puedan circular, a excepción de las horas nocturnas del día.

Muchos de los vehículos afectados, por el año de matriculación, a los que la DGT no les otorga el distintivo medioambiental de la DGT contaminan menos que vehículos actuales a los que la DGT les ha otorgado el distintivo medioambiental de la DGT.

Ejemplo: que una motocicleta que gasta pocos litros de gasolina a los 100 km, como una Honda Foresight 250 con motor 4 tiempos del año 2000 en la ficha técnica, y del año 2001 en el permiso de circulación, que gasta 3 litros de gasolina cada 100 km. es totalmente injusto porque este vehículo, y vehículos de los tipos ciclomotor y motocicleta de 4 tiempos casi no contaminan el medioambiente por su bajo consumo de gasolina y pasan sus ITV correspondientes en las que está incluido el control de gases emitidos al medioambiente.

Vehículos del tipo turismo y furgonetas pequeñas lo mismo.

Esta muy mal hecho el etiquetado de los distintivos medioambientales de los vehículos por parte de la DGT.

Es una muestra más del despotismo municipal que cada vez quiere privar a más personas del derecho a circular y estacionar y condenar al máximo de personas a ir en metro y bus

Molt malament ,no som rics per comprar un vehicle elèctric ,ja ens van enganyar quan ens van fer comprar un diesel i ara tota aquesta estafa ...Perquè no prohibeixen els gran vaixells que són els principals productors de CO2,NOx ,PMO i altres substàncies nocives a part de la merda que deixen anar al mar .

Es una medida injusta.

Perjudica a los propietarios de vehículos más antiguos, que son los que no tienen recursos para cambiar de vehículo.

También es injusta porque no restringe a los vehículos más contaminantes, solo han tomado el criterio de la fecha de matriculación.

Se debería fijar unos límites de contaminación, que la ITV los midiera a todos los vehículos y así poder clasificar correctamente.

Se debería sancionar a las marcas que han falsificado los niveles de emisión de sus vehículos trucando los motores para que emitan menos gases cuando detectan que están parados y puede ser que estén en una estación de ITV midiendo las emisiones.

También se podría restringir la circulación por el último número de matrícula, un día que puedan circular los vehículos acabados en número par y otro día los impares.

Un error que hemos de pagar los de siempre. Si no tengo un coche nuevo es por que no puedo permitírmelo y con esto se me quita otra libertad más a no se que pague por un coche con distintivo.

Ruego también se prohíba la entrada a varcos al puerto ya que estos también contaminan eso seria un gran acierto. Pero no interesa verdad???? Que van hacer con los vehículos clásicos?? Ni idea no????

Mejor los prohibimos

Trobo que aplicar una norma en base a la edad d'un vehicle és totalment erròni i arbitrari. Hi ha vehicles nous que podran circular sense problema però que contaminen més que cotxes antics. A més, no sembla que s'estigui tenint en compte a la gent resident dins la zona urbana, que potser només fa servir el seu vehicle per entrar i sortir de la ciutat per oci. En coneixo molts, d'aquests.

Valoro que esta molt bé començ a amb aquesta iniciativa, pero m'agradaria que posessin més impostos a la gent que va amb cotxe porque la gent es coincideix sobre la contaminació.



Trobo que es una mesura per només poder dir que s'ha fet alguna cosa. No millorarà la qualitat de l'aire prohibir circular aquests vehicles. Hi ha vehicles nous que contaminen més que alguns dels vehicles afectats. Es pot donar el cas que s'hagi de llençar un vehicle vell i que el recanvi contami ni més que l'anterior.

Molt injust! Hi ha vehicles nous que contaminen més que molts de vells. Deuria ser la ITV qui digui qui pot entrar o no seguint el criteri de contaminació. Com sempre, els rics estan beneficiats.

Que cada uno tiene el coche que le da la puta gana porque para eso lo ha pagado y mantenido y nadie es quien para prohibirle su uso.

Ho veig malament.

Hi ha cotxes antics que contaminen menys que híbrids i d'altres models més moderns.

Pues no la veo nada bien, se quiere hacer esta prohibición a un parque de vehículos que pasa su ITV correspondiente y paga unos impuestos por circular y si circulan es porque tiene todo en regla ... Se contamina más cada día de otras formas, pero esos que contaminan más generan "riqueza" para Barcelona y para "algunos"

Negativament, ja s'ha demostrat que molts cotxes amb adhesiu contaminen més que altres que no en tenen. A més s'hauria de donar la possibilitat de modificar els automòbils però adequar-se als nivells actuals de contaminació mitjançant catalitzadors i filtres més restrictius.

La clasificación de vehículos que ha hecho la DGT no es correcta. Hay vehículos modernos que contaminan más que otros más antiguos.

Los vehículos que fueron en su día homologados y autorizados para circular, no deberían exigirse nuevas premisas.

La normativa restrictiva deberá estar hecha de cara a aplicar a nuevos vehículos.

Crec que és un abús no permetre que pugui circular una persona que té un diesel i el fa servir màxim un cop a la setmana per dur la mare invàlida al metge. I pugui fer-ho un altre que viu fora de la ciutat i l'utilitza cada dia. O es donen ajuts molt substancials per canviar el cotxe, o serà una vulneració brutal contra moltes persones que no poden canviar de cotxe.

Los valoro tan aptos para la circulación como cualquier otro, se nuevo o no, sea eléctrico o no.

Todos están homologados y por tanto todos son legales para poder circular, y ninguna ley o normativa puede ser retroactiva

encuentro injusto considerar todos los vehículos de la misma forma. un camión diésel contamina mucho más de una moto 4 tiempos. ha de introducirse de forma más gradual y si el objetivo es reducir la contaminación atacando las emisiones de contaminación más importantes.

Es una gran injusticia, hay vehículos que se usan muy poco y no son los causantes de la contaminación. Como por ejemplo, gente mayor que usa el coche esporádicamente, gente sin recursos suficientes (que ya les gustaría poder utilizar uno más nuevo) y lo más importante ¿Quién contamina más yo con mi híbrido haciendo 500 km aproximadamente a la semana ? O mi vecin@ que ha hecho 20km a la semana con su coche sin distintivo pq consideráis que no lo tiene que llevar?

Pues considero que se está haciendo una discriminación de coches antiguos y no de coches que contaminan, se tendría que restringir los contaminantes, sin nada tener que ver la edad

Abusivo

Los ciudadanos con menos poder adquisitivo no podemos permitirnos cambio de coche



Us esteu equivocant totalment. En lloc de promoure una mobilitat sostenible, on no es promoció l'ús del transport privat, esteu fent tot el contrari. Gent com jo, que intento utilitzar lo mínim possible el vehicle privat per moure'm per BCN, heu fet que m'hagi de canviar el vehicle (un vehicle perfectament conservat) Quan de mal estem fent al planeta, tanta gent que com jo està tenint que canviar-se el vehicle? Contamina molt la construcció d'un nou vehicle (si es elèctric moltíssim més) i encara més la destrucció del vell (gairebé la meitat del vehicle vell no es recicla). A més a més, premieu qui es compra vehicles elèctrics en lloc de qui conserva el seu vehicle actual i opta per utilitzar-lo lo mínim possible com podria haver fet jo. És totalment injust i dolent per el nostre planeta, esteu promocionant consumisme i més consumisme, en lloc d'aprofitar els recursos que ja tenim i cuidar-los.

La manera de discriminar a ciertos vehiculos es injusta. Partiendo de la base de que si un ciudadano paga su seguro, su impuesto de circulación y pasa satisfactoriamente su Inspección Técnica obligatoria, NADIE puede prohibirle circular. Es una ley totalitaria.

Ho valoro de manera positiva ja que els cotxes afectats son aquells més antics i contaminants. De moment no considero necessari ampliar més el numero de vehicles restringit, ja que una major ampliació podria tenir una gran afectació en la vida de la ciutadania i només beneficiaria aquelles famílies amb rendes més altes que es poden permetre canviar de vehicle més sovint, així una major ampliació podria exemplar les desigualtats socials a barcelona i només perjudicaria les rendes més baixes. Ara bé en futures ampliacions estaria bé que es mires cada cotxe cas per cas les seves emissions reals i no per les etiquetes que sovint són enganyoses (en el sentit que hi ha cotxes amb etiqueta eco que contaminen mes que alguns gasolina.) .

S'ha de mirar també com es pot fer que els residents a barcelona no es vegin afectats per aquestes mesures.

Es una forma molt dolenta de discernir qui pot circular i qui no ja que la gent amb menys recursos no podrà utilitzar el cotxe, en canvi, persones amb un poder adquisitiu alt i cotxes de grans cilindrades i que contaminen fins i tot més que els antics sí que podran. S'hauria de donar un número de dies per poder utilitzar el cotxe al any i un cop complet aquest nombre de dies ja no es pot agafar el cotxe.

S'ha d'ampliar per a prohibir encara mes vehicles.

Es una medida excesivamente drástica hacia los vecinos, ya que ni todos podemos permitirnos el uso de coches más modernos.

No s'han tingut en compte les emissions reals dels vehicles. S'ha fet un tall per matrícula/any i per normativa euro en comptes de fer-ho bé. Si realment el que preocupa és la qualitat de l'aire s'haguessin valorat més aspectes i es deixarien acondicionar a els vehicles per tal de que reduïssin emissions

Considero que es un grave error que perjudica al mas desfavorecido, ya que no hay opción más que comprar coche nuevo, cuando muchos tenemos salarios mileuristas.

En otros países se permite mejorar cada coche, para mejorar en cuanto a emisiones, no siendo así, aquí.

Si cada coche se rigiera por áos controles de ITV y se pudieran mejorar, sería más democrático.

Sumemos que se podría abaratar el pasaje del transporte público, aunque no es bueno, cuando se trata de horarios limitados y fuera de la ciudad condal.

Los coches no son los mas contaminantes.

Siempre perjudicando al mas pobre

Al ciudadano de a.pie que no se puede cambiar el coche cuando a vosotros os apetece

Ho valoro de manera molt negativa , doncs desde l'ajuntament es diu que no afecta a ningú i que tot son beneficis i no es veritat.

Ningú es preocupa del vaixells que contaminen 5000 vegades mes que els nostres cotxes, pero com el port de Barcelona es intocable. Ataqueru a la gent que fem el que podem per guanyar-nos la vida com podem i a sobre ens trapitjeu mes el coll, es vergunyós.

Creo es una medida totalmente injusta y discriminatoria

Y nada ecológica el de tirar coches a la chatarra para comprar uno. Nuevo

Cuando funcionan correctamente, pagan sus impuestos están legales para circular con. Su correspondiente ITV



No tots els cotxes afectats son igual de contaminants i amb mesures minimes com instal.lar catalitzadors als vehicles es poden reduir a la meitat les emissions.

Es vergonyos que no es doni la possibilitat de fer-li algo al vehicle per tal de poder millorar la qualitat de l'aire

Em sembla exagerat i discriminatoria la selecció de vehicles. Si s'han de fer unes restreiccions s'ha de fer al volum de transit, es a dir a tots els vehicles de combustio, no als suposadament mes contaminants, la diferència està en el volum de vehicles, no en les petites diferencies entre ells. Tal i com està pensat ara es una mesura que afavoreix a una classe social i perjudica a la gent amb menys recursos.

Muy mal. Simplemente se da a entender que un coche viejo contamina mas solo por su año de matriculación, cuando los hay que entran en los parámetros anuales exigidos por el ajuntament de Barcelona que contaminan incluso mas, eso, sin tener en cuenta a los miles de trabajadores que por la ubicación, horarios, economía, no tienen alternativa mas que cuidar el que ya tienen.....

Molt negativament. Crec que amb altres mesures es poden limitar les emissions. Vostés penalitzen la edat del vehicle i no les seves emissions.

Ho valoro molt negativament. Els vehicles afectats no son els més contaminants. Son els mes antics ja que l'etiqueta de la DGT no es dona per contaminació sinó per data de matriculació. Aquest no és un criteri ambiental. Hi ha cotxes nous mes contaminants que els antics.

Ens sembla correcte sempre i quan es tinguin en compte les observacions indicades a la resposta a la pregunta 2, respecte el transport col·lectiu.

El parc de vehicles sense distintiu es molt inferior als que hi han actualment circulant amb distintiu ambiental. El meu vehicle sense distintiu l'utilitzo només per marxar de Barcelona els divendres a les 14h i ja no l'agafo fins el dilluns per poder tornar a entrar a Barcelona a les 5 de la matinada.

Mal. No me parece bien, ya que si pasan ITV deben de poder circular libremente.

Situació injusta, desfavorable per al ciutadà de BARCELONA que hauria de tenir alternatives per a seguir utilitzant el seu vehicle com a mínim DINS de la ciutat ja que ELL hi viu allà. Que ha de fer un veí de la ciutat que visqui al centre de la ciutat i tingui el seu parking just allà, al centre? Què hem de fer? No ens podeu obligar a llençar els nostres VEHICLES.

Es un nombre molt elevat de vehicles que estan afectats de treballadors que no poden comprar un de nou. I molts casos que son motors petits i no contaminen mes de 120gr de co2 x km, haurien de mesurar les emissions de els vehicles que superen les dures proves de la itv

Penso que és una mesura totalment injusta, ja que on hi ha realment el problema és amb els vaixells de mercaderies i de passatgers que paren al port. En cap cas dels vehicles. Hi han estudis que demostren que els grans motors diesel de grans vaixells contaminen igual que milers de vehicles.

Injusto y clasista.

No entiendo que un vehiculo utilitario pequeño tenga acceso limitado cuando no restringido mientras que un vehículo grande, como un SUV o todoterreno, nada sostenible no tenga ni una restricción solo por que su fecha de matriculación es posterior.

Creo que es una medida muy poco social y para nada ecologista.

Además no se ha pensado en la contaminación que producen los grandes cruceros.

De manera injusta. Està demostrat que hi ha cotxes actuals híbrids amb enganxina que també són molt contaminants. Hi ha persones amb cotxes amb poc ús (únicament per les necessitats i els caps de setmana) que no hi podran circular i als que s'hauria de deixar acabar la seva vida útil, no és ecològic desfer-se dels nostres cotxes antics i comprar-ne un de nou, si la butxaca o permet.



DISCRIMINATORI

S'hauria d'aplicar d'una manera més realista. No en base a l'antiguitat dels vehicles, si no en funció de la contaminació real que produeixen.

Molts d'aquests vehicles antics són els que menys circulen diàriament per la ciutat. A més de pertanyer generalment als sectors de la població menys dotada econòmicament.

La gent que fa servir el vehicle a diari, normalment no fa servir un cotxe vell. Molts vehicles MODERNS de gran cilindrada no es veuran afectats, com sempre, paguen els pobres.

Visc a Bcn i em moc amb transport públic. Visc a 500 m. de les Rondes i el meu vehicle és per sortir fora els caps de setmana i festius.

En canvi, PATEIXO la contaminació diària dels creuers al Port, dels milers de vols del Prat, dels turistes que venen a Barcelona, dels potentats que fan servir el Porsche Cayenne fins i tot per anar a pixar a la cantonada, etc...

Molt discriminatori.

-Per una part, No es possa limit a els creuers que contaminen molt més que els vehicles.

- Jo i milers de Barcelonins ens veiem obligats agafar el cotxe per anar a treballar, sobretot al àmbit de l'indústria quant fas turnos de matí, tarda, nit. No es cap capritxo, apart de que amb els salaris reduïts amb la crisi del 2008, es un gran problema comprar un vehicle nou.

- No hi ha una xarxa de transport per anar a treballar a les 5 ó 5:30 del matí, a més la gran majoria son Polígons Industrials, que resten molt allunyats de estacions de trens ó bus.

- També trobo de molta incoherència, fer la zona limit per la Ronda, jo hi visc a 1 km dintre del perímetre, així només tindria que circular per fora.

- No feu discriminació per el combustible, encara que si feu recerca veureu a un país tant avançat com al Japó van eliminar els vehicles gasoil a els anys 90, i ara estan tornat perue diuen que amb els filtres actuals, y que els vehicles de gasoil consumeixen casi un 40% menys de combustible, resulta ser millor opció.

- També crec que avui en día els vehicles elèctrics NO son la solució, fan falta milers de punts de recarga, No hi ha prou oferta elèctrica, ni línies noves per aguantar el augment de consum que suposaria això.

Totalment discriminatori, els vehicles han d'esser restringits en funció de les seves emissions i no pas per la seva antiguitat.

Creo que es pequeña , afecta a pocos vehículos y tendrá poco impacto en la calidad del aire . Debería incluir a los vehículos con etiqueta ambiental B también.

En comptes de respectar la ciutadania afectada i de donar opcions de conversió a combustions més respectuoses amb el medi ambient, com són el gas GLP, o poder instal·lar catalitzadors moderns, es volen prohibir cotxes i motos antics que contaminen menys en proporció a molts cotxes i motos moderns, per no parlar de l'impacte ecològic en la construcció, distribució i venda de vehicles nous...

Molt positivament, però aniria encara més lluny amb restriccions de vehicles privats per la ciutat

Que no són realistes amb la vulnerabilitat i necessitats de tots els ciutadans i han moltes famílies que tenen cotxes contaminants per que no es poden permetre un que no sigui contaminant i han treballadors que necessiten el cotxe per desplaçar-se com el meu marit treballa com autònom fent serveis i no podria fer-lo desplaçant-se amb el servei públic per que no podria portar el seu material, eines..

Extremadament excessiu... És molt trist que vehicles d'ús exclusivament familiar, fets servir molt habitualment per desplaçar als fills a activitats esportives i per desplaçaments puntuals com ara fer compres o similars no puguin ni moure's i en canvi vehicles d'ús comercial amb molts més quilòmetres acumulats i pitjor estat del motor (es a dir, pitjor combustió) puguin circular lliurement

Em sembla molt bé.

Ho trobo perfecte, encara que les restriccions haurien de ser més ambicioses, ja que anem amb molt retard al respecte de qualitat de l'aire.



Crec que la limitació per edat del vehicle (matrícula anterior a una data específica) no és correcta, s'hauria d'haver limitat per nivells d'emissions o algun altre paràmetre ambiental comprovable. En tot cas, s'hauria d'haver fomentat l'enviament o recollida gratuïts dels distintius ambientals de la DGT.

El parc de vehicles afectats correspon a gent que per manca de recursos no pot comprar un cotxe nou, però necessita el vehicle per anar a la feina. A tothom li agrada un cotxe nou, però no tothom s'ho pot permetre. Moltes persones treballen en polígons i en torns on no hi ha cap tipus de transport públic o col·lectiu. A més moltes persones es veuen obligades a contractar pàrquings caríssims davant la manca de lloc per aparcar, uns recursos que es podrien destinar a canviar el cotxe.

Poc restrictiva, cal afegir-hi més vehicles.

Excloure a tots els vehicles anteriors a cert any em sembla injust. No tinc gens clar que tots aquests vehicles superin el llindar d'emissions permès. Per aquest motiu, crec que s'hauria de permetre passar una prova als vehicles afectats per aquesta limitació per a comprovar que, efectivament, les emissions són superiors al llindar acceptat. I, si no el superen, donar-los l'etiqueta com a la resta.

Em sembla molt bé. Ara, fins ara només és una mesura teòrica perquè encara no s'ha implementat mai, i caldria fer-ho sovint.

No estic d'acord..

Els que tenim un cotxe que funciona, pasa el ITV i el van compra abans d'aquesta llei i no podem compra ningun de nou que fem..

Tindrien que fer ajudas..no imposar el no us d'ells.

Crec que s'ha fet amb un criteri massa vague i ampli. Crec que dins d'aquest parc hi ha vehicles que contaminen menys que molts dels que si tenen etiqueta mediambiental. Així que valoro negativament el criteri d'aquesta mesura

La distincio em sembla injusta amb la gent de menys recursos, que no poden pagar nous vehicles. Em sembla molt mes just restringir la circulacio a tots els vehicles d'us privat (amb les condicions / exempcions necessaries).

Els vehicles privats, a mes de ser un problema per la contaminacio, son perillosos, sorollosos, molestos, i ocupen MOLT espai de la ciutat.

Les restriccions basades amb distintius hauria d'aplicar-se a vehicles professionals i publicos, juntament amb plans de facilitat de credit per la petita empresa / autonomos per actualitzar-se.

Crec que s'hauria d'ampliar la restricció de circulació als vehicles amb distintius de la DGT amb qualificació 'B', com a altres ciutats europees.

Me parece correcto, aunque se ha demorado excesivamente en tomar la medida. En todo caso, debería entenderse que es un paso hacia la eliminación total del tránsito de vehículos de combustión interna en el medio plazo.

Hi estic d'acord en el principi, però no amb la manera d'aplicar-ho.

Vehicles de servei públic molt mes restrictiu (tots els dies de la setmana)..doncs son d'us intensiu.

Vehicles privats, com a Londres, en que si ja tenen el vehicle no tindre la restricció però no permetre la compra vents de vehicles antics per l'àrea metropolitana. Per no obligar a les persones grans a desfer-se d'un cotxe que el fan servir ocasionalment.

Suposo que és un bon criteri per distingir els vehicles més contaminants dels que no ho són o no ho són tant. Però també crec que s'hauria de poder discriminar entre aquells vehicles o serveis que circulen permanentment per la ciutat (serveis de paqueteria, sobretot) i contaminen l'aire durant tot el dia, de l'usuari que el té aparcat i en fa ús molt esporàdicament. En definitiva, ser més rigorosos amb els primers i més permissius amb els segons.



la restricció mitjanç ant les etiquetes de la DGT hauria de ser més estricta i excloure a tots els vehicles que no correspongin a la etiqueta "zero emissions" (Blava) ja que els fabricants han falsejat les proves d'homologació de les emissions dels cotxes. L'única manera de garantir la qualitat de l'aire és limitar la circulació de tots els vehicles amb motor de combustió interna.

Em sembla perfecte i molt necessari i urgent !

Crec que les mesures arriben tard i que deurien ser més extensives en respecte els vehicles. Em sembla correcte que no circulin per la zona afectada els vehicles contaminants, es clar. Es fa necessari per altra banda la millora del transport públic, especialment la xarxa de rodalies i activar àrees d'estacionament a prop de les estacions. Sense aquest suport les mesures poden crear col·lapses. No em sembla equiparable la situació de Barcelona respecte altres ciutats europees amb molta menys densitat, per tant es reitera la situació molt crítica d'aquesta ciutat.

Ja fa forç a temps que s'està anunciant la mesura, em sembla bé.

La reducció de la contaminació és una prioritat.

Tanmateix, la mesura penalitza vehicles contaminants amb un ús molt esporàdic que, per tant, contaminen poc, i no als usuaris habituals de cotxes més nous que contaminen molt. És el meu cas, per exemple, que faig servir el cotxe una vegada al mes; o el de les persones que tenen una furgoneta de vancances (normalment diesel) que només utilitzen quan marxen de Barcelona.

Es perjudica als veïns que no tenen el poder adquisitiu par renovar els seus vehicles, però no es redueix l'accés dels vehicles nous que venen de fóra de la ciutat.

Seria necessari corresponsabilitzar a tothom i, en aquest sentit, establir una limitació d'accés als no residents mitjanç ant un peatge.

Em sembla incorrecte afectar els vehicles per la antiguitat. S'hauria de fer pel que realment contamina cada un. Un cotxe nou de 200CV contamina més que un utilitari de fa 10 anys de 60CV. Quan es passa la ITE es pot determinar el que contamina i posar els límits per a cada vehicle. Jo mateix tinc una moto de 9cv que com te més de 10 anys no podrà circular, i en canvi podré contaminar amb el cotxe de 90cv. que te classe C.

Em sembla correcte. Penso que s'hauria d'ampliar de mica en mica (als caps de setmana, cotxes d'anys posteriors...)

Es una buena medida, pero es insuficiente. Se debería restringir aún más el tráfico a los más contaminantes, debido a la gravedad de la situación.

La valoro amb moltes contradiccions. Per una banda crec que reduir la contaminació és prioritari, fonamental. Per l'altre penso que els més perjudicats seran els pobres, que no es poden permetre un cotxe nou

Considero insuficient que nomes s'impedeixi el pas a una part dels vehicles.

El que fa falta és reduir enun 60% minim la circulacio del vehicle a l'interior de Barcelona. Estem esperant les politiques valentes.

No només contaminen sino que ocupen massa espai, generen accidents.

Millora del transport public urgent acpanyant.

Ho valoro positivament, feia falta algun tipus d'ordenança municipal per a regular aquesta realitat.

Ho considero massa tímida. També haurien de quedar exclosos els vehicles amb distintiu més contaminants, i tots els camions de gran tonatge (inclosa la nit). La distribució de mercaderies s'ha de fer des de "hubs" de l'extrarradi, amb vehicles més petits i no contaminants.

Crec que encara, hauríem de ser més restrictius amb el parc de vehicles que circular en per la ciutat. I sancionar els vehicles que només vagi una persona.

Molt be



Em sembla molt necessari que es plantegin aquestes mesures. Els vehicles més contaminants hauran de deixar de circular i donar pas a transports més eficients i sostenibles com el transport públic, la bici, o els vehicles elèctrics o els menys contaminants.

Considero que esta relativament be, el que no estic d'acord es que els cotxes mes vells, la majoria pertanyen a persones amb un poder adquisitiu molt vaix ja que si el tinguesin bo es segur que tindrien cotxes millors. Considero que no s'ha fet be i que es tindrien que donar ajudes a les persones per poder comprar un altre cotxe. Per a mi ha sigut mal portat el tema par part de les persones destinades al tema i no s'ha valorat la realitat.Com sempre a guanyar el ric. Nota de suspens al Ajuntament

Em sembla un plaç adequat. Pero penso que s'hauria de reforç ar els controls . La zona 80 no es respecta sino hi ha radars

Yo creo que lamentablemente ya estamos en un camino sin retorno, con lo cual este parque de automóviles que no podrá circular porque contamina mucho y no tiene ningún distintivo tendrá que dejar de hacerlo. Que desde el ajuntament o desde la Generalitat se puedan ayudar a estas familias por ejemplo si tienen que ir al médico entonces poner los medios necesarios o incentivar agrupaciones de conductores que podamos ayudar ha estas personas en su desplazamiento estaría bien. Porque hoy por hoy me imagino que alguien que tiene un coche que no tiene distintivo ambiental es porque no se puede comprar uno nuevo o en mejores condiciones y si lo conserva es por que lo necesita.

El paque de vehiculos afectados no se le valora objetivamente por su contaminacion..sino por el aáo de produccion del mismo..reto a las autoridades a tomar medidas de medicion objetivas..para poder excluir verdaderamente al vehuiculo que mas contamina en funcion de su uso y otras mediciones objetivas..prohibir por aáo de fabricacion es una medida comoda populista que no tiene en cuenta realmente a las personas afectadas en ningun momento..ya que dar una T10 etc son medidas inexistentes para las personas que usamos un vehiculo en teoria contminante por ejemplo 3 veces al mes...entonces quien xontamina mas? Los hibridos usados cada dia?o el mio 1 ves al mes? La mesura es facilista y no toma en cuenta a los usuarios de estos vehiculos..simplemente los excluye..

Pros i contres

Esta molt be, pero perjudiquen a la gent amb pocs recursos, que tenem un cotxe antic per anar a treballar a guanya 1.000 euros al mes, i no al costat de casa.

Si ets de Nou Barris i la feina la tens al Valles o Baix Llobregat, el desplaç ament es llarg, el trasport public no cobreix adequadament el desplaç ament.

Si tens diners cap problema et canvies de cotxe o sigui que la clase treballadora surt perden.

Es un parc de vehicles valid. El cual necesita mantenimiento i tecnica per fer i per aconseguir que contaminim als limits acceptables per la comunitat europea (EURO6). Hi ha tecnologia i mides mecaniques com per fer que aquests vehicles siguin molt menys contaminants. Que volgueu que la gent canvii i es gasti els diners en vehicles nous es un ERROR GARRAFAL. Nomes voleu el negoci de les empreses productores de cotxes nous. Hi han solucions per als cotxes de mes de 10 anys com per exemple.... descarbonitzat per ORTO OXI HIDROGEN (baixa emissions en un 80%) dispositiu optimitzador del combustible de la empresa (O3PROTEGEL) BAIXA LES EMISIONS EN UN 50% DESPUES DEL DESCARBONITZAT) Instala.lacio de catalitzador o de filtre de particules amb empreses que fabriquen aquestos aparells universalment parlant.

LA SOL.LUCIO NO PASA PER GASTAR EN UN COTXE NOU. LA SOL.LUCIO PASA PER RENOVAR I NODIFICAR L EXISTENT. la fabricacio d un cotxe nou es molt mes contaminant que no pasa una modificacio petita en un cotxe existent.



Em sembla correcte mirar de retirar els cotxes més antics i contaminants de la circulació. Tot i això, potser a la pràctica acaba sent una mica dur, perquè precisament qui té cotxes més antics és qui no ha tingut diners per canviar el vehicle per un de més nou i mediambientalment eficient.

També s'ha de tenir en compte la gent que ha de treballar amb aquests vehicles.

Crec que s'hauria d'haver llançat el pla amb una ajuda paral·lela per al canvi de cotxes antics (això suposo que no és responsabilitat de l'ajuntament sinó de la Generalitat o l'Estat, però s'hauria d'haver acordat alguna mesura). Les persones que no podran circular i hauran de canviar el seu vehicle són precisament les que menys mitjans econòmics tenen per fer-ho. Si no se'ls ajuda, es veuran abocats a una situació difícil, a més de valorar negativament el pla i fer pressió pública en contra.

El mateix per a petits empresaris o autònoms que necessiten el vehicle per treballar justament a les hores de restricció. Si no se'ls ajuda a fer el canvi, poden perdre la feina o veure's en una situació molt límit.

Se deberían reducir todavía mas los vehiculos. Se podría poner un ticket de entrada mas altos en algunas horas del dia y dependiendo de los dias.

- Crec que el distintiu o és suficient per cribar, cal tenir en compte que hi ha cotxes que no el tenen per un tema de calendari però sí que són Euro 3 o diesel Euro 4 i que haurien de poder circular

Poc restrictiu. Només s'hauria de deixar circular per la ciutat vehicles amb la distinció ECO.

Estoy de acuerdo con esta medida, y creo que debería haber medidas adicionales de restringir la deslocación en coches particulares dentro de la zona central de la ciudad.

Les restriccions haurien d'afectar a més vehicles i ser més dures. Jo crec que s'hauria d'anar restringint l'ús dels vehicles que utilitzen carburants en general i fer la transició cap a 100% vehicles elèctrics.

Creo que los vehículos que entran dentro de las restricciones son aquellos que pertenecen a personas con menos recursos y que por tanto no pueden asumir la compra de otro vehículo similar pero más moderno. Dicho esto, la solución de la T-Aire creo que no es buena, pues mucha gente no puede acceder a su puesto de trabajo en transporte público o bien que el uso de este les supone multiplicar varias veces el tiempo del trayecto desde o hacia su puesto laboral. Además, dichos vehículos, si circulan, deben estar al corriente de la ITV, que certifica que dichos vehículos son aptos para la circulación y cumplen con las emisiones exigidas en todo momento.

La restricción por fecha de matriculación es un poco arbitraria. Mi coche es un Passat de setiembre de 2005, pero ese modelo ya es el nuevo modelo de Passat que se fabricó en todo el año 2006 (y algunos más) con el mismo motor y la misma capacidad de contaminación. Por tres meses... tengo que cambiarme de coche; cuando otros que tienen el mismo motor, el mismo modelo de automóvil y contaminan exactamente igual que yo no tendrán restricciones. Y seguramente habrá vehículos más nuevos que contaminan más que el mío (que está super cuidado y está nuevo). Se debería restringir por lo que se busca: medir la contaminación de cada motor, en una ITV o similar y otorgar la calificación en función de ello. Sería más lógico y justo. ADEMÁS, se deberían establecer puntos de entrada a la ciudad con abundante parking y conexión al metro para los que vienen de fuera de Barcelona.

Correcte. Ara al principi del mandat l'Ajuntament ha d'actuar per a donar temps peque les noves restriccions tinguin un impacte.

Malament (no per la mesura sinó pel temps d'implantació), crec que hauria de ser més gradual perquè a la gent que tingui aquests vehicles tingui més temps per canviar-los, oferint ajudes a aquesta conversió, ja que normalment no són els de salaris més alts els que disposen d'aquests vehicles i significa una inversió important per les seves economies. No sé si es podria fer una fase inicial dels vehicles d'empreses i més tard ja els particulars. Una altra idea és que els residents si hi puguin circular al menys durant un anys més.



No veig clar quin grau de millora això produirà. Afectara a moltes persones amb poc recursos per canviar el cotxe y el que tenen recursos el canviaran i seguiran, encara que els nou cotxe redueixin una mica les emissions

En principi bé encara que potser s'ha de donar més marge per renovar el parc de vehicles i donar altres alternatives de mobilitat. Nosaltres vivim per sobre de Ronda de Dalt i necessitem el cotxe per anar a fer les compres ja que no disposem de comerç al barri. Normalment al centre no hi anem mai en cotxe.

Es el mínim que es pot fer. Censar els vehicles més contaminants.

Em sembla que està mal enfocat, la gent que té aquests vehicles és per necessitat o per coleccionisme (aquests últims fan pocs km a l'any, per tant contaminen poc proporcionalment). Haurieu de valorar seriosament retirar la mesura i deixant-la únicament per dies amb avisos de contaminació. Alguns no ens podem permetre el luxe de canviar de vehicle.

Trobo que és una solució encertada i en línia amb el desenvolupament de polítiques medioambientals que vetllin per una millor qualitat de l'aire que respirem. No obstant, crec que les limitacions són d'efectes molts generals i no s'ha treballat prou altres variables que també afecten a la contaminació, com ara l'ús / kms fet pels vehicles. Per tant, la meva valoració seria satisfactòria però millorable.

- MOLT MALAMENT.

- Que passa amb els vehicles d'autònoms que passen la seva ITV correctament i no poden canviar de vehicle, no podran circular per fer la seva feina?

- Que passa amb els particulars que porten els seus fills/nets a l'escola tres o mes nens, i que també passen l'ITV correctament...

No considero justo que se de por contaminante a un vehículo por su edad. Si la contaminación de un vehículo es deteminada por los gases emitidos de este, estos deben de ser medidos por la ITV y contrastados con los datos dados por el fabricante, independientemente de su edad.

Si los datos no constan en ficha tecnica se le debe de exigir al fabricante la aportación de estos, haciendo medidas si hiciese falta de forma gratuita. El propietario no tiene la culpa de que en su tiempo no se exigiese la aportación de estos datos o de la negligencia del fabricante en el caso de haberla.

Aquests vehicles són majoritàriament de gent amb poca capacitat econòmica per renovar el seu cotxe. Per tant, l'únic que s'aconseguirà és que el cotxe sigui un bé de luxe que només pugui tenir la gent més rica, que sí que se'l pot anar renovant.

Una altra incongruència és establir l'obligatorietat de portar enganxada l'etiqueta al vehicle, quan és qüestió de segons comprobar-la amb la matrícula. El distintiu ambiental neix per beneficiar els cotxes menys contaminants i resulta que per obtenir l'etiqueta cal abonar 5 euros, quan per als més contaminants no és obligatori perquè no en tenen.

Trobo que es podrien prendre altres mesures molt més efectives per reduir la contaminació que no aquesta.

Molt poc restrictiu i sobretot poc convincent el metode de detecció per cates de la GUB.

Considero q els distintius no s'ajusten a la realitat d lo q contaminen els vehicles, per lo q com l'ajuntament no pot canviar els distintius, si q podria ser mes restrictiu amb quins vehicles amb quins distintius poden entrar a la ZBE

No conozco está informacion sobre "parque" para valorar.



Creo que la conversión es necesaria por temas de sostenibilidad pero creo que esta medida está mal desarrollada.

Creo que primero se tendría que articular un sistema de transporte público que permitiese llegar a cualquier parte de Barcelona y en cualquier horario. vivo en Montbau y trabajo en zona Franca, entro a trabajar a las 6 de la mañana, la única posibilidad que tengo para acceder a mi puesto de trabajo es en vehículo privado puesto que los transportes públicos entre semana tan temprano no funcionan. Tampoco dispongo de una renta que me permita comprar un coche nuevo. En 2020 me encontraré que tendré que abandonar mi trabajo ante la imposibilidad de acceder a él.

Conclusión: Creo que el ayuntamiento antes de prohibir tendría que incentivar, es decir, que para el conjunto de los barceloneses fuera más atractivo ir en transporte público que en privado. Los dos ejes de esto sería cómo ya he dicho

Uno: Infraestructura en transporte público (ampliación de horarios y rutas).

Dos: Precio más asequible del transporte público, que no sea rentable moverse en transporte privado.

Em sembla bé. Però crec que hauria de conjuminar-se amb una política d'incentius.

Ho valoro molt bé.

Basicament inutil, deixa sense opcions a una massa de gent, que no te possibilitat de substituir el vehicle.

Els distintius de la DGT fan referència només a la norma EuroX d homologació. Quan la realitat ha demostrat que en condicions reals els vehicles emeten molt més del que es permet a l'homologació. Fins a x2 es permet amb l'actual Euro6dtemp! A la vegada el criteri de considerar un híbrid (full hybrid o mild hybrid) o un plug in hybrid com a etiqueta ECO o 0 emissions es poc curós ja que aquests cotxes poden ser grans SUVs i no funcionar en mode electric a la vegada que pesen més i per tant emeten més partícules de frens i desgast neumatics. D'altrabanda a altres països es restringeixen per exemple diesel desde 2009. Potser un barem més correcte per restringir l'accés seria tenir en compte emissions NOx i PMx ponderant pel pes del vehicle.

Entenent la necessitat de millorar la qualitat de l'aire a la ciutat de Barcelona, aplicar una restricció completa als vehicles sense distintiu de dilluns a divendres de 7h a 20h provocarà que a la pràctica els vehicles d'aquest tipus que estiguin censats a la ciutat no puguin moure's excepte en cap de setmana. És a dir, queden atrapats al lloc on estiguin estacionats habitualment. No és només que no puguin circular per una àrea determinada, com també els passa als vehicles sense distintiu censats fora de Barcelona, sinó que no poden ni sortir del lloc on són perquè per fer-ho han de creuar necessàriament l'àrea restringida. No es té, en compte, per exemple, el nivell d'ús que es fa del vehicle. Un vehicle amb distintiu que es fa servir amb molta freqüència pot contaminar més que un vehicle sense distintiu que s'utilitza de forma esporàdica. Estaria bé trobar algun mecanisme de flexibilització de la mesura, preservant l'objectiu principal de la millora de la qualitat de l'aire.

Per exemple, en el nostre cas el vehicle no es fa servir pràcticament mai de dilluns a divendres i encara menys per fer trajectes intraurbans, de manera que malgrat no tenir distintiu la contaminació emesa a la ciutat és relativament petita (no nul·la, per descomptat). Que de cop i volta ens resulti impossible realitzar els pocs desplaçaments que solem fer sembla una mesura un pèl excessiva.

