



## PROPOSTA DE ZONES DE BAIXES EMISSIONS A LES CIUTATS DE L'ARC METROPOLITÀ

Equip tècnic de l'arc metropolità |18-02-2021

Les **nou ciutats** que integren l'Associació de l'Arc Metropolità representen una població de 900.000 habitants; i uns dos milions de persones amb les respectives àrees d'influència, un 28% de la població catalana.

En virtut del que preveu la Llei de canvi climàtic i transició energètica (Llei 7/2021), aprovada pel Govern d'Espanya el passat mes de maig, els municipis de més de 50.000 habitants i aquells de més de 20.000 que estiguin integrats dins una zona de protecció especial de l'ambient atmosfèric tindran l'obligatorietat d'implantar les zones de baixes emissions (ZBE) abans de l'any 2023.

D'altra banda, les bases de la convocatòria dels fons Next Generation referides a les actuacions en matèria de mobilitat sostenible en àmbits urbans (el període de presentació de sol·licituds de les quals va acabar el 30 de setembre) estableixen també com a requisit obligatori per poder optar a les subvencions el compromís dels municipis de més de 50.000 habitants d'haver implantat les zones de baixes emissions al 2023.

Per tant, el marc legal vigent i la concurrència als ajuts dels fons europeus Next Generation per implementar projectes que impulsin la mobilitat sostenible per part dels ajuntaments obliguen a activar la implantació de les Zones de Baixes Emissions dins l'horitzó temporal fixat (2023). Des de l'Associació de Municipis de l'Arc Metropolità es vol impulsar un treball conjunt per tal de consensuar i aplicar plegats els criteris i mesures d'implantació de les Zones de Baixes Emissions.

Els seus objectius són:

- La millora de la qualitat de l'aire i de la salut de les persones, amb la reducció de les emissions de contaminants atmosfèrics i del soroll dels vehicles.
- La contribució a la mitigació del canvi climàtic, amb la reducció dels gasos d'efecte hivernacle.
- L'impuls de l'eficiència energètica en l'ús dels mitjans de transport d'una manera demostrable i quantificable, contribuint a la seva electrificació.
- L'acceleració del canvi modal (opcions de mobilitat activa i transport públic)
- La millora de la mobilitat a l'àmbit local.
- L'augment del benestar de la ciutadania (reducció de la contaminació, disminució de la tensió generada per congestions en fer ús del vehicle privat)



Es tracta d'una mesura que fonamentalment planteja l'erradicació dels vehicles que tenen més antiguitat a partir de la consideració que són els més altament contaminants mitjançant la limitació de l'accés a les ZBE d'aquells vehicles que no tenen l'etiqueta ambiental emesa per la Direcció General de Trànsit. Un sistema que no té en compte altres consideracions, com per exemple el quilòmetratge per vehicle.

Aquesta mesura avui es troba implantada en molt poques ciutats del nostre país i compta amb l'experiència referent del cas de Barcelona com a exemple amb més recorregut temporal. Des que es va implantar, planteja diversos interrogants i qüestions que cal considerar.

**La implantació de les ZBE: un projecte compartit amb el territori.** Si tenim en compte la ciutadania, no seria lògic que cada ciutat implantés mesures pel seu compte diferenciades de la resta. Els municipis de l'Arc Metropolità de Barcelona comparteixen aquest objectiu, coneixedors que tenen algunes característiques pròpies que els diferencien de l'AMB. Es proposa abordar conjuntament aspectes com l'àmbit de les ZBE, la possibilitat de crear zones pacificades de trànsit més enllà dels límits estrictes de la ZBE, la incorporació d'entorns segurs i saludables o la gestió de les mercaderies. Aquesta és la finalitat de la segona part d'aquest document.

La implantació de les zones de baixes emissions no es pot circumscriure a l'àmbit estrictament municipal, malgrat que la normativa ho formuli d'aquesta manera, perquè té unes conseqüències de mobilitat evidents en els municipis que conformen l'àrea d'influència de cada ciutat. Serà necessari, doncs, establir aquells mecanismes que facilitin poder compartir i analitzar conjuntament les conseqüències d'implantació de ZBE amb l'entorn més proper.

I un darrer element. Sovint les nostres ciutats conformen un continu urbà amb altres municipis. No tindria sentit avançar cap a un nou model de mobilitat més sostenible sense atendre aquesta realitat.

