

**PROJECTE TÈCNIC DE LA ZONA DE BAIXES  
EMISSIONS (ZBE) DE MOLLET DEL VALLÈS**



<b>1. INTRODUCCIÓ .....</b>	<b>4</b>
<b>2. MARC DE REFERÈNCIA.....</b>	<b>5</b>
2.1 Anàlisi de coherència amb els instruments de planificació.....	5
2.2 Anàlisi jurídica de la naturalesa de la ZBE.....	13
2.2.1 Competència dels drets i les obligacions derivats de la implementació de la ZBE .....	16
2.2.2 Potestats administratives dels drets i obligacions derivades de la implementació de la ZBE ...	18
2.2.3 Instruments adequats per a la implementació de la ZBE.....	19
2.3 Marc territorial .....	20
<b>3. ANÀLISI DE LA SITUACIÓ ACTUAL A MOLLET DEL VALLÈS .....</b>	<b>21</b>
3.1 Contaminació atmosfèrica .....	21
3.1.1 Origen i naturalesa de la contaminació .....	24
3.1.2 Fonts de dades i avaluació de la contaminació .....	31
3.2 Contaminació acústica.....	40
3.2.1 Origen i Naturalesa de la contaminació acústica.....	41
3.2.2 Fonts de dades i avaluació de la contaminació acústica .....	41
3.3 Població .....	45
3.3.1 Infància i joventut.....	47
3.3.2 Gent Gran.....	50
3.4 Trama urbana.....	53
3.5 Activitat econòmica.....	53
3.6 Parc de vehicles .....	54
3.6.1 Caracterització del parc circulant en base a la seva classificació ambiental .....	54
3.6.2 Antiguitat dels vehicles .....	58
3.7 Alternatives de mobilitat .....	60
3.7.1 Mobilitat a peu.....	61
3.7.2 Mobilitat en bicicleta i vehicles de mobilitat privada (VMP) .....	62
3.7.3 Transport públic .....	64
3.7.4 Vehicle motoritzat privat.....	69
<b>4. OBJECTIUS .....</b>	<b>70</b>
4.1 Objectius quantificables de plans i normativa vigent .....	71
4.2 Objectius quantificables proposats .....	74
4.2.1 Objectius quantificables de qualitat de l'aire.....	74
4.2.2 Objectius quantificables de les emissions del parc circulant .....	74
<b>5. PROPOSTA DE ZBE.....</b>	<b>74</b>
5.1 Anàlisi d'alternatives a les restriccions .....	74



5.2 Proposta escollida.....	77
5.2.1 Delimitació del perímetre de la ZBE.....	77
5.2.2 Quantificació de l'impacte de la ZBE de Mollet del Vallès.....	79
5.2.3 Descripció de les restriccions.....	80
5.2.4 Justificació de la conformitat de les restriccions d'accés, circulació i estacionament.....	81
5.2.5 Descripció dels casos d'excepcionalitat.....	83
5.2.6 Calendari d'aplicació del procediment sancionador.....	86
5.2.7 Sistema de control d'accessos, circulació i estacionament.....	86
5.2.8 Pla de comunicació, participació i sensibilització.....	89
5.2.9 Altres actuacions i mesures complementàries.....	91
5.2.10 Autoritats responsables.....	92
5.3 Memòria econòmica.....	92
5.3.1 Despeses d'inversió.....	92
5.3.2 Afectació en la renovació dels vehicles dels serveis municipals i concessionats.....	93
5.3.3 Fons i procediments de finançament.....	96
5.3.4 Conseqüències de l'establiment de la ZBE pels grups socials de més vulnerabilitat.....	97
5.4 Anàlisi de l'impacte social, de gènere i de discapacitat.....	98
5.4.1 Anàlisi de l'impacte des de la perspectiva de la salut.....	98
5.4.2 Anàlisi d'impacte des de la perspectiva de gènere.....	101
5.4.3 Anàlisi d'impacte en el col·lectiu de persones amb mobilitat reduïda.....	104
<b>6 SEGUIMENT I REVISIÓ.....</b>	<b>106</b>
6.1 Indicadors.....	106
6.1.1 Indicadors de qualitat de l'aire associats al trànsit motoritzat.....	106
6.1.2 Indicadors de canvi climàtic i mobilitat sostenible.....	108
6.1.3 Altres indicadors.....	109
6.2 Revisió del projecte tècnic.....	112
6.3 Accés a la informació.....	112

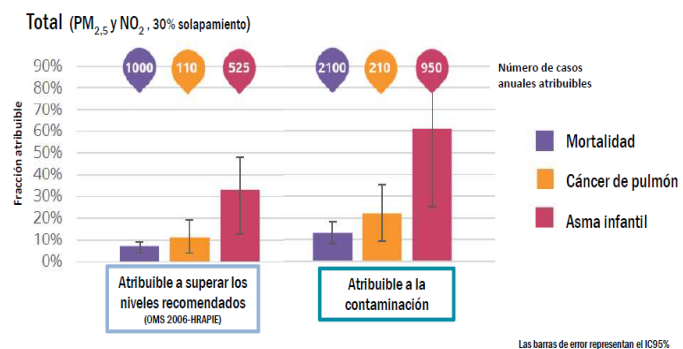
## 1. INTRODUCCIÓ

Existeix evidència científica que relaciona l'exposició a contaminació atmosfèrica amb efectes negatius sobre la salut, tant a nivell de mortalitat com de morbiditat. Els nadons, els infants i les dones embarassades, així com les persones amb malalties respiratòries o de l'aparell circulatori, conformen els grups més vulnerables als efectes de la contaminació de l'aire. Algunes persones grans poden ser també vulnerables degut a la disminució de la funció dels òrgans amb l'edat. Tanmateix, tots estem sotmesos a aquest risc.

Segons les dades presentades al 2n Congrés de la Qualitat de l'Aire el 2021, la OMS indica que hi ha 7 milions de morts anuals prematures associades a la qualitat de l'aire al món. L'Agència Europea de Medi Ambient exposa que a Europa hi ha 400.000 morts prematures anuals associades a la concentració de PM2.5.

Mortalidad, cáncer de pulmón y asma infantil atribuible a la contaminación del aire en Barcelona, 2018-2019

A nivell de Catalunya, l'estudi publicat per l'Agència de Salut Pública de Barcelona, conclou que l'exposició crònica a contaminants atmosfèrics a llarg termini al període pre-covid té associada una fracció de la mortalitat prematura del 13%, que equival a 2.100 morts anuals atribuïbles a la ciutat de Barcelona. També s'incrementen les malalties cròniques, la gran majoria vinculades als sistemes respiratori i cardiovascular.



La millora de la qualitat de l'aire, doncs, ha esdevingut un imperatiu en l'actuació de les administracions públiques i els agents econòmics i socials. Cal reconèixer i -sobretot- garantir, el dret a l'aire net, tant per protegir la salut de les persones com el medi ambient

Cal tenir en compte que les polítiques de qualitat de l'aire no es poden entendre de manera deslligada de les que es defineixen per abordar l'emergència climàtica, un dels majors reptes globals als quals cal fer front també amb urgència, tant des de la vessant de la mitigació com de l'adaptació. En termes de mitigació i neutralitat, i en especial en l'àmbit urbà, alguns dels anomenats "forçadors del clima" són precisament contaminants atmosfèrics que afecten negativament a la salut humana i, per tant, les mesures per reduir-ne la seva concentració són co-beneficioses.

Segons les dades de l'Inventari Nacional d'emissions i absorcions de gasos de efecte hivernacle i de l'Inventari Nacional de Contaminants Atmosfèrics, el sector transport per carretera és responsable del 8,65 % de les emissions de partícules fines PM2,5 (el 9,94 %, si es considera el total de partícules en suspensió) i del 32,93 % del total d'emissions d'òxids de nitrogen a l'atmosfera. Aquests percentatges augmenten significativament en les zones urbanes.