Me parece fenomenal que por fin se tomen medidas serias y comprometidas para hacer frente a la emergencia de la contaminación. Los ciudadanos claramente podemos aportar nuestro granito de arena en nuestro día a día pero son los ayuntamientos, estados, naciones y grandes empresas que realmente pueden generar un cambio que tenga un impacto real. Así que total aprobación a esta medida.

Considero que las medidas son insuficientes. Los vehículos con distintivos siguen siendo en su mayoría contaminantes. Las restricciones deben ser escaladas, en base al nivel de contaminación que existe en el aire, y el nivel de distintivo que lleva el vehículo. Así los más contaminantes deben estar vetados en días de alta contaminación, solo pudiendo ingresar los ECO y 0 emisiones estos días.

Considero que s'hauria de restringir a més vehicles, ja que els nivells de contaminació són molt alts i el nombre de cotxes per una ciutat tan petita són molt elevats.



La discriminació per distintiu ambiental és insuficient, ja que absolutament tots els vehicles generen emissions. Ni tan sols els vehicles elèctrics són inocus, ja que reclamen un espai i defineixen un urbanisme caduc i sense sentit. A més, afavoreix les rendes altes, que tenen un accés més fàcil a vehicles de darrera generació i disfrutaran del privilegi injust de circular i contaminar en una ciutat menys congestionada.

No contaminen els vehicles, contaminen els conductors que utilitzen els seus vehicles. Si un vehicle sense distintiu fa 500 kms per la ciutat en un any contamina més que un que faci 5.000? Des de aquesta perspectiva, que segur es dona amb freqüència, la mesura es totalment injusta. Es pot corregir si als propietaris de cotxes sense distintiu se'ls permet fer un número limitat de recorreguts per any condicionats a que es demani permís per fer-los en cada cas i quedin registrats. A més això resultarà obligatori ja que cal anar a l'ITV, per exemple, o al mecànic o sortir de la ciutat per fer un viatge per exemple.

em sembla bé... altra cosa es com s'atorguen aquests distintius... la fiabilitat, atenció de les reclamacions, comprovació, test de contaminació i demés que no sé

Tinc un Ford Fusion dièsel del Juliol de 2004: Euro 3 i per lo tant sense distintiu ambiental . Estic en contra de la contaminació i el canvi climàtic i a favor de la salut de les persones, com és lògic, però en contra de les restriccions permanents de tràfic.

Quan vaig comprar el meu cotxe dièsel ho vaig fer amb tota la documentació en regla per poder circular: el permís de circulació estès per la prefectura de tràfic i el carnet del cotxe / inspecció tècnica.

A mi ningú amb va informar que al cap de uns anys jo no podria circular. El meu cotxe contamina el mateix que fa 14 anys perquè jo li he fet TOTS els manteniments periòdics que recomana el fabricant, en tallers oficials, i he passat totes les ITV. Ara no es pot declarar com un cotxe proscrit i assassí per contaminació.

Entenc que es faci amb els cotxes de nova fabricació però no pot ser retroactiu. No es poden canviar les lleis perquè hi ha un drets adquirits i això causa indefensió i és recurrible legalment. Per lo tant, no se'm poden demanar responsabilitats ni atribuir-me culpabilitats i castigar-me no deixant-me circular, i més quan el fabricant Ford confirma que no hi ha possibilitat de modificació/reparació del motor. Si tant contamina ARA el meu cotxe, després d'haver fet una important inversió en manteniment en tots aquests anys i haver passat totes les ITV, pues que vagin a Tràfic i a la Ford a demanar responsabilitats.

Una xorrada. Per que s'impedeix circular vehicles en comptes de donar ajudes? El vehicle elèctric continua sent car i no dona les mateixes prestacions que un vehicle normal.

Per que una persona ha de veure's obligada a canviar el vehicle si aquest ja li va bé?

Per que no s'aborda el problema real, abans d'impedir que la gent faci la seva vida? El transport públic arriba a gairebé tot arreu, però els temps emprats son massa elevats per molts casos. Els temps perdut en el transport públic també és important.

* Anar a la feina en transport públic: 1h-1h30'

* Anar a la feina en vehicle privat: 35 m.

Així no hi ha alternativa.

Haurien d'incloure també els vehicles dièsel amb etiqueta groga. Contaminen massa en termes de NOx

L'etiquetatge dels vehicles de la DGT permet que els vehicles més contaminants, però nous, puguin circular (esportius, vehicles d'alta gamma, SUVs, etc...). En canvi, vehicles de poca potència, però antics, no ho podran fer.

Es podria pujar les taxes de matriculació i l'impost de circulació d'aquest tipus de vehicles nous amb motors de combustió potents (V6-V8) per compensar el seu efecte nociu. Instar que aquest impost s'apliqui als municipis de tota la demarcació de Barcelona (SIMMB - ATM).

Considero que no és una limitació basada en el nivell de contaminació realitzat per model de vehicle.

Hola, me parece un proyecto sin ningún tipo de rigor. No se mide si el coche contamina sino la antigüedad del mismo. Puedes tener un coche eléctrico y contaminar más cuando funciona con gasolina. Me parece una medida muy chapucera cuando no se ofrece ningún tipo de alternativas...



Trobo la mesura forç a correcte i la comparteixo en un 80-90%(Com a barceloní que es desplaça habitualment en transport públic, (aprofito a felicitar pel nou bicin)). El 10-20% restant l'inclouria per gent que realment tingui molt mala combinació i per necessitats concretes hagin d'accedir a la ciutat acompanyant una persona gran al metge, o qualsevol altre situació que s'allunyes de la simple comoditat d'accedir en transport privat a la ciutat.

Crec que és molt important que la gent que visqui a urbanitzacions o llocs mal comunicats, es puguin aproximar i disposar de grans zones d'aparcament d'on sortíssin llenç adores directes al centre de la ciutat amb 3 parades estratègiques.

Trobaria imprescindible la connexió del tranvia per la Diagonal per fer aquesta funció, així com un de nou que connectes la Gran via desde l' Hospitalet fins a Glòries i connectar-ho amb l'existent i un altre que recorrés tota la meridiana desde can Dragó fins a la Ciutadella.

Això sumat a la xarxa d'autobusos ortogonal ja implementada crec que seria un model d'èxit assegurat que garantiria una bona mobilitat a la ciutat.

A fi de reduir significativament les emissions, proposo que els propietaris de vehicles sense distintiu tinguin, A TRAVÉS D'UN APLICATIU WEB, ELS RESIDENTS A BARCELONA, LA POSSIBILITAT D'ESCOLLIR UN MÀXIM D'UN 10% DE DIES LABORABLES (1 DIA CADA DUES SETMANES) LA POSSIBILITAT DE CIRCULAR PER LA CIUTAT. AIXÍ VOL DIR 25 DIES L'ANY, en què, prèviament registrats, les càmeres que vigilen no multin aquests vehicles si s'han registrat amb una antelació mínima de 48h (per permetre al sistema d'actualitzar la informació). D'aquesta manera, es manté la justícia social (hi ha persones que no podem comprar un vehicle nou), i permetem un mínim de mobilitat per situacions concretes que són necessàries. Gràcies.

Em sembla bé. En tot cas caldria estudiar l'ampliació del parc afectat per restriccions.

Es injust per que les etiquetes no es basen en contaminació real, només en l'edat del cotxe i el combustible.

Com a primera passa està bé, però no és socialment justa, ja que pot afectar negativament a franges de la ciutadania que no es poden permetre renovar el seu vehicle. I no obstant, contamina molt menys un vehicle sense distintiu ambiental que circuli 4h al mes, que no pas un vehicle amb distintiu ECO que circuli 12h al dia. Per tant, més que una restricció absoluta sobre els vehicles en funció del distintiu, es podria regular el temps de circulació permès al llarg del mes o de l'any per a cada vehicle, en funció del seu distintiu (o millor encara, en funció de les seves emissions reals, ja que els distintius tampoc tenen una equivalència clarament proporcional al nivell d'emissions).

No estic d'acord en la limitació permanent. Sempre hauria de ser limitat el dret a circular amb un vehicle legal en funció de la situació de contaminació de cada dia.

La majoria dels vehicles vells es fan servir poc i són propietat de gent humil que no pot canviar-se el cotxe cada 10 anys. A la meua feina, 5 de 7 famílies ens quedem sense cotxe en cas de necessitat per aquesta norma. Tots venim a treballar en metro i es passa 15 dies que no veiem el nostre cotxe. No som nosaltres els que contaminem.

Les estadístiques les carrega el diable. Aviam si teniu nassos de dir quin percentatge de cotxes vells circula diàriament a Barcelona. No el parc que hi ha, que majoritàriament està parat als carrers o parkings. El cotxe que contamina és el que circula, no el que està parat. Si no fem servir gaire aquests cotxes, per què els limiteu? Si un dia l'haig de fer servir, no podré per una norma injusta, ja que jo no faig servir el cotxe.

A més, feu una prova: apliqueu la norma una setmana, tot i que no hi hagi episodi de contaminació, i publiqueu les dades de contaminació comparades. Al menys proveu que el que voleu fer funciona prou, abans de deixar sense cotxe a tantes famílies. Perquè si el mes de febrer pròxim tenim gairabé els mateixos nivells de contaminació, treureu la norma aquesta?

Em sembla bé que s'impedeixi circular als vehicles més contaminants.



Es una medida positiva. Llega muy tarde.

Además, se tienen que tener en cuenta los vehículos que aún teniendo la pegatina, por diversos motivos (e.g. por un fallo técnico), emiten más de lo que deberían. ¿Cuántas multas o en cuántas ocasiones la guardia urbana o los mossos inmovilizan a un vehículo que, de forma evidente, está emitiendo más emisiones de las que debería? Soy conductor habitual y todos los días veo vehículos con mala combustión. Incluso vehículos pertenecientes a la Generalitat, e.g. autobuses urbanos e interurbanos. Esta medida debería ir en paralelo a una concienciación de la población (vía anuncios en la radio, tele, carteles, etc..) para que cada usuario se responsabilice de la combustión de su vehículo y que tanto la guardia urbana como los mossos de escuadra tengan las competencias necesarias para inmovilizar a los vehículos que contaminen de forma evidente.

Cal contemplar l'usuari esporàdic, uns pocs dies a l'any, del cotxe sense distintiu. Aquests casos ni econòmicament ni ambientalment compensa la substitució del vehicle per un de nou menys contaminant.

Proposta: una aplicació de mòbil per reservar uns (pocs) dies d'utilització del vehicle sense distintiu sembla molt encertada i no discriminant per capacitat econòmica.

Considero fatal que els que tenim un vehicle privat del 1999 però que circulem molt poc, el tinguem que canviar. ESTA DEMOSTRAT Contamina menys un cotxe antic que no fa mes de 1000 km al any que un de nou que està tot el dia al carrer o una furgoneta diesel de repartiment encara més antiga.

PROPOSO QUE LA RESTRICCIÓ ES FACI GRAUADAMENT EN FUNCIÓ DEL KILOMETRATGE ANUAL (p.ex 3.500 km/anys per vehicles anteriors al 2000 i 2.500 els anteriors al 1990) ES PERFECTAMENT VERIFICABLE PER LA ITV I NO ES PENALITZA ALS QUE NO VOLEM CANVIAR DE VEHICLE I SOLS ES TENIM PER DESPLAÇAMENTS IMPRESCINDIBLES QUANT NO PODEM AGAFAR EL TRANSPORT PÚBLIC.

Tot i tenir un cotxe afectat entenc la restricció i crec que s'ha de fer accions ambicioses per reduir la contaminació de l'aire i les emissions de CO2

Des del meu punt de vista, i atenent les advertències de la UE, aplicaria criteris més restrictius i prohibiria la circulació total dels vehicles més contaminants. És a dir, només deixaria circular els d'etiqueta Zero, Eco i C, i a mig termini, només Zero i Eco.

Em sembla bé però si que en cas d'emergència es pugués utilitzar en limitades Ocasions cent servir naves aplicació per gestionar

Estem d'acord amb la selecció general tot i que es tracta d'una mesura molt contundent pel seu elevat nivell d'afectació a milers de propietaris individuals i operadors logístics.

Sense l'acompanyament de mesures paral·leles (park&ride, rodalies, autobús) que millorin la connexió de la ZBE amb l'entorn metropolità, els riscos que la capacitat no doni resposta a la demanda en hora punta són elevats.

També calen mesures que corregeixin certes mancances d'equitat inherents a la normativa aprovada, com el fet que vehicles sense etiqueta que fan pocs kilòmetres anuals (i contaminen menys) estiguin restringits, i d'altres d'ús intensiu però amb etiqueta no quedin restringits.

Bé, sempre que n'hi hagi suficients mitjans de transport públic alternatius i s'habilitin aparcaments a l'entrada de l'àrea de restriccions

Crec que l'afectació es correcta. Però els transports públics per carretera, tant urbans com interurbans, el transport col·lectiu no hauria de tenir afectacions.



Trobo que és una mesura poc objectiva amb la capacitat contaminadora real dels cotxes i que a més perjudica les persones que no es poden permetre comprar un nou cotxe.

Aquesta criba i etiquetatge d'hauria de fer a partir d'una prova real de gasos contaminants. La inspecció tècnica dels vehicles (ITV) hauria d'incorporar obligatòriament una prova de gasos contaminants (fins ara només es fa la de CO₂, però no les de NO_x) i a partir d'aquí donar o no donar les etiquetes. Per exemple: amb la normativa que es vol implementar, un cotxe de fa 20 anys que en la inspecció tècnica té una emissió de 0.002% de CO₂ no podrà circular però sí ho podrà fer un vehicle de 5 anys d'antiguitat que emet 1.5% de CO₂, fet que sembla contradictori. Com he comentat, caldria veure, però, les emissions reals de NO_x.

Per una altra banda, també s'hauria de tenir en compte l'ús del vehicle. No és el mateix tenir el cotxe a la ciutat però només utilitzar-lo per sortir-ne o per un ús local puntual, que agafar-lo freqüentment per fer-lo circular per la ciutat. No té sentit penalitzar els cotxes amb poc rodatge dins de la ciutat.

Valoro esta restricción de forma positiva, sobretodo intentando pensar en el impacto a corto plazo que esta medida pueda tener. También creo que hay que fomentar medidas para favorecer la transición para el uso de los vehículos que puedan gozar de este distintivo; pero priorizando siempre el uso del transporte público en la ciudad. Personalmente, vivo y trabajo en Barcelona, en el barrio del Raval, pero me muevo por diferentes zonas y distritos: siempre lo hago a pie o utilizando los diversos medios a disposición, aunque entiendo que en otros casos no sea posible por diferentes razones (coste, horarios...).

Incoherent amb els objectius de la mesura. Es pretén reduir la contaminació de l'aire, i no es té en compte ni les emissions reals de cada vehicle ni la quantitat de quilòmetres que circula, que són els dos únics paràmetres que realment determinen quant contamina cada vehicle i que, de fet, es podrien controlar fàcilment amb les ITVs. A més, la restricció afecta bàsicament als vehicles més antics, que no només no necessàriament són els més contaminants sinó que, a més, majoritàriament pertanyen a ciutadans amb menor poder adquisitiu per als qui comprar un nou vehicle els suposa un autèntic problema. Per als afectats, la mesura és, de facto, una expropiació discriminatòria i forçada sense cap mena de compensació.

Me parece demasiado restrictivo, sobre todo en una ciudad tan grande como Barcelona, donde los alquileres ya aumentaron disparatadamente en los últimos años, los sueldos son tan bajos y mucha gente tuvo que irse afuera. Me parece absurdo en una ciudad donde la criminalidad es tanta y hay tantas agresiones contra mujeres. No todo el mundo puede comprarse otro coche o vivir sin.

Considero que esta medida debería matizarse bastante, ya que tal como está concebida puede producir graves trastornos al sector menos pudiente de la población, que no puede permitirse cambiar de coche. Idealmente deberían medirse las emisiones reales de cada vehículo, y en cualquier caso dar la oportunidad de instalar catalizadores/aditivos homologados para disminuir emisiones. Si esto no es posible, se debería dar algún tipo de privilegio a los residentes en Bcn. El modelo Madrid Central podría ser una buena opción. El mínimo en mi opinión sería conceder a los residentes un número de días de permiso para poder hacer frente a emergencias e imprevistos, llevar el coche al taller o a la ITV o poder salir de viaje un viernes por la tarde.

El parc de vehicles més contaminants haurà de canviar progressivament.

Molt bé, però crec que seran insuficients per tal de reduir els nivells de contaminació als límits que marca la Unió Europea. Per altra banda, s'hauria de sancionar també els ciclomotors que no disposin de distintiu ambiental (configurar les càmeres perquè captin les seves matrícules -diferents a les altres, ja que són de fons groc i rectangulars-), ja que n'hi ha molts a la ciutat. Si no fos possible, llavors la Guàrdia Urbana hauria de fer controls exclusius d'aquests tipus de vehicles i veure si tenen el distintiu o no.

Trobo que les restriccions son correctes, tot i que cal tenir en compte que no només contamina el tipus de motor i combustible sinó que és la quantitat d'ús que se'n fa. Amb la qual cosa, penso que s'haurien de restringir el nombre de quilòmetres anuals, a fi de consciència la gent de la seva empremta ecològica i que els que més en creen, la redueixin.

Ho valoro malament i negativament, sempre acaben pagant els mateixos. haurieu de permetre distintiu si et pases el cotxe a GLP i encara no te ecoetiqueta. ho explico a l'ultima resposta.



Es una medida en la buena dirección pero insuficiente. Aun si esta medida desincentiva el tráfico en el centro de la ciudad, que ocurrirá con los coches clase C que circulan 24/7 por nuestras ciudades? Los taxis/VTC son un elemento emisor de gases contaminante tremendo, haciendo 100k km anualmente dentro de nuestras ciudades, con sus acelerones y frenazos bruscos, aumentando aun mas su huella ambiental.

Es necesario una reducción de los carriles dedicados al tráfico de vehículos, creando por ejemplo un carril donde unicamente puedan circular vehículos híbridos/electricos o bicicletas.

Se debería prestar más atención a los límites de velocidad que en muchos casos son superados, incluyendo acelerones para saltarse los semáforos. Se debe trabajar para reducir la velocidad media en la ciudad (menos contaminación y menor probabilidad de atropellos mortales)

Según las estadísticas presentadas, los vehículos que no han recibido ningún distintivo de la DGT representa un 20% del parque global circulando por Barcelona....Puede parecer poco, pero para los que tienen un vehículo afectado puede suponer un problema de poder hacer frente la inversión de compra de un vehículo que lo tiene...sobre todo que se pone barreras para, por no decir que es prácticamente imposible, realizar modificaciones en el vehículo para limitar sus emisiones y estar cumpliendo con los límites...

Efectivamente el problema es más bien el criterio con el cuál se ha atribuido los distintivos : sólo basándose fecha de fabricación (por resultados de ensayos, sin mediciones en condiciones reales) y no de manera continuada (a través de controles en ITV equipando los centros de los medios necesarios para hacer mediciones)...Puede resultar que un coche que ha tenido un distintivo, (ya) no cumple con los límites de emisiones....y a lo mejor un vehículo más antiguo con buen mantenimiento podría tener emisiones por debajo de los límites.

No la valoro bé. crec que hi ha mes indicatius a tenir en compte que una data de matriculació d'un vehicle. S'està dient que el mateix vehicle un matriculat a novembre d'un any no te dret a circular pero en canvi el mateix vehicle matriculat a febrer de l'any+1 si. Crec que s'hauria de fer un altre tipus de control.

Fatal, es una medida muy injusta. Se cataloga a los vehículos por la antigüedad y no por lo que realmente contaminan. Si se pasa la ITV es válido para circular.

Considero que hauria de ser més restrictiu i limitar l'accés als vehicles que portin l'etiqueta C, ECO o Cero emisiones i no permetre l'ús del cotxe per només una persona.

Valoro negativament que afecti al parc de vehicles corresponent, majoritàriament, a la població amb menys poder adquisitiu. Es una mesura que no afecta a les rendes altes, que tenim millors cotxes i més nous.

Una mesura positiva

Bé però crec que hauríem d'accelerar, i ser encara més ambiciosos amb les restriccions.

Al centre de la ciutat gairebé no s'hauria de permetre circular vehicles privats (només per a sortir de la ciutat pero no per moure-s'hi), ni tampoc cedir espai públic per a cotxes privats aparcats al carrer que gairebé no es fan servir (els cotxes privats estan de mitja el 95% del seu temps parats) i crea problemes de fums també indirectament degut als cotxes que donen voltes i buscant aparcament al carrer.

Em sembla correcte , inclús proposaria d'anar més lluny i fer que la restricció s'apliqués no només per l'any de matriculació sino pels gasos que emet cada cotxe.

Penso però, que aquesta mida ha de venir acompanyada d'un abaratiment important del transport públic per tal de no perjudicar als ciutadans que no poden permetren's comprar- se un cotxe nou , que n'hi ha moltíssims, perquè no sigui una restricció classista.

Estic d'acord en mesures a favor d'una millora de la qualitat de l'aire, Dit això, no estic d'acord en IMPEDIR la circulació de forma taxativa dels vehicles privats. Visc al centre de la ciutat, per anar a la feina utilitzo bici o patinet i pel centre sempre em moc a peu o en transport públic, però tinc un cotxe vellet que utilitzo de tant en tant, no em puc permetre canviar-lo per un elèctric i l'alternativa de transport gratuït durant 3 anys amb la T-VERDA no compensa!!! si el transport públic fos puntual i eficient amb unes bones infraestructures i xarxes de comunicació i mobilitat, però malauradament no és així... No es



pot criminalitzar el ciutadà de "a peu" per tenir un cotxe antic.

2. Com valoren les exempcions permanents?

molt be!

Malament, s'ha d'acompanyar amb mesures que ajudin a la renovació d'aquests vehicles

Obviamente estas excepciones son necesarias.

Be però aquesta mesura hauria d'anar en paral·lel amb una mesura per impulsar que aquests vehicles es passin a electric sobretot en el cas de policia, bombers, ambulancies, metge i funerària, per ser vehicles que poden conuiu amb l'autonomia d'un cotxe elèctric.

Ahí no me quejo, si se les prohibiera tb el acceso, habría mas delincuencia en las calles, mas incendios y mas heridos...etc...

Entiendo que hayan exenciones.

Me parecen muy bien.

La norma de per si es inacceptable. las exempcions no contemplan persdones que atenen minusvalits, gent que no te acces al tt public per anar la seva feina, treballadors autonomos , etc....i als residents...que no podran sortir de casa seva ni entrar... ¿on s'ha vist aixos? en cap pais de europa el resident esta afectat!

Correcte i suficient.

Es necesario pero debería existir un plan para que ellos también sustituyan sus vehículos por ecológicos. Se deberá controlar el uso correcto de los vehículos de personas con movilidad reducida para evitar fraudes y engaños

Necesari

Insuficient. Crec que precisament les excepcions no haurien d'anar encarades a facilitar que "l'administració" s'adapti a aquesta nova normativa, sinò tot al contrari. Si s'exigeix a la ciutadania en general que s'adapti i en molts casos per tant s'obliga a renovar el vehicle privat per un de nou (més eficient) el mateix hauria de passar amb el parc de vehicles que depenen directament o indirectament de l'administració o les administracions corresponents.

Tanmateix s'hauria d'establir una excepció permanent per a vehicles històrics que representen un clar patrimoni històric per a la ciutat de Barcelona i el país en general.

Crec que hi hauria d'haver més exempcions:

-Vehicles que no sobrepassin uns màxims de desplaçaments anuals

-Vehicles de població d'edat avançada que, per expectatives de vida, no entra en els seus plans (ni en les seves possibilitats), canviar de vehicle

No debería haber exención permanente para nadie, sobretodo los servicios publicos deberían ir en vehiculos limpios.

Solo al primer grupo (movilidad reducida) quizás se le podría otorgar una moratoria de unos años.

Malament, no s, han tingut en compte els vehicles Classics

Todo vehículo homologado y con todos los trámites exigibles al día debe de poder circular libremente por cualquier vía pública, un derecho avalado de entrada por el pago de IVTM, entre otras muchas tasas e impuestos a través de los cuales los automovilistas volcamos ingentes cantidades de dinero a las diferentes administraciones. Las revisiones de ITV avalan además el correcto mantenimiento de la práctica totalidad de los vehículos que circulan por todo el territorio, al contrario de lo que ocurre en otros países.

Falten més casos, perquè si cal portar a una persona a un hospital, transportar objectes pesats, portar a un malalt o lesionat. Anar al taller, etc.



Com he dit està molt mal fet.

Hi manquen els vehicles històrics que degut a la seva baixíssima utilització contaminen infinitament menys que els 4*4 permesos.

Se deberían ampliar a vehículos propiedad de personas o familias que tengan rentas mínimas, familias numerosas o monoparentales y personas con discapacidad ya que son colectivos que en su mayoría, disponen de poco nivel adquisitivo y bastante tienen con llegar a fin de mes para que ahora se tengan que cambiar el coche

Negativo y totalmente injusto por lo expuesto en la pregunta

1.Los ciclomotores y las motocicletas con motor 4 tiempos también deberían figurar dentro del tipo de vehículos con exenciones permanentes.

Ningún tipo de vehículo: motocicletas, turismos, furgonetas pequeñas, que no posea el distintivo medioambiental de la DGT ha de tener prohibida la circulación entre semana, días laborables, y en horas concretas de éstos, horas laborables.

Del todo insuficientes, pues condena incluso a ciudadanos residentes en la zona a prescindir de su coche

Molt malament ,ja que hi han vehicles més contaminants que els nostres cotxes sense la enganxina .

Las veo bien, pero si el control es mediante cámaras lectoras de matrícula como evitarán que sean sancionados?

Debería haber una base de datos con dichos vehículos o una pegatina especial.

Claro los coches oficiales ni los tocamos. Solo los particulares afectados. Cuantos intereses

Bé, però s'ha d'afegir a aquesta llista els residents.

Perfecte

Correcte

Els vehicles clàssics també deuriem estar exempts.

Una gilipollez

No les veig justes.

Aqui hi cap tothom, no nomes els vehicles de serveis.

Pués también mal, todos somos iguales, si se hace para la gente con movilidad reducida, ¿porqué no para la gente que no puede en ese momento comprarse un coche?....

Servicios de emergencia dependen de los organismos de gobierno o ayuntamiento, no hay dinero para ponerlos nuevos? Pués piensen que hay particulares que tampoco lo tienen....

Lo mismo digo para los servicios esenciales....

Obviament com a mínim les persones de mobilitat reduïdes han de quedar fora. La policia, bombers y ambulancias que les renovi l'estat, perquè ells poden circular amb cotxes contaminants i jo no? Jo haig de destinar gran part del meu sou pero canviar-me el cotxe i l'estat no?

Los residentes debemos estar incluidos en las exenciones.

Los poseedores de autocaravanas, que no circulan por la ciudad, sólo entran y salen, deberían estar exentos.

Los jubilados, que no pueden comprarse otro vehículo, pues no le autorizan préstamos ni las pensiones llegan para todo, deberían estar exentos.

Vehicle de familiar de persona amb grau de discapacitat (donat que la persona no pugui conduir per edat o situació).



Una autentica burla.

Que pasa, que si son de servicios o de personas con movilidad reducida, ya no contaminan? hipócritas

ningún vehículo público debería no disponer de la etiqueta. el ilógico que un vehículo de uso público tenga excepciones.

Que son los primeros que deberían dar ejemplo en circular con vehículos 100% eléctricos o híbrido. Pero claro los ayuntamientos no se van a gastar dinero en caprichos que no les da beneficios. Pero la persona con pocos recursos si lo tiene que hacer

Creo que no tiene nada que ver con que se restrinja a los demás, ya digo que tendría que ver con la contaminación y no con la edad

Minimas, Escasas

Les prohibicions haurien de ser per tot tipus de vehicles, excepte els que citeu en el títol d'aquesta pregunta. Mai es pot prohibir circular a uns per què en teoria tenen vehicles vells i permetre a un altre circular per què és canvia el vehicle per un de nou sovint, fent mal al planeta. A sobre, mai es pot discriminar prohibint circular als vehicles més vells, i permetre entrar Yates de luxe al port de Barcelona, que contaminen per milers d'aquests vehicles. Ja no en parlem dels creuers. Això només ho pot fer un govern format per mala gent.

En caso que la regulación por distintivo ambiental fuera justa, no deberían haber exenciones. Es decir, tendrían acceso y derecho a pegatina todos aquellos vehiculos supuestamente mas contaminantes que hubieran instalados catalizadores ambientales como promueve la CE. Varias grandes ciudades europeas lo están aplicando

-¿que pasará con los vehículos clásicos? ¿Podrán circular? Æ Vehículos que ha duras penas hacen 300kms/año!

S'hauria d'analitzar el tema amb els residents amb vehicles sense etiqueta també i veure com permetre no circular per dins de Barcelona sino permetre fer el mínim recorregut indispensable per sortir de la ciutat des de casa seva i tornar-hi. Evidentment, en cas dels vehicles sense etiqueta només se'ls hauria de deixar fer aquest recorregut mínim pero en cap cas moure's per dins de la ciutat.

Correcte

Es pot entendre.

Deberían de ampliarse en otros casos, vecinos, etc.

Es l'únic que no s'ha fet malament.

Las autocaravanas o vehículos similares, que se usan un mes en el año?

Los coches de los trabajadores, que no pueden comprarse un eléctrico?

Pan para hoy hambre para mañana

Hi hauria de haver moltes més exempcions o cap restricció

Lo. Veo insuficiente ya que hay unos tipos de vehículos como Autocaravanas o furgones vivienda y vehículos clásicos (+30 años) e históricos que se usan ocasionalmente debido a su edad y NO Deberían estar incluidos

Exempcions permanents? No entenc gaire perquè un treballador que viu al Carmel ha d'anar a treballar a un polígon fora de Bcn on no arriba el transport públic per guanyar 900€ i ara ja no pot anar amb el seu cotxe i s'ha de comprar un híbrid o elèctric de 40.000€, quan no li arriba ni per arribar a final de mes? Això no hauria de ser també una exempció permanent?

S'haurien d'ampliar, com a mínim a motocicletes que ajuden a fer un transit més fluït i vehicles com les autocaravanes que tenen un ús molt esporàdic i un valor patrimonial important en molts casos.



Entiendo que en episodios de contaminación, el centro deba permanecer libre de vehículos, pero, por que no es la propia I.T.V la que emita el derecho a entrar en el centro según las emisiones del vehículo sin tener en cuenta el año de matriculación?

Bé en un principi, pero aquesta mesura ha de ser fomentada per vehicles amb certificat de vehicle clàssic o matrícula històrica que ja de per si i per temes d'assegurança, tenen els kilometres limitats a 5.000 anuals.

Molt negativament. Estan inclosos els vehicles clàssics i històrics? Teniu en compte els vehicles professionals que no entren en aquestes categories? No crec que sigueu massa rigurosos la veritat....

Entenem que caldria que quedés exempt de manera permanent de l'aplicació de l'ordenança el servei públic de transport de viatgers per carretera (en autobús i autocar), tant regular (urbà i interurbà), com discrecional (consolidat i no consolidat) pels següents motius:

- El transport públic col·lectiu de viatgers per carretera hauria de ser considerat com un dret social bàsic, a la vegada que servei públic bàsic, ja que permet garantir la mobilitat dels ciutadans.
- El transport públic col·lectiu de viatgers per carretera permet descongestionar les infraestructures viàries, ja que el fet de viatjar en un autocar redueix la circulació de vehicles privats.
- El fet que circulin menys vehicles per les vies de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, permet reduir la contaminació. En aquest sentit, segons dades d'un estudi elaborat per Barcelona Regional, l'Àrea Metropolitana de Barcelona, l'Ajuntament de Barcelona i el RACC, l'emissió de NOX (g/km/persona) per un autocar/autobús, representa el 47% respecte la del turisme.

A més dels vehicles de transport de viatgers per carretera (autobusos i autocars), entenem que també haurien de quedar exempts de forma permanent de l'aplicació de l'ordenança els vehicles auxiliars de les empreses operadores de transport de viatgers per carretera que presten serveis d'assistència viària i manteniment a les flotes d'autobusos i d'autocars. Aquests vehicles són un mitjà imprescindible per a garantir una correcta prestació del servei, doncs permeten garantir una ràpida resposta en cas d'incidència, per tal de minimitzar l'impacte, en cas d'avaries, de cara a l'usuari.

Per últim, si s'optés per incloure els vehicles de servei públic de transport de viatgers per carretera (autobusos i autocars) en el Registre de metropolità de vehicles estrangers i d'altres vehicles autoritzats a les Zones de Baixes Emissions considerem que no haurien d'abonar la taxa de registre i renovació.

Considerem que es tracta d'una taxa redundant ja que els vehicles adscrits a una autorització de transport públic de viatgers en autobús (VD) es trobaran directament vinculats a una autorització i identificats al Registre d'Empreses d'Activitats de Transports, en aplicació de l'article 38 del Real Decreto 1211/1990, de 28 de setembre, pel que s'aprova el Reglament de de Llei d'Ordenació dels Transports Terrestres.

Em sembla correcte.

Creo que no deben de existir exenciones para nadie...ya que según el vehículo utilizado puede ser igual que otro que consideren no puede circular...

S'han d'incloure vehicles clàssics COM A MÍNIM. Respecteu el patrimoni automobilístic que tants anys ha costat construir a la ciutat comtal.

Esta be per aquets colectius pero surten perden les persones amb meyns recursos que viuen fora de la ciutat i el transport public es deficient en horaris i car moltes vegades.

Insuficients, cal tenir en compte els ciutadans que tenen un vehicles d'una determinada edat, que paguen els seus impostos i miren de allargar la vida del seu vehicle aplicant així una de les màximes del ecologisme que és EL RECICLATJE I LA REUTILITZACIÓ sense haver de contaminar més al planeta amb la fabricació d'un altre cotxe, NO SON RESPONSABLES d'una decisió arbitrària que com sempre perjudica als de sempre i favoreix a les grans companyes automovilístiques ja que hauran de canviar el seu cotxe que ja està fabricat. Per lo tant penso que les exempcions hauria de ser per la totalitat del parc automovilístic independentment del seu any.

Bien, aunque creo que Govern y Ayuntamiento deberían ir incorporando vehículos electricos a las flotas de servicios públicos y obligando a sus subcontratas a modernizar su parque móvil.

I els residents a la ciutat que ho necessitem un dia puntual per anar a una necessitat mèdica, ITV...?



S'hauria d'aplicar també alguna mena d'exempció per als residents

Encara que, al menys en el meu cas, sempre fem servir el transport públic, ja que és una bojeria moure's en cotxe a ciutat, ens pot sorgir una necessitat puntual, o podem necessitar de sortir de la ciutat fora dels horaris permesos. O, simplement, poder tornar a casa un dia laborable, si hem pogut allargar el cap de setmana...

El sol fet de passar la ITV obligatoria, ja suposarà un problema!!

Els vehicles de persones amb mobilitat reduïda, serveis, emergències, es normal que puguin circular.

Si que vull comentar, perquè sembla que ho veuen només els veïns i la gent de carrer, l'abus que es fa, i cada vegada més de les places d'aparcament al carrer (a la porta de casa) de molta gent que pot tindre una mica, o tenen algú a casa que es gran, o una petita disminució d'un 33% i amb això ja tene plaç a davant de casa. Es molt vergonyos el que esta passant, i el mal criteri seguit per donar les places, afavorint les picaresques, i a la gent amb la cara dura.

Llavors aquests no contaminen?

Me parecen correctas, no se deberían ampliar. aunque se debería trabajar para incentivar su cambio por vehículos menos contaminantes con subvenciones a particulares con movilidad reducida, cambios de flotas de vehículos de emergencias y esenciales

Que s'haurien d'incloure tots els barcelonins que vivim a la ciutat en aquestes exempcions. Privant als residents de Barcelona de manera imposada i no consensuada, ni votada, pactada o dialogada, va en contra dels fonaments democràtics perquè es privarà a la gent d'unes llibertats inherents i adquirides per dret. Els barcelonins que tributem a l'ajuntament pels nostres vehicles i les nostres vivendes hauríem de poder seguir amb les nostres vides, cosa que se'ns vol privar.

És correcte

El meu fill te la targeta de mobilitat reduïda però no assignat a una matrícula perquè no sempre el traslladen en el mateix cotxe que passa en aquest sentit? Crec que s'aigua d'augmentar aquesta exempció a altres famílies laborals.

Molt bé, però escasses, donat que obvien altres circumstàncies com ara desplaçaments escolars, esportius, ...

A mes a mes, quan parlem de vehicles de serveis d'emergències, mèdics, funeraris, parlem de vehicles d'empreses, que probablement poden planificar la renovació del seu parc automobilístic bastant millor que famílies que ja van prou "ofegades" econòmicament pel cost de la vida a una ciutat com Barcelona

En persones de mobilitat reduïda amb una renda que no els permeti el canvi de vehicle seria l'únic cas en que hi estaria d'acord. En el cas de serveis públics hi estic totalment en contra, si l'administració és l'origen de la prohibició n'ha de donar exemple més que ningú i a més aquest parc de vehicles és prou significatiu. En el cas de serveis privats (funerari, medicina privada...) tampoc comparteixo les exempcions, s'han d'adequar a normativa igual que ho fan la resta d'empreses privades quan se'ls exigeix en altres àmbits. Ens hi juguem tots la salut i el futur.

Són col·lectius reduïts, el que fa que no afecti gaire al conjunt de les emissions, encara que s'haurien d'anar incorporant a la normativa.

Bé.

És lògic que el vehicles per serveis especials puguin entrar. Tots ho podem necessitar en algun moment.

Em sembla correcte, tot i que cal anar actualitzant aquests vehicles perquè siguin elèctrics.

Ho veig bé i lògic. Tot i que estaria bé renovar (poc a poc) els vehicles més contaminants d'aquests col·lectius.

Eleccions òbvies.

Igual que lo que he dit abans no estic d'acord.



No haurien d'haver exempcions perquè no hauria d'existir aquesta nova normativa. Si el vehicle passa la ITV sense problemes no hauria de ser retirat de circulació.

Es basic relaxar les condicions a persones de mobilitat reduïda. Faltaria mes.

Pel que fa a vehicles de serveis publicis, obviament tambe s'ha de facilitar la seva circulacio a tota hora, pero aquests s'haurien d'actualitzar a baixes emissions. Entenc que es molt car actualitzar les flotes, pero justament això es el que s'esta demanant a la ciutadania que faci... "regulaciones vendo, para mi no tengo"

Crec que si més no, els serveis d'emergències haurien de ser dels primers en renovar-se cap a una flota 'neta', ja que depenen de les institucions.

D'aquesta manera no caldrien aquest tipus d'excepcions.