**Evitar que la implantació de les ZBE esdevingui un element que pugui afavorir la desigualtat social** pel fet que la tinença de vehicles de major antiguitat està associada majoritàriament als segments de població amb un menor poder adquisitiu i, per tant, amb una major dificultat per poder accedir a la substitució de vehicles antics per vehicles més nous. Des de l'Associació de Municipis de l'Arc Metropolità reclamem una política d'ajuts supramunicipal que vagi adreçada a la renovació del parc vehicular més antic i contaminant per vehicles més nets i eficients energèticament. Els vehicles sense etiqueta representen prop del 15% del parc circulant i si hi afegim aquells que compten amb l'etiqueta B, aquest percentatge s'acosta al 50%.

Per altra banda, la implantació de les ZBE afectarà a la mobilitat vinculada a l'activitat econòmica de petites empreses i persones autònomes que en una proporció important operen amb vehicles de certa antiguitat que no poden disposar d'etiqueta ambiental.



De la mateixa manera, a les flotes de vehicles de serveis públics (transport urbà, escombraries, neteja, etc.), que en alguns casos disposen de percentatges significatius de vehicles amb antiguitat i unes característiques que resulten incompatibles amb els criteris i els condicionants de les zones les baixes emissions.

**Una necessària i imprescindible millora de l'oferta de transport públic.** Els municipis de l'Arc Metropolità tenen una gran dependència de la mobilitat en vehicle privat perquè una part significativa dels moviments es produeix dins les àrees d'influència respectives dels municipis en no comptar amb una oferta de transport públic adequada i equiparable a altres zones de Catalunya, com l'Àrea Metropolitana de Barcelona. Per implantar les ZBE amb èxit és imprescindible poder oferir a la ciutadania l'alternativa d'una oferta de transport públic que incrementi les freqüències actuals d'acord amb la previsible demanda, que s'ajusti a les necessitats dels horaris laborals i sigui competitiva en el temps de viatge.

Aquesta millora del transport públic, bé en autobús bé en ferrocarril, hauria d'atendre l'àmbit de la interconnexió entre les ciutats de l'Arc Metropolità, i d'aquestes amb l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

És important que el canvi modal es presenti més atractiu respecte a la renovació del vehicle. Per tant, per accelerar el canvi modal caldrà:

- Una aposta decidida de millora de l'oferta de transport públic de proximitat, sobretot a nivell interurbà que connecti amb els principals municipis des d'on accedeixen els usuaris habituals per mobilitat quotidiana.
- L'ampliació de la capacitat (freqüències de pas) i cobertura dels serveis actuals de transport públic i l'augment d'aparcaments de dissuasió.
- L'aplicació d'una zonificació tarifària del transport públic coherent amb l'ús d'aquest, a partir de l'eliminació de les corones tarifàries actuals i establir el nou model basat en distàncies i freqüència d'ús del transport públic, tal i com preveia el projecte inicial de la T-Mobilitat.
- La creació d'aparcaments d'enllaç o Park&Ride en punts estratègics de la xarxa viària per facilitar l'intercanvi cap a línies d'autobús principals que donin accés a les capitals de comarca.
- La millora de l'oferta ferroviària amb noves línies que connectin millor les ciutats de l'Arc Metropolità i amb Barcelona i la seva àrea metropolitana, i un increment de les freqüències.

**Cal adoptar mesures a les vies d'alta capacitat per mitigar els efectes d'una mala qualitat de l'aire, sobretot en cas d'episodis de contaminació atmosfèrica.** Les ZBE incideixen en la mobilitat de caràcter més urbà, però cal remarcar que és en les vies d'alta capacitat -autopistes i autovies- on es produeixen la majoria de les emissions que empitjoren la qualitat de l'aire a les nostres ciutats. Per l'Arc Metropolità transcorren les principals vies de comunicació d'alta capacitat del país amb unes intensitats de circulació molt elevades. Com que l'aire no coneix de fronteres, reclamem que sobretot en casos d'episodis de



contaminació atmosfèrica s'activin mesures efectives a les autopistes i autovies que contribueixin a mitigar els efectes d'una mala qualitat de l'aire, com ara la reducció de la velocitat.

