

# MEMÒRIA JUSTIFICATIVA REFERENT A L'APROVACIÓ DE L'ORDENANÇA REGULADORA DE LA ZONA DE BAIXES EMISSIONS

## ÍNDEX

### INTRODUCCIÓ

1. JUSTIFICACIÓ DE LA NECESSITAT D'UNA NOVA ORDENANÇA REGULADORA DE LA ZONA DE BAIXES EMISSIONS
  - 1.1. Raons d'interès general que motiven la necessitat de la seva aprovació (problemes que es pretenen solucionar amb la iniciativa.)
  - 1.2. Identificació de les finalitat perseguides (objectius de la norma)
  - 1.3. Adequació de la disposició a les finalitats perseguides (necessitat i oportunitat de la seva aprovació)
  - 1.4. Possibles solucions alternatives reguladores o no reguladores
2. MARC NORMATIU EN QUÈ S'INSEREIX EL PROJECTE
3. COMPETÈNCIA DE L'AJUNTAMENT DE SABADELL SOBRE LA MATÈRIA
4. RELACIÓ MOTIVADA DE LES PERSONES I ENTITATS INTERESSADES A LES QUALS S'HA D'ATORGAR, SI S'ESCAU, TRÀMIT D'AUDIÈNCIA
5. ANÀLISI DE L'IMPACTE NORMATIU
6. ANÀLISI DE L'IMPACTE PRESSUPOSTARI I FISCAL
  - 6.1. Repercussió de la disposició de recursos personals.
  - 6.2. Repercussió de la disposició de recursos materials.
  - 6.3. Avaluació dels costos.
  - 6.4. Avaluació dels ingressos.
  - 6.5. Compliment dels principis d'estabilitat pressupostària i sostenibilitat financera.
  - 6.6. Fons i procediments de finançament, incloses repercussions fiscals.
7. ANÀLISI DE L'IMPACTE ECONÒMIC I SOCIAL
  - 7.1. Anàlisi d'impacte en l'activitat econòmica.
  - 7.2. Anàlisi d'impacte de gènere.
  - 7.3. Anàlisi impacte accessibilitat persones amb discapacitat.
  - 7.4. Altres
8. GLOSSARI



## MEMÒRIA JUSTIFICATIVA REFERENT A L'APROVACIÓ DE L'ORDENANÇA REGULADORA DE LA ZONA DE BAIXES EMISSIONS

### INTRODUCCIÓ

L'ordenança de regulació de l'accés, circulació i estacionament de vehicles a la Zona de Baixes Emissions té per objecte donar compliment a allò establert a l'article 14 de la llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica, en relació a la implantació i regulació de Zones de Baixes Emissions.

La memòria s'estructura en els següents apartats:

1. Justificació de la necessitat d'una nova ordenança reguladora de la Zona de Baixes Emissions.
2. Marc normatiu en què s'insereix el projecte.
3. Competència de l'Ajuntament de Sabadell sobre la matèria.
4. Relació motivada de les persones i entitats interessades a les quals s'ha d'atorgar, si s'escau, tràmit d'audiència.
5. Anàlisi de l'impacte normatiu.
6. Anàlisi de l'impacte pressupostari, fiscal, econòmic i social.

### 1. JUSTIFICACIÓ DE LA NECESSITAT D'UNA NOVA ORDENANÇA REGULADORA DE LA ZONA DE BAIXES EMISSIONS

D'acord amb allò establert a l'article 133 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques, amb l'objectiu de fomentar i millorar la participació de la ciutadania en el procediment d'elaboració de les normes, amb caràcter previ a l'elaboració del projecte de disposició normativa sobre la mesura de restricció de la circulació dels vehicles més contaminants a la ZBE, es duu a terme una consulta pública, amb l'objectiu de recollir l'opinió de la ciutadania i organitzacions més representatives potencialment afectades per la futura norma

A continuació es descriu, en relació amb la proposta d'elaboració de l'ordenança reguladora de la ZBE, els següents punts, tal i com es determina a l'article 133 de la Llei 39/2015:

- a) Els problemes que es pretenen solucionar amb la iniciativa.
- b) La necessitat i oportunitat de la seva aprovació.
- c) Els objectius de la norma.
- d) Les possibles solucions alternatives reguladores i no reguladores.