Son lógicas, aunque creo que todos ellos, especialmente los cuerpos de seguridad y servicios deberían presentar un plan efectivo y realista de recambio del parque automotor por unidades eléctricas, que debería ser acompañaado con una futura prohibición del acceso de esas unidades contaminantes.

Mentre passin la ITV pertinent, estic d'acord.

Més que exempcions permanents, potser fora millor donar un termini, encara que sigui ampli, per a aquestes excepcions

Les exempcions permanents únicament haurien de ser les que afecten a les persones amb mobilitat reduïda.

Les que es refereixen a Serveis d'emergències (policia, bombers, ambulàncies) i Serveis essencials (mèdic, funerari) han de ser limitades temporalment ja que l'administració és la primera que ha de donar exemple i substituir aquests vehicles que son un perill per a la salut dels ciutadans. S'han de realitzar els canvis a zero emissions en un termini no superior a un any ja que si no el ciutadà percebrà un greuge comparatiu.

Clar, hi ha d'haver aquestes exempcions i afegiria també els taxis, quan portin persones amb mobilitat reduïda o altres problemes de salut.

Caldria que les persones , tinguessin un carnet identificatiu.

No considerar també, fer exempcions provisionals..(una persona independentment de la seva edat amb problemes de salut: fractures, altes hospitalàries....

Aquests vehicles no portaran els distintius ?? . Seran contaminants ?? . No crec que tingui que haver-hi aquesta exempció. Tot al contrari i sobre tot en el cas dels vehicles de Serveis Públics.

Aquestes exempcions haurien de tenir un termini no pot ser que siguin permanents.

Evitar la picaresca de que poguessin comprar a bon preu vehicles contaminants perquè estan exempts .

Vehicles de persones amb mobilitat reduïda: correcte.

Serveis d'emergències (policia, bombers, ambulàncies): la mobilitat dels serveis públics haurien de ser exemplar en quant a la contaminació. No sembla correcte.

Serveis essencials (mèdic, funerari). No sembla correcte. Hi ha un rendiment d'activitat que hauria de cobrir l'amortització de la renovació de la seva mobilitat.

Haurien de ser exempcions temporals. Amb 10 o 15 anys s'haurien de posar al dia.

S'haurien de renovar i funcionar amb energies no contaminants.

Se excluye implícitamente a las motos, cuyo aumento de tráfico también puede ser muy peligroso para la contaminación.

Doncs molt bé. Sentit comú

em sembla bé que hi hagi excepcions, transportistes també.

També ho valoro positivament; ara mateix no se m'acudeixen més excepcions potencials.



Són correctes, però en un termini d'un-dos anys haurien de complir les mateixes condicions que la resta de vehicles pel que fa a contaminació. Quin sentit té una ambulància que contamina l'aire que respirem?

Bé, són serveis per la ciutadania.

Molt be

Sense cap dubte. Han de ser serveis amb excepcions permanents. Altre tema és el transport de mercaderies, no se com està plantejat, però no hauria de tenir exempcions ja que acostuma a ser un parc de vehicles molt contaminant.

Dintre de tot be encara que crec que es tindrien que tindre excdpcions con per exemple que els cotxes vells i en bones condicions de pas de la ITV els que fagin molts pocs Km al any sels permeti circular

Les exempcions amb vehicles de persones amb mobilitat reduïda, em semblen molt bé sempre que siguin adequades. Crec que s'hauria de reforçar el control sobre aquest tipus de exempcions perquè em consta picaresca.

Es que no puede ser, esa es mi opinión personal. Ayudemos a que las personas con movilidad reducida se cambien de coche. Como sociedad tenemos que poder cambiar todo el parque automotor del cuerpo de policía, de bomberos, las ambulancias, es que nos va la salud y con eso la vida. Preguntemos a nuestros científicos y a nuestros médicos, cual es el número de personas que cada día se estan muriendo por la contaminación ambiental y cuanto de dióxido de carbono y dióxido de nitrógeno significa que dejemos circular por nuestras calles, avenidas y carreteras de todas estas excepciones. Yo he visto el otro día un coche de policía que echaba humo por el tubo de escape, eso podemos permitirlo?

El estado debería dar el ejemplo...cuando todos los vehiculos publicos y de empresas publicas no contaminen objetivamente ..luego se le puede exigir o prohibir a los ciudadanos...educar con el ejemplo.

Si se inclou el vehicles en mobilitat reduïda els que portem la tarjeta de minusvalid, caldria fer una campanya per treure aquesta tarjeta als que la fan servir per aparcar a zones blaves amb la tarjetas de la mare/pare i que en realitat ho fan servir per el seu us peronal, inclos les plaç es de aparcament. Coneixo gent que te el pares a una residencia i els abusen de aquesta ventatje diariament.

MOLT MALAMENT, AQUI TOTHOM HA DE SER IGUAL. I ES AQUI A ON US ADONAREU QUE NO L ESTEU FENT BÉ. Ja m'estic imaginant el titular..... "COTXE DE LA POLICIA ES QUEDA SENSE BATERIA EN UNA PERSECUSIO D' UNS LLADRES" Quina vergonya.

Em semblen correctes.

Bien.

Em semblen bé. Caldria complementar-les amb exempcions puntuals per vehicles mixtes/comercials

Són serveix prioritari, però també s'hauria de pensar en facilitar el canvi de vehicles i que tots els vehicles amb aquest tipus de serveis fossin precisament els que menys contaminessin.

de acuerdo

Malament, la salut respiratòria es un dret essencial. No hi hauria d'haver exempcions.

Bien, pero creo que los vehículos clásicos (más de 30 años) debido a sus particularidades también deberían estar dentro de este grupo.

Me parece bien.

Correcte.

Correcte

Crec que calen mes exempcions



Bé

Lògics i necessaris

Crec que es podria ampliar en altres casos justificats. Els cotxes i les motos contaminen el mateix? Un cotxe benzina del 2000 no podrà circular i una moto del 2002 tampoc, es equilibrat? Per altra banda, trobo que caldria incidir en l'ús que es faci del vehicle, es a dir:

- Un cotxe del 2019, etiqueta "C", que circuli de forma habitual per Barcelona i que pugui arribar a fer 10.000 kms a l'any contamina menys que un cotxe del 1995 que s'utilitza esporàdicament i que potser no arriba ni als 1.000 kms l'any? Crec que caldria establir uns topalls per vehicle i kms/any per limitar l'ús, més enllà (que també), sigui més contaminant o no.

En el meu cas, tinc una moto BMW K75 del 1988 (pot ser un vehicle catalogat com a vehicle històric). Més enllà de poder passejar amb ella els caps de setmana (que no passejaré per Barcelona, sino per fora de la ZBE, tampoc puc utilitzar-la ni que sigui 200 kms a l'any per Barcelona (llicant-ho al exemple anterior). Crec que el meu cas, és bastant extés i, en el cas dels vehicles històrics, crec que caldria articular una solució en forma d'exempció permanent i lligada a l'ús.

En tot cas, entenc que hi hauran passis temporals (que seran fàcils de demanar i de rebre la resposta) per situacions concretes, com ara persones de fora de Barcelona, que necessitin puntualment entrar a la ciutat (per anar al metge?).

En l'apartat anterior valoro que no només els vehicles citats amb aquestes exempcions son els que tindrien que poder circular.

Si passen l'ITV son correctes per poder circular per Barcelona excepte els dies de molta-molta contaminació

De las actuales considero que:

Los coches de minusvalidos o personas con poca movilidad, no pueden estar exentos sólo cuando esta persona lo conduce o va dentro de el, ¿Que ocurrirá si la la persona con excasa movilidad es llevada por otra a un hospital o servicio cualesquiera?, ¿A de esperar a que este termine su consulta?, ¿Y si tiene que desplazarse en ese tiempo?,no se pueden llevar dos coches a la vez y si se multa a esta persona habrá muchos minusvalidos que no podrán desplazarse para estos servicios, pues el posible conductor se arriesga a ser multado.

Respecto a los otras excepciones nombradas, en principio pueden estar exentos, pero deben de ponerse al día como los demás, no son especiales ni excepción perenne. Sean del estado o no han de cumplir.

Las excepciones actuales son excasas, no puede ser la norma tan estricta. Deben de estar excluidos los coches de residentes, clásicos (30 ó más años) y los historicos, sin ningún impuesto por ello. No son tantos ni circulan cada día, pero tampoco se les debe de imponer restricción alguna.

Recordar que los historicos no sólo están exentos de cualquier impuesto (en la realización de historico se paga por ello) , si no de cualquier mejora medio ambiental la cual no tuviese en el momento de su fabricación.

Aquests cotxes no contaminen igual que la resta? Perquè s'ha de renovar el parc de vehicles de particulars i no els de serveis essencials o d'emergències?

Aquests bé. Però i camions? I autocars? I furgonetes?

Be d'inici, els hi donaría ajudes directes per cambiar a vehicles 0 emissions en un pla acordat

No deberian ser permanentes.

se puede ampliar el plazo, pero no permanentes.

Me parece bien. Pero también incluiría a los vehículos clásicos con más de 25 años. No suponen una gran masa del parque móvil y tampoco suelen salir todos los días.

También dejaría exenta a las motos. No son las que más contaminan y ayudan a la fluidez del tráfico en la ciudad. Por otro lado está demostrado que por ejemplo un Porsche Cayenne nuevo contamina más que una moto Vesta de hace 25 años con lo cual no es lógico que al primero se le deje circular libremente y a la segunda no.



No em sembla bé com a exempció permanent. Em semblaria millor ajornar el termini d'aplicació. En el cas de serveis funeraris, no hi estic d'acord.

Hi estic d'acord

Injusta, precisament aquestos ahurien de ser els primers en adaptar les mesures.

Em sembla bé, els vehicles de BCN neta antics, sorollosos i diesel també s'haurien de renovar, igual que els autobussos antics. En quant als taxis, a mesura que s'incrementi l'oferta, hauria de ser obligatori elèctric, com ja fan algunes ciutats xineses per exemple.

Tal i com deia al punt anterior, estaria bé mirar de trobar algun tipus d'exempció o flexibilització addicional per evitar el bloqueig pràcticament complet dels vehicles afectats. Tant per a situacions d'especial necessitat com per a usos esporàdics.

Muy positivo. Hecha excepción para los vehículos sobre reportados (Vehículos de personas con movilidad reducida, Servicios de emergencias, Servicios esenciales), realmente estamos muy afortunados que la ciudad de Barcelona tenga un tamaño que nos permita desplazarse tranquilamente y rápidamente a todas partes SIN COCHE. Posiblemente, habrá que proveer mejores servicios públicos (buses y metros con más frecuencia, más carriles bici y favorecer el uso de medio eléctricos como patinetes, moto sharing, etc.) pero en general, estoy muy a favor de que se limite el uso de un medio tan contaminante como el coche en una ciudad donde realmente no hace falta! Y que estas medidas sean permanentes me parece otra señal de que se quieren hacer grandes cambios que conlleven grandes impactos y sin permitir a quien sea de echarlos abajo porque sí (se vea el triste ejemplo de lo que acaba de pasar en Madrid con Madrid Central...)

Es clara la necesidad de permitir el acceso a estos vehículos, sin embargo, se deberían implementar políticas que motiven el cambio de vehículos a menos contaminantes, ya sea con ayudas o bien estipulando la excepción solo durante un tiempo (2 o 3 años) en los casos posibles.

Em semblen bé aquestes exempcions. Tot i que s'hauria de procurar renovar aquests vehicles.

Correctes, encara que caldria fiscalitzar algunes de les exempcions, de manera que no existeixi p.e. tràfic policial que no correspongui a emergències reals.

Son necessàries.

Circular sense distintiu?, doncs no .

No hi poden haver exempció per la contaminació

Els vehicles antics de tots aquests actors també contaminen el mateix que els dels altres... no?...

Els dels serveis públics s'haurien de canviar per models eficients de una manera urgent, per implicar-se i donar exemple.

Els camions de la brossa, estaran exempts?

Em sembla que haurien de ser temporals, és raonable que tinguin algun any més per a fer la inversió però no poden continuar contaminant indefinidament.

Els vehicles que utilitzen els PMRs han de poder accedir i dotar d'ajudes per actualitzar aquests vehicles a les persones que realment ho necessitin. Ahora, s'ha de continuar millorant l'accessibilitat de la xarxa de transport públic (bus de barri, parades de metro, etc...).

El tramvia és el transport públic més accessible (segons les puntuacions de diversos estudis), la unió per la Diagonal pot permetre que algunes PMR deixin enrere el cotxe.

Les flotes públiques han d'actualitzar-se progressivament amb vehicles menys contaminants.

Les flotes privades (funeràries privades, ambulàncies privades) se'ls pot donar una moratòria, però cal que aquestes companyies actualitzin els seus vehicles.

No em semblen estar prou justificades per tenir una exempció sense termini. Agrairé tinguin en compte incloure com a exempts els vehicles donats d'alta com a històrics.

Fatal. los servicios de emergencias y esenciales son los que más contaminan porque están todo el día circulando por la ciudad. Estos son los que se deben cambiar

Vehicles amb mobilitat reduïda d'acord.

Per serveis d'emergències i essencials, crec que haurien de fer un esforç les administracions i empreses per renovar el parc mòbil dins de les possibilitats i donar exemple. (parlem de vehicles de 20 anys en el cas de benzina i 14 en els diesel)

Em semblen correctes, tot i que considero que caldria afegir el que he inclòs al punt 1

Bé.

Que tots som iguals excepte les persones que tenen menys recursos econòmics

Són adequades i necessàries, tot i que en aquests casos s'hauria de definir un pla de renovació de flotes per fer-les més sostenibles, cosa que tampoc seria excessivament car.

Una altra exempció "permanent" podrien ser els vehicles amb alta ocupació (3 o més ocupants), ja que altra vegada, pot contaminar menys un vehicle sense distintiu amb 3 ocupants, que 3 vehicles amb un distintiu B o C...

El problema d'aquesta darrera exempció és el seu control, ja que tot i poder ser permanent, no va associada a un vehicle concret sinó a l'ús que se'n pugui fer a cada moment. Però es podria pensar en opcions tecnològiques per a regular-ho i vigilar-ho, com per exemple a través d'una App mòbil de l'estil de l'Àrea DUM.

Jo no faig servir el cotxe. Però si un dia vaig en el meu cotxe vell a Sant Joan de Déu a les 3 de la matinada amb el meu fill malalt, no vull ser multat al tornar a les 9 cap a casa. Ha estat una situació de tanta emergència com una altra. Si jo haig d'agafar un taxi (de Poble-sec a Sant Joan de Déu puja un pico), les empreses i serveis d'emergència es poden canviar els vehicles.

No estic d'acord en la limitació permanent. Sempre hauria de ser limitat el dret a circular amb un vehicle legal en funció de la situació de contaminació de cada dia.

A la O.A.C. em van explicar que l'exempció per a persones amb mobilitat reduïda només és aplicable si aquesta és el/la conductor/a; en el meu cas tinc un vehicle de 29 anys de gasolina, i em faig càrrec de la meva mare de 85 anys amb una discapacitat del 96%, tots els dies al matí la porto al centre de dia i a la tarda la vaig a recollir, també la porto a les visites mèdiques, segons m'han informat a l'OAC com ella no és la conductora no tindrem dret a aquesta exempció, i aquesta situació em sembla aberrant.

En quant als serveis d'emergències i els serveis essencials, com es tracta d'empreses haurien d'estar obligats a renovar les seves flotes.

Bien

Correcte

S'HAURAI D'AMPLIAR AL KILOMETRATGE ANUAL

Correctes, pel que fa a la mobilitat reduïda els meus pares necessiten el cotxe per treballar i ma mare té mobilitat reduïda, ja que té els peus malament, però no té tramitat un certificat de discapacitat, estaria bé que es pogués treure alguna mena de permís ràpid en aquest sentit o agilitzar la tramitació dels certificats de discapacitat, ja que la tramitació del certificat de discapacitat triga molt de temps

Les veig adequades en el cas de les persones amb mobilitat reduïda, tot i que es podria obrir una línia d'ajudes per a substitució d'aquest tipus de vehicles.

Pel que fa a serveis d'emergències, obligaria a les licitacions a que els vehicles per a prestar els serveis siguin el més nets possibles.

Poder pels serveis essencials, a les licitacions s'hauria d'incentivar la provisió de vehicles econòmics. En el cas de vehicles funeraris, si l'explotació és privada, se'ls hauria de requerir l'actualització de la flota, potser via línia d'ajudes.

Les persones amb mobilitat reduïda tenen molts avantatges respecte els altres i els fan servir familiars per ús propi sense que hi hagi CAP control

La resta de serveis considero que també valdria iniciar processos en el que noves incorporacions de vehicles siguin ja elèctrics.

Tots hem de fer el canvi

Valorem positivament la iniciativa d'establir vehicles amb exempcions permanents que puguin accedir a la ZBE tot i no disposar d'etiqueta ambiental. Tan mateix considerem com a necessària la introducció dels vehicles amb casuístiques a tenir en compte:

1. Vehicles d'Alta Ocupació - VAO (inicialment no previstos al reglament)

Des de la Fundació RACC hem expressat amb anterioritat el caràcter socialment regressiu de la mesura consistent en restringir la circulació dels vehicles turisme i furgoneta sense distintiu ambiental, ja que el propi estudi de 2017 sobre el parc circulant dut a terme per la Fundació RACC, l'AMB i l'Ajuntament de Barcelona posava de manifest la correlació positiva entre la renda per càpita d'un municipi i el percentatge de vehicles sense etiqueta, cosa que el sentit comú també ens diu, doncs els vehicles més antics solen ser propietat de qui no té prou recursos per tenir-ne un de més nou i eficient.

Hi ha hagut una manca d'instruments efectius per compensar aquesta manca d'equitat. La targeta verda metropolitana tot just s'ha emès per 4.000 usuaris, mentre que els afectats a data de 2017 s'estimaven en 130.000 propietaris de vehicles, quan no ha estat un recurs aprofitat per qui disposava de més d'un vehicle privat i ha aprofitat l'ocasió per desballestar-ne el més vell, tot mantenint l'altre vehicle i continuar tenint accés directe a vehicle en propietat, a més de transport públic gratuït per 3 anys.

Per aquests motius la Fundació RACC ha reclamat ajudes directes als afectats per a renovar els seus vehicles sense etiqueta per altres més eficients.

En el cas del reglament de vehicles autoritzats, creiem que es pot establir una mesura de compensació a la manca d'equitat de la normativa actual, admetent al registre de vehicles autoritzats tots aquells vehicles sense etiqueta que facin viatges dins de la ZBE amb 3 o més ocupants.

Els criteris i raons que reforcen aquest plantejament, a més del ja citat sobre la compensació per una mesura socialment regressiva, són:

- No requereix de cap pressupost específic, a diferència de les ajudes directes.
- Gràcies a les aplicacions mòbils digitals per compartir cotxe, és perfectament validable que un viatge s'ha fet amb el mínim d'ocupants que es requereixen a un vehicle per ser VAO.
- Les emissions contaminants d'un vehicle sense etiqueta dividides per 3 ocupants o més poden ser clarament inferiors a les d'un vehicle amb etiqueta groga o verda que només porti 1 ocupant. Cal recordar que l'ocupació mitjana dels turismes a l'AMB es situa en 1,2 persones per vehicle.

2. Persones amb Mobilitat Reduïda (PMR)

El reglament preveu que vehicles dels quals són titulars persones amb mobilitat reduïda (PMR) puguin tenir accés a la ZBE, ja siguin vehicles d'ús privat com de transport col·lectiu.

Tot i així, al RACC ens han arribat missatges de preocupació de persones amb importants nivells de minusvalidesa que han d'entrar a la ciutat amb relativa freqüència, però no són titulars de cap vehicle degut al seu estat de minusvalidesa. En canvi, són acompanyats per familiars que els ajuden no només en el transport sinó també en totes les gestions o visites mèdiques que han de realitzar dins la ZBE. En ocasions, els vehicles dels familiars no disposen d'etiqueta ambiental.

Al RACC creiem necessari que una PMR que no és titular de cap vehicle, i és acompanyada habitualment per un familiar amb un vehicle sense etiqueta, també tingui mecanismes que facilitin la seva mobilitat, doncs no sempre tenen accés al transport col·lectiu de PMR.

Respecte el reglament del registre metropolità de vehicles autoritzats (excepcions a la norma), afegim els següents comentaris als casos previstos:

1) Registre per vehicles estrangers:

És just i equitatiu que les obligacions que s'estableixen per als vehicles dels ciutadans de l'àrea metropolitana també s'apliquin als ciutadans estrangers que ens visiten amb un turisme o furgoneta. A Barcelona accedeix un important volum de vehicles amb matrícula estrangera durant tot l'any.

En l'obligació de registrar-se per accedir a la ZBE, caldria diferenciar dos casos:

- Els vehicles de matrícula estrangera amb residència permanent (empadronament) a l'AMB (o Espanya en general). Aquests tenen l'obligació de registrar-se al registre nacional de vehicles de la DGT, de cara al compliment de les seves obligacions tributàries i de identificació en cas de cometre
-



infraccions de trànsit. L'aplicació de la normativa d'accés a la ZBE es pot portar a terme amb efectivitat, doncs es disposarà de les dades necessàries per aplicar el règim previst de sancions per incompliment de la normativa.

- Els vehicles de matrícula estrangera que no són residents al territori espanyol i que ens visiten en qualitat de turistes per un període inferior a 3 mesos. Aquests no tenen l'obligació de registrar-se a la DGT degut a la lliure circulació de persones i mercaderies en tot el territori de la UE. Per a aquests vehicles no es disposarà de les dades més que als seus registres nacionals de vehicles i, per tant, serà molt més complicat que la detecció d'aquests vehicles pugui ser sancionada.

Per altra banda, la directiva europea «cross-border enforcement» està orientada a infraccions de seguretat viària i no preveu entre els seus supòsits d'aplicació cap infracció relativa a l'incompliment de les normes de restricció de circulació als vehicles sense etiqueta ambiental. Les infraccions previstes per la Directiva i que permeten que es pugui sancionar efectivament l'infractor no apliquen al cas que ens ocupa doncs relatives únicament a la seguretat viària:

Per aquest motiu, es fa evident que el sistema de càmeres per la detecció automàtica de matrícules d'infractors serà irrellevant pel cas dels infractors amb matrícula estrangera no residents. Per això, s'hauria d'establir la possibilitat del control visual i consulta telemàtica de la base de dades del registre per part dels agents de la Guàrdia Urbana, i per tant també preveure al règim de sancions a aplicar alguna mesura efectiva, com la immobilització i retirada del vehicle al dipòsit municipal.

Tot i així, sabent que el control visual no serà prou eficient, seria convenient verificar els mètodes que s'han establert pels vehicles estrangers en altres ciutats europees amb restriccions d'accés a vehicles contaminants, com per exemple, l'obligatorietat d'obtenir l'adhesiu identificador de l'etiqueta ambiental corresponent.

També és recomanable introduir informació sobre la normativa de restriccions de circulació als webs d'interès orientades al turisme.

2) Vehicles de categories 3 (autoritzacions d'activitats temporals), 4 (estrangers) i 5 (autoritzacions diàries)

Els casos de desplaçaments a la ZBE esporàdics o de durada limitada, previstos en les categories 3, 4 i 5, són apropiades i permetran donar sortida a motes situacions puntuals on es fa necessari poder fer ús del vehicle, tot i que aquest no tingui etiqueta.

De totes formes, a fi i efecte que aquests supòsits responguin a situacions esporàdiques i s'eviti l'abús d'aquests permisos, des del RACC creiem necessari establir un número màxim d'usos anuals per cadascuna d'aquestes categories 3, 4 i 5.

Caldrà establir un número màxim d'usos, que no té per què ser igual per cada categoria. Així, per exemple, els vehicles de la categoria 3 haurien de tenir un número d'usos inferior a 10 anuals, donat que cadascun d'aquests usos pot arribar a 30 dies. En aquests casos, creiem necessari que es justifiqui degudament perquè cada ús ha de tenir una durada superior a un dia.

En el cas de la categoria 4, el número d'usos no hauria de ser superior a 1 o 2 l'any, doncs s'entén una visita de vehicle estranger com un esdeveniment molt puntual. En el cas de vehicles de categoria 5, el número d'usos tampoc hauria de ser al voltant dels 12 anuals (un cop al mes).

Finalment, el reglament preveu que els vehicles de categoria 5 siguin aquells censats a l'AMB que no compleixin els requisits bàsics d'accés a la ZBE i necessitin un accés esporàdic. Des del RACC creiem que la categoria 5 hauria de comprendre tots aquells vehicles censats en territori espanyol (o com a mínim a Catalunya), per diferents raons. Per una banda, perquè de no ser així considerem que s'estaria cometent una discriminació injustificada, especialment amb aquells vehicles de fora de l'àrea metropolitana que de tant en tant necessiten entrar a Barcelona. Per altra banda, perquè el mateix reglament preveu una opció d'accés puntual i esporàdic per vehicles de matrícula estrangera, per la qual cosa sembla paradoxal que no s'habiliti quelcom semblant per vehicles que sense ser estrangers, estan matriculats a Espanya però no censats a l'AMB.

Altres consideracions al reglament

En l'article 5 sobre la validesa i renovació del registre, s'esmenta que el termini de validesa serà de 2 anys renovables fins al desballestament o canvi de titular. En aquest darrer cas es preveu que s'extingeix el dret a la permanència al registre. També en l'article 7 i a l'article 8 (1.c) es torna a esmentar que només es permet un registre per vehicle i que la venda o transmissió del vehicle extingeix l'autorització en tots els casos.

Tant si el dret que s'extingeix al registre és de la persona o del vehicle (caldrà aclarir-ho millor al text),



des del RACC creiem que una persona que compra un vehicle antic sense etiqueta no ho fa per altre motiu que la manca de recursos econòmics que li permetin l'adquisició d'un vehicle més nou i per tant amb major vida útil, major seguretat, fiabilitat i impacte ambiental.

És per aquest motiu que sol·licitem que no s'extingeixi el dret a la permanència al registre, sinó que sigui necessari únicament renovar-lo, amb les dades corresponents al nou titular. Entre d'altres raons, el vehicle sense etiqueta que se n'ha transmès la titularitat continuarà necessitant renovar el permís de la ITV, ser posat a punt al mecànic, etc., igual que amb l'anterior titular.

Pel que fa al període de resolució de 15 dies per cada sol·licitud al registre, pot tractar-se un període excessivament llarg en el cas de la categoria 4, doncs per a un resident d'un altre territori de la UE estem parlant d'un tràmit extraordinari i poc habitual en una visita a un país estranger, per tant difícil de planificar amb tanta antelació.

Bé

Hauria de quedar exempt tot el transport col·lectiu per carretera, autobús i autocar, tant de servei regular com de servei discrecional. Es un dret social bàsic, que deu garantir la mobilitat sostenible dels ciutadans, amb capacitat per descongestionar les infraestructures, i possibilitat de reduir la circulació de vehicles privats.

Això suposaria reduir la contaminació de l'AMB.

És el mínim, però és obvi que els vehicles que fan servir aquests serveis també haurien de ser no contaminants.

A més, s'haurien d'afegir els vehicles amb poc rodatge dins de la ciutat, ja siguin cotxes vinguts de fora (que no paguen impost de circulació a l'àrea metropolitana) com aquells que es troben a la ciutat però només hi circulen de manera puntual o principalment per sortir-ne.

Las valoro de forma positiva, es de lógica. La misma descripción del tipo de vehículo a que se hace referencia lo pone en evidencia. Son, precisamente, las únicas excepciones que se me cruzaban por la cabeza al leer al pensar en la respuesta de la pregunta 1

Aún así, también creo que las autoridades publicas son responsables de promover las medidas oportunas para que estos vehículos también cumplan las condiciones establecidas por la DGT.

Injustificades i, de nou, incoherents amb els objectius. La mobilitat reduïda justifica la necessitat o alta conveniència de circular amb vehicle privat, però no que aquest vehicle no compleixi les condicions que ha de complir tota la resta. En aquest cas podria entendre una moratòria, però no una exempció. I els vehicles d'emergències i de serveis essencials pertanyen, bàsicament, a administracions públiques, que haurien de ser les primeres a donar exemple. Aquesta exempció implica que aquells qui imposen unes determinades restriccions als ciutadans s'alliberen a si mateixos de complir-les.

No puede ser lo mismo para un residente como para uno que venga de fuera. Todo esto me parece totalmente lejos de las prioridades reales de los ciudadanos.

Se debería diferenciar entre vehículos de residentes en Barcelona y procedentes de fuera de la ciudad. Muchos ciudadanos poseemos un coche que usamos de forma esporádica y casi siempre para salir de viaje fuera de la ciudad, mientras que en nuestra vida diaria recurrimos sistemáticamente al transporte público. Se nos debería conceder al menos una exención parcial.

Aquests vehicles haurien de ser de gasolina, o millor, híbrids o elèctrics. Per tant les exempcions permanents s'haurien de mantenir un temps suficient per a donar temps al canvi.

Molt bé, crec que són necessàries.

No m'agrada la proposta. Aquest tipus de vehicles hauria de renovar-se per uns de menys contaminant, sobretot si es tracta de furgonetes i camions. EN AQUEST ESPAI TAMBÉ S'HAN D'INCLoure ELS VEHICLES DE NETEJA (CAMIONS) I EL TRANSPORT PÙBLIC (AUTOBUSOS, TAXIS, METRO, TREN...).

positivament.



Los vehiculos de movilidad reducida deberían tener exenciones de impuestos, parking etc si son hibridos o electricos u optar a ayudas para la renovacion de los vehiculos adaptados más contaminantes
Los servicios de emergencia deberian en la medida de lo posible renovarse por vehiculos de hidrogeno, electricos e hibrido. La iniciativa de comprar coches hibridos para la guardia urbana me parece una iniciativa EXCELENTE. No hay mejor manera de predicar con el ejemplo desde la administracion publica.
Los servicios medicos/funerarios pueden permanecer por un tiempo fuera de la exención pero deberían de establecerse vías de convergencia en un futuro. El clima (como hacienda) somos todos

Me parece bien, pero se tendría que poder atribuir más exenciones si ya se dan a estas categorías...si el problema es para que renueven sus vehículos, empresas y particulares están expuestas al mismo problema...

No hi ha mes remei, no?

Si es vol que tots aquest vehicles renovin la flota, segurament ens quedarem sense serveis, no?
Pero en canvi el ciutadà, que potser es el que menys contamina agafant el seu cotxe 7 dies al més ha de fer una inversió en un vehicle nou.

No debería haber ningún tipo de exención si el vehiculo excediera el limite de contaminación.

Comprensible

Indispensables aquestes exempcions permanents.

Requereix ser molt estrictes i un bon control per als vehicles de persones amb mobilitat reduïda, atenent al frau i picaresca.

Correctes

Faltaria afegir excemcions als vehicles de "Round-trip carsharing". Mitjanç ant una xarxa de vehicles compartits repartits per a tots els barris que es puguin llogar fàcilment per dies el dia que necessites realment un cotxe (per sortir de la ciutat) permeten desincentivar l'ús del vehicle privat.

Em sembla coherent. Intentaria posar facilitats tant a persones com a empreses perquè aquests vehicles poguessin fer una transició a gas natural o ser híbrids o elèctrics en un plaç de 3-5 anys.
Aixó inclou cotxes i motos de lloguer, VTC i TAXIS. Els taxis, o no contaminants en un plaç de 5 anys , o fora.
Convertir un cotxe de gasolina a gas natural és una opció molt raonable a nivell econòmic, no cal que sigui tot elèctric, que s'hauria d'explorar molt més (fins que arribi el dia que tot sigui energia elèctrica verda d'aquí.. 100 anys?)

Els ciutadans que paguem l'IMPOST DE CIRCULACIÓ , ITV, ETC hauriem de tenir un PERMÍS ESPECIAL.
Proposo fer una tarja o butlleta per a que cada cop s'utilitzi el cotxe en hores "PROHIBIDES" es pugui demostrar que es té un permís aprovat per l'ajuntament per a utilitzar un cotxe com a veí resident. Potser tenir una butlleta amb 15-20 caselles per poder segellar els permisos especials durant l'any, demostrant que si s'utilitza és per necessitat de mobilitat.



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

Sempre que hi hagin espais gratuïts o amb preus molt econòmics a les diferents entrades a la ciutat on es pugui deixar el cotxe particular i connectats amb els transports municipals.

Això seria una solució com hi ha a moltes ciutats europees.

Hauria de ser permanent

Incluiria també el sábado.

Malament, hauria de ser 24 hores, quin sentit té que de nit si puguin circular? La contaminació no ens afecta de nit?

No me afecta, voy en tren, y en el caso que vaya en coche, llevo el disco con letra C.

Me afectaría en el clásico, pero entre semana no lo cojo, sólo algún fin de semana, y normalmente suelen ser eventos fuera de Barcelona, excepto el Auto Retro, que espero tomen medidas al respecto.

Está super bien pensado. Sobreto por obligar a TRABAJADORES que trabajan fuera de BCN o los que vienen aquí a trabajar, a colapsar los TMB cada vez mas en huelga, con ese turismo que apenas a llenado mas los vagones. Pero sobretodo, en lo que mas acertais siendo de "izquierdas " es en OBLIGAR a trabajadores a tardar (por ejemplo mi caso, y el de cientos de personas) 1hora mas de ida y otra de vuelta para llegar a casa. Está perfecto perder 480h al año solo en desplazamiento. Os lo agradezco de corazón. Prefiero un diagnóstico de cáncer de pulmón repentino, antes que perder 2 horas diarias apretando un poco mas la soga a los trabajadores.

Es que la clasificación i la norma en si es un SENSE SENTIT.....

Suficient i correcte.

Insuficiente. Debería ser desde las 6h hasta las 21h. En el finde semana también debería haber un horario limitado (quizás reducido)

De 7h a 20h o 24h/dia no hi ha gaire diferència

Per a cotxes correcte, per a motos crec que s'hauria de revisar a l'alç a. Cada moto representa almenys 4 o 5 cotxes tant en contaminació (emissions) com en espai ocupat a la calçada pública.

Lo auemntaría a todos los días y 24h al día. Se trata de eliminar esos vehiculos del parque automovilistico.

Malament tambe, no hi haria d, haver restriccions

Las restricciones horarias o por días carecen de sentido. Los automóviles particulares son imprescindibles 24 horas al día los 365 días del año. Lo mismo que las viviendas : nadie me va a decir que puedo disfrutar de mi casa hoy, pero que mañana me vaya a vivir debajo de un puente. Los ciudadanos no compramos automóviles por ocio o diversión.

Jo aplicaria horari de restricció de dilluns a dijous, els divendres molts ho usem per a moure'ns per oci per la resta del país. I l'horari que podria trobar acceptable seria de dilluns a dijous, de 08 a 14h. La resta lliure circulació per a tots, sempre que portin la ITV en regla.

Com he dit, la normativa a més d'injusta , és irracional.

S'hauria de controlar la contaminació en funció dels km. que fa cadascun ja que contamina menys un cotxe que fa 2000 km que un altre més modern però que en fa 30.000.

Para circulación por el centro de la ciudad me parece bien, el resto lo encuentro absurdo más aún cuando los cruceros que entran de dos en dos al puerto no tienen restricciones de acceso y contaminan más que todo el parque móvil de Barcelona que se pretende retirar

Negativo y totalmente injusto por lo expuesto en las preguntas 1 y 2.

Ningún tipo de vehículo: motocicletas, turismos, furgonetas pequeñas, que no posea el distintivo medioambiental de la DGT ha de tener prohibida la circulación entre semana, días laborables, y en horas concretas de éstos, horas laborables.

Todos los vehículos, incluidos los que poseen la etiqueta medioambiental de la DGT tendrían de tener prohibida la circulación en todas las horas del día que el Ayuntamiento de Barcelona y la AMB determinen cuando exista un episodio de alta contaminación medioambiental.



Totalmente innecesarios, pues el aire de Barcelona es perfectamente respirable cualquier día

L'horari d'aplicació és una bogeria ,ja que perjudica majoritàriament als residents i als que no podem canviar de vehicle. Al final haurem de marxar de la nostra ciutat.

Muy excesiva y discriminatoria.

Sí quiero mantener mi coche como lo voy a llevar al taller? Ah claro que gracias a esto conozco varios talleres que cerrarán por no poder atender al cliente de siempre con coches sin distintivo. adiós talleres de barrio demos la bienvenida a las grandes concesiones oficiales.

Correcte, sempre i quan s'inclougi en les excepcions als residents.

POTser el cap de setmana també caldria fer alguna restricció, perquè la gent s'acostumi agafar els transport public.

Injust i discriminatori.

Una vergüenza, robo, estafa, abuso por parte de unos que se dedican a joder la vida al ciudadano y robarle.

Este coartan la lliure movilitat dels individus en la seva propietat privada de la cual ja paguen els seus impostos i pasen sense defectes les revisions de la ITV

Como es una medida que veo que no engloba a todos los colectivos y carece de igualdad para todos, no me puedo pronunciar...

Jo utilitzo el meu cotxe diesel per anar a treballar perquè faig 70 km diaris com a minim. Amb aquest horari no el puc usar...

No lo han pensado bien y están causando angustia a quien necesita el vehículo y no puede comprarse otro.

Con estas restricciones lo que hacen es ponerse del lado del ciudadano con recursos. No han pensado en la otra parte, lo que les cuesta llegar a fin de mes y pagan un préstamo bancario con otro nuevo préstamo.

No entiendo por qué no restringen emisiones mucho más importantes que la de los vehículos antiguos: barcos, aviones, logística del puerto, autocares, Tersa, etc.

Com no posaria cap restricció només per alguns cotxes, aquestes restriccions horàries em semblen malament. El que s'hauria es de, sense treure el cotxe a ningú, limitar l'entrada de cotxes de fora la ciutat

Otra burla mas, si el coche esta en condiciones y esta homologado en España, nadie debe prohibir que circule sea la hora que sea

no tiene sentido limitar horarios de circulación. seria mejor limitar los días de al año (por ejemplo en los periodos de invierno donde hay más contaminación) o de forma gradual cuando la contaminación supere ciertos limites

Se contaminaría menos así? Si todos los vehículos que queréis prohibir, como si fuera una dictadura, entrarán y saliera a la vez se reduciría contaminación? mientras no paran de entrar cruceros o simplemente habéis puetado a los que tienen que volver a sus casas tarde o han tenido que hacer una gran inversión en un vehículo nuevo pq en el polígono donde trabajan no hay transporte público adecuado o inexistente

Y los barcos y demás empresas? Tmb se les restringirá el horario? Esta claro que es un negocio no?

Horario muy reducido. Se tienen que buscar medidas en positivo , no prohibiciones

Molt malament sempre i quan es discrimini la circulació en funció del tipus de vehicle. Si s'ha de prohibir quelcom, es prohibeix per tothom. (Pels més rics que contaminen el planeta canviant-se el vehicle cada 3 anys, als creuers i yates de luxe).