Però, a més, el transport per carretera genera el 27 % de les emissions de gasos d'efecte hivernacle d'Espanya. Degut a això, el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030 assenyala que la principal força motriu impulsora de la «descarbonització» del sector de la mobilitat-transport serà un canvi modal que afectarà al 35 % dels passatgers-kilòmetre que a dia d'avui es fan en vehicles convencionals de combustió. Per aconseguir-ho, s'ha previst que a partir de 2023 s'estengui a totes les ciutats de més de 50.000 habitants la delimitació de Zones de Baixes Emissions, amb accés limitat als vehicles amb més emissors i contaminants.

## **2. MARC DE REFERÈNCIA**

### **2.1 Anàlisi de coherència amb els instruments de planificació**

Les ZBE s'han d'integrar en el marc de les polítiques de mobilitat sostenible dels municipis, de les àrees metropolitanes i de les regions, de manera que han de formar part d'un conjunt d'accions que plantegen aconseguir uns determinats objectius socioambientals.

Mollet del Vallès, com la resta de pobles i ciutats del món desenvolupat, ha viscut durant les últimes dècades un procés evolutiu de la seva mobilitat basat en paràmetres no sostenibles al llarg del temps. La popularització de l'ús del vehicle privat, concebut fins ara com a símbol de la llibertat individual de moviment, ha suposat una pèrdua de l'equilibri tradicional en l'ús de l'espai públic, acotat físicament per definició.

Aquest fet ha provocat el desplaçament i la marginació d'altres usos tradicionals de la via pública. El carrer ha estat durant generacions, alhora que una via de transport, un espai de trobada i interrelació social: lloc d'intercanvis comercials, relació entre veïns i visitants, manifestacions lúdiques i culturals, jocs i conversa. El trànsit, la sensació d'inseguretat i la qualitat de l'aire han col·laborat en aquest desplaçament d'us de l'espai veïnal.

La diagnosi del Pla de mobilitat de Mollet (2015-2021) realitzada el maig de 2022 conclou què, com a la resta de municipis mitjans de Catalunya, la major part de les emissions de CO2 (prop del 70%) estan vinculades als gasos emesos pels vehicles de

combustió que circulen per la ciutat. És per això que es necessita dotar de protecció atmosfèrica a la ciutadania.

Mollet del Vallès forma part de la Zona de Qualitat de l'Aire 2 (ZQ2) Vallès – Baix Llobregat i de la Zona de Protecció Especial (ZPE) per l'ambient atmosfèric per PM10 (Partícules en Suspensió d'un diàmetre inferior a 10 micres) (Decret 226/2006, de 23 de maig) i per l'ambient atmosfèric per NO<sub>2</sub> (diòxid de nitrogen) (Acord de Govern 82/2012, de 31 de juliol degut a que són àrees on històricament s'han superat els valors límit admissibles de qualitat de l'aire).

### **i) Els Objectius estratègics del Municipi de Mollet del Vallès i la mobilitat**

En el marc de l'Agenda 2030 i dels ODS, l'Ajuntament de Mollet inicia el 2019 l'alineació general de les polítiques locals amb els objectius de desenvolupament sostenible. La iniciativa emmarcada al programa estratègic transversal de l'Agenda 2030 de Mollet decideix treballar de forma conjunta i coordinada per assolir els 17 ODS establint un full de ruta amb indicadors de seguiment i avaluació.

L'Agenda 2030 per al desenvolupament sostenible ha fixat entre els seus objectius garantir una vida sana i promoure el benestar de tothom a totes les edats (ODS 3).

La fita 3.4 d'aquest objectiu és reduir, respecte al 2015, un terç la mortalitat prematura per malalties no transmissibles mitjançant la seva prevenció i tractament, i promoure la salut mental i el benestar.

D'altra banda, la fita 3.9 pretén reduir substancialment, respecte al 2015, el nombre de morts i malalties causades per productes químics perillosos i per la pol·lució i contaminació de l'aire, l'aigua i el sòl.

En l'ODS 9: Indústria, innovació i infraestructura, s'estableix la fita de permeabilitzar la mobilitat sostenible i segura entre la ciutat i els espais d'activitat econòmica amb carrils per a vehicles no contaminants i itineraris per a vianants, i en l'ODS 11: Ciutats i comunitats sostenibles: marca per al 2030, proporcionar l'accés a sistemes de transport segur, assequible, accessible i accessible per a totes les persones, i millorar la seguretat viària, en particular mitjançant l'ampliació del transport públic, i especial atenció a les necessitats de les persones en situació vulnerable, dones, nenes i nens, persones amb discapacitat i gent gran; garantir una dotació adequada de servei del transport públic i, específicament, facilitar la connexió intermunicipal mitjançant transport públic i la fita de millorar la qualitat de l'aire al nucli urbà, mantenint els nivells de contaminació atmosfèrica per sota dels límits establerts per l'OMS per garantir la salut de la població.

### **i) El Pla Supramunicipal d'acció per la millora de la Qualitat de l'Aire del Vallès Oriental**

El juny del 2016 es va presentar el Pla Supramunicipal d'acció per la Millora de la Qualitat de l'Aire del Vallès Oriental, en el qual està inclòs el municipi de Mollet del Vallès.

Els objectius eren:

- Disposar d'un inventari d'emissions pels diferents sectors.
- Realitzar una anàlisi de la qualitat de l'aire del municipi.
- Proposar accions concretes per tal de millorar la qualitat de l'aire del municipi respecte els contaminants NO<sub>2</sub> i PM10.

### **ii) El Pla d'Acció per l'Energia Sostenible**

L'any 2009 i a partir del Pacte d'Alcaldes i Alcaldesses, al qual l'Ajuntament es va adherir en data 1 de novembre de 2008, es va redactar el Pla d'Acció de l'Energia Sostenible (PAES) amb l'objectiu de superar l'objectiu de la Unió Europea de reduir les emissions de CO<sub>2</sub> en un 20% i augmentar en un 20% l'eficiència energètica l'any 2020 (20/20/20).

### **iii) Primer Acord Polític per a la Millora de la Qualitat de l'Aire**

Al març de 2017 la ciutat de Mollet es va adherir al Primer Acord Polític per a la Millora de la Qualitat de l'Aire a la conurbació de Barcelona. Aquest acord afecta, sobretot, l'Àmbit-40, que són els municipis declarats "Zones de Protecció Especial de l'Ambient Atmosfèric". De forma general, mitjançant aquest acord, es pretén que en els següents 5 anys es redueixin un 10% les emissions de contaminants associats al trànsit viari amb l'objectiu de reducció global del 30% en el termini de 15 anys per tal d'assolir gradualment els nivells recomanats per l'Organització Mundial de la Salut (OMS), i s'accelerará l'adopció de mesures locals més intensives en les àrees on es detecten actualment superacions dels nivells de qualitat de l'aire per tal de poder assolir els nivells fixats per la Unió Europea (UE) abans del desembre de 2020.

### **iv) Estudi de les accions del Pla Supramunicipal d'acció per la millora de la Qualitat de l'Aire del Vallès Oriental**

En el 2018/2019 es va redactar l'estudi de les accions del Pla Supramunicipal d'acció per la millora de la qualitat de l'aire del Vallès Oriental, un pla que actualitza el Pla Supramunicipal d'acció per la millora de la qualitat de l'aire del Vallès Oriental però a escala municipal de Mollet del Vallès i engloba tant una diagnosi de la qualitat de l'aire de la ciutat tenint en compte les emissions i les immissions així com possibles actuacions més concretes a dur a terme en el municipi a fi de millorar-ne la qualitat de l'aire.

Aquest pla també conté un procediment d'actuació en els casos d'avís preventiu i episodi de contaminació ambiental a la ciutat.