## PROPOSTA DE ZONES DE BAIXES EMISSIONS DELS MUNICIPIS DE L'ARC METROPOLITÀ

L'ATM, en data 18 de setembre de 2019, va crear la Mesa de treball per impulsar la implementació de Zones de Baixes Emissions adreçada als municipis on s'havia d'actuar de forma prioritària, i que es corresponia amb els municipis que formen part dels 40 municipis de la Zona de Protecció Especial així com els municipis o aglomeracions urbanes de més de 50.000 habitants del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (SIMMB).

Els municipis que van participar a la taula de treball eren Sabadell, Mataró, Rubí, Manresa, Vilanova i la Geltrú, Granollers i Terrassa.

Es presenta a continuació aspectes generals i particulars de la regulació de les futures ZBE. Alguns dels continguts següents són el resultat del treball conjunt realitzat entre els diferents municipis de la Mesa de treball anterior amb l'objectiu d'unificar criteris de la futura regulació. La resta són aspectes nous que resulten del treball col·laboratiu entre els municipis de l'arc.

### 1. CARACTERÍSTIQUES GENERALS

L'àmbit es reconeixerà perquè hi haurà senyals de circulació al perímetre per identificar l'àmbit seguint el model següent equivalent als municipis de l'AMB.



La ZBE afecta a vehicles sense etiqueta ambiental. Són aquests:

- Turismes (M1) de benzina anteriors a la norma Euro 3 (habitualment matriculats abans del 2000) i els dièsel anteriors a la norma Euro 4 (habitualment matriculats abans del 2005 o 2006).
- Motocicletes i ciclomotors (categoria L) anteriors a Euro 2 (habitualment matriculats abans del 2003).
- Furgonetes (N1), els camions (N2, N3) i els autobusos (M2, M3) sense etiqueta ambiental, excepte algunes excepcions variables en funció del



municipi.

*En el cas de Sant Cugat, darrer municipi que ha incorporat una ZBE i amb la moratòria més llarga dels municipis AMB amb ZBE, tenen la següent moratòria:*

*Els vehicles N1 (furgonetes), N2 (furgons), N3 (camions) i M3 (autobusos) que automàticament ja gaudeixen d'una moratòria fins al 30 d'abril de 2022 podran sol·licitar una extensió fins al 31 d'octubre de 2022.*

Sobre la restricció general als vehicles anteriors s'establiran les exempcions que s'indiquen a l'apartat 4

## **2. ÀMBIT I HORARI**

La regulació de la ZBE seria d'aplicació tots els dies laborables, de dilluns a divendres, en horari de 7:00 a 20:00 hores.

L'àmbit inicial de les ZBE serà un espai cèntric situat a l'entorn del centre històric o centre urbà delimitat per un viari que permeti als vehicles que arribin al perímetre, i no estiguin autoritzats a entrar a la ZBE, continuar circulant sense accedir a l'interior de la ZBE.

En aquest sentit, es tracta d'àmbits amb una bona cobertura de transport públic i amb bones connexions en mobilitat activa, fet que facilita que els desplaçaments dins la ciutat, amb origen o destí la ZBE, es realitzin amb aquests mitjans.

### **Tractament de corredors cap a la ZBE.**

Tal com s'ha comentat anteriorment, és important que el canvi modal es presenti més atractiu respecte a la renovació del vehicle. En aquest sentit es convenient que els Ajuntaments implementem millores a la mobilitat activa i en transport públic en els principals carrers d'accés a la ZBE, paral·lelament a la implantació de la ZBE. Es recomanen actuacions tàctiques o urbanístiques per ampliar la superfície destinada al vianant, la bicicleta i els vmp i per fer els recorreguts segurs i accessibles.

Tota restricció al vehicle privat ha d'anar acompanyada d'una explicació clara dels beneficis i un plantejament d'alternatives viables. Les actuacions anteriors, conjuntament amb millores en el transport públic urbà i l'interurbà que es puguin plantejar han de permetre configurar un paquet d'actuacions que es podran oferir a la ciutadania com a alternativa a la substitució del vehicle.

### **Àrees perifèriques.**

Per aquells ajuntaments que així ho considerin podrien crear zones amb restriccions del trànsit en altres àmbits de la ciutat que complementarien la ZBE i contribuirien a una millora de la qualitat de l'aire i de la contaminació acústica d'aquests espais, però sense la necessitat d'aplicar totes les consideracions que afecten a una ZBE (regulació de l'aparcament, control per càmeres...).