#### 1.1. Raons d'interès general que motiven la necessitat de la seva aprovació (problemes que es pretenen solucionar amb la iniciativa.)

Les principals raons d'interès general que motiven la implantació d'una Zona de Baixes Emissions, i per tant la creació d'una ordenança que la reguli, són les relacionades amb el medi ambient i la salut pública, com ara les següents:



## a) Millora de la qualitat atmosfèrica

Sabadell es troba inclosa en la zona d'avaluació de qualitat de l'aire de la conurbació de Barcelona. Fins a l'any 2015 s'estava produint un incompliment sistemàtic del valor límit anual per al contaminant NO<sub>2</sub> de 40 µg/m<sup>3</sup> establert a la normativa de referència, amb superacions sistemàtiques els dies laborables. Des de l'any 2016 no s'ha produït cap superació del valor límit normatiu, tot i que amb valors de concentració propers al límit, entre 35 i 40 µg/m<sup>3</sup>, i només els anys 2020 i 2021 s'han registrat unes mitjanes anuals de 24 i 28 µg/m<sup>3</sup>, degudes a la disminució global del trànsit provocada per les restriccions de mobilitat durant la pandèmia de la COVID-19, fet que posa en evidència la relació entre el trànsit motoritzat i la contaminació per NO<sub>2</sub>.

Com a exemple, a la ciutat de Barcelona, on s'ha pogut estudiar en detall l'origen de la contaminació, es pot afirmar que el trànsit motoritzat és el responsable de més del 50% de la contaminació registrada per NO<sub>2</sub> a les diferents estacions de la Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica (en endavant XVPCA).

Tot i que es compleixen actualment els límits normatius, en els darrers anys s'ha superat sistemàticament el valor guia per a la protecció de la salut humana fixat per l'OMS per aquest contaminant (10 µg/m<sup>3</sup>), fet que comportaria efectes negatius sobre la salut de la població que s'hi trobi exposada a llarg termini, com ara la inflamació de les vies respiratòries o un augment dels símptomes de bronquitis en nens asmàtics.

Pel que fa la concentració mitjana anual de PM<sub>10</sub>, els registres mostren un descens de la concentració de partícules. També s'observa que durant els darrers anys (2016-2021) la mitjana anual s'ha estabilitzat en 26-27 µg/m<sup>3</sup> de PM<sub>10</sub>, i per tant no s'ha superat el Valor límit anual per a la protecció de la salut humana (40mg/m<sup>3</sup>) que marca la Directiva 2008/50/CE, del Parlament Europeu i del Consell, de 21 de maig de 2008.

Cal destacar, però, que sí que s'ha superat sistemàticament el valor guia per a la protecció de la salut humana fixat a les Directrius mundials sobre qualitat de l'aire (2021) de l'OMS per aquest contaminant, que és de 15 µg/m<sup>3</sup>.

Cal esmentar que a finals de 2022 s'ha implantat a Sabadell una xarxa híbrida de sensors de qualitat de l'aire, orientada a millorar l'avaluació en alta resolució de dades en continu 24hores al dia per un total de 5 paràmetres (NO<sub>2</sub>, CO, O<sub>3</sub>, PM<sub>10</sub> i PM<sub>2.5</sub>), i s'ha incrementat fins a 9 punts el nombre de mesuradors en continu a la ciutat. Les dades es poden consultar de forma oberta en el visor específic de qualitat de l'aire municipal.

També cal destacar el Pla Local de Qualitat de l'Aire de Sabadell 2017-2022, que conclou que les emissions de NO<sub>2</sub> i PM<sub>10</sub> del sector de la mobilitat en superfície representen el 85% i 95% del total d'aquests dos contaminant respectivament.

## b) Millora de la qualitat acústica

La situació acústica de Sabadell s'assimila a les urbs de gran densitat de l'entorn mediterrani, amb nivells elevats de soroll en artèries d'intensitat de trànsit mig-elevat, i zones de alta qualitat acústica associades a zones residencials i espais verds de la ciutat.