Las restricciones circulatorias deberian aplicarse a los cruceros y mercantes del puerto. Ellos son junto al aeropuerto los causantes, en gran parte, de los episodios de alta contaminación en época de falta de lluvias



L'horari es el correcte ja que es quan hi ha més desplaçaments, en futures revisions no crec que aquest s'hagi de tocar excepte en el cas dels divendres que potser s'hauria de reduir a només fins les 15h per permetre l'operació sortida dels caps de setmana.

Crec que seria millor fer-ho fins a les 14h del divendres.

Ampliar a 24 hores 7 dies a la setmana.

Reducir esas horas sería más adecuado, para poder acceder en horarios laborales.

Haruien d'haber més excepcions. Exemple: Jo treballo els caps de setmana i faig festa dies entre setmana però visc a Barcelona i si vuí marxar de "cap de setmana" he de sortir abans de l'horari de baixes emissions i tornar després de l'horari. Es injust.

Y la gente va a ir a trabajar a caballo, desde Terrassa a Bcn por ejemplo, ya que hay zonas en donde el transporte público no accede

Inutiles perjudicar al mas pobre

Fatal , doncs son les hores que m'he de moure per poder treballar i ara no ho podré fer.

Una medida para joder a la mayor parte de los usuarios y hacer que se compren un. Coche nuevo para enriquecer al lobby automovilístico y a las arcas del ayuntamiento

Valoro molt malament la restricció de circulació amb horaris permanents.

Em sembla que no es la solució. Especialment per la selecció de vehicles. S'ha de buscar un altre sistema. Zones de restricció més petites, el centre de la ciutat.

Por que un vehículo diésel que este matriculado a partir del 2006 si puede circular,aunque en realidad por la potencia de su motor contamine mas y uno matriculado antes,con motor mas pequeáo y contaminando menos no?.Deberíamos remitirnos a la propia I.T.V para que pusiera orden en todos los vehículos.

Malament, no estic gens d'acord. Això genera un problema cada vegada que un vehicle hagi d'accedir a qualsevol taller o estació d'ITV de la ciutat, per posar un exemple.

Molt negativament. Que hem de fer els propietaris d'un classic si l'hem d'utilitzar en algun daqursts horaris? El transport public no cobreix totes les necessitats que es poden tenir....

Ens sembla correcte sempre i quan es tinguin en compte les observacions indicades a la resposta a la pregunta 2, respecte el transport col·lectiu.

Els divendres no s'hauria d'aplicar aquesta restricció, perquè molts vehicles surten de cap de setmana. El meu cas personal, es que dispo de un vehicle sense distintiu ambiental i els divendres treballo fins les 14h a Barcelona, necessito agafar el meu vehicle per sortir cap a Girona. Haver-me d'esperar fins les 20h per poder sortir de la ciutat ho considero incorrecte, ja que la majoria de treballadors els divendres acaben la jornada laboral al migdia.

No creo que tenga que existir horarios para circular...los aviones y barcos contaminan mucho más y está probado científicamente...si ellos no tienen horarios y contaminan el doble ..porqué afectar a los vehículos de 4 y 2 ruedas??

No haurien d'existir.

Pues una barbaritat hauria de ser com a molt aviat a les 9hrs de el mati i com a molt tard a les 18hrs de la tarda.

Em semblen restriccions abusives també en el seus horaris ja que les persones que tenen un vehicle de determinada edat al qual se li aplica la restricció, no podran accedir a la ciutat per anar a treballar o anar a visites mèdiques o quelcom que una persona en la seva llibertat decideixi anar a fer a la ciutat de Barcelona.

Creo que es un horario incómodo. O se hace 24/7 o no se hace.

Els divendres a la tarda és necessari que es pugui sortir de la ciutat.

Al menys ens hem de contentar que podrem entrar i sortir de casa nostre en algún moment.....Encara que això pot fer que fora d'aquests períodes augmenti las circulació significativament.

Molt malament es una Barbaritat, no sé com aniré i tornare del treball. A lo millor puc anar a les 5 del mati, pro no podré tornar segons vosaltres fins les 19 ó 20 hores. I si tinc turno de tarda no puc agafar el cotxe, així que desde l'empresa al poligon, fins alguna parada de transport públic, puc trigar en arribar a casa 2 hores per lo meys, cosa que amb el vehicle trigaria 15 ó 20 minuts. Penseu que son molts milers de treballadors amb aquesta situació.

Mesura absurda que preten penal.litzar bona part del parc automobilistic

Creo que se debería ampliar hasta las 22 h e incluir el fin de semana, al menos el sábado.
Lo ideal para mi es que fuera 24 horas x 7 días, o sea que no entraran nunca.

Que l'ajuntament es replantegi la política de prohibició envers els ciutadans que no podrem tornar a utilitzar uns vehicles que no són ni de bon tros la causa principal de la contaminació, per no parlar de les motos que no tenen ni de bon tros l'impacte que poden tenir els cotxes.

Ho ampliaria també a caps de setmana

No es realista si el transport públic funciones com cal llavors si....

Per conciliació amb les famílies més desfavorides que no poden permetre's un canvi de vehicle, escurçaria l'horari a, per exemple, de 7:00 a 17:00

De moment bé. S'hauria d'avaluar l'impacte que hagi tingut a mig termini i reajustar aquests horaris si cal.

S'hauria de fer per les 24 hores i tot l'any.

Crec que s'hauria d'ampliar també al cap de setmana i festius.

El horari d'aplicació fa que moltes persones operaries, que treballen en torn de 6 a 2 o de 2 a 10, es quedin sense forma d'anar o tornar de la feina, son precisament les persones que més necessiten el vehicle ja que treballen normalment en polígons sense altres possibilitats de transport eficaç

Poc restrictiu. La majoria de dies no es compleixen els límits establerts per la OMS i això és inadmissible. En dies laborables cal ser molt més estricte.

Ho veig bé tot i que al vespre potser podria acabar a les 19h.

També ho aplicaria el cap de setmana

No estic d'acord..O els que tenim un cotxe que dieu que es contaminant,jo lis deixaria circular 2 o 3 hores per poder anar i tornar al treball com a minim.

Horrible. la majoria d'aquests cotxes són moguts per anar als centres de treball. Sent usats solament dues vegades al dia però dins d'aquests horaris. Amb aquesta mesura deixareu sense poder anar a treballar a milers d'usuaris i amb el caòtic i horrible servei de transport públic que hi ha a Barcelona tot plegat serà una merda

D'entrada, be. (repeteixo, si aquesta restricció s'aplica a TOTS els vehicles d'us privat. Sino, simplement em sembla molt malament tot el pla, en general)

Em sembla correcte.

Corresponde con el mayor incremento de la actual circulación desbordada y anárquica que sufre la ciudad, pero creo que también debería incluirse inicialmente el día sábado.

Divendres permetria començar abans: 17 hores.

Correcte



Totalment correcte perquè facilita que els particulars es vagin concienciant de que han de fer una renovació.

Crec que es un horari raonable.

Crec que el calendari s'hauria d'extendre a tota la setmana amb el mateix horari.

Em sembla bé.

Correcte.

Bé.

S'ha d'ampliar, potser paulatinament, però s'ha de treballar seriament per la neteja de l'aire a la ciutat i ser un exemple per la resta de ciutats del món.

Adecuado, aunque en picos de contaminación debería ampliarse.

Podria provocar un col.lapse en hores puntes, que variarien el seu horari. Embussos a les 7h i a les 20h, per tant cal repensar-ho per no generar aquest efecte

bé, pero insuficient cal el cap de setmana també.

Perfecte, una aplicació ambiciosa però alhora suficientment permissiva per als caps de setmana.

Ho valoro negativament. L'horari hauria de ser permanent, o molt més restringit. A les 20h, l'estiu, és ple dia i hi ha molta activitat al carrer. És precisament quan ve més de gust sortir a passejar, perquè la calor és menor. La contaminació hauria de disminuir, no augmentar en aquell moment.

Perfecte, d'on les seves hores en què els barcelonins sortim a portar els nens al cole i ens desplaçem per la ciutat.

Insuficient

Crec que entre les 20 i les 22 hi ha encara molt trànsit per les zones més centrals que són les més afectades. Allargaria l'horari fins les 22.00h, i em plantejaria si ha d'haver diferències en el cap de setmana. Em sorgeixen molts dubtes si els vehicles contaminants han de continuar existint, o els hem de forçar a la retirada paulatina però definitiva...

Perfecte

Y yo también lo aplicaría el fin de semana de 11 a 22 horas.

Ridículo..imposible ir a hacer una compra o un uso puntual y necesario en esos horarios. Totalmente excluyente.

Com he comentat abans sortiran perjudicats els que tinguin un cotxe vell i no tenim recursos, per canviar de cotxe

FATAL..... això apliqueu-lo també al PORT al AEROPORT al sistema ferroviari. I a tot lo que porti un motor a combustió. MOLT MALAMENT.

Correcte.

Se debería reducir en el finde también.

S'hauria de tenir en compte que el divendres a la tarda puguin sortir cotxes per gent que només el vol per desplaçaments llargs i no pots comparar-ne un de nou.

Poc restrictiu. En el punt en el que estem s'hauria de restringir del tot la entrada d'aquest tipus de vehicles a la ciutat a qualsevol hora i dia.

De acuerdo

Hauria de ser SEMPRE.

Mal, precisamente por lo expuesto en la primera respuesta. Este horario afecta de llenos a la gente que tiene que desplazarse a sus puestos de trabajo.



Me parece bien.

Seria mes efficaç , comprensible i facil a organitzar si fos 24 hores. Aquests vehicles no harien de circular i punt, ni al dia ni a la nit.

Doncs que inclou el moment en que molta gent va i torna de la feina(7-9:30 i de 17-19:30), que es quan el necessiten els/les treballadors/es, amb el que si hauria de ser una reducció del nivell de fums però a costa principalment dels que menys possibilitats, o més bé, més esforç els requereix fer el canvi.

Com amb l'apartat 1 no se valorar el grau d'aportacio

Bé

Bé. Si hi ha transport públic accessible, bo, regular i ràpid, hauríem d'acostumar-nos tots a utilitzar-lo.

En el meu parer, la situació hauria de continuar com fins ara, restriccions únicament quan hi hagi avís per contaminació. Que no sigui permanent.

Crec que l'inici del horari és forç a anticipat, entenc que seria més equilibrat de 08-20h (com l'estacionament de l'Àrea Verda).

MOLT MALAMENT. Aquest horari no servei per res, que passa que de nit aquest vehicles no contaminen?... que han de repartir de nit?... que han de portar els nens/es a l'escola abans de les 7 del matí i recollir-los a partir de les 20 hores?... per que a aquestes hores ja no fan fum?

Hay que recordar que los coches, independientemente de su edad, se han de reparar. Los talleres no abren los sábados y domingos, menos para cuatro coches. Tampoco, toda aquella persona poseedora de un clásico o pre-clásico es una persona adinerada o rica, como para llevar el coche en grúa. Los viernes han de ser libres de restricción.

Les persones que necessitin el cotxe per anar a la feina fora de Barcelona com s'ho faran? El transport públic a Barcelona és relativament bo, però l'accessibilitat de molts pobles del voltant, polígons industrials, etc, és bastant dolenta. També caldria valorar els divendres i vísperes de festius reduir l'horari de l'aplicació de manera que finalitzi al migdia, ja que habitualment es farà servir per sortir de la ciutat.

Bé.

Incluiría els caps d setmana mentres hagi episodios d contaminació.

De momento correcto, pero con la prevision de extender a todos los dias de las semana.

Teniendo en cuenta lo anteriormente dicho y ya que se me pregunta por esto en concreto.

Yo lo modificaría:

De lunes a jueves de 7 a 20h.

Y viernes de 7 a 13h.

Puesto que los viernes mucha gente sale de Barcelona con lo cual se les facilitaría la salida fuera de la ciudad. Sería una medida amable.

Em sembla bé.

D'acord

Ridicula, per la resposta de la primera pregunta.

Correcte.

Si d'acord amb el que he exposat anteriorment es pot aplicar algun tipus de flexibilització, que l'horari sigui exhaustiu em sembla bé. Si no fos possible, llavors potser podria centrar-se la mesura en les hores punta, deixant més marge horari a la lliure circulació.



Perfecto. Imponer límites leves de unas pocas horas y días no tiene sentido. El horario establecido realmente aportará una mejora brutal en el aire que TODOS respiramos a diario. Incluso los que critiquen la medida ahora, lo agradecerán viendo los efectos, o eso espero. Una medida vuelta a mejorar la calidad de vida y salud de los ciudadanos es que no puede ser mala ni criticada. Estamos acostumbrado a una sociedad acelerada en la cual todo lo que queremos lo tenemos a mano, rápido, barato y sin tener en cuenta sus efectos. Hay que cambiar el tiro o nos vamos a hundir y esta es una realidad científicamente probada, necesitamos actuar y educar educar educar para poder dejar un mundo digno a las futuras generaciones. Los que os critiquen ahora tendrán que aceptarlo entendiendo que todo irá a beneficios de todos y que las "commodities" que nosotros mismos nos hemos creado son solo hábitos que se pueden cambiar sin que perjudiquen nuestro día a día. Lo que da miedo y pereza es EL CAMBIO pero sin cambio no llegamos a ningún lado.

La restricción debe ser permanente, ya que los episodios de contaminación no tienen hora ni día en particular. Hemos vivido episodios de contaminación por la tarde de un sábado.

Potser no té gaire sentit tenir part d'aquests vehicles estacionats de dilluns a divendres ocupant espai, potser directament no haurien de poder circular cap dia.

Insuficient. Per avançar cap a un model de ciutat diferent (més enllà de la reducció de la contaminació), caldria que la restricció fos 24h tots els dies de la setmana. D'aquesta manera es podrien implantar millores permanents en l'urbanisme i l'us de la via pública.

És molt radical tret que es considerin excepcions raonables segons he indicat en el punt 1.

sino cuides l'ecologia de les teves màquines de motor de combustió no hi ha circulació per cap dia ni enlloc

Ho trobo un abús a persones que no tenim cap responsabilitat en que els nostres cotxes contaminin, i més si els hem fet un manteniment correcte. Les mesures que es volen implementar, tal i com es vol fer, conculquen drets d'uns ciutadans.

Jo, al viure dins del cinturó de les rondes de BCN, em trobaré atrapat i immobilitzat...

Els dies feiners s'hauria de deixar circular: els dies parells, matrícules parells i dies senars, matrícules senars pels vehicles sense etiquetes i els B i C. Els 0 i ECO poden circular cada dia.

Els dies puntuals de contaminació, que al any, al any que n'hi ha, son pocs: només podran circular els cotxes etiqueta 0 però no els ECO, que també contaminen.

O el vehicle contamina o no contamina, no contamina segons l'hora del dia. Posar aquest horari és desvirtuar aquesta iniciativa.

Els divendres també ha d'estar inclosos i per la nit ampliar-se fins a le 21 hores.

La mesura hauria de ser 24/7 per coherència. No condicionar a la població amb menys recursos a realitzar uns horaris incòmodes per tal de saltar-se la normativa. Cal avaluar de manera socio-econòmica aquesta mesura, ja que condicionar a la població que no pot canviar el vehicle a uns horaris concrets pot crear discriminació i problemes de trànsit en les hores frontera.

No la comprenc sinó és una mesura temporal abans d'ampliar-ne la restricció de forma permanent.

Horrible, hay que seguir con el actual plan, sólo prohibir la circulación cuando existan altos grados de contaminación.

Perquè no es fa permanent? en qualsevol cas trobo que sí, l'horari és correcte.

Em sembla correcte, tot i que caldria fer excepcions segons el mencionat al punt 1

Bé, però pq no ampliar als caps de setmana?

Valoro que es molt injust i no esté en compte altre tipus de criteris mes reals, com la contaminació real del vehicle y l'us real que es fa dell, no es lo mateix utilizarlo a diari que 1 cop al mes y que casualment sigui dintre d'aquest horari



A priori sembla correcte per eliminar una part del parc de vehicles en les hores de més circulació. Però s'hauria d'analitzar exactament quins nivells d'ús tenen actualment aquests vehicles sense distintiu, i quin volum d'aquests són residents a la ciutat o bé són d'altres municipis i es desplacen a Barcelona per feina. Podríem trobar-nos que tot i implantat aquesta mesura que afecta aproximadament a un 20% del parc, només acabi provocant una reducció de la circulació molt inferior al 20%. També es podria donar que bona part de la circulació es desplaçés a primera hora (abans de les 7h) o a darrera hora de la jornada (després de les 20h), amb conseqüents impactes socio-econòmics o en conciliació familiar derivats de canvis d'hàbits i horaris d'una part de la població.

I lògicament, qualsevol mesura d'aquest tipus, per a que sigui justa socialment no s'hauria d'aplicar sense incrementar (i millorar!) el transport públic en, almenys, un 20%! I no només dins la pròpia ciutat, sinó també en els enllaços amb altres municipis i parts del territori.

No estic d'acord en la limitació permanent. Sempre hauria de ser limitat el dret a circular amb un vehicle legal en funció de la situació de contaminació de cada dia.

Em semblen bé els dies i horaris.

Bien

Correcte

La contaminació no depend del dia ni del horari

Em sembla bé, jo l'ampliaría a altres horaris

Seria més taxatiu i la faria permanent.

Em sembla bé però valdria teáir mes anudes econòmiques per a poder convidar el cotxe que a,utiliza per treballar forma de barcelona

Demanam que els divendres i dies precedents a festius les restriccions acabin a les 15h i no a les 20h, donat que sol ser l'hora en que s'avança a la sortida de cap de setmana per molts ciutadans a l'interior del perímetre ZBE i que decideixen passar el cap de setmana fora de la zona restringida.

Bé, sempre que n'hi hagi suficients mitjans de transport públic alternatius... que no és el cas, em temo

Correctes, tenint en compte les observacions de la pregunta 2

Sinceramente, creo que lo extendería también al sábado. Imagino que esta propuesta no sería del gusto de comerciantes y empresarios/as dedicados al ocio, pero adecuando el horario y la frecuencia del transporte público confío en que nos podríamos adaptar. Creo que se seguirían recuperando espacios de interacción, pues el uso que se hace de ellos se transforma (de manera positiva). Creo que también favorecería un mayor civismo. Actualmente, no sólo convivimos con vehículos motorizados. Están también monopatinas, patinetes y bicicletas, eléctricos o no, y la convivencia y uso del espacio público es, en ocasiones, difícil.

Puc entendre que la idea és aplicar les restriccions quan major és el volum de trànsit. Però en el fons, es tracta de canviar els hàbits de mobilitat, i en aquest sentit no trobo justificada una aplicació parcial, sinó que seria més coherent una restricció permanent. En qualsevol cas, tenint en compte l'horari i els dies en què s'aplicaran les restriccions, és una qüestió totalment menor.

Demasiado restrictivo. Nunca mas votaré a gente que ponga en marcha un plan tan en contra de los ciudadanos corrientes, la gente normal con un trabajo y problemas reales.

Excesivo. Los viernes por la tarde deberían estar exentos.

Adient

Perfecte, ja que són les hores de major trànsit rodat i per tant amb nivells de contaminació més alts, sobretot al matí.

Ho trobo correcte. Cal pensar en la contaminació per combustibles, degradació orgànica i contaminació acústica dels camions de les escombraries i alguns vehicles de serveis mèdics, policials i bombers.



Malament, s'hauria de poder entrar i sortir una sola vegada per anar i sortir de casa a Barcelona.

Debería ser permanente, salvo para los de excención permanente y los transportistas (horario de 7 a 20)
No se trata de desincentivar el uso del vehiculo, si no de cambiar conceptualmente la movilidad de una gran ciudad como Barcelona.

Establecer un horario de carga y descarga en determinados distritos quizás ayudaría a mejorar la productividad de los repartidores (concentrar las horas de las descargas en horas de menor tráfico)
La administración debería poner un plan en marcha para reforzar las conexiones de trenes y transporte publico, dedicando carriles unicamente a buses(sanciones administrativas fuertes para taxis y particulares que invadan este carril)

La gente se adaptará....Para mí la mayor medida sería potenciar las zonas P+R para que la gente que viene de fuera con vehículos, puedan utilizar el transporte público (que es eficiente) en lugar de circular por Barcelona.

Farà concentració d'entrada de vehicles "suposadament contaminants" a primera hora del mati. No crec que sigui útil una limitació d'horaris. A part que perjudica a la gent que viu dins de la ciutat i vol fer servir el cotxe per marxar fora. Considero que l'aplicació de la normativa deixa molt a desitjar.

La restricción de la circulación sólo debería ser los días de alta contaminación

Hauria de ser tots els dies de la setmana les 24h

Crec que començar la restricció una hora més tard (8 a 10h) permetria als qui ho necessitin, ja que tenen dificultats per accedir amb transport públic (per exemple, els que portem paquets i mostres i que utilitzem el cotxe com una mena d'armari mòbil), entrar aviat a la ciutat.
Disminuiria un petit percentatge l'efectivitat de la restricció, però em sembla una mesura adequada.

Ho trobo bé en un inici, però considero que passat un temps d'adaptació breu, la restricció hauria de ser total

Personalment penso que hauria d'ampliar-se també a les nits i caps de setmana.

Correcte. Cal però resoldre el tema de l'aparcament fora de la ciutat i la manera llavors d'arribar a la xarxa de transport públic, que hauria de ser més barata, extesa i ràpida.

Com he dit en l'apartat anterior, crec que hi hauria d'haver PERMISOS ESPECIALS per a les persones residents al centre de Barcelona (veïns de tota la vida, vivint en ple centre, tot i que som una espècie en extinció... poder viure al centre i no ser un guiri) que per algun motiu determinat necessitin agafar el cotxe per desplaçar-se, acompanyar algú, o arribar a llocs on el transport public no arriba o es triga molt (p. ex:Tanatori Collserola).

Sí restringim el vehicle privat DE 7 a 20h, per coherència també haurien de PROHIBIR ELS CREUERS I AVIONS QUE CONTAMINEN (i molt més que un cotxe!! en proporció)



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

Ho trobo be sempre i quan es trobi alguna sol.lució com espais per deixar el cotxe a les entrades de Barcelona.

Tenint en compte que gran part de la contaminació la generen vehicles relacionats amb la logística, la zona franca hauria de ser zona de baixes emissions. De la mateixa manera, les rondes de la ciutat també haurien de ser-ho.

Correcta.

Penso que es una mesura molt fluixa i que portem anys de retras en comparació a altres ciutats europeas. Amb els nivells de contaminació que tenim a Barcelona necessitem més mesures, posar parkings al costat de estacions metropolitanes, a les entrades de Barcelona, millorar transport públic, tenir en compte la contaminació acústica...

Exagerada! yo vivo en Nou Barris, y no me creo que la Zona de Bajas de Emisiones, sea la misma que en el centro de la ciudad.....Aquí se quiere prohibir circular, y se ha hecho a lo grande, así se multa mas y se recauda mas....

Un despropósito. No ponéis zonas de aparcamiento grandes para facilitar la llegada de trabajadores, que aparquen, y que se puedan mover en tmb por ciudad. No tenéis las mediciones reales de los vehículos, estafando con el miedo de la contaminación a los económicamente mas débiles. Y lo mas jodido, permitiendo circular audis a8 de 400cv y 2000kg de peso sacando por el tubo el equivalente a 4 coches como el mío. Felicidades.

Crea fronteres entre els ciutadans, vulnerant els seus drets del principi d'igualtat. El transit es concentrara mes.

I els treballadors de la zona Franca? no tenen dret a gaudir de aire netr?

Respecta a las morts causades per la contaminacio cap estadistica de futur es certa ja que las personas afectadas ho estan tambe per multiples malaltias. Una persona malalta mai mort prematurament ja que la seva malaltia es una espasa de damocles. Una mort prematura es aquella que pateix una persona sana, jove, d'accident principalment.

L ultim estudi del RAAC no es gens alarmant, i las maquinas de medicio de la ciutat moltes vegades estan paradas, sobre tot els dias que bufa vent de terra a mar.....la maquina de medicio del port no dona dades publicas i el port es el responsable del 42% de la contaminacio de Barcelona. Lar particulas PM poden viatgar fins a 400 Km.

Crec que excloure les vies com les rondes no te sentit. Les rondes haurien d'estar tambe incloses a la Zona de baixes emissions i amb l'acces als cotxes contaminants vetats.

Insuficiente, ya que como he comentado antes, permite vehículos contaminantes (aunque más nuevos... pero contaminantes).

Además, no se preocupa en ningún caso de la contaminación sonora que es tan perjudicial como la atmosférica, y que es directamente dependiente de los vehículos con motor de combustión.

No em sembla una mesura admisible a no ser que vingui acompanyada d'una millora del transport públic i d'una tarja per utilitzar el transport públic MOLT més econòmica que el que hem de pagar ara (per exemple 10-15€/mes viatges il.limitats)

Correcta i necessària per al futur, però revisant els punts anteriorment comentats.

Se ha quedado corto, debería incluir todo el AMB. Tambien el puerto/Zona Franca.

Fatal, no hi ha dret

No existe ninguna "zona de bajas emisiones". La atmósfera es la misma para todos. Ni Barcelona ni ninguna ciudad va a corregir por si sola una polucion que recorre el planeta de lado a lado. Y menos aún ignorando y ocultando los valores de emisiones que se registran en el puerto...



Totalment injusta. S'haurien d'aplicar uns paràmetres d'emissions màxims i si el vehicle no el compleix, que no circuli. Tambien cal tenir en compte que els que tenim vehicles de més de 20 anys, ho solem usar esporadicament, en vacances o caps de setmana, i si duren tant és perquè els cuidem i estan amb la ITV en regla. El parany d'acoblar un motor de 48V a un vehicle de 300 CV és un insult a la ciutadania. Amb això el que aconseguiran és que només els rics puguin portar el cotxe per on vulguin. I de franc aparcar al carrer i motes més avantatges.

Hauria d'afectar a tots els cotxes i no només a uns quants .
També els creuers, avions, industries, etc.

La zona que queda por encima de la ronda de dalt, lo que sería el parque de collserola, debería estar exenta ya que es una zona más elevada y el nivel de contaminación como el de circulación de vehículos es muchísimo más bajo. Se ha englobado parte de la zona de parque que ni está urbanizada

Negativo y totalmente injusto por lo expuesto en las preguntas 1, 2 y 3.
Únicamente aplicar esta medida y a todo tipo de vehículos: Todos los vehículos, incluidos los que poseen la etiqueta medioambiental de la DGT tendrían de tener prohibida la circulación en todas las horas del día que el Ayuntamiento de Barcelona y la AMB determinen cuando exista un episodio de alta contaminación medioambiental, el resto de los días ningún tipo de vehículo.
La mayoría de las personas que poseemos un vehículo sin distintivo de la DGT, no podemos tirar nuestros vehículos en perfectas condiciones de funcionamiento, lo poseemos porque no nos podemos cambiar éste por un vehículo nuevo, y ademas los mantenemos en perfectas condiciones de funcionamiento, cosa que no sucede con muchos de los vehículos nuevos, que si poseen la etiqueta medioambiental, y como ejemplos de ésto, vehículos particulares, industriales, de renting y de alquiler.

Perjudicar también a personas de otros municipios no nos ayuda en nada, pues es un caso de "Mal de muchos, consuelo de tontos" No sólo quiero circular yo, sino defender el derecho a circular de todas las personas, sean de donde sean

Malament

Muy mal, el criterio que se aplica para restringir la circulación es injusto. La zona es demasiado amplia. Y la mayor parte de emisiones provienen de los barcos y aviones.

Con lo bien que esta el trasporte público genial vamos peor no se puede hacer.

Molt malament. Entenc que s'ha de fer alguna cosa, però amb aquesta normativa s'està perjudicant enormement als que menys tenen, mentre que la gent amb un bon poder adquisitiu pot continuar contaminant. Hi ha moltes opcions alternatives, parleu amb la PARC (<http://asocparc.org>).

Molt malament. Com a afectat per la resticció i resident a Barcelona ciutat, no tans sols tinc la prohibició de circular per Barcelona, sinó que no podré circular enlloc.

Visc en una zona de restricció i no s'ha tingut en compte als residents, per tant no puc circular per les zones on si es pot circular, ja que no puc sortir de la meva ciutat.

En el meu cas la prohibició de circular no és només a la ZBE, es total, no puc circular en tot el territori.

Mentre no ho ampliïn està bé.

Una puta vergüenza por parte de una pandilla de ladrones inútiles que no hacen más que joder la vida al ciudadano.

Malament.

Culpeu de la contaminacio a els coches antics i apart us queixeu de la gentrificacio.

Per cert ocasionada per les vostres politiques a la ciutat.

Exces de turisme, robatoris, okupacionde pisos , exces de bars i restaurants i hotels per extranjera, i un llarg etc...

Como es una medida que veo que no engloba a todos los colectivos y carece de igualdad para todos, no me puedo pronunciar...



Malament, pero pitjor el que en 2025 la prohibicio sigui en l'ambit 40. Fem que nomes pugin entrar a Barcelona la gent amb suficient diners per comprar-se un cotxe nou y diguem que es pel Medí ambient

Fatal. ¿Cómo piensan que vamos a salir y a entrar de Barcelona los que somos residentes? Apliquen restricciones a los que no residen, no nos compliquen la vida a los que vivimos en esa área.
Por otro lado, los transportes son muy muy muy mejorables. Trayectos que deberían duran 20 minutos se hacen actualmente en hora y media.
No pueden hacer las restricciones sin pensar antes las soluciones.
Y si dicen que han tomado medidas, como por ejemplo las tarjetas de transporte especiales, son totalmente insuficientes.

Em sembla bé les mesures preses fins 2019, no les de a partir de 2020.

Pero quien coáo os creéis para crear vuestro propio coto de caza? Si España es un país libre, que narices hacéis prohibiendo zonas

es muy limitantes excluir incluso las rondas.

Una dictadura del gobierno simplemente. Implementar ordenanzas por cojo.....

No tiene nada que ver con la contaminación, es un negocio, que pongan zonas verdes en lugar de edificios

Negativamente

La distinción mediante las etiquetas de la DGT no es justa.

Se tendría que hacer una delimitación que abarcará la zona más céntrica.

Dejar entrar y salir a los residentes.

Establecer otros sistemas tipo peajes, parkings disuasorios en las entradas de la ciudad... Mejorar el transporte público que está sobresatu Rado actualmente.

Molt molt injusta, poc social, discriminatoria i malament pensada. És pròpia d'un govern d'extrema dreta que creu en les classes socials.

Lo veo mal, si realmente quieren reducir la contaminación, los gobernantes deberían dar la opción a que el contribuyente valorara la opción de cambiar a un vehículo menos contaminante, deshacerse de él o bien instalar en su vehículo el filtro de partículas que promueve la CE (en este país ni se escucha hablar del tema). Es una inversión de unos 300/400€, mucho más asequible que cambiar de vehículo ¿no creen?

Considero que té la mida adecuada. Ara bé en cas de que s'ampliessin les restriccions a més vehicles (com per exemple els de etiqueta B), aquestes només haurien d'afectar una petita part de la ciutat. És a dir en cas que s'ampliessin les restriccions s'haurien de fer diferències dins de la zona de baixes emissions. Amb tot, no considero que en l'actualitat s'hagin d'ampliar.

Correcte

Ho trobo correcte, pero els eixos han de ser inclosos en la prohibició.

Considero que está bien, mientras se puedan acceder a polígonos o zonas de empleos.

Es una injusticia que no pugui agafar jo el meu vehicle puntualment sense etiqueta quan jo faig uns 2000km anuals i altre "vehicle net" con un vehicle de un transportista per exemple recorri 50000km anuals. Si apliquem un mínim de sentit comú veurem que clarament emet més emissions el vehicle del transportista que el meu pero seguimos está feta la normativa ella por circular i jo no.

Totalmente errónea; todos somos contaminantes pero, los mayores contaminantes son los barcos y los aviones y, ahí, no sucede nada.

Como siempre, quieren que pague el más pobre.....esto no es justo

Inutiles perjudicar al mas pobre.

Fatal, quan mes restricció pitjor



Un engaábobos ya que no incluye el área del aeropuerto ni zona franca
No se incluyen por que se vería muy claro que muchísima parte de contaminación viene de esas zonas

La intencio es bona pero no son les maneres, es un plaç d accio molt a curt plaç i la majoria de gent que viu a barcelona no agafa el cotxe per circular per ciutat, es la gent que ve a bcn amb cotxe qui mes contamina.

Es injust que qui es de bcn i vulgui sortir de la ciutat amb el seu cotxe no pugi fer-ho

Desorganitzat i poc efectiu

Pues muy mal.Por los motivos antes citados,y otro mas importante,las partículas en suspensión en episodios de contaminación no son las mismas en el centro que en estos municipios.Ademas,creo que en algunos de ellos debería ser su propio ayuntamiento y votando quien decidiera.Aunque sigo pensando que si no se demuestra que el impacto de la contaminación sea el mismo que en el centro de la ciudad,daría la imagen de ser una medida recaudatoria mas. Sigo pensando en la I.T.V con unos margenes realistas la que decida por donde y cuando a de circular un vehículo(sea del aáo que sea).

Fatal. Aquesta zona s'hauria de reduir a la zona central de Barcelona com a molt.

Molt negativament. Entenc que s'ha de lluitar contra la contaminació. Però fer-ho amb criteris economics, sense preparar la ciutat amb infraestructures com parkings i noves lineees de transport, abaixant el preu de transport public i sobretot, fer restriccions quan calgui i sota criteris de medi ambient! El meu cotxe del 87 contamina menys que un actual i no trobo just haver de quedarme sense cotxe per culpa d'unes resticcions poc pensades. I la contaminacio del port no us molesta? El port si que es pot fer mes gran oi? Una mica de rigor siusplau!

Ens sembla correcte sempre i quan es tinguin en compte les observacions indicades a la resposta a la pregunta 2, respecte el transport col·lectiu.

Ho considero correcte.

Indigne. Más restriccions a les empreses amb grans índexs de contaminació, més restriccions a creuers (QUE CADA VAIXELL CONTAMINA COM TOT EL PARC AUTOMOBILÍSTIC DE BCN!!!) i deixeu en pau als veïns! Ja n'hi ha prou.

Es una barbaritat no tenen en compte les families amb meyns recursos i de clar afan recaudatori posan multes als coches afectats.

La considero abusiva, ja que hom no pot accedir amb vehicles amb restricció a la major part de serveis que ofereix la ciutat, ja que la ZBE exclou totes les opcions possibles.

Me parece correcto.

Bé

Vosaltres sabreu...Jo l'ampliaría al Port..... Em fa l'efecte que alla es concentra Bona parte de la contaminació de Barcelona.....

Molt malament, No es la solució, i es molt discriminatoria

De que serveix travessar la ciutat si no si pot entrar, a quin cap entra aixó, que pretenen que anem donant voltes per les rondes?

Me parece una medida imprescindible que hará que baje la contaminación e inicialmente se reduzca el uso de vehículos , aunque a largo plazo los vehículos se sustituirán por nuevos menos contaminantes y volverá la congestión del tráfico aunque sea menos contaminante. Por ello creo que hace falta también un peaje que incentive el uso de transporte público.



Privant, als barcelonins de manera imposada i no consensuada, ni votada, pactada o dialogada, va en contra dels fonaments democràtics perquè es privarà a la gent d'unes llibertats inherents i adquirides per dret. En una veritable societat democràtica el primer que un representant de la ciutadania ha de facilitar als ciutadans que representa, són opcions, solucions i possibilitats perquè puguin conservar els seus drets en aquest cas, poder circular lliurament en la nostra ciutat. L'impacte que produeix no poder, d'un dia per l'altre treure els nostres vehicles del garatge, sigui coche o moto, perquè serem multats, no té precedents.

Hauria de ser més ambiciosa

Exagerat no es comprensiu amb el ciutadans

Entenc la seva necessitat, però tenint en contra l'aportació a l'aire d'industries, serveis (sobretot transports marítims i aeris, serveis d'aprovisionament comercial, etc.) i la falta d'elements per "afinar" la seva aplicació (estat real dels vehicles, quilòmetres recorreguts diària, mensual i anualment, ...) està molt bé sobre el paper però és massa "agressiva" a la pràctica

De moment suficient, encara que no veig perquè excloure cap zona.

Les Rondes també haurien d'estar incloses.

Crec que és absurd que s'exclouï la Zona Franca.

Per contra, els barris per sobre de la Ronda de Dalt es podrien haver exclòs.

A llarg termini, caldrà ampliar l'àrea de restriccions a l'àmbit metropolità.

Crec que és un mapa que indica on no poden viure persones amb baixos recursos. El mapa diu que les persones pobres millor que vagin a viure fora de Barcelona, es una forma d'expulsar veïnat de baixos recursos, una nova forma de gentrificació.

La restricció de vehicles hauria de ser una mesura molt habitual per poder aconseguir els nivells adequats per la bona salut dels habitants de Barcelona.

Ho veig bé. Ja es veurà amb el temps si cal modificar la zona.

Correcte.

Igual que lo que he dit abans no estic d'acord.

Malament

Correcte, pero espero que s'estigui treballant en restriccions futures a les zones industrials i port. No nomes pel que fa a vehicles terrestres, pero tambe, maritims.

Em sembla suficient com a primera experiència.

Perfecto!

D'acord

Correcte. Potser es podria discriminar entre zones centrals i de més condensació de tràfic, d'algunes zones perifèriques, com per exemple la part per sobre de la ronda de dalt, o del seu entorn.

Els criteris tècnics semblen correctes tot i que s'ha d'estudiar com es pot impulsar el canvi de model energètic al transport de la zona franca.

Caldrà fer-ho més extensiu a més comarques, exemple: Vallès oriental, occidental, Garraf, Maresme

Em sembla correcta per començar. També poden variar factors en el temps que s'haurien de considerar: Nous fluxes, urbanisme...

És una àrea força extensa, vol dir que la mesura és ambiciosa, hi estic d'acord.



Correcte.

La Zona és correcta de inici, però s'hauria d'anar ampliant a tota la Regió Metropolitana.

Crec que s'hauria de restringir totalment el trànsit del vehicle privat al centre de la ciutat. Millorar considerablement el transport públic tant dins de la ciutat com a les ciutats properes d'on ve la gent a treballar (Mataró, etc) amb vehicles no contaminats que permetin realment reduir l'ús del vehicle privat.

Es necesario incluir otros municipios, especialmente los del Besós, porque la contaminación es un fenómeno que afecta a todos por igual, independientemente del origen del tráfico.

En general bé, però depèn de les mesures que s'apliquin a la zona

Considero insuficient que només s'impedeixi el pas a una part dels vehicles.

El que fa falta és reduir en un 60% mínim la circulació del vehicle a l'interior de Barcelona. Estem esperant les polítiques valentes.

No només contaminen sino que ocupen massa espai, generen accidents.

Millora del transport public urgent acpanyant.