A la guia "Directrices para la creación de Zona de Bajas Emisiones (ZBE)", DGCEA-MITERD (esborrany, pendent d'aprovació) es defineixen quatre tipus de ZBE, entre les quals s'inclou: «Anillo: Delimitación de una o varias zonas de transición de las ZBE Núcleo o Especial, con aplicación de medidas graduales que permitan evitar un posible efecto frontera. Se trata de un modelo en el que se



*combinan un núcleo de mayores restricciones y una o más áreas de menores restricciones entorno al anterior, como es actualmente el caso en Milán y Londres».*

### 3. ESTACIONAMENT

Es tendirà a regular totes les places d'aparcament de dins de l'àmbit de la ZBE, ja sigui amb àrees blaves o de rotació i amb àrees verdes. D'aquesta forma es podrà controlar l'estacionament segons etiquetatge ambiental i oferir diferents tarifes o exclusions segons matrícula.

### 4. RESTRICCIONS D'ACCÉS

Els vehicles afectats per la regulació de les ZBE correspondran a aquells que no disposen d'etiqueta ambiental a excepció dels vehicles que s'indiquen a continuació.

Les exempcions de la 1 a la 10 són coincidents amb les que ja té establertes a l'AMB ([zberegistre.ambmobilitat.cat](http://zberegistre.ambmobilitat.cat)). La 11 i 12 són propostes d'exempcions per aplicar als municipis de l'Arc Metropolità.

1. PMR (persones amb mobilitat reduïda)
2. Serveis mèdics, funeraris, protecció civil, bombers, policies, cossos i forces de seguretat.
3. Persones amb malalties.

Les persones amb malalties o discapacitats que els condicionen l'ús del transport públic poden sol·licitar l'autorització de circulació d'un vehicle a la ZBE de la metròpolis de Barcelona per a un vehicle.

4. Tractaments mèdics.

Les persones a les quals han diagnosticat malalties que requereixen fer tractaments mèdics de manera periòdica en centres sanitaris situats a les ZBE de la metròpolis de Barcelona poden sol·licitar l'autorització temporal de circulació d'un vehicle, que els permetrà circular-hi durant el període de tractament.

5. Vehicles estrangers
6. Vehicles adaptats que presten un servei singular i necessiten accés temporal.

Vehicles que han estat adaptats i homologats per prestar un servei o activitat singular al municipi.

Poden ser autoritzats a circular els vehicles que presten serveis singulars que compleixin la classificació per grup d'utilització definida a l'annex II del Reglament general de vehicles, així com la categoria d'homologació especificats dins una taula concreta on s'inclouen blindats, llevaneus, formigoneres, etc.

7. Vehicles de categoria M1 i L per a l'activitat professional de persones



amb ingressos baixos

Les persones físiques titulars de vehicles M1 i L dedicats a l'exercici de l'activitat professional que acreditin uns ingressos econòmics inferiors al doble de l'indicador públic de renda d'efectes múltiples (IPREM) vigent poden sol·licitar una moratòria per a l'aplicació de les restriccions de les ZBE fins una data límit a establir pel municipi.

*Moratòria de Sant Cugat: fins el 30 d'abril de 2022.*

8. Vehicles que realitzen proves de circulació en tallers autoritzats,

Els tallers de manteniment i reparació de vehicles poden sol·licitar la inscripció de vehicles al Registre metropolità i autoritzacions per dur a terme les proves necessàries als vehicles que tinguin en custòdia o bé fer el desplaçament del vehicle a una estació ITV.

9. Moratòria per a furgonetes, camions i autobusos que es reemplacin.

Els titulars de vehicles N1, N2, N3 i M3 que acreditin la compra d'un vehicle de motor nou que compleixi els requisits tecnològics i d'emissions d'accés a les ZBE podran disposar d'una ampliació de sis mesos de la moratòria prevista per a aquests vehicles establerta per cada municipi.

*Moratòria de Sant Cugat: Els vehicles N1 (furgonetes), N2 (furgons), N3 (camions) i M3 (autobusos) que automàticament ja gaudeixen d'una moratòria fins al 30 d'abril de 2022 podran sol·licitar una extensió fins al 31 d'octubre de 2022.*

10. Vehicles amb autorització municipal.

Els vehicles que tinguin una autorització municipal específica per prestar serveis en activitats singulars o en esdeveniments extraordinaris a la via pública i que no tinguin distintiu ambiental han de sol·licitar la inscripció al Registre per poder circular per les ZBE.