#### **v) Declaració d'Emergència Climàtica**

En data 1 de gener de 2020 l'Ajuntament de Mollet del Vallès va declarar l'Emergència Climàtica. Aquesta declaració ha de permetre posar en marxa diverses accions en els àmbits de la biodiversitat, residus així com la mobilitat i la qualitat de l'aire.

#### **vi) El Pla d'Acció per l'Energia Sostenible i el Clima**

L'abril de 2021 l'Ajuntament de Mollet del Vallès va aprovar el Pla d'Acció per l'Energia Sostenible i el Clima (PAESC) amb els següents compromisos:

- Reduir en el seu territori les emissions de CO<sub>2</sub> i altres gasos d'efecte hivernacle en un 40% com a mínim per a l'any 2030, mitjançant l'eficiència, l'estalvi i l'augment de l'ús de fonts d'energia renovables.
- Augmentar la resiliència del municipi amb l'adopció de mesures d'adaptació als impactes del canvi climàtic ara i en el futur.

#### **vii) Acord per la Qualitat de l'Aire de Catalunya de la Tercera Cimera de la Qualitat de l'aire.**

En el 2022 i en el marc de la Tercera Cimera de la Qualitat de l'Aire del 18 de març, l'Ajuntament de Mollet del Vallès es va adherir a l'Acord per la Qualitat de l'Aire de Catalunya amb els següents compromisos:

- ✓ Reduir, com a mínim, un 15% les emissions de NO<sub>x</sub> i PM generades l'any 2025, prenent com a referència l'any 2019.



- ✓ Portar a terme les accions estructurals necessàries per accelerar la millora de la qualitat de l'aire i tendir, progressivament, a assolir els nivells que recomana la OMS.
- ✓ Donar continuïtat a les estratègies coordinades d'informació, sensibilització i educació ambiental per implicar a la indústria i a la ciutadania per tal que esdevingui un agent actiu i compromès en la modificació dels hàbits que tenen incidència en la qualitat de l'aire i en la seva salut, vetllant per una transició justa que no deixi ningú enrere.
- ✓ Donar suport a la recerca i promoure el coneixement de les causes i el comportament de la contaminació atmosfèrica a Catalunya, així com el seu impacte sobre la salut.
- ✓ Adequar, si fos necessari, les planificacions i normatives al que estableix l'acord.

#### **viii) Ordenança sobre el soroll i les vibracions.**

En data 26 de desembre de 2007, va entrar en vigor l'Ordenança sobre el soroll i les vibracions de Mollet del Vallès. L'objectiu de l'Ordenança, és establir, en l'àmbit de les competències municipals, les normes i els criteris de bona qualitat acústica del medi, els nivells sonors i les vibracions produïdes per les activitats de veïnatge i els produïts pel trànsit a la via pública, com també prevenir i corregir la contaminació provocada pels sorolls i les vibracions. L'Ordenança també incloïa un Mapa de Capacitat Acústica del municipi.

#### **ix) Mapa de capacitat acústica.**

L'any 2008 es va encarregar l'elaboració d'un primer Mapa de capacitat Acústica del municipi. En data 16 de juliol de 2012 el Ple de l'Ajuntament va aprovar un nou Mapa de Capacitat Acústica.

#### **ii) El Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Mollet**

El PMUS de Mollet del Vallès aprovat definitivament el 23 de febrer del 2015, es troba actualment en fase de revisió.

El maig de 2022 es va presentar el resultat del treball de prediagnòstic realitzant una anàlisi detallada de la mobilitat del municipi. En aquest document s'estableixen els següents objectius genèrics que haurà de contemplar la revisió del PMUS 22-28:

- Dotar de coherència les xarxes bàsiques de mobilitat: organització d'aquestes xarxes de manera que puguin conviure totes les maneres de manera eficient, ordenada i segura. L'organització s'ha de fer basada en criteris de sostenibilitat i inclusivitat, donant preferència als modes de mobilitat activa per sobre dels modes motoritzats. Caldrà assegurar la connectivitat de les xarxes de vianants i la bicicleta amb els centres generadors de mobilitat. Cal fer una planificació del transport públic des d'una visió de xarxa global que afavoreixi la intermodalitat. Finalment, en el cas del vehicle privat s'haurà de dissenyar una xarxa que asseguri la connectivitat però que redueixi al màxim les externalitats negatives de l'ús del cotxe.
- Aconseguir canvis modals en els fluxos principals amb potencial de transvasament: captació d'usuaris del vehicle privat, que comporta una sèrie d'externalitats i ineficiències que s'aborden des del PMUS, per altres maneres de mobilitat més sostenibles amb el medi ambient. Les propostes d'actuació es basaran en el foment de la mobilitat activa a partir de xarxes plaents, accessibles i segures. En el cas del transport públic, els canvis modals passen pel foment de la intermodalitat amb modes actius per ampliar la cobertura del transport públic.
- Consolidar Mollet del Vallès com una ciutat 30: fer de Mollet del Vallès una ciutat més amable, humana i que permeti la convivència de manera més segura entre els diferents usuaris de la via pública, seguint la nova ordenança de la Direcció General de Trànsit (DGT) que estableix els nous límits de velocitat a ciutats i que va entrar en vigor l'octubre del 2020 a Mollet. Per tal d'aconseguir aquests objectius les propostes d'actuació es consolidaran amb la introducció de múltiples estratègies de reducció de la velocitat del trànsit motoritzat, que inclou mesures de prevenció i mesures de control.
- Gestionar l'aparcament de forma eficient: els darrers anys l'Ajuntament de Mollet del Vallès ha dut a terme múltiples actuacions que afecten l'estacionament. S'ha actuat a l'aparcament de Santa Rosa i a l'aparcament de la zona esportiva del CF Germans Gonzalvo i Pista d'Atletisme, que s'utilitza com a aparcament dissuasiu. L'objectiu és continuar actuant en aquest sentit a més d'aplicar altres mesures complementàries que afecten l'accés dels vehicles als municipis.
- Establir una zona de baixes emissions (ZBE): La recentment aprovada Llei del Canvi Climàtic obliga les ciutats de més de 50.000 habitants a elaborar plans de mobilitat sostenible que incloguin ZBE. L'objectiu d'aquestes noves mesures no és cap altre que avançar cap a una mobilitat diferent per lluitar contra el canvi climàtic i millorar la qualitat de l'aire i reduir el nivell de soroll a les ciutats. Caldrà definir l'àmbit d'actuació tenint en compte l'impacte ambiental però també considerant les implicacions sobre la població i la seva mobilitat.

- Assolir millores en la qualitat de l'aire: Mollet del Vallès està situat a l'extrem més meridional de la comarca del Vallès Oriental. Es tracta d'un àmbit densament poblat i marcat per la presència important d'infraestructures viàries i ferroviàries. Les vies interurbanes properes (AP-7, C-17, C-33 i C-59) tenen un efecte negatiu en la qualitat de l'aire, que s'ha vist afectada els darrers anys. Es proposaran actuacions encaminades a la descarbonització del parc mòbil i la reducció d'emissions provocada majoritàriament per la mobilitat en vehicle privat motoritzat.
- Seguir millorant la xarxa de vianants: ja des de l'anterior PMUS, l'estat de la mobilitat a peu a Mollet del Vallès era bona, amb la majoria de voreres accessibles. A més, el document recollia moltes propostes que han anat encaminades a millorar la xarxa de vianants i que s'han implementat progressivament. Durant els anys de vigència el municipi ha realitzat múltiples actuacions encaminades a continuar millorant la mobilitat a peu. En aquest nou PMUS se seguirà en la mateixa línia amb propostes d'increment dels vials amb prioritat de vianants i la transformació d'espais per crear teixit social.