Em sembla curta, però entenc que no pot entrar en altres municipis. Personalment, crec que hauria d'englobar tota la comarca del Barcelonès.

Els que vivim al barri de la Marina ja patim prou les olors de la indústria portuària com per haver de respirar també la contaminació dels vehicles que hi circulen. Cal incloure la Zona Franca en la ZBE, i anar limitant les emissions dels grans vaixells de creuers.

Hauria de ser més restrictiu a tota l'Eixample.

Be per començar

Em sembla molt bé. És una zona molt extensa que pot ajudar a reduir en moltes tones les emissions de CO2 a l'atmosfera.

Espero que al port el transport de mercaderies, tingui excepcions, pero els creuers no. O se lis posen desincentius, es un turisme molt perjudicial en tots els sentits, els creueristes.

Yo creo que en la Zona Franca Industrial también se tendría que aplicar la Zona de Bajas Emisiones, porque cerca hay mucha población y es una zona que no cuenta con unas grandes areas verdes, y las personas que viven cerca se merecen vivir con calidad y además porque al estar cerca del mar, en días de vientos, su contaminación puede llegar rapidamente al centro de la ciudad, y lo mismo pienso que sería en el caso de Sant Adrià de Besós, L'Hospitalet de Llobregat, Esplugues de Llobregat y Cornellà de Llobregat. Estas áreas también deberían estar incluidas en las zonas de baja emisiones.

Demasiado extensa...si fuese en el centro ..ciutat vella ..alrededores ok..pero prohibir en toda brcelona..es desmesurado...

Entenç que la zona tindria de ser mes reduida, com primer pas, per exemple el centre de BCN.

ES UNA ""CAGADA"" BESTIAL!!! Si esteu disposats a fer-ho englobeu les areas industrial i amplieu el mateix radi al mar. Un sol carguer o creuer contamina com 1 MILIO de vehicles. SOU INJUSTUS I US CREIEU QUE EL POBLE ES IMBECIL. Pero lluitarem porque surtiu del govern i canviar les lleis.

Correcte.

Bien.

Em sembla bé.

s'hauria d'ampliar als municipis de l'àrea metropolitana amb més densitat de població i de contaminació (Badalona, Hospitalet, Sant Adrià, etc...)

En el esencial, de acuerdo



Em sembla correcta.

Demasiado extenso, afecta a demasiada gente que por su situación no puede acceder a un vehículo más moderno.

Bien, pero repito, debería haber puntos de entrada a la ciudad con parking accesible (en cantidad y precio) para que los que vienen de fuera puedan dejar el coche y tomar el metro o autobús.

Molt be. Pero perque no el port, origin de molta contaminació?

Doncs no entenc les exclusions de Vallvidrera, Tibidabo i les Planes i zona franca industrial. Quina és la rao de l'exclusió?

En principi ho veig bé.

Com a mínim, per a experimentar l'eficàcia i eficiència. Més endavant caldria extendre el programa a més ciutats

S'hauria de limitar al centre de la ciutat, en tot cas. La zona de la Marina, per exemple, amb molta activitat industrial també hauria d'estar fora de la ZBE.

Es podria inicialment plantejar en una àrea més reduïda (centre de Barcelona) com a prova pilot i anant estenent la ZBE de forma progressiva . Crec que hi han encara molt desconeixement sobre la prohibició de circular a partir de l'1 de gener, a la vista de la quantitat de cotxes i sobretot motos que actualment circulen per Barcelona i que dubto que facin un canvi de vehicle el darrer dia de desembre...

AH!. a Vallvidrera, el Tibidabo,les Planes i la Zona Franca Industrial, Badalona no es contamina?

Lo primero que no entiendo es la manera de implantar estas normas.

Estas deberían de ser implantadas por coronas o zonas de mayor o menor concentración de contaminación.

Lo segundo que no entiendo es por qué no se aplica a las zonas citadas, ¿Es qué la Zona franca, una zona industrial, esta exenta por ello de estas medidas, puestas para una mayor salubridad del medioambiente?, ¿Prima la industria frente a la salud?, ¿La excusa es los puestos de trabajo creados por la industria? Esto no puede ser una excusa, al igual que no lo puede ser la falta de transporte desde algunas poblaciones a reste poligono industrial tan importante para Barcelona.

Por último no entiendo por qué se trata de igual manera que a Barcelona a otros núcleos, como por ejemplo; Martorell, Sant Andreu de la Barca, Pallemà u otros, cuando estos núcleos ni superan o llegan a los 50000 habitantes y no poseen realmente estos problemas, de tenerlos sería por culpa de Barcelona capital, ya que muy cerca de ellos pasa la autopista utilizada por millares de trabajadores para llegar a sus puestoa de trabajo y en su camino dejan su contaminación.

No estic d'acord amb aquesta mesura

No s'enten. Per què se'ls permet circular per la ronda que és on més contaminació es genera? El limit.horari és suficient... aquests vehicles sense etiqueta shaurien de prohibir o desmantellar.

Inclouria la Zona Franca I por suposat el Port amb els baixells

Todo lo que sea para mejorar la calidad del aire que respiramos, me parece correcto. Pero para que funcione bien, se debería revisar el trasporte publico, y tratar de mejorarlo.

Valoro positivamente la intención. No tanto la aplicación. Primero se tendría que incentivar y después sancionar.

No ho sé.

Correcte i especialment necessari al Eixample

No tinc paraules per descriure aquets desproposit.

C9m a zona de baixes emissions per vehicles bé. Ara cal atacar l'altre.focus que és el port.



Genial. Lo que he escrito anteriormente, cuantas más restricciones mejor en este caso. El área cubierto es muy amplio y con los horarios que se quieren aplicar va a resultar en un cambio realmente positivo para el aire que respiramos.

Creo que es pertinente.

Potser caldria algunes mesures a la zona franca, el transport de mercaderies fa que els nivells de contaminació siguin alts.

Des del punt de vista ambiental, seria més convenient afegir restriccions a:

- Vallvidrera, Tibidabo i les Planes: Aquestes zones residencials es podrien beneficiar també de la reducció de contaminació i un nou urbanisme.
- Zona Franca Industrial i Ports de Barcelona: Excloure aquestes zones manté un focus d'emissions ben a prop de zones habitades. La contaminació per tràfic marítim i atracaments al Port és crítica i ha estat obviada, sense cap justificació ambiental, en aquest pla.

És una mesura absolutament cosmètica i injusta. Qui tingui diners per comprar-se un cotxe nou, que també contamina encara que menys i, a nivell global implica inclús una contaminació més gran ja que cal acumular els recursos emprats en la fabricació del nou cotxe i en el desballestament del vell, es canviarà el cotxe. El que cal fer és un programa a mig llarg termini amb aplicació progressiva que limiti la circulació de tots els vehicles a la ciutat, consensuat i acompanyat de mesures de parkings disuasoris i transport públic. Però necessita consens polític i un coratge que cap partit amb representació al consistori té.

ojala siga així

Ho valoro com un nyap, juntament amb la assignació poc curosa de les etiquetes ambientals. Si s'arriba a aplicar, crearà un gran caos per manca de mobilitat. Hauria de haver-hi cues als concessionaris dels propietaris de cotxes sense etiqueta per comprar cotxes nous, però no n'hi ha... i les vendes baixen. I a sobre, com incomprensiblement es demonitzen tots els cotxes diesel en general, també fins i tot els Euro6c amb AdBlue i filtre SCR, fent que la gent es decanti pels de benzina, ara es troben que puja el CO2. És de bojós.

A més: ningú parla de la contaminació de les motos, del taxis que estan tot el dia voltant (ja ni han híbrids, -que també contaminen... però menys-, però no son tots), del gran nombre de furgonetes de repartiment que no paren en tot el dia, de les camionetes i camions TIR de fins 5 eixos que embarquen al port a les illes, dels vaixells de carga, del gran increment de autocars turístics al estiu que estan tot el dia voltant per la ciutat i especialment dels creuers que passen moltes hores amarrats al port amb els motors en marxa, tampoc dels avions...

Malament, faria altres iniciatives que no pas posar més pals a les rodes al transport a BCN.

Molt positivament, és raonable que els vehicles més contaminants no circulin dins de Barcelona, però és només un primer pas. Cal fer-ho ràpid, sense endarreriments, i preveure l'eliminació de tots els dièsel groc urgentment.

La pressió sobre les rondes pujarà. El manteniment de les mateixes, el temps de resposta per accidents, etc... ha de millorar. Tapar la Ronda allà on es pugui (exemple, continuar el tram de l'Hospital Vall d'Hebron), per tal de minimitzar els efectes de soroll i contaminació a l'entorn. Aplicar ventilació amb filtres més potents als túnels pel tema PM10.

Valorar el Peatge urbà com a mesura per tal de treure vehicles (nous també).

A Estats Units, les grues i patrulles d'atenció als accidents realitzen rutes per la circumval·lació de la ciutat i no es paren mai, d'aquesta manera diuen que el temps de resposta és menor de mitjana i s'eviten majors problemes quan hi ha un accident.

Em manca informació per valorar els motius de les àrees excloses.

La restricción debería ser sólo en el centro de barcelona para coches sin distintivo



Molt positivament, agraeixo l'esforç i la valentia de tirar-ho endavant.

Es una bona idea per millorar la vida de la ciutat

Bé

Sembla que tindrem que llençar els cotxes al contenidor, es desproporcionat

A priori la valoro molt positivament, com a primer pas. Però s'ha d'aplicar amb molta cura perquè no esdevingui una mesura anti-social i per a que no tingui un impacte negatiu en determinats sectors o negocis (especialment aquells més petits i/o vulnerables). Penso en transportistes que treballen com a autònoms i no poden canviar-se fàcilment el vehicle de treball, o en tallers mecànics de dins de la ciutat de Barcelona als quals pot ser que molts vehicles ja no hi puguin accedir fàcilment, o en empreses de lloguer de vehicles clàssics, o en les línies de ferry que operen al port de Barcelona i que (en fases futures més restrictives de l'aplicació de la ZBE) no puguin acceptar clients amb vehicles sense distintiu perquè no podran accedir a la ciutat. També penso en persones que visquin, o treballin o tinguin família en petits municipis d'arreu del país i que actualment estan pràcticament oblidats a nivell de transport públic... com s'ho faran per arribar-hi? Obligatòriament s'hauran de comprar un vehicle nou? Tindran ajudes per fer-ho?

Per això crec que més que una restricció en funció de distintiu de vehicle, es podria pensar més aviat en un sistema de "cupons d'emissió" per ciutadà, i que cadascú els pugui "gastar" (que no intercanviar o especular amb ells!) en funció del vehicle que vulgui/pugui utilitzar en cada moment. Això podria ser una solució més justa a nivell social, i de fàcil gestió a través d'una App mòbil on es pugui "reservar" amb antelació un horari determinat de circulació associat a una matrícula (controlable per les càmeres de trànsit) i que aquestes hores de circulació es descomptin del "cupó anual d'emissions" en funció del nivell d'emissions del vehicle utilitzar a cada moment. Un cop exhaurit el cupó, es podria plantejar si s'inclou l'opció d'adquirir més "drets d'emissió" a l'Ajuntament pagant un impost extra (la recaptació del qual hauria d'anar íntegrament destinada a millorar la xarxa de transport públic o de sistemes de mobilitat compartida procomuns).

I lògicament un sistema de "cupons d'emissió" i de control d'aquestes amb les característiques explicades més amunt, hauria d'anar acompanyat d'un sistema de control molt efectiu i d'unes sancions exemplars per qui no el complís.

Em sembla bé si l'aplicació de la norma no fos permanent. No estic d'acord en la limitació permanent. Sempre hauria de ser limitat el dret a circular amb un vehicle legal en funció de la situació de contaminació de cada dia.

Els ciutadans que viuen a Vallvidrera, el Tibidabo i les Planes, degut al seu nivell econòmic, són els que menys problemes tenen per canviar els seus vehicles vells (si és que els tenen).

A la Zona Franca industrial la majoria dels vehicles que circulen pertanyen a empreses, aquestes haurien d'estar obligades a renovar les seves flotes.

Necesaria

Correcte

De poc serveix la ZBE, la contaminació es un problema global i el que s'ha de fer és agafar menys el vehicle privat per això proposo el KILOMETRATGE RESTRINGIT A TOTS EL VEHICLES ANTICS

L'aplicació de la ZBE la valoro correcte, tot i que el que s'hagi pogut aplicar actualment deu ser molt poca cosa i no ho conec, s'haurà de veure com s'aplica de cara a l'any que vé

Fins ara no se n'ha notat l'efecte en absolut, la ciutat està més contaminada que mai.

Be

Tot i que creiem que es tracta d'una mesura necessària per a millorar la qualitat de l'aire de Barcelona i la seva àrea metropolitana, trobem algunes qüestions que considerem s'han de modificar per a una implantació de la ZBE més justa:

Comissió Tècnica

Pel que fa a la comissió tècnica que ha de fer seguiment de l'execució del reglament, es preveu que estigui composta per un membre de l'AMB i un altre de l'Ajuntament de Barcelona. Seria molt recomanable que almenys dues altres persones, tant de l'ajuntament de L'Hospitalet com de Llobregat i de Cornellà del Llobregat, siguin també membres amb dret a vot de la comissió tècnica donat que part important dels respectius municipis formen part de la ZBE i configuren el seu perímetre sud. Des del RACC no creiem queda justificat en el reglament que aquests municipis puguin atendre la comissió (no sembla que estigui previst obligació) però sense dret de vot.

bé

També en sembla correcte, tenint en compte les observacions de la pregunta 2

Creo que cuantas más personas nos podamos beneficiar de esta medida, mejor. Tengo serias dudas respecto a si seremos capaces de revertir algunos de los efectos de la contaminación, así que si todos estos municipios podemos mejorar nuestra calidad de vida, como imagino que ocurre en las zonas excluidas que se hayan en el Parc de Collserola, adelante.

D'entrada, aplicar mesures per a reduir la contaminació de l'aire només en àmbits locals no té massa sentit en tant que l'aire no està pas estàtic sinó que trasllada la contaminació forç a més enllà d'on es produeix. Però el que realment trobo greu és que s'exclouï la zona franca i la zona portuària, dos dels focus més contaminants. De nou, sembla que la normativa prevista només s'atreveixi amb els ciutadans no-organitzats que difícilment s'oposaran obertament a mesures mediambientals, però no pas amb sectors econòmics que tenen estructures clarament definides per a protegir els seus interessos. Des del punt de vista d'un ciutadà compromès amb el mediambient que pràcticament mai utilitza el vehicle privat, em sembla indignant.

Una locura, totalmente injusto, clasista contra los pobres que trabajan hasta tarde y viven en zonas con pocos transportes, lejos de la realidad de una ciudad que tiene vientos que limpian el aire, una locura injusta.

Tal como está concebida es una medida autoritaria que impacta directamente sobre las capas más pobres de la ciudad, ya de por sí bastante castigadas por los altísimos precios de los alquileres y los bajos salarios. Y ni siquiera está claro que tenga un impacto significativo sobre la calidad del aire. La mayor parte de las PM10 de los coches procede de los neumáticos. Yo propondría el modelo Madrid Central o la circulación alternada de matrículas pares/impares para todos los vehículos salvo los Eco. A mi modo de ver ambos modelos son mucho más justos desde el punto de vista social y probablemente más eficaces ambientalmente.

Adient

Molt bé. Per altra banda, s'hauria d'instar als Ajuntaments de les localitats properes a Barcelona a establir una ZBE, ja que una part de la contaminació que tenim a la ciutat és causada pel trànsit de l'àrea metropolitana.

En CAP cas ha de quedar exclosa l'àrea industrial de la Marina i el Port de mercaderies, un dels principals punts contaminants de la ciutat, que no es registra gràcies a Montjuïc. Tampoc es poden excloure les rondes, ja que són un perill públic tant pels accidents com per la contaminació que generen als conductors i als habitants de barris on estan situades.

Als barris perifèrics s'hauria de poder entrar i sortir un cop al dia, per vindre de fora barcelona, es obvi que la xarxa de rodalies es un risc si vols arribar a l'hora, no parlem quan plou un desastre... un cop a barcelona la movilitat amb metro i bus es bona, inclus tens motos electricques per desplaçar-te per la ciutat...



La inclusion de las Rondas fuera de la zona de bajas emisiones es un desafio a nuestra sociedad. En el siglo XXI una ciudad moderna como Barcelona no puede permitirse dejar una AUTOPISTA por el medio de la ciudad, como es ronda litoral y pretender estar alineado con la emergencia climatica que vivimos. Deberían aplicarse severos controles sobre la velocidad de los vehiculos además de una monitorización constante de los niveles de contaminación. Una vez más el desafío climático nos alcanza y nuestros esfuerzos deben de estar dirigidos en limitar el impacto economico con una transicion ecologica inteligente para mejorar la salud de la gente y del medioambiente además de la competitividad de nuestra economia.

No entiendo él porque de las zonas excluidas...

Crec que hi ha mes zones amb mala contaminació d'aire

La zona de bajas emisiones debería limitarse al centro de barcelona. Donde sólo pudiera acceder transporte público y vecinos.

Crec que hauria d'englobar les zones de Vallvidrera, Zona Franca el Tibidabo i les planes

correcte

Positivament

Molt positiva, crec que hem de lluitar de forma encara més agresiva contra el cotxe privat, però hauríem alhora de potenciar-ne les seves alternatives, com el round-trip carsharing.

Correcte.

S'hauria de ser més permissiu, proposar vies alternatives per poder sortir de la ciutat amb el teu vehicle en cas de necessitat i no ser multat o sancionat per conduir un cotxe que paga els seus impostos i compleix. No es pot PROHIBIR sense donar alternatives.



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

Limitar el nombre de creuers que fan servir el port.

O excloure tots els creuers que s'apropen a la ciutat fent servir combustió contaminant.

No sé si entra dentro de la ordenanza, pero habría que reducir la velocidad a 30km/h.

Tenir en compte la contaminació acústica, doncs la OMS ja ha dit que també es un tipus de contaminació molt greu i Barcelona es una de les més sorolloses. Reduir carrils a carrers de 20 metres d'amplada com Valencia, que té 3 carrils privats + carril bus + aparcament, això es impensable en una ciutat que busca reduir la contaminació. Els veïns del carrer valencia no tenim espai per passejar, som dels únics que tenim voreres tan estretes dins l'eixample, a més estan descuidades i son perilloses per la gent gran.

Creo que hacen faltas mas zonas verdes, plantar mas arboles ayudaría a tener mas pulmones naturales en la ciudad. Un estudio universitario llega a la conclusión de que los árboles que mejor absorben el CO2 en un entorno urbano son la Melia, la Acacia de tres espinas, la Jacarandá y el Olmo, y en un entorno forestal, el pino carrasco, el pino piáonero y el alcornoque. Así, que no estaría mal tomar éstas otras medidas.

Que obligueis con la misma dureza a los cruceros y empresas de turismo que tanto dinero os dejan, a que contaminen tan poco como queréis hacerlo con nosotros. Que permitais, como en bastantes países con mas luces que vosotros, a que se puedan re-recatalizar vehículos y poder modificar mediante filtros u otras opciones las emisiones de nuestros vehículos. Combinar matrículas, y obligar a quienes tienen coche nuevo o viejo, a tener que pagar por igual el problema de la contaminación. Saliendome de la pregunta, y yendo al trasfondo de la realidad de la contaminación en un capitalismo enfermo. Me parece llamativo que la izquierda moderna, se tire flores y se sienta orgullosa del progreso smart city, cuando en realidad todos sabemos de la futura concentración de población en grande urbes y también sabemos hacia donde nos dirigimos cuando vendemos nuestra movilidad, seguridad e información a los grandes gigantes tecnológicos por los que estáis perdiendo el culo, y escuchando sus cantos de sirena. No niego el progreso, lo que pide la ciudadanía es una transición lógica, y no forzar una muerte prematura de vehículos que iba a llegar igualmente. Lo que estáis haciendo es escuchar a la gran industria, que os regala los oídos y os dará solución corto plazo, pero alomejor, cuando miréis atrás, y os preguntéis si realmente habéis pensado vosotros, con vuestras ideas y no con interferencias de poderes económicos como lo estáis haciendo ahora, alomejor no tendréis el valor de aceptar que "vuestros " pensamientos u ideas, quizás hayan sido fruto de actos de propaganda en movilidad al mas puro estilo edward bernays. Si sois de izquierda tener la decencia de pensar que muchos sufriremos cambios significativos en nuestras vidas, y no precisamente para mejor.

Desestimar las etiquetas de la DGT per que no es una eina eficaç .

1: La millora del transport public es IMPRESCINDIBLE.

2: Park&Ride estratègics a peu de TRAM, METRO, FERROCATÀ i RENFE, Madrid te mes de 52.000 places de P&R a la seva corona. Aquí no arribem ni a 4000.

3: Medicio INDIVIDUAL de tots els vehicles: permetre adaptar amb filtres, catalitzadors, AdBlue, GLP CUALSEVOL vehicle. Etiquetarlos en funcio de la seva CONTAMINACIO real, nomes aixi es podran crear zones restringides al transit mes contaminant .SUECIA ho fa aixis i Alemania, davant del greu problema que pot suposar una norma parescuda ho implantara també. El parc movil anira readaptanse mentre també es pot millorar tot lo altre mencionat a dalt.



-
- Determinar i anunciar clarament el calendari anual en que s'anira ampliant la prohibicio d'entrada dels cotxes a la ZBE. Per a que els consumidors tinguin clar cap a on orientar la seva compra.
 - Augmentar el numero de radars per a que les velocitats en les vies urbanes es compleixin. (exemple els 50 Km/h a la meridiana que ningú respecta).
 - Tancar el trafic al davant de les escoles durant l'entrada i sortida d'alumnes.
 - Ampliar la ZBE a l'area metropolitana.
 - Reduir dràsticament carrils d'entrada i sortida a la Meridiana
 - Situar una estacio de mesura de contaminacio fixe a la zona de meridiana / fabra i puig. Aquesta zona no surt ni al planol de qualitat del aire.
 - No permetre l'entrada de cotxes B i C a la ZBE durant els episodis de contaminacio.
 - Fer gratuït el transport public durant els episodis de contaminacio.
 - Augmentar els controls de motos amb "escape libre" que contaminen mes del que estan homologades i fan mes soroll
 - Incentivar que els creuers es connectin a la electricitat mentres estan al port en comptes de cremar combustible. Un incentiu seria preus mes alts de cuotes portuaries si no es conecten a la corrent.
 - Cobrir les rondes i la gran via.

Controles de nivel de ruido de los vehículos . Y prohibición de circulación de ellos de forma permanente en zonas habitadas

Evidentment, una millora del transport públic, tant a dintre de la ciutat com a rodalies . I una baixada de preu en l'us d'aquest transport públic.

Sí, un major control efectiu per a les emissions que generen altres transports com ara els creuers i molts vehicles que depenen de l'administració.

En definitiva se'ns vol fer culpables de les emissions a molts ciutadans que fem un us responsable i limitat del vehicle privat, mentre que amb les excepcions tant uns com altres grans empresaris i administracions queden gairebé impunes.

Incluir a los barcos en el Plan de Mejora del Aire. Menos cruceros y ferries en BCN, amarrarlos fuera de la ciudad, y impedir el acceso a los barcos mas contaminantes.

No puede ser que los ferrys llegan a BCN centro, con todos los camiones que entran y salen. Es de otro siglo.

La contaminación, que ya ha sido notablemente reducida en el tráfico urbano (la implantación obligatoria de catalizadores se remonta a 1992) comenzará a reducirse aún más en cuanto lo vaya haciendo posible la tecnología disponible y el mercado. El parque automovilístico se va renovando de forma espontánea, en la medida que se permite que el poder adquisitivo de los ciudadanos esté acordé a las circunstancias.

-
- Restringir els creuers al Port de Barcelona.
 - Fer una anella al centre de la ciutat i fora cotxes. Només de serveis , transport públic, metges, etc.

Amb una normativa racional i no la que es proposa que és injusta, no proporcionada i que afecta als col·lectius menys afavorits , a més de no tenir per a res en compte un patrimoni excepcional de cotxes històrics que a la pràctica no contaminen degut a la seva baixa utilització i donen cultura i qualitat als municipis que els cuiden i promocionen.

Antes de ir a lo facil como ha hecho en consistorio, que es atacar a los que menos pueden, se tendría que haber atajado el tema cruceros, mucho más contaminante y más peligroso que los vehículos y el tema obras públicas innecesarias en verano cuando la pluviosidad baja al mínimo, por el tema de las pm10 , ruidos etc etc

Controlar las emisiones en el aire de los Cruceros y todo tipo de embarcaciones del puerto de Barcelona y de los puertos deportivos de la AMB y de los aviones que surcan el cielo de las poblaciones que forman parte de la AMB que contaminan más, miles y miles de veces más, que todos los vehículos que circulan en Barcelona y en las poblaciones de la AMB.

El aire de Barcelona no tiene ningún problema



La millor mesura és que l'alcaldeessa resteingis els veritables contaminants que són els creuers de luxe i no toques més la pera al pobre usuari de torn .

Potenciar más el transporte público

Falta gente que de verdad entienda de logística para intentar implementar un plan de acción no esto que se va a imponer sin pies ni cabeza. Espero que en las próximas elecciones emanen el que entre lo solucione por que hoy por hoy soy un total detractor.

Complementària no, el que s'ha de fer és aturar aquest sense sentit totalment arbitrari. En comptes de penalitzar per edat, s'ha de penalitzar pel nivell de contaminació. I s'han de buscar alternatives. Molts no volem llançar un vehicle per comprar-ne un de nou, igual que se'ns obliga a fer amb els mòbils, els televisors, i altres dispositius. Molts volem poder millorar els nostres vehicles, amb filtres de partícules, fins i tot motors elèctrics, o altres sistemes com GLP, en definitiva reciclar, reutilitzar, però aquestes opcions, tot i que es poden fer, després no es poden homologar.
Perquè no es fa res amb els vaixells del port? O amb els sistemes de calefacció?

Seria més restrictiu, la salut es molt important i en altres països estan més coinciciats sobre la utilització del cotxe. En algunes capitals no deixen circular cotxes, però no ser la estratègia que han seguit.
- Potser cal una ley de protecció de la salut, que sigui molt car tenir cotxe.
- Part de la meua família son d'Amsterdam, des de petits están coinciciats i per ells es normal no perjudicar la natura. Aquí molta gent no pot viure sense cotxe, potser comentar a restringir els anuncis com es va fer amb el tabac. La part negativa del cotxe: trafic excessiu, contaminació,...

Complementaria no.

Crec que aquesta mesura no ha de tirar endavant i s'haurien de fer d'altres.

Com per exemple Reciclatje de CO2.

Y cal fomentar parkings a la ciutat, i no reduir carrils de circulació.

L'eliminació de carrils de circulació i aparcaments està fent que es contami més, ja que els vehicles están més temps en circulació i contaminant. Amb aquestes mesures que implanteu (carrils bici, eliminació carrils circulació, eliminació aparcaments) sou responsables d'augmentar la contaminació de la ciutat, no de reduir-la.

Falta que els vaixells no puguin atracar al port de Barcelona!! Y que el trànsit aeri s'allunyi de la ciutat

Si, que los putos políticos desaparezcan, así se saneara el cáncer que hay en la sociedad.

Reduiriem els nivells de contaminació de la ciutat si es restringis la entrada de vaixells i creuers a port.

Reduiriem en un 2000% la contaminació a la ciutat.

I amb l'aeroport del Prat igual. Per que no entren per mes endins del mar?

Descarreguen querosene abans de aterrar i això ho tenim que respirar.

Per que no funcionen els medidors del aire del port de Barcelona i l'aeroport del Prat?

Seria interessant que estiguessin en marxa així es desvelaria la gran estafa que esteu apunt de fer-li a la ciutat i als seus ciutadans.

I no segueixo per que no acabaria mai.

Más transporte público y bueno, a la horas puntas, como trenes de cercanías, autobuses y metros.....

Menos buques y menos tránsito de aviones, que generan muchísimo más que lo que genera el parque automovilístico.

Controlar el port i el aeroport, que contaminen 10 vegades mes que tots els cotxes de Europa y s'ha desmoltat amb estudis



Sí, faltan muchas medidas... no complementarias sino principales, antes que prohibir a los residentes entrar y salir a sus casas.

Con todos los medios y recursos que han gastado en la campaña de restricciones es normal que posean informes favorables a las restricciones, malo sería que no los tuvieran.

Hay más informes que apuntan por restringir emisiones de contaminación mucho más importantes y no han hecho nada por darlos a conocer.

Les sugiero los informes de Don Antonio Turiel, entre otros.

Permitan a los vehículos antiguos montar filtros e incluso cambiar a motores más eficientes y dejen de prohibir a los ciudadanos.

Las emisiones deberían ser medidas en cada vehículo individualmente y darle la posibilidad de disminuirlas, antes que desguazar.

Cumplan las 3R del reciclaje, que tanto pregonan

Hagamos un planeta mejor y no esquilmemos materias primas, mantengamos nuestros vehículos mejorando su eficiencia.

Sean verdaderos políticos al servicio del ciudadano más desfavorecido y no al servicio de los grandes lobis financieros y fabricantes de automóviles.

Limitar entrada cotxes de fora i el nombre de creuers.

MENTIRA, Barcelona no registra ningún nivel elevado de contaminación, solo hay que ver la propia pagina para ver la contaminación y se ve claramente que no existe tal contaminación

Solo existe en varios puntos que al ayuntamiento no le interesa, como EL PUERTO, EL AEROPUERTO, Y LA INCINERADORA

Hay no ponéis restricciones verdad, panda de sinvergüenzas

las fuentes de contaminación deben ser todas atacadas si el objetivo es reducirla. no solo los vehículos. que impactan mucho menos que otros (barcos, calefacción, etc)

Dejar el negocio del turismo de cruceros, pero claro eso no interesa. Es más facil fastidiar al ciudadano que vive en la provincia de Barcelona que a las grandes empresas.

Vergonzoso

En otros países hay empresas que se dedican a modificar la mecánica de vehículos que contaminan, eso es eficacia y no esto que se pretende hacer de vetar a los vehículos por edad, si esos vehículos pasan la inspección técnica y los niveles son los correctos, eso sería eficacia

Reduzcan el tráfico de cruceros.

Implanten medidas en positivo, no prohibiciones que perjudican a los más débiles económicamente

Prohibicions per tothom, amb independència de l'antiguitat del vehicle. Mai discriminatori. Si en voleu podeu parlar amb mi, tots els meus coneguts pensen igual que jo.

Las restricciones circulatorias deberían aplicarse a los camiones de gran tonelaje, cruceros y mercantes del puerto. Ellos son junto al aeropuerto son los causantes, en gran parte, de los episodios de alta contaminación en época de falta de lluvias



Crec que s'hauria de millorar el transport públic tan dins de la ciutat com per entrar-hi. No pot ser que un trajecte dins de la ciutat amb cotxe es faci en 20 min i en canvi en transport públic es tardi una hora. Aquest dèficit de transport públic es pateix especialment a la zona alta de la ciutat. També estaria bé habilitar aparcaments dissuasoris gratuïts pels usuaris de transport públic a les entrades de la ciutat permetent l'enllaç amb el transport públic. Aquests aparcaments haurien de tenir suficient capacitat per tots els usuaris i que la gent sabés del cert que hi trobarà lloc, en cas contrari deixarien de ser útils.

Si en un futur s'haguessin de fer noves restriccions, proposaria que en lloc de les restriccions es posés un peatge a l'entrada de Barcelona pels no residents i només pels vehicles més contaminants i en l'horari que s'aplicaran les restriccions (de dilluns a divendres de 7 a 20h), així aquells que puntualment necessitessin entrar a Barcelona amb cotxe ho podrien fer sense problemes i la recaptació es podria destinar al transport públic i a programes ambientals. Ara bé cal remarcar que aquest peatge només hauria d'afectar els cotxes més contaminants dels no residents i en cap cas els residents de Barcelona i només en l'horari de màxima afluència. A més per minimitzar l'impacte en la ciutadania es podrien permetre 3 entrades al més gratuïtes o alguna mesura similar.

Per últim, cal deixar de destruir llocs d'aparcament a la ciutat (especialment els de zona verda) ja que això només provoca més temps de motors en marxa i més contaminació, i transformar tota la zona blava en zona verda més cara pels de fora però adaptada i gratuïta pels residents.

També cal una xarxa de carrega de vehicles elèctrics pública de qualitat i molt estesa permetent que inclús aquells que no disposen de parking a casa i no se'n poden permetre un puguin plantejar-se la compra d'un cotxe elèctric i el puguin carregar al carrer sense problema (evidentment pagant el preu de l'electricitat com pagarien el preu de la gasolina.)

Em semblen masses pocs cotxes els que deixaran de circular, s'ha d'ampliar a tots els cotxes no indispensables.

Els cotxes han matat la ciutat, les zones vives són les que no són circulables, i estan ocupades pels turistes. Prohibir la circulació general a tota la ciutat, milloraria la salut de tothom, faria la ciutat habitable i distribuïria més els turistes per a tota la ciutat.

Sobretudo el transporte profesional, barcos y cruceros, empresas que contaminan con humos o productos químicos, etc.

Sí, ser una mica responsable i fer les coses bé, no com s'estan fent. Suposo que els creuers, l'aeroport i empreses com Tansa no tenen res a veure amb la qualitat de l'aire no? Els culpables són els que tenen un cotxe de 20 anys i fan 2000km al any.

Es podria posar un control del quilometratge dels vehicles i calcular quilometratges màxims segons emissions, no utilitzar un sistema d'etiquetatge mal fet.

Hay muchos estudios sobre el tema; no usen solo los que les convenga.

Los Coches no son los culpables.

O no interesa o inhibir barcos trenes o fábricas

Controlar el port de Barcelona que si que contamina de debò i no publicar estudis que diuen que no passa res...Això no hi ha qui s'ho cregui..

només cal anar al port algún dia i respirar.

De aplicarse medidas que sean para todos por igual y no para una parte de población que no tiene recursos o no quiere deshacerse de su vehículo puesto que funciona bien y eso NO NOS ENGAÑEMOS NO ES ECOLÓGICO! VUESTRA POSTURA ES ECONAZI....

S'ha de limitar el transit comercial per les rondes. S'ha de limitar la presència de creuers. S'ha de limitar el volum de l'aeroport del Prat.



Simple. En la I.T.V, se puede valorar la emisión de co2 de todos los vehículos sean del año que sean, en la misma, podrían dar permisos para circular por zonas y días según sus emisiones, sea el vehículo del año que sea. Estableciendo unos márgenes realistas y unos días concretos. Nadie podría decir que es una medida recaudatoria o que esta pensada para las personas más pudientes, sino, que sería el propio vehículo el que diera directamente la solución, de paso quedaría en una base de datos, que creo que es mejor que ir con una etiqueta que básicamente diga que yo me puedo pagar un vehículo simplemente por el año en el que lo matricule.

Si, no incorporeu el principal focus de contaminació de Barcelona. Port, aeroport i zona franca.

Crec que no esteu aplicant bé les mesures. Esteu anant contra els ciutadans que no podem ni volem canviar de cotxe i em sembla tot molt falç. Intenteu ferho amb criteris ambientals ben pensats! poseu parkings gratuïts a les entrades de Barcelona, un peatge si cal per entrar al centre, abaixeu el preu del transport públic i intenteu que l'etiquetació sigui per nivells de contaminació! No podeu fer les coses bé una vegada? Quina pena de dirigents que tenim....

Creiem necessari que és complementin aquestes mesures restrictives de circulació del vehicle privat motoritzat amb mesures decidides d'impuls del transport públic. Algunes de les mesures que proposem a continuació depenen directament de l'Ajuntament, mentre que per d'altres que no són competència seva, creiem necessari que l'Ajuntament les reclami a l'administració corresponent:

- És especialment important seguir apostant per l'impuls de la xarxa de transport en autobús, de manera que es puguin garantir una major freqüència en aquests serveis.
- També important que vagi acompanyant de mesures que incentivin la prioritització i major velocitat comercial d'aquests: carrils bus, prioritats semafòriques, etc... En concret, urgeix la implantació de carrils bus en les principals vies d'accés i sortida de Barcelona. Especialment necessari és el cas de la B-23.
- Necessitat de disposar d'ajuts que permetin la renovació del parc mòbil de vehicles de transport col·lectiu.
- Millora de la intermodalitat de les estacions d'autobús amb altres modes: aparcaments segurs de bicicletes situats al costat de les estacions, augmentar el número de Park and Ride, etc.
- Més campanyes de promoció del transport públic.
- Infraestructures que permetin l'electrificació de la xarxa de transport públic en superfície.
- Establir un marc de finançament estable per al transport públic.

La creació d'un peatge per regular l'entrada de vehicles.

Que hagan mejoras de contaminación en los nuevos vehículos...pero no por ello han de quitar de circulación los ya existentes

S'ha de provar de guanyar qualitat mitjançament la restricció de vaixells i creuers que emeten gasos pel valor de tot el parc automobilístic de la ciutat per cada vaixell.

Si clar que no deixin atracar els creuers i enlairar els avions que contaminen com 2000 cotxes en circulació..Els són els causants reals de la contaminació a la ciutat

LIMITAR L'ACCÉS DE VAIXELLS IMPULSATS PER MOTOR DE COMBUSTIÓ INTERNA AIXÒ COM D'AVIONS IMPULSATS PEL MATEIX MÈTODE, RESTRINGIR EL TURISME FEROC QUE IMPULSA L'ALT CONSUMISME I L'ALT GRAU DE DESPLAÇAMENTS DINTRE DE LA CIUTAT DONANT PREFERÈNCIA A TOTHOM MENYS AL CIUTADÀ LOCAL.

Solo el 7% de la contaminación es causada por los vehículos privados. ME preocupan los cruceros, me preocupan los vehículos industriales y sobretodo me preocupa la industria. Creo que hay que mirar a las grandes empresas y no tanto al individuo.

Se podría pensar en reforestar algunos parques y sierras de la ciudad o utilizar azoteas y descampados para instalar zonas verdes. También existen asfaltos que absorben la polución.

Els creuers de luxe contaminen molt.



Les PM10 no només les generen els vehicles antics. Bona part són causades pels fregaments de pastilles de fre, dels pneumàtics, etc...

Les PM 2.5 també són causades per la indústria...

Per això crec que la mesura és DISCRIMINATORIA i perjudica, com sempre, a les classes més baixes.

La major part de vehicles compten amb filtres. És cert que els més antics no els tenen, però són els que menys hi circulen. Per això estaria bé que se'ns permetés d'EQUIPAR AMB FILTRES I CATALITZADORS ALS COTXES ANTICS. Sempre serà més barat pels usuaris i més assequible pel medi ambient que comprar/fabricar un nou cotxe.