L'any 2019 es va aprovar l'últim Mapa Estratègic de Soroll de l'Aglomeració del Vallès Occidental I (que inclou Sabadell, Barberà del Vallès i Badia del Vallès). En aquest document es poden observar els nivells de qualitat acústica als quals està exposada la població de Sabadell, segons el seu lloc de residència.

El mapa diferencia dues franges horàries: l'horari diürn (7-21h.) i l'horari nocturn (23-7h.)

Pel què fa a l'horari diürn, el 18,8% de la població es troba exposada a nivells sonors per sobre dels 65 dB(A), que és el valor límit d'immissió considerat per a la zona de sensibilitat acústica alta A4 - Predomini de sòl d'ús residencial.

En horari nocturn, el 26% de la població es troba exposada a nivells sonors per sobre dels 55 dB(A), que és el valor límit d'immissió considerat per a la zona de sensibilitat acústica alta A4 - Predomini de sòl d'ús residencial.

I finalment, pel què fa a l'índex  $L_{den}$ , d'immissió de soroll dia-vespre-nit, un 0,84% dels habitants resideixen en zones amb alta qualitat acústica, un 38,47%, en zones amb qualitat acústica intermitja, i un 60,68%, en zones amb qualitat acústica baixa. Dins d'aquesta última franja, hi ha unes 52.500 persones, que representen el 24,6% de la població del municipi, que es troba exposada a nivells sonors per sobre de 65 dB(A)

### c) Millora de la salut de les persones

La contaminació de l'aire és el principal risc ambiental per a la salut humana a les grans ciutats, segons l'Organització Mundial de la Salut (en endavant, OMS). Segons l'informe d'Avaluació de la qualitat de l'aire a la ciutat de Barcelona 2021 de l'Agència de Salut Pública de Barcelona, al municipi de Barcelona s'evitarien al voltant d'un 7% de les morts naturals (unes 1.000 morts anuals), de l'11% dels casos nous de càncer de pulmó (uns 110 casos anuals) i sobre un 33% dels casos anuals d'asma infantil (uns 525 casos anuals), si es complissin les antigues recomanacions de l'OMS per als diferents contaminants atmosfèrics. Amb les noves recomanacions establertes per l'OMS l'any 2021 a les Directrius mundials sobre qualitat de l'aire, que estableixen uns valors recomanats molt més exigents, s'evidencia que aquest impacte encara seria més gran.

El Pla Local per la Millora de la Qualitat de l'Aire de Sabadell (2016-2022) establí la qualitat de l'aire a la ciutat com a pobra per un 30% de la població, 62.000 habitants, que superaven els nivells establerts per la normativa europea. El nombre de morts anuals a causa de la qualitat de l'aire si assimilem les dades de la conurbació de Barcelona serien de 135 morts prematures anuals.

## 1.2. Identificació de les finalitat perseguides (objectius de la norma)

L'ordenança persegueix la finalitat de donar compliment a la normativa, legislació i acords institucionals actuals per tal d'aconseguir una reducció de la contaminació ambiental. Concretament, la normativa que fa referència a aquest objectiu és:

- a) Llei canvi climàtic
- b) Pla de Mobilitat Urbana Sostenible aprovat inicialment
- c) Pla d'Acció de Millora de Qualitat de l'Aire
- d) Acord 3a cimera qualitat de l'aire



I pel què fa al contingut de l'ordenança, les finalitats que ha de perseguir són:

- a) Definir l'àmbit de la zona de ZBE
- b) Definir les condicions de les restriccions a l'accés, circulació i estacionament dels vehicles d'acord amb el seu distintiu ambiental
- c) Definir les exempcions a determinats col·lectius o persones
- d) Definir les moratòries a determinats col·lectius o persones

### **1.3. Adequació de la disposició a les finalitats perseguides (necessitat i oportunitat de la seva aprovació)**

L'Ordenança de circulació vigent a la ciutat de Sabadell no incorpora la restricció de vehicles segons distintius ambientals, ni altres mesures d'ordenació, gestió i control d'una Zona de Baixes Emissions. Per tant, es considera necessari disposar d'una ordenança específica com a l'instrument normatiu que permeti definir i ordenar la regulació d'accés, circulació i estacionament a la Zona de Baixes Emissions.