### **iii) El treball transversal i la comunicació com a eines de treball quotidià**

#### **a) Macro escala**

La llei 7/2021 de canvi climàtic i les Zones de Baixes Emissions unifica els criteris de disseny i seguiment de les ZBE. Però també s'han de tenir altres aspectes primordials en el bon funcionament de les ZBE:

- ✓ La implantació de les ZBE: Un projecte compartit amb el territori

Mollet del Vallès forma part de les nou ciutats (900.000 habitants), que conformen la coneguda com a segona corona metropolitana de Barcelona, fora de l'àrea metropolitana de Barcelona (AMB).

Aquests municipis tenen una gran dependència de la mobilitat del vehicle privat perquè una part significativa dels moviments es produeixen dins de 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 ara és el cas de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

Per poder implantar les ZBE amb èxit cal oferir a la ciutadania l'alternativa d'una oferta de transport públic que incrementi les connexions interurbanes mantenint una coherència en les actuacions i en la implementació.

Tenint 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 el 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.

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 als municipis que conformen l'àrea d'influència de cada ciutat. Caldrà, doncs, establir aquells mecanismes que facilitin poder compartir i analitzar conjuntament les conseqüències d'implantació ZBE amb l'entorn més proper.

No es pot oblidar que Mollet del Vallès conforma un continu urbà amb altres municipis. No tindria sentit avançar cap a un nou model de mobilitat més sostenible sense atendre aquesta realitat.

✓ Experiències prèvies com l'evolució de la sentència del TSJC contra la ZBE de Barcelona, en la que la justícia considerava que a l'ordenança municipal de Barcelona que regula la ZBE li mancaven informes determinants que avalessin algunes de les restriccions proposades, que l'àmbit geogràfic aplicat era excessiu entre d'altres aspectes; fan que els ens municipals abordin la limitació de les ZBE amb molta cautela.

#### b) **Microescala**

No es pot deixar de banda la transversalitat d'aquesta llei, essent necessari integrar la creació de ZBE en el Pla de Mobilitat Urbana (PMUS), el Pla de Qualitat de l'Aire, el Pla d'acció per l'Energia i el Clima Sostenible PAESC, el POUM, el Pla d'Accessibilitat de Mollet; els Objectius Estratègics del Municipi (A2030) i, per ende, la necessitat de desenvolupament de l'Agenda Urbana Local.

Tots aquests plans han de recolzar-se a les diverses ordenances municipals, que s'hauran d'adaptar a aquesta nova casuística, i en la redacció de l'ordenança específica de la ZBE.

L'alineació dels ODS als projectes permet el treball transversal entre diferents departaments. Des del servei de mobilitat es treballa transversalment amb urbanisme, via pública, medi ambient, seguretat ciutadana, comerç, esports, cultura, i educació. No podem oblidar tampoc als serveis econòmic, jurídic, secretaria, informàtica, i comunicació que recolzen les propostes dels serveis tècnics i de participació. Cadascun dels serveis aporta punts de vista que enriqueixen els projectes.

Altres aspectes que cal tenir en compte és la gran quantitat d'ajudes que diferents administracions ofereixen per adaptar i mitigar el canvi climàtic. L'estudi, la implantació o la existència d'una ZBE s'hauria de citar a l'hora de sol·licitar subvencions.

Un altre punt fonamental que s'ha de preveure és la comunicació i educació ambiental de les ZBE. El servei de comunicació haurà de preveure juntament amb el servei de mobilitat i qualitat de l'aire, la redacció de comunicats informatius i la seva distribució a la ciutadania afectada i usuaris de la ZBE, per a la resta de ciutadania i per comerciants i empreses de mercaderies. Aquesta informació s'ha de traslladar a l'OAC per tal que puguin oferir informació directa a les persones.

## **2.2 Anàlisi jurídica de la naturalesa de la ZBE**

### **Estatutal**

La Constitució Espanyola (CE) reconeix en l'article 45.1 que tothom té el dret a disposar d'un medi ambient adequat per al desenvolupament de la persona, així com el deure de conservar-lo. Així mateix, en l'article 43.1 de la CE es reconeix el dret a la protecció de la seva salut.

En relació a la qualitat de l'aire, en data 21 de gener de 2011, es va aprovar el Reial decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire. Aquest Reial decret va transposar a l'ordenament jurídic espanyol 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 en Europa, de conformitat i a l'empena de la Llei bàsica 34/2007, de 15 de novembre, de qualitat de l'aire i protecció de l'atmosfera. Aquest Reial decret té per objecte, entre d'altres, definir i establir objectius de qualitat de l'aire, amb la finalitat d'evitar, prevenir i reduir els efectes nocius de les substàncies esmentades sobre la salut humana, el medi ambient en el seu conjunt i altres béns de qualsevol naturalesa.

En data 12 de desembre de 2015, en el marc de la Convenció de les Nacions Unides sobre el Canvi Climàtic, la COP 21, va ser adoptat l'Acord de París de 2015. Aquest tractat internacional té per objecte reforçar la resposta mundial a l'amenaça del canvi climàtic. L'article 7 de l'Acord de París estableix l'objectiu mundial relatiu a l'adaptació, que consisteix en enfortir la resiliència i reduir la vulnerabilitat al canvi climàtic amb la finalitat de contribuir al desenvolupament sostenible i aconseguir una resposta d'adaptació adequada. Aquest acord va ser ratificat per Espanya en data 12 de gener de 2017 i és jurídicament vinculant.

En aquest context i per tal de definir la regulació de la mitigació dels impactes del canvi climàtic, el Govern espanyol va aprovar la Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica. Aquesta llei bàsica té per objecte assegurar el compliment, per part d'Espanya, dels objectius de l'Acord de París, signat per Espanya el 22 d'abril de 2016, promoure l'adaptació als impactes del canvi climàtic i la implantació d'un model de desenvolupament sostenible, entre d'altres. L'article 14.3 d'aquesta llei preveu que els municipis de més de 50.000 habitants, entre d'altres, adoptaran abans de 2023 plans de mobilitat urbana sostenible que introdueixin mesures de mitigació que permetin reduir les emissions derivades de la mobilitat, incloent, al menys, l'establiment de zones de baixes emissions.

Per a concretar la implementació de la ZBE, el Govern espanyol va aprovar el Reial decret 1052/2022, de 27 de desembre, pel qual es regulen les Zones de Baixes Emissions. Aquesta norma té per objecte regular els requisits mínims que han de satisfer les ZBE que estableixen les entitats locals.

I per tal que els municipis puguin sancionar els incompliments en relació a l'accés, circulació i estacionament a la ZBE, el Govern espanyol va aprovar la Llei 18/2021 de 20 de desembre, per la qual es modifica el text refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles a motor i seguretat viària, aprovat pel Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, en matèria del permís i llicència de conducció per punts. Aquesta llei va incorporar com a infracció greu a l'article 76 no respectar les restriccions de circulació derivades de l'aplicació dels protocols en episodis de contaminació i de les zones de baixes emissions i va establir l'import de la sanció.

## **Autonòmic**

L'Estatut d'Autonomia de Catalunya (EAC) garanteix el dret a la salut de les persones i la protecció del medi ambient. L'article 27 de l'EAC preveu el dret de totes les persones a viure en un medi ambient equilibrat, sostenible i respectuós amb la salut, el dret a la protecció davant les diferents formes de contaminació i el deure de totes les persones de col·laborar en les actuacions que tendeixin a eliminar les diferents formes de contaminació, amb l'objectiu de mantenir-lo i conservar-lo per a les generacions futures.

En data 23 de setembre de 2014, la Generalitat de Catalunya va aprovar per Acord de Govern 127/2014 el Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire a les zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric. Aquest pla va preveure mesures com la delimitació de zones urbanes d'atmosfera protegida on desincentivar la circulació dels vehicles més contaminants, restriccions incloses, o la reducció de la contaminació atmosfèrica a les zones escolars.