En definitiva, CAL EXPREMER UNA MICA MES EL CERVELL i no prendre mesures de cara a la galeria i contra els més desfavorits. Per què no es regula més el turisme i les grans empreses de creuers, el Port de Barcelona, etc... ?

Semblen mesures més encaminades a afavorir a les vendes de la indústria automovilística que a protegir als habitants de BCN.

- Limitar el nombre de Creuers a Barcelona. Turisme a qualsevol preu, NO Gràcies.

- Vehicles de repartiment (furgonetes, Camions), que sigui Obligatori que siguin elèctrics, de gas, ó hidrogen. Crec que són els Grans causants.

Estic d'acord en frenar les emissions però deixeu en pau els nostres cotxes, ja anirant desapareixent solets

Si, las siguientes:

1. Peaje para reducir la entrada de vehículos en general.
2. Cobertura de las rondas por las zonas que atraviesan áreas urbanas en especial el paseo Colón y muelle de la fusta que además sufre un extra de contaminación por los barcos y cruceros, que afecta sobre todo a la calidad del aire del Raval, gótico, Barceloneta y las playas.
3. Reducción de cruceros, prohibición de los más grandes y contaminantes, Promoción del uso de electricidad de los barcos durante su estancia en el puerto.
4. Creo que los ciclomotores emiten más humos que los coches hoy en día, habría que actuar sobre ellos.
5. Aumentar el transporte público, ampliar la zona 1 de TMB lo máximo posible para reducir la entrada de vehículos a la ciudad.
6. Conexión de tranvía por la diagonal.
7. aumentar las zonas verdes, reducir el asfalto, las palmas duras. Promover coberturas verdes de las rondas para crear nuevos espacios verdes.
8. Reducir el tráfico aéreo del aeropuerto del Prat prohibiendo los vuelos cortos de menos de 600 km para los que haya conexión por tren y limitando el crecimiento del aeropuerto.

És ben sabut que Barcelona és la ciutat europea més contaminada pels creuers. Que es vulgui prohibir a un barceloní de moure's per la seva ciutat mentre un creuer contamina en un minut l'equivalent que el seu vehicle en 50 anys o més, no té cap lògica. En primer lloc, els representants de la ciutadania haurien d'haver obert una via de comunicació amb els barcelonins per dialogar i trobar opcions i solucions per tal d'aconseguir un acord comú.

Augmentar considerablement el transport públic, reduir més els carrils per vehicles privats, crear més zones peatonals (amb restriccions de bars oi terrasses).

Control de la contaminació dels avions i vaixells que és molt superior a la dels vehicles

Si, revisió general sobre l'estat real del parc de vehicles i revisió acurada sobre la gestió energètica de l'indústria

No es podria crear, si és que no existeix, un dispositiu que filtrés de l'aire les partícules més nocives i instal·lar-ne uns quants distribuïts per Barcelona?

Ampliació dels horaris de les restriccions, restringir més vehicles contaminants, augmentar el transport públic per donar opcions alternatives al cotxe, augmentar voreres, carrils bici i espais verds per facilitar la mobilitat no contaminant, ser més rigurós amb el compliment de les normatives.



Implantar les zones 30 a la majoria de barris / carrers.

Crec que es podria gestionar el transports de treballadors cap als polígons. Les zones industrials i tallers cada cop es troben més a les afores, els treballadors de segons quins ambits tenen que arribar a aquests polígons. Camioners, operaris, mossos de magatzem et... no tenen altre forma d'arribar a les feines en els torns rotatius, de nit etc... situats en polígons o poblacions sense altre comunicació que no sigui carretera. No hi han trens a polígons que funcionin 24 hores, ni autobusos i si ni ha no tenen la qualitat suficient. Les empreses es podrien organitzar per tenir torns amb serveis d'autobusos a les hores de canvi de torn. Potser es podrien fer aparcaments a les afores i que la gent entres a Barcelona en transport, i permetre que els que viuen a la ciutat facin servir el cotxe per anar a treballar, encara que fos amb permisos personalitzats. També es podria fer algún tipus de pla per facilitar DE VERITAT que les persones que no han pogut canviar el cotxe ho puguin fer.

Cal reduir la capacitat de tots els carrers de Barcelona, especialment els de l'Eixample. D'aquesta manera també es reduiria la velocitat dels vehicles i la comoditat que per ells suposa tenir tot aquest espai. Tot l'espai guanyat cal destinar-lo a modes de mobilitat més sostenible com millorar els carrils bici (extensió i amplada), ampliar voreres i augmentar el verd.

S'hauria d'ampliar i millorar el transport públic. Per exemple, jo visc a la Marina de Port i hi ha moltes mancances: 1) baixa freqüència dels busos a primera o última hora i en cap de setmana, 2) no hi ha cap línia que comuniqui amb el Poble Sec (on molts tenim família) directament (l'H16 et deixa en un extrem del Poble Sec i les línies 13 i 26 et deixen a Pl. Espanya), 3) tampoc hi ha una comunicació directa d'aquest barri amb la platja (el més directe seria l'H16 però triga 1h en arribar a la zona de platja i tampoc et deixa massa a prop, una altra combinació seria H16 + D20, que et deixa més a prop però també trigarà 1h com a mínim, cosa que em sembla absurda quan pel litoral arribes en un no res! Cal un bus que vagi pel litoral!!). També, al Pg. de la Zona Franca s'hauria de limitar el trànsit, així com al C/ Foc. El primer és una mini autopista d'accés a la ciutat des de la ronda i el segon és la dreuera a través de Montjuïc utilitzada per molts vehicles per arribar al centre. Limitar el trànsit + millorar i ampliar el transport públic és la solució.

Crec que les restriccions al trànsit haurien de ser més permanents i aprobo la creació d'un equivalent barceloní al Madrid Central.

Aquesta que voleu fer crec que no es la adecuada i tindrieu que fer ajudes a gent que no podem comprar un cotxe..Jo em compraria per exemple un electric..

Barcelona té un àrea metropolitana industrial així com un aeroport i un PORT que contaminen més que 20 parcs automovilístos com el que aneu a retirar. S'hauria de prohibir l'entrada de creuers a port i desplaçar l'aeroport bastant més lluny de la ciutat

Restringir la circulació a tots els vehicles d'ús privat a la zona delimitada per les rondes

Crec que la mesura complementària més important és el reforçament del Transport públic d'àmbit metropolità. A banda de la clamorosa falta d'inversió en Rodalies, crec que s'està treballant en la direcció correcta: connexió del tranvia, connexió dels FGC a Barcelona, Línia 9 i 10 de metro, Serveis de bus exprés metropolitans, Xarxa ortogonal de bus, superilles, etc. Però cal una millora constant en aquests temes per consolidar la reducció de l'ús del vehicle privat.

Creo que hay que contener aún más el precio (otro sistema tarifario, abonos, etc.) y potenciar más la frecuencia de servicios de transporte público, especialmente autobuses, y mejorar su red de cobertura, ya que aún existen algunos puntos (por ejemplo viajes en diagonal) que son bastante tediosos, lentos y complejos de realizar. Otro aspecto es el horario de servicio de estos sistemas: las 22:00 en autobuses o las 24:00 en el metro son literalmente irrisorios y manifiestamente insuficientes y otra excusa más para sus detractores.

Mes restrictiu amb els creuers.



la mesura, com ja he indicat, hauria de ser més ambiciosa i incloure en un termini no superior a cinc anys (totalment implantada al 2025) a tots els vehicles amb motor de combustió interna (que no siguin zero emissions). El termini des de que es va anunciar la ZBE i aquests 5 anys extres donen prou temps per a que els ciutadans i les administracions (que han de donar exemple) puguin planificar la renovació de les flotes. També s'ha incidir en la millora del transport públic col·lectiu i en la creació d'aparcaments "park & Ride" associats a la xarxa de rodalies.

Si, campanyes informatives i educatives, per aconseguir un canvi d'hàbits. Encara hi han persones que no es creuen els informes sobre les repercussions en la salut dels contaminants.

Aprofitar els equipaments municipals, per fer campanyes: Centres cívics, biblioteques, espais de Gent Gran.

Coordinació amb els centres de salut i educatius, per explicar els beneficis de tindrien aquestes mesures

Implicar el comerç .

Crec que s'hauria de ser més ambiciós en un tema tan sensible com la salut de la població en gral i en especial pel que fa als més vulnerables. Considerar per tant les zones d'actuació més dràstica com ara escoles, hospitals, centres per gent gran es necessari. L'arribada massiva de creuers també crea zones "especials" al seu voltant en una ciutat extremadament densa (>16.000 hab/km²). El suport del transport públic es absolutament indispensable. L'educació vers l'aprofitament dels vehicles. No a l'ocupant únic. Propiciar el lloguer de vehicles /transport per càrrega per part de particulars que realitzen compres importants en quantitat i volum...

Per potenciar l'ús del transport públic es podrien revisar les condicions de les " targetes rosa" abans de la crisi es concedien per tenir 65 anys, i ara no. També es podria posar més vigilància en el respecte al carril bus.

-
1. Obligatorietat dels creuers de connectar-se a la xarxa elèctrica mentre estan al port. Els motors dels seus grups electrogens són un dels principals contaminants de la ciutat.
 2. Prohibició dels forns de llenya de les pizzeries.
 3. Peatge d'accés a la ciutat per vehicles no residents.
 4. Reducció de carrils per a vehicles privats. Més carrils bici i carril per altres formes de mobilitat elèctrica.
 5. Millora del transport públic de rodalies (accés a la ciutat).
 6. Millora de l'envolvent dels edificis i reducció de l'us de les calefaccions de gas.
 7. Ampliació de la superfície de parc i jardins; i de l'arbrat als carrers.

Hi ha una cosa que no entenc: que es permeti que els grans magatzems, botigues, hotels etc que tenen la refrigeració a tota màquina tenir les portes del carrer obertes per on es perd tota la energia. A l'hivern igual amb la calefacció.

-
1. canviar els vehicles d'ús públic (ambulàncies, autobusos, etc) per vehicles no contaminants.
 2. Augmentar la xarxa de busos i la seva freqüència també amb les poblacions properes durant els horaris d'entrada i sortida de la feina.
 3. Fer peatonal el centre de Barcelona. Deixar la circulació del cotxe privat a les rondes.
 4. Aumentar les zones verdes i els horts urbans.
 5. Parquings a les entrades per aquells que no tinguin transport públic per arribar a la ciutat.
 6. Fomentar el cotxe i la moto no contaminants compartits a baix cost.
 7. Fomentar projectes tecnològics i de robòtica desde les escoles a les universitats pel reciclatge de plàstics i d'altres residus (ex. robot que fa el triatge de la brossa, bacteri que transforma el plàstic en un element biodegradable, comerç sense plàstics, etc).
 8. Crear una nova formació imprescindible a les empreses (com ara l'assessor de riscos laborals), que sigui l'encarregat d'assessorar i obligar en el compliment del reciclatge a les empreses i de la reducció de emissions contaminants dels edificis.
-



9. Facilitar la recollida de residus a les platges i les ciutats (participació ciutadana) oferint a canvi bitllets de transport públic o algo similar.

Es necesario incentivar el transporte público y mejorar las infraestructuras para que el medio de transporte preferente para todos los barceloneses sea el transporte público colectivo. Por eso es fundamental reducir los tiempos de trayecto para los trabajadores de la periferia. Además, es importante dificultar el transporte en coche por las zonas más céntricas de Barcelona, donde debería haber más zonas restringidas al tráfico debido a que es la zona con mayor contaminación y donde más gente es puesta en riesgo.

Sí moltes.

Taxis aturats en parades i ajudes perquè siguin tots híbrids o elèctrics.

El mateix amb busos.

Transport públic assequible, més barat

Potenciar ús de la moto i bicicleta

Construir la línia 9 del metro d'una vegada per totes

Perseguir la contaminació de fàbriques, empreses i creuers

Doblar el nombre de contenidors de reciclatge i retirar progressivament els de rebuig

Explicar els punts verd. Què són, on són...

Obligar comerç os i empreses a reciclar: recollida porta a porta...

EL TEMPS S'ACABA. O ACTUEM AMB MOLTA CONTUNDÈNCIA O EL PLANETA SE'N VA A NORRIS, I NOSALTRES AMB ELL

Anem tard, el 2017 era l'any de no retorn.

Estem esperant la reducció de la calçada a totes les vies de la ciutat.

Eliminar les autopistes urbanes (c Arago, tot l'eixample, travessera de dalt, avinguda vallcarca...)

Cal afegir carrils bici a tot arreu!

I millorar transport públic.

Concretament les diferents organitzacions i entitats del barri de Vallcarca exigim la reducció d'Avinguda Vallcarca, de 4 carrils a 2. Ha estat tallat un dels carrils per obres del metro i no és cap desgracia! ho superarem!

Prou cotxe a la ciutat!

La promoció de l'ús de vehicles no contaminants és insuficient. El disseny de la infraestructura ciclista ha de millorar molt, i resoldre els punts més problemàtics que estan pendents des de fa dècades: plaça a Espanya, plaça a Catalunya, les rondes de muralla, etc. La reducció de l'ús del cotxe (forçada, no funciona si és només voluntària) ha d'anar acompanyada d'una política valenta de transport públic i d'integració modal: per què no hi ha Bicibox a Barcelona? On són les bicicletes de TMB i de FGC? On són els incentius per a les empreses que promouen la bicicleta entre els seus treballadors? On és el plaol de rutes en bici per la ciutat, i la seva senyalització en els carrers? Això són només alguns exemples.

No és conseqüent que en un model de ciutat com el que volem, tinguem autopistes al centre de la ciutat carrer d'Aragó, gran via corts catalanes c/Marina, etc. Jo visc a una de les zones més contaminades c/diputació amb Sardanya i tinc dos fills petits, això em fa replantejar vendre el pis i marxar de la meua ciutat, per culpa de la contaminació. Hem d'actuar per evitar. La ciutat de la ciutadania! Treballo al c/Tarragona i el 95% dels cotxes que transiten a primera hora del matí, només està ocupat per una persona, s'hauria d'incentivar el vehicle compartit o més llançadores per arribar als llocs de treball en el cas de treballar fora de la ciutat. L'Ajuntament podria arribar en algun conveni amb les empreses. Desitjo que realment s'actui amb el tema de la contaminació i poguem respirar un aire no nociu.

Mes parcs i zones de natura, informació i concènciació, prohibició de pirotècnies i tot allò que embruti l'aire, acústicament també.

Creo que s'hauria de començar a restringir el trànsit rodat de moltes vies. S'haurien de peatonalitzar carrers, apostar per completar les xarxes de metro (L9, L10, L2) i la connexió del tramvia a la diagonal. Però també s'hauria de contemplar la possibilitat de fer línies de trolleybuses tal com s'està fent a altres indrets d'Europa. Tenen moltes avantatges.



Crec que s'ha de millorar el transport public (massificacio estiu i hores puntes, accio contra els carteristes. De moment posant-li dificil al cotxe, crec que es va amb plaç os adequats per acostumar a la gent.

Si aún faltan más medidas. Por ejemplo en el transporte público. En la zona industrial de Badalona cerca de la B-20 por ejemplo donde yo trabajo, no tenemos un bus que por ejemplo vaya de Fondo siguiendo el trayecto de la B-20. Consecuencia, todos en esa zona vamos en coche a trabajar porque además hay mucha zona para parqulear. Si queremos ir ahí con transporte público desde, por ejemplo, Fondos son 50 minutos, porque todos los autobuses bajan al centro de Badalona y vuelve a subir, en cambio en coche son 10 minutos, incluso aveces menos.

Medir objetivamente..ya que si no circulo habitualmente no contamina..ende peaje x contaminacion si circulo...sino dejad de excluir a las personas...por normas faciles... que parecen hechas por niñ@s de bachillerato...haced cosas serias..bien echas no simplemente prohibir segun el año.

Incentivar a la gent a eliminar el cotxes contaminats, van llegir que l'Ajuntament faria tarifas de transport bbaixes a qui entregues el cotxe antic.

DE PRIMERES..... QUE TOQUEU DE PEUS A TERRA!

Heu de ser justus amb tothom, començ ant per fer ITV veridiques a tots els vehicles de l'ajuntament, sense que hi hagin falsificacions. Heu d'incloure a tot motor de combustio vivent en la vostra llei insostenible, sense restriccions, (o todos moros o todos cristianos). heu d incluir les zones industrials i ampliar el mateix radi que hi ha a terra, traspasant ho al mar i a l ' aeroport del prat. ES AIXI, quan tindreu veritables problemes per implantar aquesta llei UTOPICA e insostenible.

Son les ITVs qui haurien de donar una nova enganxina de contaminacio per a restringir el pass a la zona restrictiva. I haurieu de donar opcions tecniques per a la modificacio del vehicles en materia de contaminacio.

US CREIEU QUE EL POBLE ES IMBECIL, PERO TENIM MOLT DE PODER I NO ENS LA "COLAU"REU

Reduir preu de transport públic.

Construcció de pàrquins perifèrics disuasoris a Barcelona.

Fomentar, però regular bé, l'ús de vehicles sense motor o amb motor elèctric (bicis, motos elèctriques, patinets, etc.)

Fomentar l'automòbil d'ús compartit (igual que els sistemes e-cooltra en moto, o avançar en cotxe).

Augmentar la vegetació en parcs i places.

Paramos ya con los cruceros!

-
- Peatge de congestió
 - Control i peatge als creuers
 - ajudes i subvencions per al canvi de vehicles a la gent de Barcelona.
 - Exempcions de l'Ibi pel parkings de vehicles no contaminants (0 emissions)
 - ampliar la xarxa de bicings a zones que no arriba (barris nord de gràcia)
 - mantenir i garantir el funcionament de les escales mecàniques en barris zona alta de gràcia ja que en no funcionar MAI incentiven a l'ús del vehicle
 - Disminuir trànsit en contacte directe amb escoles (per exemple carrer maignon amb Escola Rius i Tauler)
 - Apostar per la generalització de vies peatonals i de velocitat 30 a tots els carrers d'un sol carril
 - Fer un pla perquè els accesos automàtics a barris alts puguin fer-se amb bicicleta (ascensors, ramps i escales mecàniques accessibles) com ha fet la ciutat de Donosti

Els vehicles de repartiment a botigues i domicili (especialment aquests darrers que cada vegada van a més) haurien de ser elèctrics o similars (bicicletes, etc).

En cas d'episodi d'alta contaminació s'hauria de prohibir la utilització de vehicles de combustió.



Reducir el numero de cruceros. Un estudio reciente indica que la flota de cruceros de la principal compaña que opera en Europa poluciona tanto como los coches en Europa.

Además, hay una falta considerable de zonas verdes y de parque, con una buena parte de plazas públicas cubiertas con asfalto o cemento, y algún árbol. Las zonas verdes de parque y con mas densidad de vegetación reducen considerablemente la polución (ver por ejemplo aquí <https://projects.ncsu.edu/project/treesofstrength/benefits.htm>)

Un tema más relacionado con los árboles: la ciudad poda demasiado los árboles y en épocas no propicias. Una visita en un jardín en Reino Unido, por ejemplo, nos enseña como los árboles sanos no son podados, y se les permite que sus ramas se desarrollen de forma natural. Un árbol adulto contribuye mucho a bajar la temperatura en su interior y bajo su copa *si no es podado cada año*

Que els cotxes no elèctrics no puguin circular en el futur. Només vehicles no contaminants. L'ajuntament pot ajudar a fer la transició.

Creo que aunque obviamente los coches, motos, etc... ayudan a que los indices de contaminación de la ciudad aumenten no son los únicos causantes. Por ejemplo, a diario tenemos varios cruceros y barcos en el puerto que contaminan mucho más que todos los vehículos de Barcelona y nadie habla de prohibirles la entrada. Así mismo también podemos añadir a esto último los aviones que cada día despegan, aterrizan o sobrevuelan la ciudad y/o la zona de bajas emisiones.

La contaminació d'origen dels creuers hauria d'entrar als calculs del problema, i l'Ajuntament i l'Autoritat Portuària han de reduir la quantitat i la composició dels gasos dels vaixells. Veure la zona dels terminals al vespre quan els vaixells s'en van, colorida marro amb el fum, fa vergonya.

Potser més control de la contaminació per part d'empreses, reducció de creuers

Crec que la millor estrategia es trobar la manera que molts dels cotxes que circulan sense necessitat ho deixin de fer. Cal treballar per un bon transport públic que solucioni gran part dels desplaçaments de Barcelona i àrea metropolitana. Calen aparcaments gratuïts a estacions de tren i autobus per evitar que la gent no tingui que agafar el cotxe per venir a Barcelona i un cop implementades totes les mesures possibles potser caldria una taxa per aquells que circulan sense necessitat, es a dir que tenen alternatives i no les fan servir.

Sí. Calen més mesures a part de circulació de cotxes. Hi ha d'altres contaminants. Per exemple, els creuers que atraquen gairebé cada dia també són gran contaminants i a aquests no se'ls limita l'entrada. Hem de mirar per facilitar la vida diària dels residents de Barcelona i una mica menys pels de fora.

Molta pedagogia també a les escoles, Instituts, universitat, gent jove en general i amb les entitats socials per tal que divulguin la necessitat d'aquestes mesures.

Peatge d'accés a la zona de baixes emissions quan els nivells de contaminació estiguin per sota dels límits. Park&Ride als voltants de la zona de baixes emissions bonificat per a aquells conductors que l'utilitzin.

El transport públic és car i falten més horaris (sobretot Rodalies)

Crec que no s'inclouen altres vehicles més contaminants, com camions o busos, per no parlar dels creuers...

- Millor control a les empreses que contaminen tant al centre de la ciutat com als polígons industrials que l'envolten.

- Més control als vaixells tant creuers com mercants que arriben al port de BCN.

- Camions i turismes s'encarrega les ITV.

- Més control de motos, també contaminen, sobre tot les de menor cilindrada i mes antigues.



La solución no es restringir sin más la circulación de los coches, con medidas arbitrarias, hay que hacerlo si, pero con criterio equitativo.

Los coches deberían de ser medidos de forma individual, sin importar su edad por la ITV. A razón de ello se les daría etiqueta para circular por unas zonas u otras. (Los datos del fabricante han demostrado en muchas ocasiones ser falsos).

1- A los coches, se les debe de permitir ser modificados para emitir menos gases, con cualquier pieza homologada de la comunidad europea, sin por ello pasar por homologación alguna, sólo ITV, sin tener en cuenta la edad del vehículo.

2- Se debe de permitir cambiar de motor, por otro menos contaminante, en las mismas condiciones que en el punto anterior, siempre y cuando este no sobrepase la potencia del anterior o no la pase en un tanto por ciento permitido por ley.

Respecto a las partículas PM 10, las emiten todos los vehículos, sean del tipo que sean, gasolina, diesel, gas, eléctricos, etc. Estas partículas son creadas basicamente por los neumáticos, frenos y embragues, así como por la combustión de los motores de gasolina, pero básicamente por los diesel, coches que tiempo atrás fueron recomendados por ser menos contaminantes por el gobierno. También son producidas por la quema de rastrojos, obras (sobre todo publicas), polen e industria entre otros y en Barcelona sobre todo por los barcos y cruceros del puerto. Estos cruceros producen una cantidad exagerada en comparación a muchísimos coches, de hollín y NO2. Estos factores tienen que ser tenidos en cuenta.

Las PM 2.5, son en los automoviles producidas por la quema de las partículas retenidas por el catalizador, para regeneración de este. Son más perjudicial que las PM10, por ello deberían de ser prohibidos estos sistemas.

I tant. Si es prenent aquesta mesura cal que vagi acompanyada d'ajuts per renovar els vehicles. No obstant això, crec que haurien altres mesures més eficients com que els no residents paguin una taxa a l'entrada a Barcelona en dies laborables, alguna pels creuers...

Aspirar als nivells de la OMS.

Mesures per desincentivar, prohibir, penalitzar, els vehicles d'1 sol conductor.

Impostos per empreses que ofereixen places de parking als seus empleats.

Obligatorietat de disposar carregadors elèctrics a aparcaments d'empresa.

Obligatorietat d'habilitar espais o moniliars per aparcament de bicicletes a les empreses.

Desincentivar ús vehicle privat. Fomentar serveis de mobilitat compartida.

En episodios d contaminació restringir vols avions i entrada barcos al port, així com reduir activitat d Terna I altres fons d contaminació per indústries a Bcn

Siempre se puede hacer más.

Pero para empezar, creo que está bien.

Fomentar el transporte público (ampliación de horarios especialmente por las mañanas temprano y abaratando el precio).

Restringir la llegada de grandes cruceros al puerto de Barcelona que si son los verdaderos culpables de las grandes emisiones de CO2.

Calen mesures per reduir la contaminació produïda pels gran vaixells. Sobretot, pel creuers que atraquen i segueixen amb els motors en marxa.

Quan abans es faci millor.

1º Tots als vehicles oficials i de servei public, elèctrics

2º Eliminació dels baixels contaminans del port

3º Control atmosfèric del aeroport, dies amb contaminació reducció de vols.

4º Aposta per la transformació- adequació dels motors contaminans , ejple: diesel a GLP, als euro I catalizador, etc.

5º incentius fiscals i de ajuda a la eliminació de calderes de gas i fuel oil.



Mesures ràpides i barates:

1. Ampliació restriccions a cotxes (veure Londres o Alemanya)
2. obligatorietat 1 dia setmanal teletreball als treballadors que no resideixen en la mateixa població en la que treballen físicament. Així reduiríem trànsit interurbà.
3. Creació de serveis express de bus desde els principals connexions de Barcelona a polígons o zones industrials per facilitar amb transport públic, ràpid i eficient el desplaçament d'on viu la gent a on treballa.
4. Creació carril bus per on haurien d'anar aquests autobusos que porten a la feina. Accés llobregat sud i accés Besòs.
5. Creació carrils bici que connectin amb llocs de feina i poblacions àrea metropolitana.
6. Eliminació places aparcament en superfície.
7. Establir protocols de contaminació per partícules, basat en PM10, PM2.5 i inferiors. Informar a la població dels valors de les tres i determinar restriccions reals i de forma anticipada a que es doni l'episodi de contaminació. Utilitzar llumers OMS.
8. Restringir trànsit al costat de les escoles sobretot aquelles que es troben en les zones més contaminades.

Sí. Me parece necesario y lógico que todos los medios de transporte público sean 100% eléctricos (bus sobre todo y metro si fuera posible). También haría obligatorio o quizás daría un mérito extra (no sé como se convertiría esto si en descuentos en parking o financiaciones etc.) para el car-pooling: los que utilizan el coche llenándolo de 3 o más pasajeros. Limitaría la cantidad de taxi que hay a favor de lo que tanto caos generó: Uber, Cabify, Drivy, Social Car... que son servicios innovadores, útiles a los consumidores y que promueven una economía más saludable donde el compartir y optimizar recursos viene antes del ganar pasta y privilegios (además los taxistas últimamente son escandalosamente incompetentes y pretenden que sea el consumidor el que les guía y sepa las calles. Se han convertido en puros proveedores de coches). Incentivaría también el uso de la bicicleta y de los patinetes eléctricos (que TIENEN QUE SEGUIR LAS NORMAS. No culpemos el medio si no los idiotas que nos saben usarlo y esto pasa con cualquier medio de transporte) haciendo más carriles bici y zonas peatonales.

Es claro que se necesitan políticas complementarias de diverso tipo para que esto sea efectivo. Por ejemplo, buscar formas de proveer parkings en las intermediaciones de la ZBE para que los que llegan a la ciudad puedan dejar el coche fuera de esta. También se debe trabajar mejor con las motocicletas, que en su mayoría quedan eximidas de estas restricciones y son muchas que no solo contaminan el aire pero también emiten una alta contaminación sonora, con graves consecuencias a la salud. La contaminación, por lo tanto, debe ser integral, no solo medición en términos de componentes del aire, sino también a nivel sonoro, olfativo y visual.

M'agradaria que es prenguessin més mesures, com per exemple, directament que no circulessin vehicles. En altres llocs es paga una taxa per poder circular, però no em sembla justa aquesta mesura, perquè dona privilegis a la gent amb més recursos. No tinc clar quin mesura es podria aplicar, però les restriccions que proposeu em semblen insuficients.

Tenim molts infants, gent gran, embarassades a qui cal protegir, i no només ells, molta població que respirem cada dia partícules nocives per la salut.

Potser calen mesures per evitar la contaminació causada pel tràfic marítim i per vaixells atracats al port (sobretot creuers)

- Pla d'urbanisme que elimini de manera permanent infraestructures destinades de manera exclusiva al vehicle privat.

- Millora del transport públic, tant en el seu dimensionament com en el foment i l'asequibilitat.

Calen mesures de conscienciació i que facilitin renunciar a l'ús del cotxe particular a la ciutat. I un cop posades en marxa, peatges urbans. De manera que no es pugui posar com excusa que no hi ha alternativa.

facilita telemàticament o via aplicació mòbil, facilitar la comunicació, informació sobre la mobilitat
descontes generats en el transport públic a persones que normalment usen cotxe
Disposar de força aparcament i, suficient -en tots els sentits- transport públic per deixar el vehicle a les entrades de la conurbació



S'hauria de discriminar els cotxes dels residents a la ciutat i els dels que venen o hi passen. Una etiqueta de resident al districte 3 i si surto de la ciutat, poder retornar sense pagar peatge d'entrada.

Els vehicles contaminants que venen de fora i volen entrar, se'ls hauria de fer pagar un fort peatge dissuasiu amb portals tipus Teletac. S'haurien de crear veritables parkings gratuïts a la entrada de la ciutat, ben comunicats i amb eficaços serveis de transport públic i crear un títol de transport públic amb descompte perquè tinguin més incentius per deixar el cotxe a la entrada de la ciutat.

Jo soc jubilat i moc poc el cotxe i se'm penalitza igual que algú que està donant voltes tot el dia, cada dia per la ciutat. Això es podria discriminar al passar la ITV: veure els Kms recorreguts en 1 any (fer-la anual però més barata) i posar un impost de pol·lució segons els Kms recorreguts, sigui per ciutat o per fora, perquè també es contamina per fora, ja que qui més Kms fa, més combustible crema, més contamina, més ha de pagar de taxa de contaminació, per fer-ho més just.

Refer les etiquetes de la DGT: A part de incloure com la R3 (= Resident districte 3, que també serviria per aparcament zona verda), discriminar el tipus de normativa de les emissions: Euro4, Euro5, Euro6, Euro6c, Euro6d fins la Euro7, i en base a això fer un escalat del import de contaminació perquè pagui més qui més contamina. Aquest impost es pagaria sortint de fàbrica, anualment. S'hauria d'afegir el impost per Kms recorreguts en les revisions anuals de ITV.

Lo de la etiqueta ECO és un catxondeo: Els fabricants han arribat a la conclusió que acoblar tecnologia micro-híbrida amb sistemes elèctrics de 48 volts és la millor solució per saltar la norma de una manera legal. D'aquesta manera aquells que tenen un gasolina modern han de veure com un cotxe SUV amb una potència més que considerable, gaudeix d'una etiqueta ECO per poder entrar a les zones restringides i poder contaminar impunement mentre que ells estan més limitats amb els seus vehicles. Així, assistim a incongruències com que un Audi A8 50 TDi de 286 CV o un Mercedes-AMG CLS 53 de 367 CV estiguin etiquetats com Eco ja que compten amb tecnologia mild-hybrid i són considerats híbrids.

Els elèctrics encara no arriben a oferir l'autonomia d'un vehicle de combustió ni la rapidesa en la recàrrega i encara que les alternatives de gas ofereixen un cost d'ús bastant raonables, en la majoria de les zones és difícil trobar on repostar. A laavinguda del Paral·lel de BCN hi ha 3 benzineres i aquestes alternatives de gas no estan previstes ni se les espera. N'hi ha una a la zona franca...

Per lo tant, degut a aquest panorama encara desolador, aquestes mesures s'han de estudiar més, millorar-les, fer-les més justes i el més important, implementar-les de una manera ràpida però suau i gradual, respectant els drets de tothom i sense causar problemes als ciutadans de cotxes més antics, sense oblidar que alguns propietaris no es poden permetre comprar un de nou, que no hem fet res malament, que no som ni responsables ni culpables de que els nostres cotxes ARA contaminin oficialment y que la responsabilitat de la situació actual és dels fabricants, dels organismes de control i dels organismes públics que en el seu temps van promocionar la compra dels dièsel.

Si, millorar el transport públic de tal manera que sigui una alternativa real al transport privat. Com he dit abans, en el meu cas, visc a Sant Andreu i treballo a Mas Blau (El Prat del Llobregat).

* Anar en transport públic: 1h-1h30'

* Anar en transport privat: 35'.

El meu temps val.

-
1. Seria bo implementar una taxa de congestió o similar per finançar transport públic d'entrada i sortida de la ciutat.
 2. Pujar l'impost dels carburants, especialment els dièsel, amb la mateixa finalitat.
 3. Prendre mesures específiques adreçades a que els taxistes no circulin en buit i fer que la distribució de mercaderia circuli d'una manera més eficient i neta.

Creuers i aeroport.

Lloguers accessibles que no expulsin als joves de la ciutat.

Reduir l'ús del vehicle privat i prioritzar mobilitat activa, ciutat 30.

Distribució Urbana de Mercaderies sostenible/elèctrica.

Zones d'Ultra Baixes Emissions (restriccions de trànsit) Hospitals, entorns Escolars...

Caldria incloure accions per tenir en compte la contaminació causada per la resta de factors generadors de contaminació: processos productius, obres el transport marítim, aeri, etc

Esta medida no ayudará en nada. Lo que se debe hacer es obligar a todos los servicios de transporte: buses, taxis, transportistas...etc a utilizar coches poco contaminantes, no a los usuarios. No tiene ningún sentido



Complementàriament aplicaria peatges als cotxes que no tinguin etiqueta "0" emissions i vulguin accedir a la ciutat (igualmente emeten NOx i CO₂) (3 o 5€ al dia) controlat per càmera als accessos de la ciutat. Això suma't a regalar T-10 (inicialment) perquè la gent es decidís a provar el transport públic (es compensaria qui paga peatge amb qui fa servir transport públic) i fent campanya de com pots aprofitar el temps mentre et dura el trajecte de bus o ferrocarril... (ús de mòbil, llegir un llibre, estudiar...) allò que no pots fer mentre conduïxes.

Crec que qui fa cues de més d'una hora per entrar a la ciutat és perquè considera que li compensa. S'hauria de canviar aquesta concepció. Si la gent veu que li surt més barat i pot aprofitar el temps no dubtarà. Això sí, hauria d'haver-hi parkings gegants i gratuïts a les entrades de la ciutat...

Gràcies per donar la possibilitat d'expressar-me.

Cal reduir més el trànsit, especialment en els entorns escolars, on hauria d'estar restringit totalment en horari d'entrada i sortida de les escoles.

Tindre en compte, altres tipus de transport com transport pesat creuers, aviació, calderes, indústria, etc..

Segurament calen estudis més rigorosos, exactes i integrals sobre els orígens de la contaminació, ja que en els estudis actuals els efectes del port, l'aeroport, o determinades indústries de l'àrea Metropolitana semblen tenir un impacte molt baix, però es podrien estar donant situacions multifactorials i complexes (en el sentit del paradigma de la complexitat) que accentuïn l'acumulació de partícules contaminants dins la ciutat de Barcelona, tot i que aparentment no semblin directament originades per aquestes altres fonts. Altres mesures complementàries poden passar per exemple per:

- sistemes de millor gestió del trànsit amb major sincronització semafòrica a les principals vies,
- prohibició als taxis de circular buits si no van a recollir una carrera ja contractada,
- prohibició als autobusos d'estacionar amb el motor encès,
- obligació als creuers i vaixells mercants que amarren al port de connectar-se a la xarxa elèctrica municipal i no mantenir els motors encesos mentre estan amarrats,
- grans pàrquings dissuasoris a l'exterior de la ciutat, a un cost molt baix, vigilats, i molt ben connectats amb el centre de la ciutat mitjanç ant busos llanç adora (preferentment híbrids, elèctrics o de pila d'hidrogen) d'alta prioritat en la circulació i alta freqüència de pas, a preus també subvencionats mitjanç ant els impostos sobre emissions,
- promoció d'una major implantació de zones verdes (no només en parcs i jardins sinó també en terrats o mitjanç ant murs verticals als edificis)
- altres...?

1.- Ni s'ha fet prou, ni es té previst fer prou, per reduir la contaminació que prové dels vaixells del Port de Barcelona. Ningú es creu que les mesures anunciades les compleixin un nombre considerable de vaixells. És molt fort que es limiti el dret a fer servir un vehicle legal al ciutadans de Barcelona, i no es faci quasi res per limitar la contaminació de creuers, vaixells de línia i portacontenidors. És una situació de drets de ciutadans contra interessos econòmics. Però el pitjor és que els drets que es volen limitar a més són els drets de les famílies més pobres, els que no es poden canviar de cotxe cada 10 anys.

"Los cruceros emitieron 4,8 veces más SOx que el total de SOx que echa a la atmósfera la flota de turismos de Barcelona."

"En el caso de Barcelona, el NOx de los barcos representa el 28% del NOx arrojados por los turismos en la capital catalana."

<https://www.lavanguardia.com/natural/20190605/462680840185/cruceros-transporte-and-environment.html>

2.- Els serveis de Taxi i VTC, quan no portessin passatge, haurien d'estar parats a les parades de taxi. No pot ser que jo hagi de tirar el meu cotxe vell, i vegi milers de taxis donar voltes pels carrers. Poca gent no té mòbil per trucar o fer servir una APP per demanar un taxi. Moooooltes ciutats funcionen així.

3.- Ja que voleu que tirem els nostres cotxes, almenys digueu que teniu la intenció que el disseny d'espais públics de la ciutat (places, parcs, etc.) serà sempre tenint en compte estratègies per fixar partícules i contaminants, que habent-les, haylas. Penseu que si tantes famílies ens quedem sense cotxe, no pot ser que l'estètica passi pel davant de la salut pública al fer una nova plaça a dura, per exemple.



A Barcelona els vehicles més contaminants són els vaixells de creuer i els avions, però vers aquests no s'han pres mesures.

Algunes de les mesures que s'haurien d'adoptar són:

Vaixells de creuer: els ciutadans tenim dret a que es publiquin amb total transparència les seves emissions, (fums, gasos, aigües grises, i aigües negres), utilització de sistemes elèctrics quan resten atracats, i la no construcció de més molls que permetran l'atracada de més vaixells de creuer i més massificació turística. En quant als avions només se m'acut per començar, la publicació amb total transparència de les seves emissions, (fums, gasos, aigües grises i aigües negres).

Por supuesto.