Tal i com s'ha indicat, la implantació d'una Zona de Baixes Emissions és obligada segons la normativa existent. A més, actualment la majoria de les convocatòries de subvencions relacionades amb la Mobilitat i el transport exigeixen el compliment de la implantació de la ZBE a les ciutats, com per exemple les convocatòries del Fons Next Generation del Pla de Recuperació Transformació i Resiliència en les quals l'Ajuntament s'ha compromès a implantar una ZBE durant l'any 2023.

Actualment l'Ajuntament disposa d'una Ordenança de circulació de vianants i de vehicles en vigor des de l'any 2011 que abasta altres aspectes relacionats amb la circulació. No obstant això, per tal de simplificar la tramitació i sota els principis de l'eficàcia i eficiència es considera més oportú fer una regulació específica per la ZBE.

### **1.4. Possibles solucions alternatives reguladores o no reguladores.**

La necessària regulació de la Zona de Baixes Emissions es podria incloure dins d'una altra ordenança d'abast major, com l'Ordenança de Circulació, però degut a la seva complexitat, es considera més adient fer-ho a través d'una ordenança específica.

Per altra banda, l'objectiu final de reduir el trànsit i les emissions produïdes pel trànsit, també es pot aconseguir amb altres actuacions de pacificació de carrers, millora de transport públic, etc, i són actuacions no reguladores que complementen la ZBE per a aconseguir aquest objectiu. Tot i així, la Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica, obliga als municipis de més de 50.000 habitants com Sabadell a implantar ZBE i regular-les, i per tant es considera que les altres solucions alternatives són complementàries a aquesta.



## 2. MARC NORMATIU EN QUÈ S'INSEREIX EL PROJECTE

Les normes més importants que constitueixen el marc normatiu on s'insereix el projecte d'ordenança són els següents:

- a) La Llei 22/1983, de 21 de novembre, de protecció de l'ambient atmosfèric i el Decret 322/1987, de 23 de setembre, de desplegament d'aquesta Llei.
- b) El Decret 226/2006, de 23 de maig, pel qual es declarem zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric diversos municipis de les comarques del Barcelonès, el Vallès Oriental, el Vallès Occidental, i el Baix Llobregat, per al contaminant diòxid de nitrogen i per a les partícules, en concret per les que estan en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres. Ha estat desplegat pel Decret 152/2007, de 10 de juliol, d'aprovació del Pla d'actuació per a la millora de la qualitat e l'aire als municipals declarats zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric mitjançant el Decret 226/2006, de 23 de maig.
- c) La Llei 27/2006, de 18 de juliol, per la qual es regulen els drets d'accés a la informació, de participació pública i d'accés a la justícia en matèria de medi ambient (incorpora les Directives 2003/4/CE i 2003/35/CE)
- d) La Llei estatal 34/2007, de 15 de novembre, de qualitat de l'aire i protecció de l'atmosfera, i el Reial decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire, que atorguen potestat per adoptar, entre d'altres, mesures de restricció total o parcial de trànsit, incloent-hi restriccions als vehicles més contaminants a certes hores o en certes zones.
- e) La directiva 2008/50/CE, del Parlament Europeu i del Consell, de 21 de maig de 2008, relativa a la qualitat de l'aire ambient i a una atmosfera més neta a Europa, que obliga als estats membres a assolir uns nivells determinats de qualitat de l'aire.
- f) La Llei 18/2009, de 22 d'octubre, de salut pública, a l'article 52, inclou dins dels serveis mínims dels ens locals, les competències locals per a prestar els serveis mínims en matèria de gestió del risc per a la salut derivat de la contaminació del medi.
- g) El Pla d'Acció per la Millora de la Qualitat de l'Aire 2017-2022, aprovat el 29 de juny de 2017, ja preveu les mesures destinades a reduir les emissions dels vehicles següents:
  - 1.01.- Identificar i desenvolupar Zones Urbanes d'Atmosfera Protegida (ZUAP)
  - 1.04.- Tarifació municipal de l'aparcament del carrer en funció del potencial contaminador dels vehicles.
  - 1.05.- Reducció de la contaminació en zones escolars i altres zones vulnerables
  - 1.06.- Fomentar i difondre l'etiquetatge vehicular segons potencial contaminador
- h) La Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica, que estableix a l'art. 14 que els municipis de més de 50.000 hab. hauran d'implantar zones de baixes emissions abans del 2023