A conseqüència de les superacions dels valors objectius de contaminació a diversos territoris de Catalunya, en data 12 de desembre de 2022, el Tribunal Superior de

Justícia de Catalunya va condemnar a la Generalitat de Catalunya a elaborar, aprovar i publicar, en el termini més breu possible, els plans de millora de qualitat de l'aire previstos en l'article 24.1 del Reial decret 102/2011, de 28 de gener. I, en data 22 de desembre de 2022, el Tribunal Superior de Justícia de la Unió Europea va declarar que a les zones de l'àrea de Barcelona i del Vallès-Baix Llobregat s'havien incomplert les obligacions establertes a la Directiva 2008/50/CE.

En aquest context, la Generalitat de Catalunya té en fase de tràmit d'informació pública el Decret pel qual s'aprova el Pla de qualitat de l'aire, Horitzó 2027, un Pla que recull 84 mesures que afecten a 11 sectors de la societat catalana per tal d'acomplir amb totes les obligacions legals de mitigació del canvi climàtic i no superació dels valors de contaminació establerts.

## **Local**

Correspon a l'Ajuntament de Mollet del Vallès, d'acord amb les competències que li atribueix la legislació general i l'específica aplicable al municipi, adoptar les mesures necessàries en relació amb la protecció de la qualitat de l'aire, la protecció de la salut pública davant el risc de contaminació i les mesures especials de regulació i ordenació del trànsit.

En concret, d'acord amb l'establert a l'article 25 de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, Reguladora de les Bases del Règim Local, el medi ambient urbà, el trànsit, l'estacionament de vehicles i la mobilitat són matèries sobre les quals, en tot cas, els municipis exerciran com a competències pròpies, en els termes que s'estableixi la legislació de l'Estat i de les Comunitats Autònomes.

Així mateix, la competència per a l'establiment i regulació de les ZBE mitjançant l'aprovació de la present Ordenança ve atribuïda per:

- a. La Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica, en la qual l'article 14.3, a) imposa l'obligació d'establir les ZBE a determinats municipis.
- b. El text refós de la Llei sobre Trànsit, Circulació de Vehicles a Motor i Seguretat Viària, aprovat pel Reial Decret Legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, en el qual l'article 7 atribueix competències als municipis per la regulació, ordenació, gestió, vigilància i disciplina del trànsit en les vies urbanes de la seva titularitat i, en particular, per a la regulació mitjançant Ordenança dels usos de les vies urbanes, per establir la restricció de la circulació a determinats vehicles en vies urbanes per motius ambientals i per al tancament de determinades vies. També l'article 18 determina que quan per motius mediambientals ho aconsellin, l'autoritat competent pot ordenar un altre sentit de circulació, la prohibició total o parcial d'accés a parts de la via, bé amb caràcter general o per a determinats

vehicles, el tancament de determinades vies, el seguiment obligatori d'itineraris concrets, o la utilització de vorals o carrils en sentit oposat al normalment previst.

- c. El Reial Decret 1052/2022, de 27 de desembre, pel qual es regulen les ZBE.
- d. L'article 8 Ordenança de circulació de vehicles i vianants de Mollet del Vallès indica que l'òrgan municipal competent en matèria de mobilitat, pot establir i delimitar zones, i pot regular les infraccions que s'hi produeixin i el règim sancionador aplicable a aquestes.

### **2.2.1 Competència dels drets i les obligacions derivats de la implementació de la ZBE**

Els ens locals tenen competències pròpies en les matèries afectades per la ZBE. Les matèries afectades per adoptar les mesures que es contenen per a la implantació de la Zona de Baixes Emissions i que impliquem drets i obligacions són medi ambient, salut pública i trànsit, circulació de vehicles a motor i seguretat viària.

#### **Medi Ambient**

La normativa vigent en matèria de medi ambient atorga als municipis la competència per adoptar les mesures per a la implantació de la ZBE. L'article 84.2 de l'EAC garanteix als governs locals de Catalunya competències pròpies, en els termes que determinin les lleis, sobre la formulació i la gestió de polítiques per a la protecció del medi ambient (lletra j). D'altra banda, l'article 25.2 b) de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les bases de règim local (LRBRL) estableix que, en tot cas, els municipis han d'exercir com a competències pròpies, en els termes de la legislació de l'Estat i de les Comunitats Autònomes, en matèria de medi ambient urbà, en particular, i entre d'altres, de protecció contra la contaminació atmosfèrica en les zones urbanes; i una previsió similar es recull a l'article 66.3 f) del Decret legislatiu 2/2003, de 28 d'abril, pel qual s'aprova el text refós de la Llei municipal i de règim local de Catalunya (TRLMRLC).

A més, l'article 16.4 de la Llei 34/2007, de 15 de novembre, de qualitat de l'aire i protecció de l'atmosfera, estableix que les entitats locals, a fi d'assolir els objectius d'aquesta llei, poden adoptar les mesures de restricció total o parcial del trànsit, tot incloent restriccions als vehicles més contaminants, a certes matrícules, a certes hores o a certes zones, entre d'altres. I l'art. 3.3 del Reial decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire, citat, estableix que les entitats locals, entre d'altres actuacions, han d'adoptar, d'acord amb les lleis, les mesures necessàries per garantir que les concentracions dels contaminants regulats no superin els objectius de qualitat de l'aire i per a la reducció de les concentracions, així, com les mesures d'urgència perquè les concentracions dels contaminants regulats es tornin a situar per sota dels llindars d'alerta. També la disposició final segona del Decret 152/2007, de 10



de juliol, d'aprovació del Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire a les zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric estableix que els municipis han d'adoptar mesures per disminuir els efectes contaminants produïts pel trànsit urbà.

## **Salut pública**

Des de la perspectiva de la salut pública, l'article 27.2 de la Llei 33/2011, de 4 d'octubre, general de salut pública, disposa que les administracions públiques, en l'àmbit de les seves competències han de protegir la salut de la població mitjançant activitats i serveis que actuïn sobre els riscos presents en el medi i en els aliments, a l'efecte de desplegar els serveis i les activitats que permetin la gestió dels riscos per a la salut que pugin afectar la població.

La Llei 15/1990, de 9 de juliol, d'ordenació sanitària de Catalunya, atorga competències als municipis per prestar els serveis sanitaris necessaris per donar compliment a les seves responsabilitats en relació amb l'obligat compliment de les normes i els plans sanitaris relatius al control sanitari del medi ambient, que inclou en primer terme la contaminació atmosfèrica (art. 68.1, lletra b).

La Llei 18/2009, del 22 d'octubre, de salut pública, estableix que les administracions públiques competents en matèria de salut pública (entre les quals hi ha els Ajuntaments) han de proporcionar, entre d'altres prestacions, la de la promoció i protecció de la salut i la prevenció dels factors de risc derivats de l'aire i l'aigua i dels aspectes mediambientals que puguin repercutir en la salut de les persones (art. 6.3 lletra a). Aquesta llei també estableix que els ens locals són competents per prestar, entre d'altres, la gestió del servei mínim del risc per a la salut derivat de la contaminació del medi (art. 52).

## **Trànsit, circulació de vehicles a motor i seguretat viària**

Els municipis també disposen de competències per adoptar la mesura restrictiva del trànsit dels vehicles més contaminants per la Zona de Baixes Emissions des de la perspectiva de la matèria de trànsit, circulació de vehicles a motor i seguretat viària.

L'article 84.2 EAC preveu que els governs locals de Catalunya tenen competències pròpies, en els termes que determinin les lleis, sobre la circulació i els serveis de mobilitat (lletra h) igual com en el cas del medi ambient, per a tots els municipis, l'article 25 LRBRL estableix que, en tot cas, aquests han d'exercir com a competències pròpies, en els termes de la legislació de l'Estat i de les Comunitats Autònomes en matèria de trànsit, estacionament de vehicles i mobilitat (lletra g) i el mateix fa a l'art. 66.3 (lletra b) del TRLMRLC.