Como ya he dicho en la primera pregunta, acompañaría la medida de la pegatina con medidas complementarias:

- Concienciar a los usuarios de vehículos contaminantes de que sean responsables de la combustión de su vehículo aunque hayan pasado la ITV y/o tengan la pegatina. Como conductor habitual veo cada día, de forma sistemática, vehículos que contaminan de forma evidente y, en ocasiones, poseen la pegatina.
- Hacer campañas constantes por parte de la guardia urbana y de los mossos de escuadra para multar y/o inmovilizar a los vehículos que posean la pegatina y que, de forma evidente, emitan más de lo que deberían. ¿Cuántas multas se ponen al año en Barcelona por este motivo? ¿Cuántos coches se inmovilizan? Escribo estas preguntas porque considero que se debería hacer el mismo hincapié que con otros motivos que, de la misma manera, provocan muertes (e.g. consumo de alcohol y/o drogas).

Aunque no sé si ya están incluidos, la medida de la pegatina debería incluir también a los ciclomotores y motocicletas. Si no estoy equivocado, los datos demuestran que son estos vehículos los que más contaminan. De forma complementaria, se debería también concienciar a la población con la contaminación acústica de estos vehículos. De nuevo, la guardia urbana y los mossos deberían hacer campañas para multar o inmovilizar a todos estos vehículos que, de forma evidente, superen los límites de contaminación acústica.

Además, expongo diferentes ideas, sin orden ni prioridad, pero que a lo largo de los 12 años que llevo viviendo en Barcelona se me han ido ocurriendo:

- Prohibir que los taxis o vehículos VTC, que no sean eléctricos o híbridos, puedan circular constantemente "buscando" clientes. Los vehículos que contaminen tienen que permanecer estacionados en las paradas correspondientes o lugares que se establezcan para ello.
- En el momento que haya una situación delicada para la calidad del aire, obligar a los conductores a no circular. Existen múltiples mecanismos o posibilidades para ello, e.g. matrículas par/impar, etc. Se ha demostrado que los ciudadanos no reaccionamos de forma voluntaria, por lo menos hasta la fecha, ante este tipo de emergencias medioambientales (véase el ejemplo de este año 2019, coincidiendo con el Mobile World Congress, que no solo no disminuyó el tráfico sino que aumentó).
- Analizar los puntos donde se generan los problemas de tráfico y priorizar su mejora sobre cualquier otro tipo de actuación: e.g. las islas, pavimento, etc... Es decir, contratar a expertos en mecánica de fluidos que estudien el tráfico de forma global en la ciudad de Barcelona (lo mismo se podría decir de sus carreteras circundantes: e.g. nudo de la Trinidad, Desvío de la B-23 a la AP-7 dirección Girona, incorporación desde la AP-7 en dirección Girona hacia la C-58, la entrada y la salida por la Gran Vía Les Corts, la entrada por la Diagonal, etc.) y actuar de forma inmediata en los puntos que puedan aligerar los embotellamientos. No me creo que no se pueda mejorar, tanto de forma física, añadiendo un carril, como con paneles informando a los conductores de cómo tienen que actuar para no entorpecer la circulación.
- Crear un protocolo de actuación infinitamente más rápido que el actual, que, cuando se pueda (y no sea un accidente "gordo"), retire a los vehículos que se queden atascados/parados por motivos "no graves" (ya sea por un motivo técnico, o por roce en la carrocería por un pequeño golpe, etc.) de las rondas. En muchas ocasiones, por motivos nada graves, se producen atascos gigantescos que hace que aumente la contaminación. Esto no solo repercutiría en la mejora de la calidad del aire sino que haría que la ciudad fuese más eficiente en general.

Y finalmente, y creo que es lo más importante de todo, si realmente se quiere hacer de forma integral, es necesario actuar tanto en el puerto como en el aeropuerto de Barcelona. De nuevo, si no estoy equivocado, tanto los barcos del puerto como los aviones que aterrizan y despegan en Barcelona son parte muy importante de la contaminación de la ciudad. Se tienen que tomar medidas en esta dirección. Sé que existen otros puertos que no permiten ciertos tipos de combustible, número de barcos y/o aviones



por día, medidas que obliguen a los barcos a parar motores mientras estén aparcados, etc, etc, etc... Les pediría (a los que tienen que tomar las decisiones) que sean valientes (se dejen de marear la perdiz) y se enfrenten a quien se tengan que enfrentar porque los que vivimos en Barcelona vamos a estar de acuerdo con cualquier medida que mejore nuestra salud.

Muchas gracias al que haya llegado hasta aquí.

Moltes: reducció dràstica de carrils de circulació a les principals vies urbanes, noves super-illes, millora i augment dels carrils bicicleta, aparcaments dissuasius a les entrades de Barcelona, millores en el transport públic,

El principal focus de contaminació és el port de Barcelona, els creuers són la principal font d'emissió de partícules, és veu en el mapes ambientals, un creuer al port contamina molt més de que tots els vehicles antics que puguin circular per BCN en un any.

Doncs no se'm acudeix, limitar el trànsit a Barcelona em sembla el més adequat. Comentar que fa uns anys no existia l'àrea verda i la seva aplicació tinc la impressió que ha servit únicament per recaudar diners per part de l'ajuntament, i per poc més.

Per descomptat, cinc mesures molt concretes:

- a) Incentivar la mobilitat escolar amb transport col·lectiu, ja sigui públic o proporcionat pels centres. Els pares i mares quan deixen els nens a l'escola amb vehicle privat causen enormes embussos de trànsit, dificultat la mobilitat i afectant el transport públic. En aquest sentit, hi ha escoles on el servei d'autobus val més de 150 euros per nen, un preu prohibitiu que fa que els pares/maers optin per utilitzar el seu vehicle privat. Si imaginem una família amb 2 nens, serien 300 euros al mes, que per 10 mesos lectius, són 3.000 euros/any per ús d'un transport sostenible i que ajuda a descongestionar, no té cap mena de sentit no promoure-ho. Així mateix, obligaria a les escoles a implantar un model de càrrega/descàrrega ràpida de passatgers, amb poc personal es podria agilitzar molt l'entrada/sortida de les escoles, en aquells casos on es continua utilitzant el vehicle privat.
- b) Regular l'horari dels vehicles de la neteja, és habitual trobar equips de neteja a vies importants com Balmes, Numància, Carrer de Sants, entre 7 i 9 del matí, hora punt de trànsit. Això dificulta encara més la mobilitat i penalitzat el transport públic que se'n veu afectat.
- c) Instal·lar l'aleta de tauró (a Madrid és habitual) als carrils bus, d'aquesta manera s'evita la constant entrada/sortida de taxis dels carrils bus, que, a part de ser un risc per la seguretat viària, provoquen més retencions i dificultats en la mobilitat.
- d) Plantejar un impost per accedir a la ciutat com és el cas de Londres amb el Congestion Charge, cal fomentar l'ús del transport col·lectiu i que l'accés amb vehicle privat es redueixi a la mínima expressió.
- e) Incentivar a les empreses a contractar a persones que resideixin prop del centre de treball, per afavorir desplaçaments a peu, en bicicleta o transport col·lectiu.
- f) Ajustat les freqüències de pas del transport públic fent un estudi real de càrregues, l'accés a les zones escolars és nefast en autobús al matí i a la tarda, els autobusos van plens a vessar, generant incomoditats i posant el risc els escolars, provocant en alguns casos que s'opti pel transport privat.

També reduir el tabac, clors de piscines públiques i privades
Prohibir la venda d'aerosols



A continuació donem el detall de les mesures que creiem indispensables com a complement de la ZBE:

- Incentivar la renovació del parc amb incentius econòmics per a modernitzar el parc i aconseguir un parc més net i eficient, aplicant tarifes d'estacionament en zona regulada en funció del potencial contaminant del vehicle (llenç ant un poderós missatge sobre la necessitat de moure's amb vehicles nets), de tal forma que els més nets paguin menys i afavorir un canvi fiscal que permeti la vinculació de l'impost de circulació a les emissions de òxids de nitrogen i partícules, així es mantindria la neutralitat recaptatòria però els vehicles més contaminants pagarien més que els menys contaminants.
- Ajudes directes per la renovació del parc: a les persones de rendes més baixes afectades per les restriccions, de forma que puguin disposar d'un vehicle net.
- Ambientaltitzar la flota de taxi i autobús. És urgent un pla d'instal·lació de la tecnologia SCR (Catalitzador de Reducció Selectiva) en tots els taxis i autobusos dièsel que ja incorporen filtres de partícules (segons norma Euro 4, 5 i 6), doncs permet reduir fins un 70% les seves emissions de NOx.
- Carrils BUS-VAO e els accessos metropolitans, e diferents vies d'alta capacitat d'accés ala ciutat, establir les carrils per autobusos i vehicles d'alta ocupació en franja horària de mati (7-11h).
- Establir un preu per l'aparcament de vehicle privat al parking corporatiu: molts usuaris de vehicle privat tenen garantit l'aparcament en destí quan es desplacen a la feina. Seria convenient aprovar una fórmula que obligui les empreses a cobrar un preu als seus treballadors per l'ús de l'aparcament de l'empresa, a descomptar del salari. D'aquesta forma els treballadors percebran el cost i consideraran modes més sostenibles d'anar a la feina.
- Millorar el transport públic: és imprescindible incrementar la capacitat i fiabilitat, tant en freqüències com en temps de trajecte, de la xarxa de Rodalies, para que sigui una alternativa àgil i ràpida a desplaçar-se en vehicle privat.
- Ambientaltitzar la logística urbana de mercaderies. Donar ajudes directes a la renovació del parc de furgonetes i camions, per assolir una logística de baixes emissions a dins del perímetre intern de les Rondes, i abans de l'any 2025 introduir l'obligació d'operar amb vehicles amb etiqueta ambiental blau (0 emissions), ECO (híbrid, gas natural, gas líquid de petroli) o verd (Euro 6).
- Potenciar els Park&Ride. És urgent invertir en aparcaments dissuasius en es estacions de tren per afrontar les restriccions de circulació. Sembla aconsellable que sigui l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) qui prengui la iniciativa d'incrementar el número de places disponibles, millorar la seva senyalització i oferir informació en temps real de la seva ocupació per a convertir-los en una opció atractiva. S'haurien de introduir també esquemes de pagament més nous amb aplicacions mòbils que integrin el preu de l'aparcament a dins del sistema tarifari de l'ATM, discriminant preus entre usuaris i no usuaris del tren i oferint abonaments per a usuaris habituals
- Desplegar una xarxa molt extensa de punts de recàrrega, principalment subterrània. S'ha d'arribar als 100 punts de recàrrega de vehicle elèctric per cada 100.000 habitants.
- Impulsar els vehicles elèctrics compartits: promoure el carsharing o patinets compartits amb un marc normatiu que faciliti que aquests sistemes es puguin implantar a la ciutat.
- Foment de la bicicleta a la feina. Deduccions fiscals per les empreses que posin ajuts econòmics als treballadors que van en bici a la feina.
- Foment del teletreball: deduccions fiscals per les empreses que estableixin treball flexible pels seus treballadors des de casa, de tal formi que ajudi a eliminar kilòmetres recorreguts i per tant, emissions contaminants.

Sí, falta un transport públic i de transport de mercaderies eficaç os

No es resoldran gaires coses, si amb aquestes mesures no s'impulsen d'altres orientades a la utilització del transport públic col·lectiu. Es la única manera de deixar el cotxe a casa. Una bona xarxa de serveis públics tant per carretera, com per altres mitjans.

S'ha de prioritzar a l'AMB que hi hagi una millor velocitat comercial, carril bus, prioritats semafòriques, etc... Bones entrades i sortides a Barcelona, especialment necessari el cas de la B-23. Millores a les estacions d'autobusos de Barcelona i rodalies, creació de noves zones de intermodalitat.

També altres accions com campanyes de promoció del transport públic, apostar per les noves tecnologies, vehicles híbridats o elèctrics de la ma de les ajudes de l'Administració.



La mesura ideal seria mantenir TOTS els vehicles privats (sense comptar serveis essencials: ambulàncies, seguretat, etc.) fora de l'àrea metropolitana en zones d'aparcament intel·ligent amb un cost individual anual simbòlic i reforçar la xarxa de transport públic dins de la ciutat per tal que això no fos un inconvenient. Aquest és el futur que veig per a les grans ciutats si es vol millorar la qualitat de l'aire.

Tomar las medidas que sean oportunas para reducir el impacto en la contaminación que el tráfico de otros vehículos, como los utilizados para el transporte marítimo o aéreo, generan.

Supongo que esta es una cuestión de carácter global, que no depende únicamente de la voluntad del gobierno local, pero pienso que sea importante no desatenderla, y trabajar para ello.

Tothom opta sempre per la solució que li resulta més convenient. Si tanta gent utilitza el vehicle privat no és només per mal costum, sinó en bona mesura perquè el transport públic no és competitiu ni en temps ni en comoditat.

En aquest sentit, per posar un exemple, està en mans de l'Ajuntament de Barcelona que els autobusos disposin de carrils d'ús exclusiu en la totalitat dels seus recorreguts. En aquest cas, afegiria que els taxis no haurien de poder utilitzar aquests carrils: en tant que transport individual, no col·laboren ni a la reducció de la contaminació, ni a la disminució del volum de trànsit; i les seves constants aturades i canvis de carril suposen un greu estorb a la fluïdesa del trànsit.

Un altre exemple podria ser la xarxa de carrils bici. Instal·lar carrils per l'exemple o en carrers de barri amb poc trànsit és fàcil (i en aquest segon cas, sovint innecessari). Els punts clau són oferir carrils bici o itineraris pacífics que connectin les diferents zones de la ciutat resseguint els grans eixos, cuidar la fluïdesa de la semaforització i la connectivitat dels diferents carrils. Eixos com la Ronda del Mig no disposen ni de cap espai segur ni de cap itinerari alternatiu per circular en condicions en bicicleta; darrerament l'Ajuntament ha semaforitzat moltes cruïlles que ni ho estaven si se'n percebia cap necessitat, i ho ha fet diferenciant tots els fluxos (vehicles en un sentit, en el transversal, els qui volen girar cap a un costat, cap a l'altre, bicicletes, vianants, ..., cada cas en una fase semafòrica diferent!); carrils com el del carrer de Dr. Fleming són un exemple perfecte del que no pot ser! Des que es va construir el nou carril, hi circuïen menys ciclistes que abans, i és que és literalment impossible fer dos semàfors seguits en verd. I punts històricament no resolts dels carrils bici com Pl. Francesc Macià o Diagonal-Pg. St. Joan continuen sense resoldre. Sembla que l'objectiu sigui tan sols poder-se presentar a la campanya electoral i fer gala de la quantitat de quilòmetres nous de carril bici que s'han habilitat.

Com a ciutadà, lamento dir que percebo una manca total de visió de conjunt, realista, honesta i valenta.

Pienso que los problemas de los ciudadanos son otros: falta de una cultura del alquiler que hace increíblemente difícil para la gente honrada encontrar un piso digno y al mismo tiempo virtualmente legaliza la ocupación, carteristas, extrema dificultad en encontrar un trabajo de calidad también para la gente bien calificada, sueldos demasiado bajos en relación al costo real de la vida y la red de transportes regionales que tiene un montón de problemas. Basta de minucias y a ocuparse de lo real, ya!

Antes de prohibir hay que construir una alternativa. Si se quieren sacar 56000 coches de Barcelona, está el transporte público en condiciones de absorber casi 100000 nuevos usuarios cada día? Como usuario cotidiano de la L5 ya les digo que no.

S'hauria de restringir el trànsit de vehicles per la zona centre de Barcelona de manera directa o cobrant una taxa. L'Ajuntament hauria d'implicar la Generalitat per a què seguís el decret de 2006. No es parla de la multa amb què el Departament de Mediambient Europeu ha amenaçat a Barcelona i a Madrid si no rebaixen la contaminació.



Sí, impulsar la compra de vehicles comercials (furgones) 100 % elèctrics: és un col·lectiu que no pot fer el canvi al transport públic i per tant que seguirà utilitzant el mateix mitjà de transport. Per tant, s'han de donar ajudes per tal de que la compra d'aquests vehicles (per exemple la e-NV200, fabricada a la Zona Franca i que s'utilitza en moltes àrees de l'Ajuntament) per tal de que igualin el preu a un vehicle de combustió interna. S'ha de conscienciar al col·lectiu respecte a l'ús del vehicle elèctric ja que en pocs casos deuen realitzar trajectes de més de 200 - 300 km d'autonomia, així que és un tipus de vehicle que és convenient per ells. Tot i això, si fos necessari es podria dotar a les àrees DUM de punts de recàrrega ràpida (50 kW) de vehicles elèctrics.

Per altra banda, crec que una mesura que serà necessària, abans d'implementar el peatge urbà és fer una zona d'atmosfera protegida a l'aprt més cèntrica de la ciutat (Urgell - Gran Via - Pg Sant Joan i pg Colom) on només puguin circular residents, vehicles amb etiqueta 0 emissions, taxistes, transport públic i autoritzats. Seria una acció important a fer abans de realitzar la reforma de la via Laietana. Si ara s'eliminen carrils de circulació se saturaria, per tant aquesta s'ha de reformar quan hi hagi una restricció important sobre ella (el mateix passaria amb la Diagonal en el tram Francesc Macià- Cinc d'Oros).

Finalment, crec que és necessari instal·lar més estacions de sensorització de la qualitat de l'aire a la ciutat: a l'entorn de la Sagrada Família no n'hi ha cap i al centre (Pl Catalunya) és necessari que hi hagi una per l'elevat flux de vianants i autobusos que hi circulen. Actualment, hi ha fabricants que ofereixen aquest tipus d'estacions de mesura amb una mida reduïda i resultats fiables. Un exemple és el model AQY1 de l'empresa Aeroqual. Es una capsa de petites dimensions que es pot subjectar a un pal d'enllumenat i que registra concentracions de NO2 i PM10, amb monitorització al moment. El preu d'aquest aparell és d'uns 3000 €, per tant crec que és assumible per l'Ajuntament per fer una xarxa de mesura més extensa perquè així els seus habitants puguin saber l'estat de la qualitat de l'aire. Aquesta mateixa solució ja l'utilitzen ajuntaments com el de Los Angeles o Londres.

-
1. Prioritzar la creació de zones verdes (amb verd real: arbres, matolls, gespa...) davant qualsevol altra obra pública o privada.
 2. Establiment d'un mínim 1m2 de zona verda per habitant + 0'5m2 de zona verda per gos censat.
 3. Expropiació de la privacitat dels interiors d'illa. Cal que tornin a ser PLENAMENT públiques i verdes.
 4. REVOCACIÓ de llicències de terrasses a voreres que deixin menys de 3m de circulació de vianants.
 5. PROHIBICIÓ d'aparcament al carrer. Recuperació d'aquests carrils per a fer zones verdes reals.
 6. ESTABLIR el mínim d'un parc de 3x3illes a cada un dels 73 barris de la ciutat.

Haurieu de permetre que un cotxe que no te ecoetiqueta, per exemple un euro2 benzina, pogués obtenir etiqueta a partir d'una millora clara, es a dir, si tens un cotxe euro 2 sense etiqueta actualment i el pases GLP (gas) que poguessis obtenir etiqueta cosa que actualment no permeteu (lo qual sembla mes per vendre cotxes que altre cosa) o be si tu canvies la centralita i aconseguies que el teu cotxe passi a euro3 també que se't faciliti ecoetiqueta... així d'aquesta manera un cotxe passa a contaminar menys inclús fora dels horaris de restricció. això seria una millora.

Passar un cotxe a gas es relativament barat i aprofites un cotxe que ja tens lo que resulta molt més ecològic que comprar-ne un de nou.

Como medida URGENTE - Monitorizar los niveles de contaminacion en guarderías/colegios/institutos/hospitales y limitar la circulacion del tráfico acorde a los niveles indicados por la OMS

URGENTE - Establecer medicion de TODOS los Contaminantes en TODAS las estaciones. Estas mediciones deben hacer a pie de calle(que es donde vive la gente)

Habilitar Más carriles bici que ocupen vias ahora dedicadas a vehiculos.

Limitacion de circular a los taxis/VTC VACIOS por la ciudad.

Prohibicion de matriculacion de Taxis/VTC que no sean hibridos o electricos.

Sensibilizacion del impacto sobre la salud de los GUARDIAS URBANAS que la contaminacion tendrá en ellos a largo plazo.

Me imagino que ya hay medidas en marcha para limitar y regular niveles de contaminación en puerto y aeropuerto.

Prohibiu els creuers i limiteu el tràfic aeri. Aquests contaminen molt mes i ningú els hi diu res. Igual que tots els camions que entren cap a la zona franca.

Sempre toca pagar als mateixos.



Creo que la contaminación está mucho más motivada por barcos y aviones en la ciudad. Se debería poner un límite o que estos transportes redujeran sus emisiones.

S'haurien de retirar els cotxes més contaminants i donar ajudes per canviar-los, afavorir encara més l'ús del transport públic i que sigui menys contaminant, obligar a companyies privades com uber a que utilitzin transports ECO o Cero emissions, fomentar (abaratint) l'ús del bicin, la bicicleta i el patinet elèctric.

Una aposta real, intensa, difícil però imprescindible per un transport públic de major qualitat. Els accessos des de fora Barcelona en bus i tren són, senzillament, dolents. Trens abarrotats, sigui per l'afegit dels turistes a l'estiu o del lògic ús dels estudiants a la resta de l'any, autobusos plens, amb gent dreta circulant per les autopistes, incidències freqüents derivats de l'ús i, sobre tot, del manteniment deficient. Començar per la restricció al vehicle privat és la forma fàcil de fer les coses, és més difícil, però efectiu, fer molt més esforç (de negociació, d'inversió, d'acord polític, de intensitat i prioritat en els programes de govern), pel transport públic.

Si, calen mesures i estratègies que abordin el conjunt de les causes que afecten la qualitat de l'aire, entre altres:

- Analitzar les diferents activitats econòmiques i els impactes que generen en la qualitat de l'aire. En aquests sentit el recent informe de Transport & Environment alerta dels impactes dels creuers en la qualitat de l'aire, o l'impacte del trafic aeri. El turisme seria un dels exemples evident d'activitat econòmica amb impacte en la qualitat de l'aire però caldria tenir la mirada global sobre tots ells.
- Transparenciar i comunicar la informació resultant al conjunt de la ciutadania
- Impulsar mesures que enfrontin els problemes i impactes negatius indentificats, promovent alternatives, limitant activitats i sancionant externalitats negatives
- Mantenir una coherència de polítiques entre les mesures orientades a la millora ambiental i altres polítiques, especialment d'urbanisme, mobilitat, industria i activitats econòmiques.
- Establir un referent/organisme independent que informi i faci públic de forma periòdica sobre l'evolució dels problemes ambientals així com de les polítiques i programes impulsats i la coherència de polítiques.

Per desincentivar l'ús del vehicle privat, necessitem una bona xarxa de transport públic (ja la tenim) per a moure's per la ciutat i també alternatives al cotxe privat per a sortir de la ciutat (no les tenim).

Una proposta és tenir places reservades per al round-trip carsharing en superfície (amb un cost mensual per plaç a 100€/mes que pagui la empresa de carsharing per cotxe per exemple) per a que els cotxes compartits tinguin visibilitat i els veïns prefereixin pagar per ús quan realment cal utilitzar un cotxe (per marxar de la ciutat) i que no comprin un vehicle privat. A ciutats com a París s'ha optat per aquest sistema (Projecte Mobilib, que reemplaça a l'antic AutoLib). Per a que això passi i sigui popular, es necessita una bona xarxa de vehicles de carsharing round-trip, i per a fer-ho s'ha d'incentivar-ne l'ús.

Una altra proposta és millors preus per a les places de carsharing en parkings subterranis. Ara mateix és una pena que un cotxe de carsharing tingui un cost de parking tan alt i sense descomptes a les xarxes d'aparcaments públics de la ciutat, quan està donant un servei als ciutadans que desincentiva radicalment el cotxe privat: l'enemic nº1 de la qualitat de l'aire a Barcelona.

Una tercera proposta és establir places d'aparcament per a flotes cotxes de round-trip carsharing a ubicacions clau com són els aparcaments "park&ride". Per a fer el sentit invers del park&ride, és a dir que gent que viu a Barcelona i no té cotxe ja que es mou en transport públic bicicleta, o a peu en el seu dia a dia, que disposin d'una flota important de cotxes de roundtrip carsharing molt fàcilment accessible en punts estratègics ben comunicats perquè el dia que realment necessiten un cotxe per anar de cap de setmana a la Costa Brava, o a una reunió a Manresa, o a visitar la família a Vilafranca, el puguin agafar des d'aquests punts de forma còmoda per a sortir de la ciutat.

I els creuers? Els hi posareu un distintiu també a partir del 2020? A partir de quan sinó?

Sabem que cada creuer contamina com centenars de milers de cotxes...

També sabem que tota la part de Collserola que toca Horta, Nou Barris i el Guinardó està completament deforestada. Una bona inversió en arbres dins de la ciutat ajudarien moltíssim al nostre pulmó natural, i està clar que hi ha un munt d'entitats i voluntaris que s'oferirien per fer feina a l'hora de plantar i cuidar. O.. aquesta podria ser una feina que es donés a gent per integrar-se socialment.

Més incentius, ajuts per canviar de vehicle, més companyies de carsharing, lloguer de vehicles amb millors tarifes. (Tot i que Avancar va tancar, una pena)

Els preus dels vehicles elèctrics són prohibitius!! No es pot condemnar als usuaris per utilitzar cotxes vells sino es donen suficients incentius i ajuts per canviar a un cotxe elèctric o a una alternativa eficient i funcional.

Gràcies!!



COMENTARIS

Sabeu que existeixen catalitzadors més restrictius i aditius que podrien reduir les emissions de tots els vehicles? No tothom es pot permetre comprar un cotxe nou avui dia amb els sous que tenim. Enlloc de prohibirnos circular o fer-nos llençar els nostres cotxes antics, deixeu-nos modificar els vehicles per adaptar-los a les normatives vigents. Poseu controls de emissions més restrictius a les ITV's, ja que hi ha cotxes nous en mal estat que contaminen més que cotxes antics. A Sant Feliu de Llobregat hi ha un empresari (o3 protegelo) que ha disenyat un filtre catalitzador de combustible que oxigena la gasolina abans de cremar-la, amb aquesta reacció química, ha conseguit reduir les emissions de tots els vehicles als que han instal·lat el filtre. Les dades han sigut certificades per empreses externes de renom. Prego doneu la opció de deixar-nos modificar els nostres vehicles antics i classics per a que poguem seguir gaudint d'ells.

Us adjunto l'enllaç de la empresa de Sant Feliu de Llobregat que ha creat el filtre que us comento en el meu post.

<http://o3protegelo.es/>

Completamente de acuerdo y además añadido, estáis teniendo en cuenta que un vehículo que contamina "10" y hace 14 km contamina menos que un vehículo que contamina "5" y hace 50 km?? No es parece injusto que al de 10 se le prohíba la circulación total y el de 5 tenga vía libre para circular todo lo que quiera, y eso en el supuesto caso que realmente estuvierais prohibiendo los vehículos más contaminantes, que todos sabemos que no es así, porque para eso se deberían hacer mediciones individuales. Creo que sería mejor facilitar a los ciudadanos su movilidad en transporte público, siendo más barato, más seguro, más eficiente y mejor conectado, con unos parkings disuasorios, que por ejemplo una persona deja el coche en ese parking y con el billete de tren le sale gratuito. No obligueis a las familias a endeudarse más de lo que están, la verdadera ecología dice que hay que reparar, reutilizar, reciclar, desguazar miles de vehículos no es ecológico, adaptarlos sí.

La mayoría de vehículos que entran salen o cruzan Barcelona es porque no se desplazan dentro de Barcelona ni dentro de la ZBE. Lo hacen porque no hay transporte público o su uso dobla o triplica el tiempo del desplazamiento. Quien no pueda o no se quiera cambiar el coche sin pegatina dgt preferira conducir una hora antes, pero comodamente sin compartir transporte con desconocidos. Y quien se pueda cambiar su vehículo lo hara y seguira circulando. Poner horarios tan solo adelantara las retenciones de las 8h a las 7h y las retenciones de las 20h se complicaran. Primero soluciones y opciones antes que prohibiciones. (Aqui iria un abjetivo descalificativo que ya se lo diran el resto de conductores con pegatina dgt) Además, los que tenemos vehículos afectados, cada día somos menos y circulamos menos. RECAPACITEN ANTES DE PROHIBIR. Antes los Barceloneses que el turismo de avio y barco.

A los Barceloneses no nos perjudica solo la contaminación de los vehículos sin pegatina dgt. Nos perjudica la contaminación de todos los vehículos. "Poner puertas al campo" limitando la circulación a un número de vehículos de 7 a 20h provocara el efecto domino adelantando los colapsos y perjudicando la fluidez del transporte público. Prohibir usar el vehículo sin poner antes los parkings disuasorios que prometiron y que ahora sus socios de los diferentes ayuntamientos del AMB no ceden terrenos para ellos...y no ampliar líneas y no aumentar el paso del transporte porque hay que pagara mas sueldos de conductores...provocara la saturacion de este y de quien lo usa, el trabajador de renta mas baja que no se puede comprar un coche electrico o hibrido chuli chuli y baratito. Necesitamos dirigentes que nos den soluciones, no complicaciones.

Medida totalmente discriminatoria.... Y fuera de lugar

Que pasa con las zonas donde no se miden la emisión de gases...

Claro no interesa medir en la zona del Puerto ni del aeropuerto porque sino os ibais a cagar....

Soys unos econozis

Y lo que interesa es que la gente compre coche nuevo, como. Si no. Contaminarse hacer y deshacer un coche....

Los coches ya tienden a desaparecer progresivamente, no hay porque hacer como hacían los dictadores....



Totalmente de acuerdo con todo lo expuesto anteriormente. No entiendo porque en todos los ámbitos se ofrece el mensaje de; Recicla, reutiliza. Sin embargo en el sector autovilístico se ofrece el mensaje contrario. Como ya se ha comentado, el modificar nuestros vehículos, para adecuarlos a los nuevos baremos de emisiones es la opción mas ecológica por la que se puese optar. El proceso de fabricacion de un vehículo, contamina más y consume más recursos que el mantener los vehículos de los que ya disponemos. En otros países se está optando por esta opción y de hecho esos gobiernos han involucrado a los fabricantes de dichos vehículos para buscar la mejor alternativa para adecuar los vehículos antiguos, equipandolos con nuevos catalizadores , filtros de partículas, ad-blue, etc

Por otro lado dichas prohibiciones no hacen más que recaer en las personas con menos poder adquisitivo y suponen un agravio comparativo con quienes pueden permitirse cambiar de vehiculo cada pocos años. Ponganse en el lugar de la gente con sueldos precarios y que trabajan en zonas poco comunicadas mediante el transporte público, que deben hacer?deberían emplear casi la totalidad de su sueldo en comprarse un nuevo vehículo? Deberían tratar de llegar a su trabajo mediante el transporte público? Pese a que ello les supudiese duplicar el tiempo empleado para llegar a su destino y posteriormente a su domicilio? Creen que esto sería posible si además tuviesen que cumplir los horarios para poder ir a recoger a sus hijos al colegio?

El aire mata puede ser....,es ,pero también todos los químicos que hay en los alimentos, productos de higiene personal ,limpieza, envases,ser pobre también te acorta la vida demostrado ..hay muchos estudios serios ,vive mas un residente en pedralbes - las corts ,que en nou barris Trinitat hasta 10 años de diferencia ,sera x el trabajo precario ...la mala alimentación ..mala sanidad publica ,sin olvidar el incremento de muertes x accidentes laborales x la reforma del estatuto d los trabajadorespero esos muertos son de segunda??? O sólo intensa la cruzada inquisitoria contra los vehículos cn mas edad ??? Que por cierto conducen esos ciudadanos de segunda que nuestra alcaldesa tanto se vanagloria de defender y los únicos perjudicados por su lucha sin cuartel .Va a joder la sra.Colau a esos que dice defender ??? Creo que tiene que hacer una seria reflexión si quiere volver a ser alcaldesa.

Soy un jubilado residente en BCN.

Tengo una Autocaravana afectada que guardo en un parking de mi propiedad.

La autocaravana no la uso para desplazarme por la ciudad, sin embargo necesito entrar y salir con ella.

Dada mi edad y mi pensión no puedo adquirir una autocaravana nueva, además que tampoco la necesito porque la que tengo está muy poco usada. Cuando trabajaba no tuve tiempo de disfrutarla. Ahora reivindico mi tiempo de ocio.

Mi autocaravana pasa todas las ITVs favorablemente. Estaría dispuesto a disminuir emisiones de escape adaptando filtros, e incluso cambiando el motor.

No entiendo cómo van a poder prohibir entrar y salir de nuestro domicilio a los que residimos en BCN.

Los políticos deben facilitar la vida a los ciudadanos, no complicarla.

Espero que dejen de inventar más prohibiciones en nombre de la Ecología y sean realmente ecológicos: apliquen la norma de las 3R.

Consulten y refresquen el significado de "Ecofascismo"

Es absurdo criminalizar el uso de un vehículo veterano que en su día fue debidamente homologado y se ha mantenido hasta el día de hoy en las debidas condiciones. O restringir su acceso como si la polucion fuera un problema de ámbito exclusivamente municipal y cada uno pudiera mantener su porción de aire en el mismo lugar. Barcelona y otras grandes ciudades tienen fuentes de polucion mucho más acuciantes, pero se ha decidido arremeter contra el automovilista de forma arbitraria con vistas a lograr una gran difusión mediática, pasando por alto que es también un contribuyente mal servido y atendido por las instituciones públicas, un votante y sobre todo, un ciudadano de primera categoria que exige que lo respeten y le tengan en cuenta, aunque no tenga en nómina algún prestigioso bufete de abogados.

Es además escandaloso el hecho de que la asignación de distintivos medioambientales es reconocida como ilógica y caprichosa, permitiendo que vehículos de alta cilindrada campen a sus anchas.

No trobo just que un senzill utilitari no pugui circular només per la seva antiguitat, i si ho pugui fer un tot-terrenys de set places, o un biplaça esportiu, que contaminen molt més. No es tenen en compte els costos ambientals de desballestar un cotxe i de fabricar-ne un de nou. Tampoc es té en compte la contaminació produïda per mercants, creuers, iots de luxe, avions i avionetes, ni la de les indústries, crematoris, plantes depuradores, etc. Seria molt més just fer una llei que reguli l'ús de cotxes adquirits en una data futura, que no pas sancionar al petit propietari que paga assegurança i impostos per tot l'any, no només pel cap de setmana, i que va adquirir un cotxe legalment i sense data de caducitat

Tinc un 4x4 antic que (=autentic) que he adaptat amb no poc esforç, temps, diners i, per què no, carinyo, per disfrutar de la vida Camper. El faig servir NOMÉS per entrar i sortir de Barcelona. Fa molts anys que dins la ciutat em desplaço en metro o amb bici. VISC A 500m DE LA RONDA. El cotxe dorm a parking privat, passa totes les ITV SENSE DEFECTES, passo dos ITV a l'any per ser vehicle mixte però pago impost municipal com a turisme per ser un tot terreny, i NO FAIG NI 10000 km L'ANY!!! I ara això.....

No cal dir que estaria disposat a adaptar (si em deixessin) un cop més el vehicle per fer-lo encara menys contaminant, però,

QUINA SOLUCIÓ DÓNA L'AJUNTAMENT PELS RESIDENTS QUE HEM D'ENTRAR I SORTIR DE CASA NOSTRA??

Jo considero que no contamina, al contrari, PATEIXO LA CONTAMINACIO DELS ALTRES, I... de debó que he de pagar JO les conseqüències???!??!

Bon dia,

Si realment som una ciutat pionera i emprendedora, potser seria bo fer una reunió amb empreses que puguin ajudar-nos a modificar els nostres vehicles antics per a contaminar menys. Opcions n'hi ha, només fa falta veure els nostres col·legues europeus, que deixen instal·lar i homologar equips de Ad-blue, motors elèctrics, motors GLP i catalitzadors més restrictius entre altres modificacions, per a que poguem seguir gaudint dels nostres vehicles vells-clàssics-històrics.

Aquí un altre que viu a Barcelona i té un vehicle de l'any 97. Una furgoneta camper que només surt del garatge per anar de viatge, a l'ITV, i al mecànic quan toca. Tots els trajectes dins Barcelona els faig en transport públic o en bicicleta. No faig servir un patinet elèctric o una bicicleta elèctrica perquè fan servir electricitat, i la seva generació contamina. Tres alternatives que els polítics crec que haurien de considerar són les següents. Primer, no permetre el canvi de nom dels vehicles que volen que desapareguin. Segon, permetre la millora de les emissions d'aquests vehicles, amb tecnologies com s'han mencionat per aquí, que existeixen però no es poden homologar. Tercer, deixar que els que estem empadronats a Barcelona puguem entrar i sortir de la ciutat. I convido a qualsevol polític a gaudir d'un parell de dies en camper, i veuran que un vehicle així no es pot llençar a les escombraries a canvi d'una travelcard per valor de 1500 missers euros.

Molt prohibir la circulació que entra en vigor al desembre per als cotxes que segons vostès anomenen vells i altament contaminants. Veig que vostès desconeixen e ignoren completament els amos que tenim cotxes amb certa edat, segurament som els que mimem i reciclem més. Sobre la contaminació jo els podria convidar, que segurament vostès saben, la quantitat d'indústries químiques que hi ha al Besòs i al Prat, com contaminen i són nocives que faran, tancar-les ?, O l'aeroport del Prat que contamina doblement tant acústica com atmosfèricament o l'entrada de grans creuers expulsant tot el dia diòxid de carboni per les seves xemeneies i els centenars de turistes que van contaminant sent incívics a la ciutat o ja que estem els centenars d'autocars que vénen al parc Güell i la sagrada Família els 365 dies a l'any

Els cotxes vells no són el problema, no so vells tenen història i si la ITV no els jubila perquè els volen jubilar vostès ????