- i) La Llei sobre el trànsit, circulació de vehicles a motor i seguretat vial, aprovada pel Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, modificada per la Llei 18/2021, de 20 de desembre de 2021, a l'art. 7 enumera les competències dels municipis, i entre elles, la de restringir la circulació a determinats vehicles en vies urbanes, per motius mediambientals. També inclou a l'article 76, com a infracció greu, no respectar les restriccions de circulació derivades de l'aplicació dels protocols en episodis de contaminació i de les zones de baixes emissions.
- j) El Reial Decret 1052/2022, de 27 de desembre, pel qual es regulen les zones de baixes emissions.
- k) El Pla de Mobilitat Urbana Sostenible 2023-2028, aprovat inicialment el 8 de novembre de 2022, ja preveu les actuacions següents relacionades amb la implantació de la Zona de Baixes Emissions: ZBE71, 72, 73 i 74 la implantació de la Zona de Baixes Emissions

ZBE 71 Delimitar i implantar una Zona de Baixes Emissions.

ZBE 72 Regular de manera progressiva l'estacionament a la ZBE de la ciutat.

ZBE 73 Definir un sistema d'aparcaments dissuasius perimetrals per promoure la interconnectivitat amb altres modes de transport.

ZBE 74 Establir polítiques de gestió integral dels aparcaments públics de la ZBE que promoguin l'ús dels aparcaments soterrats en detriment de l'ús de l'aparcament en superfície, i bonifiqui els vehicles menys contaminants.

### 3. COMPETÈNCIA DE L'AJUNTAMENT DE SABADELL SOBRE LA MATÈRIA

La competència de l'Ajuntament de Sabadell per aprovar l'ordenança reguladora de la Zona de Baixes Emissions està reconeguda en les normes generals i sectorials següents:

- a) Text Refós de la Llei municipal i de règim local de Catalunya, aprovat per Decret legislatiu 2/2003, de 28 d'abril, que reconeix, a l'article 8, la potestat reglamentària i la d'autoorganització als ens locals territorials de Catalunya, en l'àmbit de llurs competències i en els termes establerts per la legislació de règim local.
- b) L'Estatut d'Autonomia de Catalunya, que reconeix i garanteix als municipis autonomia i potestat normativa en els àmbits de la seva competència en els seus articles 84 i 86. En particular, l'article 84.2, lletres h i j, estableix que els governs locals de Catalunya tenen en tot cas competències, en els termes que determinin les lleis, sobre les matèries de circulació i els serveis de mobilitat i la formulació i la gestió de polítiques per a la protecció del medi ambient i el desenvolupament sostenible, respectivament.
- c) La Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les bases del règim local, que disposa en el seu article 25.2 que els municipis han de tenir competències pròpies, en els termes establerts a les lleis estatals i autonòmiques, en matèria de protecció contra la contaminació atmosfèrica en les zones urbanes, així com en matèria de trànsit, estacionament de vehicles i mobilitat.



- d) La llei estatal 34/2007, de 15 de novembre, de qualitat de l'aire i protecció de l'atmosfera, que exigeix a les entitats locals que adaptin les seves ordenances a les previsions d'aquesta Llei i de les seves normes de desenvolupament. Entre aquestes previsions s'inclou la necessitat de complir els objectius de qualitat de l'aire que s'estableixin.
- e) La Llei sobre trànsit, circulació de vehicles a motor i seguretat vial, aprovada pel Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, que atorga les competències als municipis en matèria de regulació del trànsit i els atorga potestat per restringir el trànsit per motius mediambientals
- f) La Llei 18/2009, de 22 d'octubre, de salut pública. Aquesta llei atorga competències als ajuntament i als alcaldes en matèria de protecció i prevenció de la salut de la població davant els riscos de la contaminació del medi i per a la gestió dels dits riscos.