L'article 7 del Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, pel que s'aprova el text refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles a motor i seguretat viària, entre les competències que corresponen als municipis, la regulació, ordenació, gestió, vigilància i disciplina, per mitjà d'agents propis, del trànsit a les vies urbanes de la seva titularitat, així com la denúncia de les infraccions que es cometin a les vies esmentades i la sanció d'aquelles quan no estigui atribuïda expressament a una altra administració i la restricció de la circulació a determinats vehicles en vies urbanes per motius ambientals.

En conclusió, els municipis disposen de les competències en matèria de medi ambient, salut pública i trànsit, circulació de vehicles a motor i seguretat viària per tal d'implementar la Zona de Baixes Emissions. Aquestes competències permeten que els municipis que garanteixin el dret de la ciutadania a viure en un municipi que no malmeti el medi ambient i la seva salut, i això es concreta en mesures per reduir les concentracions dels contaminants regulats i que no superin els llindars d'alerta de riscos per a la salut. Amb aquesta finalitat, els municipis poden imposar a la seva ciutadania l'obligació que consisteix en la restricció parcial del trànsit als vehicles més contaminants, això és, a certes matrícules, en certes hores i en una zona concreta, a través de mitjans propis i establint unes sancions per a qui no compleixi amb aquesta obligació.

### **2.2.2 Potestats administratives dels drets i obligacions derivades de la implementació de la ZBE**

Els municipis, en la seva qualitat d'administracions públiques, disposen d'unes potestats administratives que poden exercir només dins de les seves competències, i així ho estableix l'article 4 de la LRBRL. Per tal de poder implementar els drets i obligacions derivats de la implantació de la ZBE a la ciutadania, els municipis disposen de les potestats reglamentària i sancionadora.

#### **Potestat reglamentària**

La potestat reglamentària és la prerrogativa que tenen les administracions per crear normes de rang reglamentari, és a dir, normes subordinades a lleis. Aquesta potestat està regulada a l'article

128 de la Llei 39/2015, de procediment administratiu comú de les administracions públiques (LPACAP), que estableix que correspon als òrgans de govern locals, entre d'altres, la potestat reglamentària d'acord amb el que preveu la Constitució, els Estatuts d'autonomia i la LRBRL.

L'article 4 de la LRBRL estableix que els municipis, en la seva qualitat d'administracions públiques tenen potestat reglamentària (lletra a). I el Reial decret 1052/2022, de 27 de

desembre, pel qual es regulen les Zones de Baixes Emissions, disposa que les entitats locals han d'establir les ZBE en base a aquesta potestat reglamentària.

La potestat reglamentària permet que els municipis puguin elaborar l'Ordenança per la qual es fixen els criteris d'accés, circulació i estacionament de vehicles a la Zona de Baixes Emissions i regular quina és la zona delimitada, quines característiques han de complir els vehicles que poden accedir, en quines condicions han d'accedir, l'horari i les autoritzacions i exempcions, entre d'altres.

### **Potestat sancionadora**

La potestat sancionadora de les entitats locals està regulada als articles 139 a 141 de la LRBRL. L'article 139 d'aquesta llei estableix que els ens locals poden, en defecte de normativa sectorial específica, establir els tipus de les infraccions i imposar sancions per incompliment dels deures, prohibicions o limitacions continguts en les corresponents ordenances. Així mateix, l'article 8.1.f) del TRLMRLC reconeix als ens locals territorials de Catalunya, en l'àmbit de les seves competències i en els termes establerts per la legislació de règim local, la potestat sancionadora. I l'article 237.2 d'aquest text refós disposa que les ordenances poden tipificar infraccions i establir sancions d'acord amb el que determinin les lleis sectorials.

La potestat sancionadora permet als municipis establir infraccions i imposar sancions quan no es compleix allò que es regula dins de l'ordenança que fixa els criteris d'accés, circulació i estacionament de vehicles a la Zona de Baixes Emissions.

### **2.2.3 Instruments adequats per a la implementació de la ZBE**

La implementació de la ZBE és una obligatorietat dels municipis de més de 50.000 habitants, dels territoris insulars i dels municipis de més de 20.000 habitants quan superin els valors límits dels contaminants regulats en el Reial decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire. La implementació d'aquesta Zona de Baixes Emissions per una gran quantitat de municipis implica que cal realitzar accions conjuntes que unifiquin alguns aspectes d'aquestes zones per tal de facilitar a la ciutadania, tant la comprensió de la mesura, com l'adhesió i ús d'aquesta.

La comprensió de la ciutadania d'aquesta mesura implica que els municipis que estan obligats a implantar-la ho facin en unes condicions similars. Per això cal que els municipis col·laborin a través de convenis o acords entre ells o amb entitats supramunicipals per tal d'unificar criteris que facin que les mesures siguin més coherents amb els objectius que es volen acomplir i per tant, de fàcil comprensió per a la ciutadania, sobretot en aquells municipis que pertanyen a la mateixa àrea territorial o són adjacents, en els que els veïns i veïnes es traslladen entre aquests municipis

amb freqüència.

També serà convenient la col·laboració entre municipis o amb entitats supramunicipals a través de convenis o acords per tal de posar en marxa un registre per a que els veïns i veïnes dels municipis en les que s'implanta la ZBE puguin registrar-se i gaudir de les autoritzacions o exempcions a les que tinguin dret d'acord amb el que regula l'Ordenança.

La implementació de la ZBE serà obligatòria per una quantitat considerable de municipis, i en molt casos aquests municipis són adjacents. Per tant, és molt convenient que les mesures siguin sinó idèntiques, molt similars, i la gestió que ha de fer la ciutadania sigui el més unificada possible per tal de facilitar a la ciutadania els drets i les obligacions que se'ls imposen

### **2.3 Marc territorial**

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 als municipis que conformen l'àrea d'influència de cada ciutat. Caldrà, doncs, establir aquells mecanismes que facilitin poder compartir i analitzar conjuntament les conseqüències d'implantació ZBE amb l'entorn més proper.

Atès el caràcter transfronterer de la contaminació atmosfèrica i la planificació que es desenvolupa a diferent escala, el 6 de març de 2017 va tenir lloc la 1a 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, l'Ajuntament de Mollet del Vallès i la resta d'ajuntaments dels municipis que integren la Zona de Protecció Especial de l'ambient atmosfèric, amb l'objectiu, entre d'altres, de reduir en els 15 anys següents un 30% de les emissions a l'atmosfera de contaminants d'efecte local, principalment l'NO<sub>2</sub> i les PM10. Aquest acord va ser refermat en la 2a i 3a Cimera, el 25 de març de 2019 i el 18 de març de 2022, respectivament.

Mollet del Vallès forma part de la Zona de Qualitat de l'Aire 2 (ZQ2) Vallès – Baix Llobregat i de la Zona de Protecció Especial (ZPE) per l'ambient atmosfèric per PM10 (Partícules en Suspensió d'un diàmetre inferior a 10 micres) (Decret 226/2006, de 23 de maig) i per l'ambient atmosfèric per NO<sub>2</sub> (diòxid de nitrogen) (Acord de Govern 82/2012, de 31 de juliol degut a que són àrees on històricament s'han superat els valors límit admissibles de qualitat de l'aire).

No es pot oblidar que Mollet del Vallès conforma un continu urbà amb altres municipis. No tindria sentit avançar cap a un nou model de mobilitat més sostenible sense atendre aquesta realitat. Mollet del Vallès forma part de les nou ciutats (900.000 habitants), que conformen la coneguda com a segona corona metropolitana de Barcelona, fora de l'àrea metropolitana de Barcelona (AMB). Mollet del Vallès està situat a l'extrem més meridional de la comarca del Vallès Oriental. Es tracta d'un àmbit densament poblat i marcat per la presència important d'infraestructures viàries i ferroviàries. Les vies interurbanes properes (AP-7, C-17, C-33 i C-59) tenen un efecte negatiu en la qualitat de l'aire, que s'ha vist afectada els darrers anys.