11. Autoritzacions temporals  
(exempció modificada respecte a la de l'AMB)

Autoritzacions temporals als **residents del municipi** que viuen **FORA de la ZBE**, amb un màxim anual i amb la possibilitat d'establir una taxa per cada autorització.

Autoritzacions temporals als **residents del municipi** que viuen **DINS de la ZBE**, de forma il·limitada i sense taxa, durant un període orientativament de dos anys que permeti a aquestes persones disposar d'un temps per valorar si poden prescindir del vehicle sense etiquetatge definitivament, en comptes de substituir-lo per un altre amb etiquetatge. Cal tenir present que les encara hi ha mancances importants en l'oferta de serveis ferroviaris i d'autobusos interurbans que dificulten prescindir del vehicle per accedir a determinats destins.

*Madrid Centra té una exempció fins 2025 als residents (data en què els vehicles tindran un mínim 25 anys per benzina i 20 pels dièsel).*



## 5. SISTEMES DE CONTROL

El control de les ZBE es podrà realitzar mitjançant càmeres de lectura de matrícules que permetin identificar l'etiquetatge ambiental de la DGT. Es pot preveure reforç amb vehicles dotats amb càmera de control de matrícules que pugui identificar els vehicles que circulen dins de l'àmbit per evitar la necessitat de regular tots els accessos. Aquests vehicles poden també disposar de càmeres pel control de l'àrea regulada d'estacionament.

*(En el cas de Sant Cugat es regula amb només 5 càmeres situades en punts interiors de la ZBE + un vehicle de policia dotat amb càmera un espai de 4km<sup>2</sup>)*

## 6. PLATAFORMA DE CONTROL-SANCIÓ I CONFECCIÓ DE LLISTES BLANQUES

Als municipis ens cal que una administració supramunicipal habiliti una plataforma pel registre de matrícules exemptes de la regulació de la ZBE, equivalent a la que actualment disposa l'AMB.

Alhora seria desitjable disposar també de la plataforma per filtrar i denunciar les matrícules no autoritzades de forma automàtica, de forma anàloga a com ho fa l'Ajuntament de Barcelona amb un sistema de doble verificació de la matrícula així com d'un call centre per atendre trucades relatives a la normativa d'aplicació a la ZBE, sistema equivalent al que ofereix AMB informació als municipis de l'AMB.

## 7. DATA D'INICI

La llei de canvi climàtic indica que s'hauran d'implantar ZBE abans del 2023. Aquesta data resulta totalment inviable per la majoria de municipis. Per tant, es proposa que sigui durant el 2023 que els municipis de l'arc metropolità vagin implantant les respectives ZBE. En una primera etapa, la regulació només s'aplicaria en episodis de contaminació per NO<sub>2</sub>, de forma anàloga a com ho va fer Barcelona entre el 2018-19. El nombre d'episodis ha estat molt baix o nul en els darrers anys.

Transcorregut un període, preferiblement no superior a un any, s'implantaria de forma permanent de dilluns a divendres de 7-20h.

## 8. REGULACIÓ

Per la primera etapa d'implantació de la ZBE, implantació en episodis de contaminació, podria vehicular-se la regulació a través d'un acte administratiu de l'òrgan competent.

Per la segona etapa, implantació definitiva, es preveuria una ordenança específica per regular la ZBE (ordenança tipus per a tots els municipis).





## 9. OFERTA DE TRANSPORT PÚBLIC ALTERNATIU

Novament cal recordar que és important que el canvi modal es presenti més atractiu respecte a la renovació del vehicle. Per tant, és imprescindible que durant el període 2023-24 es realitzin actuacions significatives de millora del transport públic interurbà. Cal identificar amb les diferents administracions supramunicipals quines millores es poden comprometre de forma realista en aquest període, tant en el servei ferroviari com en el transport públic d'autobusos interurbans.

També cal aquesta identificació i compromís en vies ciclables i en recorreguts intermunicipals per a vianants. El 2023 i 2024 es un període en el que s'estaran executant les obres del Next Generation que inclouen carrils bici-vianants entre municipis. Cal identificar-los per incorporar-los dins la campanya d'informació.