#### **4. RELACIÓ MOTIVADA DE LES PERSONES I ENTITATS INTERESSADES A LES QUALS S'HA D'ATORGAR, SI S'ESCAU, TRÀMIT D'AUDIÈNCIA**

En aplicació a allò previst en l'article 133.2 de la Llei 39/2015, per la tramitació de l'aprovació de l'ordenança de la ZBE, cal donar tràmit d'audiència principalment a la ciutadania de Sabadell en tractar-se d'una norma que afecta als drets i interessos legítims de les persones.

A més, caldrà donar tràmit d'audiència a les entitats de l'àmbit municipal i col·lectius empresarials que es puguin veure afectats per la seva activitat, els grups municipals i altres administracions.

#### **5. ANÀLISI DE L'IMPACTE NORMATIU**

Es preveu que aquesta ordenança afecti les ordenances fiscals, pel què fa a la tarifació de l'estacionament regulat a l'interior de la ZBE.

#### **6. ANÀLISI DE L'IMPACTE PRESSUPOSTARI I FISCAL**

##### **6.1. Repercussió de la disposició de recursos personals.**

Es preveu que serà necessària la dedicació de recursos personals per la comunicació, implantació, i gestió de la Zona de Baixes Emissions. Aquests recursos personals realitzaran tasques de comunicació, atenció al ciutadà, tramitació d'altres, baixes d'exempcions i permisos, i tramitació de sancions.





## 6.2. Repercussió de la disposició de recursos materials.

Pel què fa als recursos materials, és necessària l'adquisició i instal·lació de:

- Senyalització estàtica al perímetre de la Zona de Baixes Emissions i a les entrades de la ciutat (Expedient de subministrament i instal·lació adjudicat)
- Càmeres estàtiques de lectura de matrícules situades a les entrades de la ZBE i al seu interior (Expedient de subministrament i instal·lació adjudicat)
- Càmeres embarcades de lectura de matrícules en vehicles patrulla de la Policia Municipal (Expedients de subministrament i instal·lació adjudicats)
- Sistema de gestió i control dels vehicles que accedeixin a la ZBE i hi circulin i estacionin (Expedient de subministrament i instal·lació adjudicat)
- Parquímetres que permetin diferenciar tarifes segons matrícula i distintiu ambiental associat (Expedient de subministrament i instal·lació adjudicat)
- Sensors de qualitat ambiental que permetin fer un seguiment dels indicadors per l'avaluació de l'acompliment dels objectius de la ZBE (Expedient de subministrament i instal·lació adjudicat)
- Campanyes de comunicació i sensibilització
- Certificació del sistema de gestió i control

## 6.3. Avaluació dels costos.

S'estima, en xifres aproximades, que el cost d'implantació de la ZBE, pel què fa als recursos materials, serà de l'entorn d'uns 1.500.000,00 €, dels quals els fons Next Generation cobreixen aproximadament un 75%.

El cost de manteniment del sistema s'estima en un 5% anual del cost d'implantació, el que suposa uns 75.000 euros anuals.

## 6.4. Avaluació dels ingressos.

Donada la necessitat de regular i controlar l'accés, estacionament i circulació a la Zona de Baixes Emissions s'identifiquen inicialment les següents tipologies de possibles d'ingressos:

- Ingressos per incompliment de limitació d'accés i circulació de la ZBE.
- Ingressos per modificacions en la tarifació de l'estacionament regulat i controlat en funció de distintius ambientals.



## 6.5. Compliment dels principis d'estabilitat pressupostària i sostenibilitat financera.

Donada la repercussió de la disposició de recursos personals i materials, l'avaluació inicial dels costos i dels possibles ingressos.