Per poder implantar les ZBE amb èxit cal oferir a la ciutadania l'alternativa d'una oferta de transport públic que incrementi les connexions interurbanes mantenint una coherència en les actuacions i en la implementació.

### 3. ANÀLISI DE LA SITUACIÓ ACTUAL A MOLLET DEL VALLÈS

#### 3.1 Contaminació atmosfèrica

Els contaminants considerats, pel seu impacte en la salut i per haver superat els límits en els darrers anys, són, sobretot, el diòxid de nitrogen (NO<sub>2</sub>) i també les partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres (PM10).

Abans, però, cal tenir en compte determinats conceptes:

- **Valor límit** : nivell fixat basant-se en coneixements científics, per tal d'evitar, prevenir o reduir els efectes nocius per a la salut humana, per al medi ambient en conjunt i altres béns de qualsevol naturalesa que s'ha d'assolir en un període determinat i no superar-se una vegada assolit. Quan en una zona de qualitat de l'aire se superi el valor límit per a un contaminant, les administracions competents han d'adoptar plans d'actuació que estableixin les mesures adients per reduir-ne els nivells i que el període de superació sigui el més breu possible. Es tenen en compte els valors límit en diferents períodes de temps: **VLA** - anual (1 any civil), **VLD** - diari (24 h), **VLH** - horari (1 h) i, en alguns contaminants, octohorari (8 h).
- **Llindar d'alerta (LLA)**: nivell a partir del qual una exposició de curta duració comporta un risc per a la salut del conjunt de la població o de degradació de l'entorn, i justifica l'adopció de mesures urgents.
- **Llindar d'informació (LLI)**: és el nivell a partir del qual una exposició de curta duració comporta un risc per a la salut dels col·lectius més sensibles de població.

Aquesta situació obliga a fer difusió immediata d'informacions adaptades i de recomanacions per reduir determinades emissions.

Contaminant	Document de referència	Valor límit horari	Valor límit diari	Valor límit anual	Llindar d'alerta (horari)	Llindar d'informació
NO <sub>2</sub>	RD 102/2011	200	-	40	400 (durant 3 h consecutives)	200 (horari)
	OMS 2021 <sup>1</sup>	200	25	10	-	-
PM10	RD 102/2011	-	50	40	80 (*)	50 (diari)
	OMS 2021 <sup>1</sup>	-	45	15	-	-
O <sub>3</sub>	RD 102/2011	180	-	-	240	180 (8-horari)
	OMS 2021 <sup>1</sup>	-	100 (8-horari)	-	-	-

En µg/m<sup>3</sup> (\*) El valor del nivell d'alerta per a les partícules en suspensió no és normatiu, sinó que correspon al nivell a partir del qual l'Agència de Salut Pública de Catalunya considera que són aplicables les recomanacions amb nivells elevats de contaminació.

<sup>1</sup>- Els valors de l'OMS, són valors orientatius, no sent d'obligat compliment.

#### Taula dels límits d'immissions

En la figura següent es detallen els **límits d'immissions que fixa la normativa vigent** per a cada un dels contaminants atmosfèrics, així com els **valors que recomana l'OMS**.

En les figures següents es comparen els valors de referència actuals amb els de la **nova proposta** de revisió de la **Directiva Europea de Qualitat de l'Aire** pels diferents contaminants. Els valors del Parlament europeu són més restrictius que els de la Comissió Europea, coincidint amb els valors de l'OMS.

#### - NO<sub>2</sub>

	Valor actual	Valor proposta Comissió	Valor proposta Parlament
VLA	40 µg/m <sup>3</sup>	20 µg/m <sup>3</sup>	10 µg/m <sup>3</sup>
VLD	-	50 µg/m <sup>3</sup> en 18 ocasions per any	25 µg/m <sup>3</sup> en 18 ocasions per any
VLH	200 µg/m <sup>3</sup> en 18 ocasions per any	200 µg/m <sup>3</sup> en 1 ocasió per any	200 µg/m <sup>3</sup> en 1 ocasió per any
LLI	-	-	25 µg/m <sup>3</sup> (en mitjana diària?)
LLA	400 µg/m <sup>3</sup> durant 3 hores seguides	400 µg/m <sup>3</sup> durant 3 hores seguides	100 µg/m <sup>3</sup> durant 3 hores seguides
Superacions valors límit (2022)	1 (2%)	23 (46%)	49 (78%)

Font: Presentació del Pla de millora de la qualitat de l'aire horitzó 2027

- **PM10:**

	Valor actual	Valor proposta Comissió	Valor proposta Parlament
VLA	40 µg/m <sup>3</sup>	20 µg/m <sup>3</sup>	15 µg/m <sup>3</sup>
VLD	50 µg/m <sup>3</sup> en 35 ocasions per any	45 µg/m <sup>3</sup> en 18 ocasions per any	45 µg/m <sup>3</sup> en 18 ocasions per any
LLI	-	-	45 µg/m <sup>3</sup> (en mitjana diària?)
LLA	-	90 µg/m <sup>3</sup> durant 3 dies seguits	90 µg/m <sup>3</sup> durant 3 dies seguits
Superacions valors límit (2021)	0 (0%)	41 (63%)	61 (95%)

Font: Presentació del Pla de de millora de la qualitat de l'aire horitzó 2027

- **PM2,5:**

	Valor actual	Valor proposta Comissió	Valor proposta Parlament
VLA	25 µg/m <sup>3</sup>	10 µg/m <sup>3</sup>	5 µg/m <sup>3</sup>
VLD	-	25 µg/m <sup>3</sup> en 18 ocasions per any	15 µg/m <sup>3</sup> en 18 ocasions per any
LLI	-	-	15 µg/m <sup>3</sup> (en mitjana diària?)
LLA	-	50 µg/m <sup>3</sup> durant 3 dies seguides	50 µg/m <sup>3</sup> durant 3 dies seguides
Superacions valors límit (2021)	0 (0%)	23 (58%)	40 (100%)

Font: Presentació del Pla de de millora de la qualitat de l'aire horitzó 2027

- **O<sub>3</sub>:**

	Valor actual	Valor proposta Comissió	Valor proposta Parlament
Valor límit	-	-	120 µg/m <sup>3</sup> (màxima de les mitjana 8-h mòbil del dia) en 3 ocasions per any civil
VOPS	120 µg/m <sup>3</sup> (màxima de les mitjana 8-h mòbil del dia) en 25 ocasions per any en mitjana de 3 anys	120 µg/m <sup>3</sup> (màxima de les mitjana 8-h mòbil del dia) en 18 ocasions per any en mitjana de 3 anys	120 µg/m <sup>3</sup> (màxima de les mitjana 8-h mòbil del dia) en 18 ocasions per any en mitjana de 3 anys
VOPV	18.000 µg/m <sup>3</sup> -h en mitjana de 5 anys	18.000 µg/m <sup>3</sup> -h en mitjana de 5 anys	18.000 µg/m <sup>3</sup> -h en mitjana de 5 anys
LLI	180 µg/m <sup>3</sup>	180 µg/m <sup>3</sup>	180 µg/m <sup>3</sup>
LLA	240 µg/m <sup>3</sup>	240 µg/m <sup>3</sup>	240 µg/m <sup>3</sup>
Superacions valors límit i objectiu (2022)	VOPS: 4 (11%) VOPV: 7 (20%)	VOPS: 5 (14%) VOPV: 7 (20%)	Valor límit: 31 (89%) VOPS: 5 (14%) VOPV: 7 (20%)

Font: Presentació del Pla de de millora de la qualitat de l'aire horitzó 2027, \*Valor objectiu per a la protecció de la salut (**VOPS**), \*Valor objectiu per a la protecció de la vegetació (**VOPV**)

### 3.1.1 Origen i naturalesa de la contaminació

Per tal d'elaborar l'inventari **d'emissions** pels contaminants s'ha utilitzat les darreres dades disponibles del municipi que corresponen a les emissions de contaminants a l'atmosfera dins l'àmbit de les zones de protecció especial (ZPE) de l'any 2014. Així mateix aquestes dades s'han comparat amb les del Pla Supramunicipal d'acció per la Millora de la Qualitat de l'Aire del Vallès Oriental (PSMQA) que pren com a any de referència el 2011.