## 10. CAMPANYA D'INFORMACIÓ I SENSIBILITZACIÓ CIUTADANA

Per a obtenir els resultats desitjats és indispensable la col·laboració i implicació de la ciutadania en les zones de baixes emissions. Més enllà de posar obstacles a la mobilitat s'ha de veure la seva implementació com un benefici per a la salut de les persones, per tenir unes ciutats amb més qualitat de vida. L'establiment d'una política informativa i comunicativa comuna entre els diferents municipis que adoptin criteris unitaris en la implementació de les ZBE, tant en relació amb la posada en marxa i el funcionament de les zones, com també posteriorment respecte als resultats i els indicadors en relació amb la millora de la qualitat de l'aire, permetria assolir una millor conscienciació per part de la ciutadania en relació amb els beneficis i l'operativitat d'aquestes zones.

En aquest sentit caldria preveure una campanya general impulsada per la Generalitat de Catalunya, especialment als mitjans audiovisuals i xarxes socials, que els municipis acompanyaríem amb campanyes locals amb el mateix disseny gràfic i continguts de la general.

També seria necessari preveure un únic WEB on es pugui consultar la informació relativa a les ZBE de cada municipi, seguint el model de l'AMB.

<https://www.amb.cat/s/es/web/mobilitat/mobilitat-sostenible/zbe.html>

## 11. MONITORITZACIÓ

**Observatori de dades que permeti avaluar els beneficis de la implantació de les ZBE.** Quan parlem de zones de baixes emissions parlem de la qualitat de l'aire i de la salut de les persones. Serà necessari poder disposar dels mecanismes que permetin un seguiment i avaluació dels resultats obtinguts. Les dades que ofereixen les diferents estacions de la xarxa de control de la Generalitat, les quals haurien d'aportar més dades automàtiques i plantejar si són suficients, s'haurien de complementar amb la disposició d'altre tipus de dades que requereixen una important aplicació de recursos.