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Implantació	- 1.500.000 €							
Manteniment				- 75.000 €	- 77.250 €	- 79.568 €	- 81.955 €	- 84.413 €
Gestió		- 75.000 €	- 78.750 €	- 82.688 €	- 86.822 €	- 91.163 €	- 95.721 €	- 100.507 €
Ingressos			397.800 €	358.020 €	322.218 €	289.996 €	260.997 €	234.897 €
<b>Resultat</b>	<b>- 1.500.000 €</b>	<b>- 75.000 €</b>	<b>319.050 €</b>	<b>200.333 €</b>	<b>158.146 €</b>	<b>119.266 €</b>	<b>83.321 €</b>	<b>49.977 €</b>

## 6.6. Fons i procediments de finançament, incloses repercussions fiscals.

Finançament Fons Next Generation

Finançament Fons Generalitat

## 7. ANÀLISI DE L'IMPACTE ECONÒMIC I SOCIAL

### 7.1. Anàlisi d'impacte en l'activitat econòmica.

Es preveu que durant els primers anys d'implantació de la ZBE hi hagi un impacte econòmic en algunes de les activitats que utilitzen vehicles motoritzats, si pel desenvolupament de l'activitat necessitessin substituir vehicles que tinguin restringit l'accés a la ZBE per d'altres que poguessin accedir-hi.

Tanmateix, donada també la implantació de zones de baixes emissions a municipis de l'entorn de Sabadell, la necessitat de substitució de vehicles serà homogènia al territori i no únicament per la implantació a la ciutat. En tot cas, es preveu establir uns períodes de moratòria, així com exempcions temporals o permanents per determinats vehicles, usuaris o usos, amb l'objectiu de reduir l'impacte el màxim possible, vetllant pels objectius principals de la Zona de Baixes Emissions inclosos a la Llei 7/2021, el Reial Decret 1052/2022 i el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Sabadell 2023-2028.

### 7.2. Anàlisi d'impacte de gènere.

Les restriccions seran sobre la mobilitat amb vehicle motoritzat. Les dades de les *l'Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner 2021 i de la mobilitat a l'àmbit del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona*, mostren que el percentatge d'ús del vehicle privat motoritzat és d'un 30,8% en dones, i d'un 43,4% en homes, per tant la possible afectació en la mobilitat per aquest mode de transport serà menor en cas de les dones.



### 7.3. Anàlisi impacte accessibilitat persones amb discapacitat.

Durant l'elaboració de l'ordenança caldrà tenir en compte les necessitats de les persones amb discapacitat que utilitzin el transport privat motoritzat, mitjançant possibles moratòries, exempcions o facilitats en l'ús de modes alternatius de transport, que s'haurà d'analitzar i valorar.

### 7.4. Altres

Durant l'elaboració de l'ordenança caldrà tenir en compte les necessitats d'altres col·lectius com ara activitats comercials, de logística, serveis d'emergència i essencials, i altres, mitjançant possibles moratòries, exempcions o facilitats en l'ús de modes alternatius de transport, que s'haurà d'analitzar i valorar.

## 8. GLOSSARI

CO<sub>2</sub> Monòxid de Carboni

µg/m<sup>3</sup> micrograms/metre cúbic

NO<sub>2</sub> Diòxid de Nitrogen

L<sub>den</sub>: índex de soroll dia-vespre-nit, indicador de soroll associat a la molèstia global

O<sub>3</sub> Ozó troposfèric

OMS Organització Mundial de la Salut

PM "Partícules Matters" material particulat

XVPCA Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica

ZBE Zona de Baixes Emissions

Eeltink Moles, Ariadna  
TÈC.SUP.ARQUITECTE  
27/01/2023 10:30

Barón Pérez, José Luis  
CAP DEL SERVEI DE MOBILITAT, TRÀNSIT I TRANSPORT  
27/01/2023 12:57

Ariadna Eeltink Moles

José Luís Barón

Responsable d'equip  
Servei de Mobilitat, Trànsit i Transport

Cap del Servei de Mobilitat, Trànsit i Transport