Me parece muy triste que toda la solución que Uts proponen, sea prohibir, me parece muy triste, que de todas las soluciones que existen en el mercado para paliar el problema de la contaminación producida por los automóviles, solo les interese, prohibir. Me parece muy triste que lleven Uts cuatro años gobernando olvidándose de todo (seguridad ciudadana, la lacra del top manta, normativas de civismo incapaces de hacer cumplir etc, etc) excepto de prohibir circular a quienes Uts han decidido que son el gran problema sin alternativa para los afectados que no sea, comprarse un vehículo nuevo. Me parece muy triste que la 1ª teniente de alcalde del ayuntamiento de Barcelona (presidenta a su vez de TERSA, empresa denunciada por vecinos, ecologistas e incluso la propia Plataforma per la Qualitat de l'aire como una empresa altamente contaminante) sea una de las impulsoras de prohibirnos a nosotros circular. Es fácil prohibir desde un despacho, coche oficial y un muy buen sueldo, muy fácil

Lo voy a poner en varios comentarios porque no me cabe.... Aquí hay varios temas. Se prohíbe circular a más de 56K vehículos, a saco. No se prohíbe que los cruceros lleguen a puerto y estén humeando horas y horas. No se prohíbe la industria (S. Adrian, Baix Llobregat). No se prohíben muchas otras cosas que contaminan más porque no interesa. Hay soluciones menos drásticas que esa. Hay aditivos y catalizadores para adaptarnos a la normativa europea. Muchos de estos vehículos son utilizados para ir al trabajo con lo que solo son dos viajes al día y la contaminación es mínima. El transporte público no soporta ni de lejos ni con refuerzo esos nuevos 56K usuarios. Actualmente ya es imposible en hora punta entrar en el metro, (has de dejar pasar varios convoyes y al final entrar hacinado, como una lata de sardinillas) en definitiva degradante y peligroso. Sin hablar de la insuficiente seguridad. Cuantos robos y/o agresiones se producen diariamente en el metro de Barcelona? No intento -->-->el tema, pero para poder implementar una medida como esta antes se deberían haber hecho MUY bien los deberes y parece ser que no se han hecho, que una vez más van a empezar la casa por el tejado sres/as del ayuntamiento. ¿O es que todo esto es mucho más simple y solo se pretende relanzar la venta de vehículos?? Porque con los datos en la mano todo apunta a esto último. Para mí está claro. Dar opciones a precios razonables, para adecuar los vehículos y el que no se adecue, prohibición. PERO SIEMPRE CON OPCIONES SRES/AS. Nunca por Real Decreto. Así no se hace ciudad. Les propongo una opción dispositivo de la gama O3 Protégelo especialmente creado para motores de vehículos turismos. Los dispositivos de O3 Protégelo, son capaces de proporcionar ahorro de emisiones en aquellos motores en que son instalados. • Reduce las emisiones de CO2

- Reduce las emisiones de NOx
- Reduce las emisiones CO
- Reduce las Ppm emitidas
- Menor consumo de combustible.

--> continua--> • Mejor aprovechamiento del hidrocarburo (95% de media). Incrementa el rendimiento del motor.

<http://o3protegelo.es/>

Opciones como ven hay... No prohíban, adecuen las necesidades de los ciudadanos a la norma. Si se quiere, se puede.

¿Ustedes quieren??

Al final tiran a lo fácil: prohibir. Y por su puesto a los más débiles. Normalmente las personas con los vehículos más antiguos son aquellas que no pueden cambiarlos por cuestiones económicas. De todos modos, ¿han pensado en la huella ecológica que deja deshacerse de un vehículo antiguo y construir uno nuevo?. La respuesta es: no les importa, es todo una cuestión de dinero. Hay que vender coches nuevos y el que no pueda, ajo y agua. Otro tema, Barcelona es la ciudad Europea que sufre una mayor polución provocada por la quema de combustibles en los grandes cruceros. Encabeza tanto el ranking referido a las emisiones de óxido de azufre (principal contaminante de los barcos) como el de los óxidos de nitrógeno (NOx, la gran preocupación en las ciudades) y el de las partículas sólidas. Los cruceros emitieron 4,8 veces más SOx que el total de SOx que echa a la atmósfera la flota de turismos de Barcelona. Pero claro, a los turistas ni tocarlos. La pela es la pela. Ecologistas de salón.

El método que se utiliza es discriminatorio e injusto, coches de gasolina anteriores al 2000 los hay muy muy bajos en nox e incluso en co, son coches que ya apenas hacen km yo tengo 4 de colección y uso moto nueva para moverme, pero el tema es que no se dan soluciones para adaptar estos coches ni valorarlos por las emisiones reales si no solo por años...



La Normativa que hay hoy, para la zbe no se piensa en la gente de pocos recursos o hay más formas de bajar la contaminación, los coches hacer modificaciones de catalizador o filtros más moderno, que es más económico y más ecológico que un vehículo nuevo, porque mucho bajar la contaminación, pero hacer un vehículo nuevo también contamina.

Después el puerto de Bcn, todos esos barcos no contamina?

Porque los estudios dicen que si, no como el 5% dicen ustedes.

No se puede hacer un cambio que tiene que llevar años en solo 2 años, que siempre pagamos los mismos, los trabajadores que nos cuesta llegar a final de mes.

Penso q els vehicles no s'han d'ajustar x la seva edat, sino en funció d les seves emissions i aixó qui ho hauria d' decidir son les ITV, sino pq les paguem?

Crec que ens haurien de deixar adaptar els nostres vehicles per tal de que contaminessin menys i que hi haurien d'haver ajudes per realitzar aquestes adaptacions ja que no tothom podem econòmicament canviar de vehicle i passar-nos a un electric que encara no és factible .Per una altra banda no em sembla bé que els residents a bcn no puguem entrar ni sortir només dins d'un determinat horari ,ja que la nostra feina fora de la ciutat és la que ens marca l'horari de conducció, més transport públic urbà e interurbà és el que cal per poder arribar a tot arreu llavors deixarem els nostres vehicles als pk , menys vaixells contaminants i més indústria neta és el que cal ,però és clar nosaltres som els que pagarem , gens d'acord amb la política de l'ajuntament de BCN ,gens !!!!!

Completamente de acuerdo con todo lo dicho anteriormente. Yo soy familia numerosa estoy en paro con dificultades a la hora de encontrar algo por horarios por la enfermedad de uno de mis hijos y mi marido no tiene un trabajo muy estable, sólo tenemos un coche el cual necesitamos para que mi marido pueda ir a trabajar y traer el pan a casa y yo que por desgracia necesito ir al hospital a San Joan de deu varias veces al año para visitas de mi hijo. En serio me vais a complicar más la vida quitando el único coche y necesario que tenemos en casa? No tenéis otra solución? He leído que hay adaptaciones , no es más fácil adaptar el coche que tener que tirarlo y tener que comprarme uno? Y quien me lo va a pagar porque yo no puedo mi coche pasa revisiones ITV lo he pagado con mi sudor y ahora me decís que no sirve para nada en serio? Me parece bien que hay que limpiar el aire pero y los barcos aviones fábricas ellos no contaminan? Si realmente mirarais por los ciudadanos dejariais adaptarlo

Me parece injusto que los propietarios de coches clásicos tengamos que pagar, ésto que seguro que bajo manga ha caído algún billete por parte de alguna marca de vehículos, con el fin de vender mas coches nuevos.

Yo tengo un vehículo clásico del año 1965, ademas que en toda España no deben haber mas de 6, me niego a deshacerme de él, por esta absurda normativa.

Digo absurda, por que yo el coche al mes lo puedo llegar a coger 2 o 3 veces, y aveces ninguna... Que contaminación da eso? Con esa regla de 3, entonces deberían prohibir que se organizara el Rally Barcelona-Sitges, no?

Deberían sacar algún tipo de distintivo también para los clásicos, igual que lo han hecho para el resto de coches.No creo que los coches clásicos seamos el problema. Deberían medir que nivel contaminación dan todos los barcos que atracan en Barcelona, así como los miles de aviones que pasan a diario por el aeropuerto del Prat.

La normativa que és vol aplicar és una mesura classista i discriminatòria en contra d'aquella gent que necessita el seu vehicle particular pel dia a dia.

Actualment, amb el creixement de les noves tecnologies i la reducció de les emissions per part dels benzina i dièsel les emissions són cada cop menors en cada vehicle. Els vehicles més antics s'estan substituint per vehicles més eficients a mesura que es substitueixen. Per tot, és més lògic i just deixar seguir el curs natural de la renovació de la flota que no apartar-ne una part sense tenir en compte les repercussions que això pot tenir a nivell personal i familiar



Lo correcto en este tema sería empezar la casa por los cimientos y no por el tejado. Para ello, se debe de mejorar:

- El transporte urbano y extra urbano; más barato, con un mayor número de destinos y frecuencia de paso.
- Realizar parkings and go, gratis y vigilados, para dejar los coches fuera de la ciudad. Desde esos parkings debe de haber transporte municipal para ir a la ciudad.
- En los parkings se puede instalar zonas de alquiler de bicis y motos eléctricas.

Estas serían propuestas para tener en cuenta y realizar. Haciendo esto muchos coches se quedarían en casa (nadie va en coche a Barcelona por gusto), y los que no se quedarían en las afueras.

También deseo que me expliquen que es una muerte prematura y si algún médico ha firmado una defunción por ese motivo.

Una muerte prematura es aquella que se produce por circunstancias que acortan el período de vida que se le suponía a una persona sana, como un accidente de coche, tren, aviación o una esgraciada caída por las escaleras. Si esta persona tiene enfermedades congénitas o adquiridas por una enfermedad mal curada o malos hábitos, como el asma, bronquitis, fuma como un carretero, no hace ejercicio y lleva una vida sedentaria, lo suyo ha sido una muerte anunciada, no prematura.

Indiscutiblemente los coches contaminan, pero no son estos los responsables directos de estas muertes.

Respecto a las partículas PM 10, estas las producen todos los coches, gasolina, gasoil y eléctricos, son creadas por los neumáticos, frenos y embragues.

Las PM 2.5, son culpa del filtro antipartículas, estos queman las partículas atrapadas por los catalizadores, reduciendo su tamaño a 2.5 micras.

Que os hayan dicho que una smart city es una ciudad eco y que la movilidad será genial, no quiere decir que seáis autoritarios en un planteamiento de movilidad pésimo. Queréis quitar coches a toda costa, pero jodiendo al que menos tiene, y permitiendo al que más tiene comprarse un coche igual o más contaminante que los de hace 20 años, véase escándalo Volkswagen, con etiqueta eco, trucados y sin veto a circular. No dais opción a modificar y medir una mejora para poder contaminar menos. Obligareis a triplicar en tiempo el desplazamiento de las personas. No ponéis zonas de parking para los trabajadores externos a la ciudad, y su fácil desplazamiento dentro de ella en TMB. Por cierto, si TMB tiene que absorber todo ese % de gente a la que le OBLIGAIS a tirar su coche, lo tenéis realmente jodido. Las huelgas del TMB son ya conocidas, aunque entiendo que alomejor una ideología está por encima del día a día de las personas. El parque automovilístico se renueva sólo. No dais opción.

Señores políticos, dejen de poner impedimentos a los ciudadanos, especialmente a los que residimos en BCN. No pueden prohibirnos entrar y salir de nuestra ciudad, no circulamos por el interior de BCN, usamos transporte público o caminamos. Circular por BCN es engorroso, sin embargo respiro cada día las emisiones procedentes del turismo (barcos, aviones, autocares, taxis, etc)

Reivindico que pueda ser posible adaptar mi vehículo para reducir emisiones y no tener que desguazarlo.

Fabricar coches nuevos y desguazar los que hay contamina mucho más.

Estoy de acuerdo con la Ecología, pero, por favor, piensen en los que tenemos menor valor adquisitivo.

BARCELONA, una ciudad para el turismo y los turistas, que desplazan poco a poco a sus residentes, con precios altos en recursos básicos y consumo en general, permitiendo emisiones procedentes de la industria turística sin hacer nada.

Saludos!

Hola em dic Albert i sóc el propietari d'un seat marbella. Us escric perquè crec que en cas d'establir algun tipus de restricció en la meva opinió aquesta hauria d'estar basada en les emissions reals i no només en criteris d'antiguitat.

En el meu cas, per exemple, la potència del meu cotxe són uns 45cv i malgrat no anar catal.litzat el seu consum no supera els 6 litres per ciutat. Una xifra que ja voldrien molts cotxes nous. Sense anar més lluny la circulació als cotxes nous de gran potència no estarà limitada només pel fet de ser nous. Cotxes amb 400cv o més i que sens dubte consumeixen molta més benzina en conducció urbana. Per exemple a ciutats d'Alemania funciona aquest criteri (molt més just) i el meu cotxe en algunes ciutats podria circular i cotxes més nous ho tindrien restringit. Espero que la meva proposta es tingui en consideració i a pesar de la dificultat normativa s'hauria de fer un esforç en aquest sentit per tal d'evitar situacions injustes.

Moltes gràcies



Bon dia, estic d'acord amb l'exposat en els post anteriors. Una restricció basada en l'edat dels cotxes i no en criteris mediambientals (que contamina cada vehicle) no sembla una norma justa ni feta per evitar la contaminació. Soc propietària d'un cotxe del 87 que gasta poquíssim i contamina menys que molts dels cotxes moderns. Només l'Agafa quan es necessari. Per anar al centre sempre faig servir el transport públic. Però vull poder-lo fer servir quan vulgui i el necessiti. Abans de fer una restricció així haurien de repensar el criteri d'exclusió, permetre els filtres que abans comentaven sembla una bona solució i obligar a tots els cotxes contaminants tant nous com vells a passar per una revisió de gasos i en cas de necessitar-ho modificar-se. Sap molt greu veure com el partit "del canvi" aplica aquestes restriccions que afecten al poble d'una manera tant flagrant. Milloreu les estructures públiques (parquings) baixeu els preus del transport públic i milloreu la mobilitat abans.

Realitzeu un estudi com deu mana, i no ataqueu als veïns de Barcelona per sistema com esteu fent! El problema no som nosaltres, i més quan avui en dia hi han milers d'opcions per a que els cotxes no siguin contaminants, com catalitzadors més restrictius i moltes d'altres opcions! Obriu els ulls!

Medir objetivamente quien contamina...no simplemente prohibir según año de fabricación...tendrán cuenta a las personas afectadas por tener un coche del paque prohibido que en realidad no contamina. Ya sea por ejemplo por usar el coche 2 veces al mes.

Tot i que estic d'acord en que cal reduir el nivell de contaminació, se'm genera el dubte de l'impacte mediambiental que té la substitució d'un vehicle valorant tot el seu cicle des de la fabricació fins la desaparició, sobretot tenint en compte que hi ha vehicles que tenen molt poca mobilitat. Segurament caldria aplicar mesures no generalistes i valorar l'afectació al medi des de tot el cicle.

Contamina igual una moto que un cotxe? Per qué es tracten igual? I si es vol reduir la contaminació, per qué no comencem per limitar els creuers i altres vaixells que contaminen molt més que els cotxes?
<https://www.vilaweb.cat/noticies/barcelona-palma-contaminacio-creuers-europa/>
O els avions? De turistes ja en tenim masses! Limitin la contaminació perjudicant a la gent que no viu aquí, no als que hi vivim!!

Els vehicles sense dret a la etiqueta ambiental poden contribuir de forma important al canvi de la cultura de la mobilitat dels ciutadans de Barcelona pel fet que llur circulació quedarà restringida a partir del gener del 2020 a dissabtes i diumenges i de 20:00 a 07:00 hores els dies feiners.
Una flexibilització d' aquesta mesura com per exemple l'autorització de circular 24 dies addicionals l'any (2 dies al mes), registren-se mitjançant una aplicació de telèfon mòbil, feria que molta gent decidís canviar els seus hàbits de transport i desplaçar-se en transport públic, a peu o en bicicleta, utilitzant el cotxe de forma ocasional, només per imprevistos, urgències , viatges o manteniment i ITV.
Amb aquesta mesura evitariem que la gent canviés un cotxe vell per un de nou, que cal recordar també contamina (el 50% de la contaminació per micropartícules es d'guda als pneumàtics i a les pastilles de frens. Només sent pragmàtics assolirem els objectius, tota altra via portarà a l'en

I si tant els hi preocupa la nostra salut, per qué no fan res per prohibir el tabac en espais públics oberts? Jo estic tipa de ser una fumadora passiva i haver de soportar el fum de tabac a platges, parcs, a la cua del cinema... a tot arreu!

Segons dades de 2016 la contaminació causa 30.000 morts prematures/any (https://elpais.com/politica/2016/11/23/actualidad/1479905871_541192.html) però el tabac causa 60.000 morts/any (<https://www.efe.com/efe/espana/sociedad/el-tabaco-causa-60-000-muertes-anuales-de-ellas-3-son-fumadores-pasivos/10004-2940300#>). Així que... els hi sona Pareto? doncs prioritzin amb coherència, siusplau!

Hem de fer una ciutat neta. Sense cap cotxe sorollós i contaminant, amb un bon servei de transport públic no contaminant i no sorollós (visc al costat de 2 parades d'autobús i un és elèctric i fan molt soroll). I d'altra banda hauria de ser molt econòmic utilitzar qualsevol transport incluint els taxis. També s'haurien de fer parquings gratuïts i vigilats a les enyrades de les ciutats. Amb un bon servei de comunicació. S'ha de millorar tot plegat. Prohibir cotxes perquè si sense les altres mesures és molestar en comoditat i costos al ciutadà. Per experiència amb el transport públic de la ciutat has de tenir més temps, més paciència i la cartera preparada.



El tráfico vehicular es responsable del 70% de la contaminación del aire que respiramos, debido a que la fuente de emisión (el coche) está a pocos metros del receptor (las personas). Por esto, es urgente que se adopten medidas para reducir las emisiones debidas al transito. Esta medida es un buen comienzo, pero se deberían adoptar medidas más restrictivas, para reducir el numero de vehículos que circulan por Barcelona(peaje urbano, aparcamientos disuasivos a la entrada de la ciudad, favorecer los carriles VAO, etc)

Medir objetivamente quien contamina..no simplemente prohibir segun año de fabricacion...teneden cuenta a las personas afectadas por tener un coche del paque prohibido que en realidad no contamina. Ya sea por ejemplo por usar el coche 2 veces al mes

A fi de reduir significativament les emissions, proposo que els propietaris de vehicles sense distintiu tinguin, A TRAVÉS D'UN APLICATIU WEB, ELS RESIDENTS A BARCELONA, LA POSSIBILITAT D'ESCOLLIR UN MÀXIM D'UN 10% DE DIES LABORABLES (1 DIA CADA DUES SETMANES) LA POSSIBILITAT DE CIRCULAR PER LA CIUTAT. AIXÒ VOL DIR 25 DIES L'ANY, en què, prèviament registrats, les càmeres que vigilen no multin aquests vehicles si s'han registrat amb una antelació mínima de 48h (per permetre al sistema d'actualitzar la informació). D'aquesta manera, es manté la justícia social (hi ha persones que no podem comprar un vehicle nou), i permetem un mínim de mobilitat per situacions concretes que són necessàries. Gràcies.

La mesura és poc objectiva amb la capacitat contaminadora real dels cotxes. La inspecció tècnica dels vehicles hauria d'incorporar obligatòriament una prova de gasos contaminants (fins ara només es fa la de CO2, però no les de NOx) i a partir d'aquí donar o no donar les etiquetes. Per exemple: amb la normativa que es vol implementar, un cotxe de fa 20 anys que en la inspecció tècnica té una emissió de 0.002% de CO2 no podrà circular però sí ho podrà fer un vehicle de 5 anys d'antiguitat que emet 1.5% de CO2, fet que sembla contradictori. Com he comentat, caldria veure, però, les emissions reals de NOx.

Per una altra banda, també s'hauria de tenir en compte l'ús del vehicle. No és el mateix tenir el cotxe a la ciutat però només utilitzar-lo per sortir-ne o per un ús local puntual, que agafar-lo freqüentment per fer-lo circular per la ciutat. No té sentit penalitzar els cotxes amb poc rodatge dins de la ciutat.

7. Avaluació del procés participatiu

D'acord amb l'article 31 del Reglament de Participació Ciutadana que parla sobre l'avaluació del procés participatiu s'han definit els següents indicadors d'avaluació: accessibilitat, participació, suport.

Per tal d'avaluar aquests indicadors, s'han formulat dues estratègies:

- Durant les sessions de debat s'ha distribuït un qüestionari d'avaluació a les persones participants, que ha estat recollit a la finalització d'aquesta.
- Durant la realització de la darrera sessió de tancament del procés de la comissió de seguiment, es distribuirà un qüestionari d'avaluació entre les persones assistents, que serà recollit a la finalització de la sessió. En aquest apartat no s'incorporen aquestes valoracions perquè la sessió no ha estat realitzada en el moment de la redacció d'aquest informe, malgrat que s'incorporaran a l'informe definitiu.

Respecte a l'avaluació de les sessions de debat, s'han recollit les valoracions d'un total de 118 participants. De la seva anàlisi se'n desprenen els següents resultats: el perfil de les persones que han participat en les diverses sessions ha estat majoritàriament un home d'entre 56 i 65 anys, si bé aquest patró és més evident en les tres sessions territorials, en la sessió amb entitats el perfil majoritari ha estat un home d'entre 36 a 45 anys. Pel que fa a la diversitat d'origen, la majoria dels participants són nascuts a l'estat espanyol i com a llengua materna parlen el Català, el Castellà o ambdós.

En relació a la participació en entitats, més del 90% dels participants en la primera sessió venien com a representants d'alguna entitat, aquesta tendència ha estat totalment l'oposada en la resta de sessions, on la majoria dels participants eren ciutadans a títol individual.

Pel que fa a la valoració sobre el conjunt d'indicadors referents a l'accessibilitat ha estat en general positiva, si bé cal destacar que de tots els ítems preguntats (llenguatge entenedor, horaris, transport públic i difusió) el valorat més negativament ha estat la difusió.

Respecte a la pluralitat del procés, les dues preguntes han estat valorades bastant positivament: s'ha facilitat que els participants poguessin expressar-se i el debat ha estat plural.

Per últim s'ha preguntat sobre la traçabilitat de les propostes presentades, en aquest cas la tendència no és tant clara i depèn més de la sessió, però en general cal destacar que entre el 20-30% dels participants consideren que l'origen de les propostes presentades ha estat poc explicat.

Finalment cal afegir que en algunes sessions l'acústica i aforament de la sala no ha estat l'idoni i ha dificultat el desenvolupament del debat, alguns participants així ens ho han manifestat.

El detall d'aquesta valoració es pot consultar a l'informe de resultats de cada sessió, inclòs a l'apartat 5 del present document.

8. Annexes

- Decret de convocatòria del procés participatiu per a l'elaboració de l'ordenança de la Zona de Baixes Emissions.
- Butlleta de participació de la sessions de debat.



Decret de convocatòria del procés participatiu per a l'elaboració de l'ordenança de la Zona de Baixes Emissions.



PROCÉS DE PARTICIPACIÓ PER A L'ELABORACIÓ DE L'ORDENANÇA DE LA ZONA DE BAIXES EMISSIONS

Proposta de Decret

L'Àrea d'Ecologia Urbana considera necessari i oportú la realització d'un procés de participació per a l'elaboració de l'ordenança de la Zona de Baixes Emissions (ZBE). Atent al Reglament de Participació Ciutadana, l'elaboració d'una ordenança requereix la realització d'un procés participatiu preceptiu.

La contaminació atmosfèrica de Barcelona afecta diàriament la salut de tota la població, si bé no de la mateixa manera. Els infants, la gent gran i les persones amb problemes de salut —com asma, malalties del cor o dels pulmons— en pateixen més els efectes que la resta. Molts estudis científics demostren una relació directa entre l'exposició a la contaminació atmosfèrica i una pitjor salut, tant a curt com a llarg termini. L'aire contaminat provoca càncer de pulmó, té clars efectes en malalties cardiovasculars i respiratòries, contribueix a l'aparició d'asma i de diabetis, restringeix el creixement fetal, alenteix el desenvolupament del cervell i de la funció pulmonar dels infants i redueix l'esperança de vida.

L'Organització Mundial de la Salut (OMS) confirma que cada any hi ha milions de morts prematures causades per l'aire pol·lucionat. Per tant, és vital que la qualitat del nostre aire sigui òptima perquè la salut dels ciutadans no es vegi afectada.

Segons el balanç de contaminació de Barcelona de l'any 2013, utilitzat per a la diagnosi de qualitat de l'aire del Pla de millora de la qualitat de l'aire de Barcelona 2015-2018, el trànsit rodad és la principal font contribuïdora als nivells de contaminació d'NO₂ i PM₁₀ a la ciutat de Barcelona. Per tant, qualsevol estratègia de reducció dels nivells de contaminació ha de passar per reduir les emissions del trànsit rodad.

El Reial Decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire, imposa a les entitats locals l'adopció de les mesures necessàries per garantir que les concentracions dels contaminants regulats no superin els objectius de qualitat de l'aire i l'aprovació de plans si és necessari. Atès a aquestes obligacions, en els darrers anys s'han endegat diverses iniciatives a nivell regional, metropolità i municipal per combatre la contaminació atmosfèrica.

A nivell regional destaca el Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire als municipis declarats zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric, aprovat pel Decret 152/2007, de 10 de juliol, i prorrogat pel Decret 203/2009, de 22 de desembre, i que posteriorment fou substituït pel Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire, horitzó 2020, aprovat per Acord de govern GOV/127/2014.

En l'àmbit metropolità, l'any 2017 es va aprovar el Programa metropolità de mesures contra la contaminació atmosfèrica amb l'objectiu de concretar mesures estructurals per poder-les executar a curt i a mig termini.

Finalment, en l'àmbit municipal, el Pla de mobilitat urbana 2013-2018 es va aprovar pel Consell plenari del 27 de març de 2015, on es van establir les prioritats en matèria de mobilitat i amb el que es pretén potenciar els desplaçaments a peu, en bicicleta i en transport públic i situar els nivells de contaminació atmosfèrica per sota dels límits que marca la legislació europea. A més a més, en el Pla de millora de la qualitat de l'aire 2015-2018 es quantifica la reducció necessària per complir amb aquest objectiu i es proposen mesures correctores addicionals.

Donat el caràcter transfronterer de la contaminació atmosfèrica i atès a la planificació que es desenvolupa a diferent escala, el 6 de març de 2017 va tenir lloc la Címera per a la millora de la qualitat de l'aire a la conurbació de Barcelona, que va derivar en un acord institucional entre la Generalitat de Catalunya, l'Àrea Metropolitana de Barcelona i l'Ajuntament de Barcelona, amb l'objectiu de reduir en els 15 anys següents un 30% de les emissions a l'atmosfera de contaminants d'efecte local, principalment l'NO₂ i les PM₁₀.

No obstant a la planificació ja existent i amb l'objectiu d'intensificar i complimentar les actuacions ja planificades, l'any 2016, l'Ajuntament de Barcelona va aprovar la mesura de Govern sobre el Programa de mesures contra la contaminació atmosfèrica.



La present ordenança es desenvolupa per donar la cobertura legal necessària i regular la mesura inclosa en el Programa de mesures consistent en la restricció a la circulació dels vehicles més contaminants a la Zona de baixes emissions de l'àmbit Rondes de Barcelona. A nivell municipal, la pròpia Ordenança del medi ambient de Barcelona, de 25 de febrer de 2011, ja regula els drets i deures de les persones de la ciutat amb la protecció de l'atmosfera, entre d'altres, i té com a finalitat la preservació, la protecció, la restauració i la millora de la qualitat del medi ambient. No obstant, tant aquesta com l'Ordenança de vianants i de vehicles de Barcelona, de 27 de novembre de 1998, resulten insuficients a l'hora de regular la mesura de restricció, ja que és necessari un instrument que aportí una visió estratègica i global.

És en aquest sentit que en els darrers anys s'ha anat desenvolupant una feina de divulgació i informació que s'ha concretat en la realització de diverses accions:

- En l'àmbit de la Salut s'ha realitzat formació sobre la ZBE a 25-30 centres de salut durant el 2017 i el 2018.
- En l'àmbit de la Mobilitat es va realitzar una presentació de la ZBE en el sí del Pacte per la Mobilitat a finals del 2017 i una sessió específica amb el sector de les motos.
- En l'àmbit de la Qualitat Ambiental s'ha tractat el tema en varies reunions de la Taula Contra la Contaminació Ambiental, al Consell de Barri de Sarrià, al Consell de Barri de Gràcia, i en el marc del programa Escola Respira, tot durant el 2018 i el 2019.

Malgrat el caràcter instrumental de l'ordenança l'Ajuntament de Barcelona té la voluntat d'incorporar les propostes, el debat i les consideracions tant de les entitats dels sectors implicats com de la ciutadania en general per concretar els detalls de l'aplicació de la mesura com són les restriccions horàries i les autoritzacions extraordinàries.

Per tot l'exposat,

DISPOSI

Primer.- APROVAR el procés participatiu per debatre i elaborar l'ordenança de la Zona de Baixes Emissions, en base a les següents especificacions preceptives, atès l'article 23 del Reglament de participació Ciutadana de l'Ajuntament de Barcelona (segons el text consolidat, publicat a la Gasetta Municipal de 8 de maig de 2018 – d'ara endavant RPC).

a) Objecte del procés

L'objecte del procés és promoure el debat entorn al desplegament i aplicació de la Zona de Baixes Emissions. Els objectius del procés són:

- **Informar i difondre** sobre el procés d'elaboració de l'ordenança de ZBE.
- **Recollir** les propostes i consideracions del conjunt d'agents implicats sobre la proposta d'ordenança per concretar els detalls de l'aplicació de la mesura com són les restriccions horàries i les autoritzacions extraordinàries.
- **Obrir** el procés de participació per incorporar noves veus que donin pluralitat i diversitat al debat.
- **Incardinar-se** amb la reflexió sobre la mobilitat i qualitat de l'aire de la Taula contra la contaminació de l'aire.

b) Àmbit territorial i perfil de les persones convocades al debat:

L'àmbit territorial d'aquest debat inclou tota la ciutat de Barcelona.

La zona de baixes emissions de l'àmbit de les Rondes de Barcelona correspon als municipis de Barcelona (exceptuant la Zona Franca-Industrial i el barri de Vallvidrera, Tibidabo i les Planes), L'Hospitalet de Llobregat i parts dels municipis limítrofs amb les Rondes: Esplugues de Llobregat, Cornellà de Llobregat i Sant Adrià del Besòs.

El procés de participació s'articularà en el marc de dos espais diferenciats:



El primer espai, el de la **Comissió de Seguiment** del projecte, convoca les entitats membres de la Taula contra la contaminació de l'aire.

El segon espai de participació es constituirà de totes aquelles **accions participatives destinades a l'obertura del procés**, tant en la fase d'informació, com la de propostes i retorn.

Es vetllarà per incorporar al procés participatiu aquelles persones, entitats, organitzacions o col·lectius que garanteixin la pluralitat, la diversitat i la representativitat de la ciutadania i el teixit veïnal, social i econòmic en la reflexió i els debats del procés participatiu.

c) Òrgan administratiu responsable

Direcció de Comunicació i Participació de la Gerència d'Ecologia Urbana de l'Ajuntament de Barcelona.

d) Nombre, característiques dels membres i funcions de la Comissió de Seguiment

La Comissió de Seguiment, es constitueix amb representants de les entitats membre de la Taula contra la contaminació de l'aire

Les funcions d'aquesta comissió de seguiment, d'acord amb l'article 35 del Reglament de Participació Ciutadana de l'Ajuntament de Barcelona, són les següents;

- a) Emetre opinió sobre els instruments i la metodologia concreta de debat proposats, suggerir les modificacions que consideri convenientes i emetre informe. A aquests efectes pot demanar opinió a la Comissió Assessora dels processos participatius.
- b) Fer el seguiment del funcionament i l'eficàcia dels instruments de debat i recomanar millores.
- c) Emetre informe sobre les esmenes presentades pels participants en els instruments de debat respecte dels resums formalitzats en les actes de les sessions.
- d) Conèixer i debatre l'informe de resultats del procés i afegir-hi suggeriments o millores.
- e) Les altres que es deriven d'aquest reglament i les que se li encomanin amb el decret d'aprovació del procés o posteriorment

Segon.- CONVOCAR el procés participatiu corresponent a la *Elaboració de l'ordenança de la Zona de Baixes Emissions*, en base a les següents especificacions preceptives, atès l'article 24 del RPC.

I) Període d'actes i debats (no superior a 120 dies)

El període d'actes i debats es desenvoluparà entre l'1 de juny al 30 de setembre de 2019.

II) Planificació general dels actes i debats

Conceptualment el procés es divideix en cinc fases:

- 1) **Treball intern** i de preparació del procés
- 2) **Informació**, mitjançant la qual es difon al conjunt de la ciutadania interessada la matèria o el projecte sobre el qual es vol demanar la participació, utilitzant els mitjans adequats per arribar a una ciutadania diversa i plural.
- 3) **Debat**, mitjançant la qual, i emprant les metodologies adequades, es promou el diàleg i el contrast d'arguments i es recullen les aportacions de les persones participants.
- 4) **Retorn**, mitjançant la qual es traslladen a les persones participants i al conjunt de la ciutadania els resultats del procés. Inclou l'avaluació del procés.
- 5) **Seguiment**, mitjançant la qual es facilita el seguiment del desenvolupament dels resultats del procés.

Fase 1: Treball intern



Aquesta fase es dedicarà a la cerca d'informació rellevant i necessària per definir el projecte el més acurat possible i com a primera eina de treball i anàlisi per conèixer els antecedents i els condicionants. També durant aquesta fase es preveu la realització de les sessions de treball necessàries amb els tècnics municipals i l'equip de govern.

Fase 2: Informació

Es publicaran a Decidim. Barcelona tots aquells estudis i documents relatius a la contaminació de l'aire, i la mobilitat a la ciutat que durant la Fase 1 es considerin interessants i s'hagin validat des de l'Ajuntament com a publicables. D'igual manera es penjaran aquells materials creats per a les sessions de debat. Es farà també un seguiment del procés, penjant documents de resum de cadascuna de les sessions.

Fase 3: Debat

Les accions d'obertura i debat del procés s'aborden en diverses fases:

- a) sessió de debat específica amb entitats sectorials membres del Grup de Treball de Salut del Consell de Benestar Social, el Pacte per la Mobilitat, el Consell de Sostenibilitat i la Taula contra la contaminació de l'aire.
- b) sessions de debat territorialitzades. Es preveu agrupar els districtes per zones, pel que en total es realitzaran tres sessions de debat:
 - Zona Llobregat: Les Corts, Sants-Montjuïc i Sarrià- Sant Gervasi.
 - Zona Centre: Gràcia, Eixample i Ciutat Vella.
 - Zona Besòs: Horta-Guinardó, Nou Barris, Sant Andreu i Sant Martí.

Es convocaran a aquelles persones i entitats membres dels Consells de Salut de cada districte i s'obrirà la convocatòria a la ciutadania en general.

III) Documentació i informació necessàries

La documentació necessària per afrontar el desenvolupament dels actes i debats serà com a mínim tota aquella relativa que apareix en la pàgina web de Qualitat de l'Aire (<https://ajuntament.barcelona.cat/qualitativa/ca/zones-de-baixes-emissions>) i de l'Agència de Salut Pública de Barcelona (<https://www.aspb.cat/arees/salut-ambiental/qualitat-de-laire/>). Destaquem els Informes anuals de la Qualitat de l'Aire, de l'Agència de Salut Pública de Barcelona.

IV) Sistema d'informació i comunicació del Procés

La web Decidim.Barcelona recollirà un espai específic creat per comunicar el procés des d'on es podrà fer el seguiment, accedir a la documentació prèvia i a les actes de les sessions, garantint així la transparència i la traçabilitat.

Per altra banda, el mitjà per contactar amb els grups estables de participació serà el que utilitzi de forma corrent l'Àrea d'Ecologia Urbana, segurament el correu electrònic.

V) Formes de retorn

Es generarà un document de síntesi del procés, amb les conclusions d'aquest i la descripció del propi procés, que es farà arribar a les persones participants i es farà públic a l'espai web del procés en la plataforma Decidim. S'explicarà el retorn a la Comissió de Seguiment.

VI) Indicadors orientatius per a l'avaluació del Procés

Es recolliran dades sobre el perfil de les persones que assisteixin als diferents espais de participació per valorar el grau de diversitat i pluralitat del procés. Així mateix, l'equip dinamitzador farà una breu valoració del clima i la participació de cada sessió.



Gerència d'Ecologia Urbana.
Direcció de Serveis Tècnic-Jurídics
Av. Diagonal, 240, 5ª planta
08018-Barcelona

Igualment, utilitzant les dades dels participants que expressin el seu consentiment s'enviarà un qüestionari per avaluar el procés, recollint dades del perfil de participants així com el seu grau de satisfacció del procés i dels resultats. El mateix qüestionari estarà present en format paper en la sessió de validació.

Tercer.- PUBLICAR aquest decret al web de l'Ajuntament i a la plataforma digital corresponent, un cop acomplert allò determinat a l'article 23.3 del RPC, tot això sense perjudici d'altres mitjans que es pugui considerar oportuns per part del propi Ajuntament, d'acord amb l'article 24.3 del RPC.

El Gerent d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat

Jordi Campillo Gámez

Barcelona,

- 9 MAIG 2019

La Quarta Tinenta d'Alcaldia

Dona la meua conformitat a la proposta i la converteixo en resolució en data ..

Janet Sanz Cid

Butlleta de participació de la sessions de debat.



**MILLOREM
LA QUALITAT
DE L'AIRE**

PROCÉS DE PARTICIPACIÓ PER A LA
REDACCIÓ DE L'ORDENANÇA REGULADORA
DE LA ZONA DE BAIXES EMISSIONS
RONDES DE BARCELONA.

**ZONA DE
BAIXES
EMISSIONS
RONDES BCN**

barcelona.cat/qualitativa
decidim.barcelona

Ajuntament de
Barcelona 

Zona Baixes Emissions
Laborables
Dl. a dv. 7-20h
Excepte
D C B
i vehicles autoritzats
30 ↗



L'Ajuntament proposa:

Contaminació i salut

Barcelona registra uns nivells elevats de contaminació atmosfèrica, especialment pel que fa a les partícules en suspensió PM_{10} i el diòxid de nitrogen (NO_2), 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 líndars recomanats per l'OMS hauria evitat, entre l'any 2010 i 2017, 424 morts, en mitjana anual durant el període.

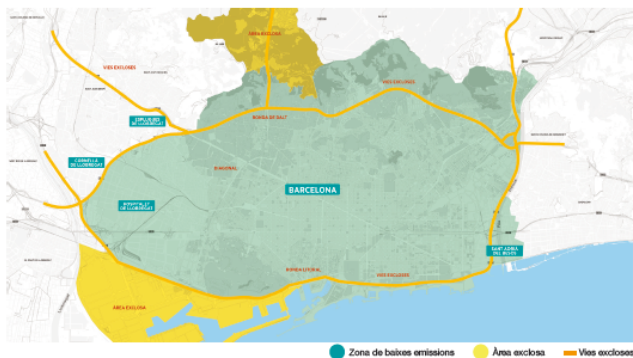
L'origen d'aquests contaminants és principalment el trànsit de vehicles. A la ciutat de Barcelona hi ha gairebé 6.000 cotxes per km^2 . Això significa el doble que a Madrid ciutat (3.000 cotxes per km^2) i més del triple que a Londres, que té 2.000 cotxes per km^2 . Cada dia més d'un milió de vehicles 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 km^2 que inclou tot el terme municipal de Barcelona, excepte el barri de Valldrera, 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



Tu què proposes?

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

.....

.....

.....

.....

2 Com valoreu les exempcions permanents?

.....

.....

.....

.....

3 Com valoreu els dies i l'horari de restricció de la circulació?

.....

.....

.....

.....

4 Com valoreu de manera global l'aplicació de la ZBE?

.....

.....

.....

.....

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

.....

.....

.....

.....