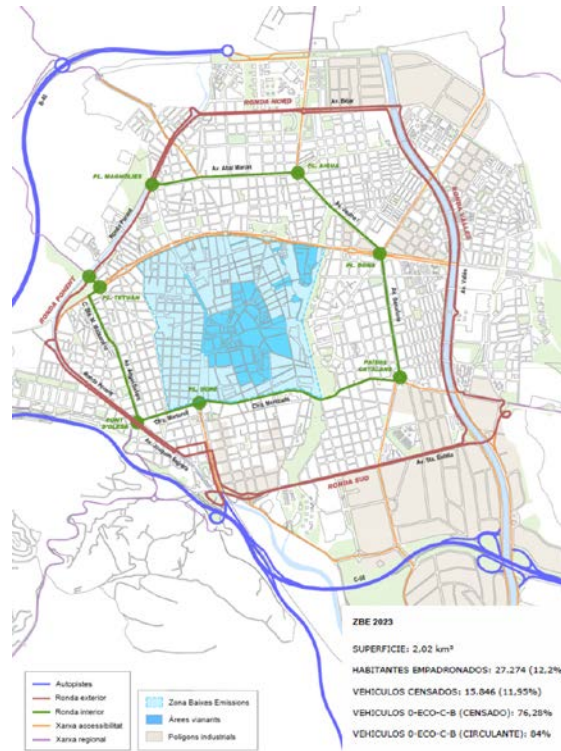


## EXEMPLES DE ZBE A CIUTATS DE L'ARC METROPOLITÀ

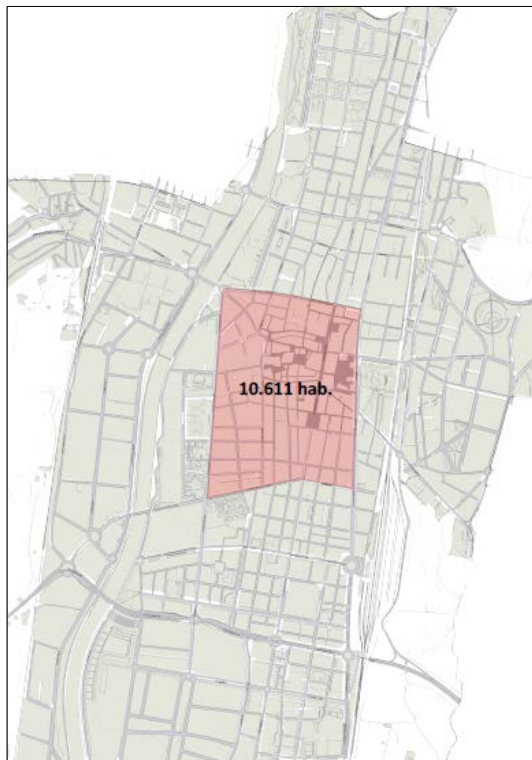
### Sabadell



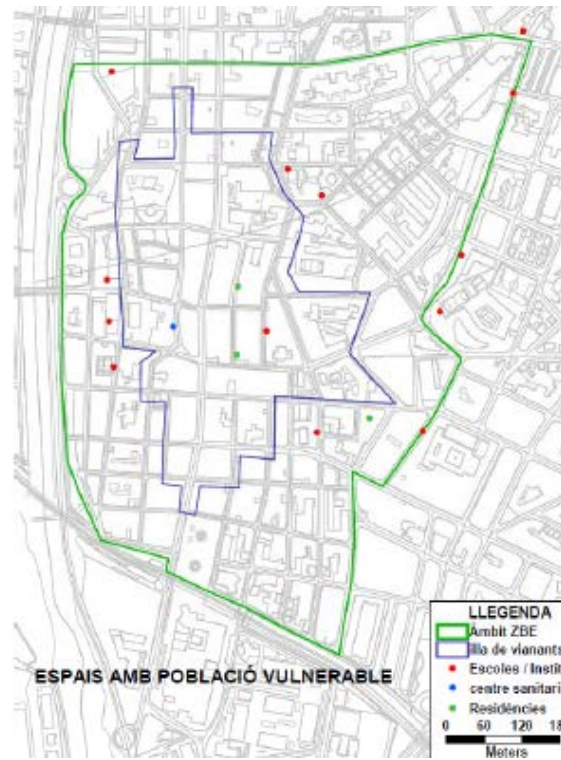
### Terrassa



### Granollers



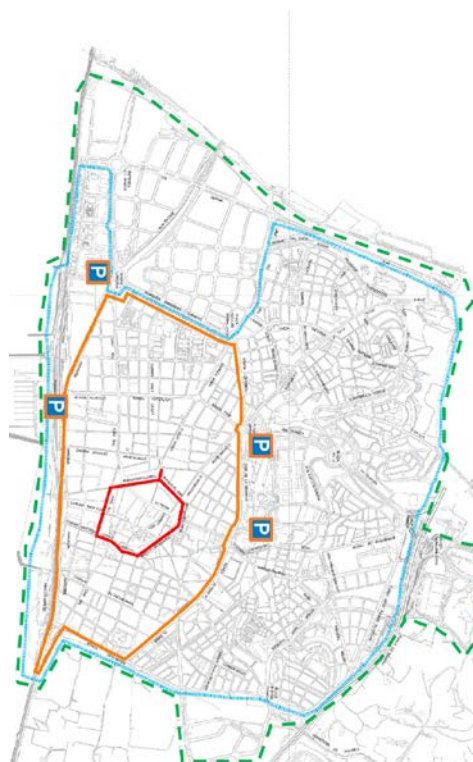
### Rubí



## Vilanova i la Geltrú



## Mataró



### Dades principals

	Superfície ZBE	Habitants ZBE (% respecte la població del municipi)	Vehicles ZBE (% respecte el total de vehicles del municipi)	% de vehicles afectats de residents (que no tenen etiqueta ambiental)	% de vehicles afectats del trànsit (que no tenen etiqueta ambiental)
Sabadell	1,7 km <sup>2</sup>	28.896 hab (13%)	16.775 veh (13%)	22 %	16%
Terrassa	2,0 km <sup>2</sup>	27.274 hab (12%)	15.846 veh (12%)	24 %	16%
Mataró	2,25 km <sup>2</sup>	46.418 hab (36,4%)	En elaboració	En elaboració	En elaboració
Granol·lers	0,5 km <sup>2</sup>	10.611 hab (17%)	En elaboració	En elaboració	16%
Rubí	0,5 km <sup>2</sup>	11.416 hab (15%)	7.603	En elaboració	14%
Vilanova i la Geltrú	0,3 km <sup>2</sup>	9.272 hab (14%)	En elaboració	En elaboració	En elaboració