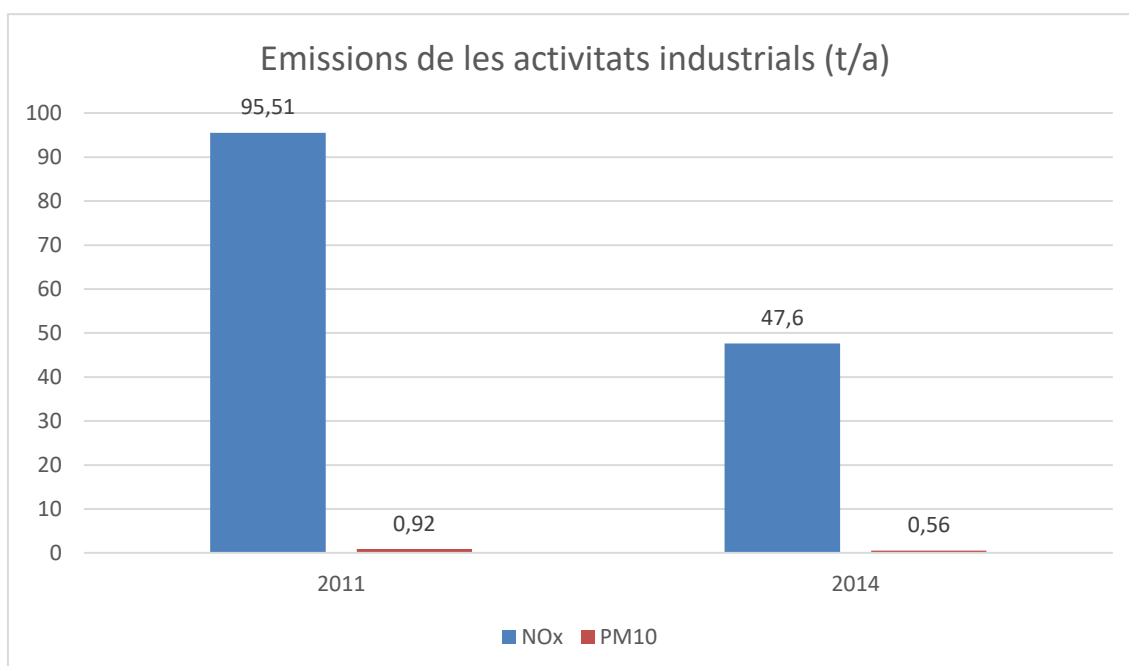
En relació amb les dades d'emissions de trànsit de vehicles, també estan disponibles les dades d'emissions de trànsit urbà de l'any 2019.

#### Activitats industrials

El pes de la indústria al municipi és important, amb activitats de diversos sectors i distribuïdes per 3 polígons (Can Prat, Can Magarola i la Farinera).

D'acord amb les dades del **PSMQA** les emissions anuals de les activitats industrials al municipi el **2011** van ser de **95,51 t d'òxids de nitrogen (NOx)** i de **0,92 t de partícules en suspensió (PM10)**. Aquestes emissions procedents de les activitats industrials suposen un 12,26% de NOx i un 2,17% de PM10 en relació amb el total d'emissions del municipi pel 2011.

Segons les dades del **2014** les emissions anuals de les activitats industrials van ser de **47,6 t de NOx** i de **0,56 t de PM10**. Això suposa el 7,38% i el 1,04% respectivament.



Font: elaboració pròpia.



Si es comparen ambdós períodes s'observa una disminució de les emissions entre el 2011 i el 2014 i sobretot pel que fa a les emissions del NOx.

Cal tenir en compte que aquestes dades corresponen només als establiments industrials que estan connectats en continu a la Xarxa d'Emissions a l'Atmosfera de Catalunya (XEAC) o bé als que anualment han de comunicar la càrrega de contaminants que emeten al Registre d'Emissions i Transferència de Contaminants (PRTR) segons el que estableix la legislació internacional, europea i estatal.

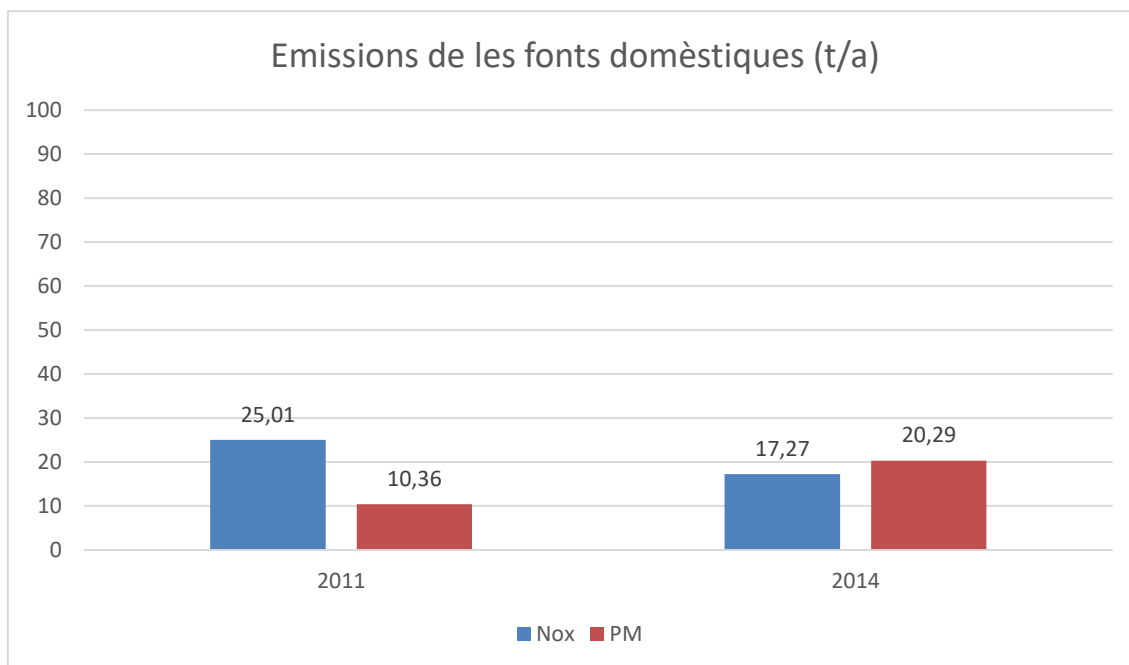
### Fonts domèstiques

Les emissions del sector domèstic provenen principalment de la combustió de les calderes de calefacció, calderes d'aigua calenta sanitària, cuines i estufes. Aquestes emissions depenen del tipus de caldera, del tipus i quantitat de combustible consumit, de la tecnologia de combustió i de l'eficiència energètica de la caldera.

Segons les dades de l'inventari d'emissions del PSMQA, les emissions anuals procedents de les fonts domèstiques del municipi en el **2011** van ser de **25,01 t d'òxids de nitrogen (NOx)** i de **10,36 t de partícules en suspensió (PM10)**.

Aquestes emissions procedents de les fonts domèstiques suposen un 3,21% de NOx i un 24,39% de PM10 en relació amb el total d'emissions del municipi pel 2011.

Tenint en compte les dades del **2014** les emissions anuals de les activitats domèstiques van ser de **17,27 t de NOx** i de **20,29 t de PM10**. Això suposa el 2,68% i el 37,63% respectivament de les emissions totals.



Font: elaboració pròpia.

En aquest cas s'aprecia una disminució del NOx durant el 2014 en comparació amb el 2011. Aquesta tendència s'inverteix pel que fa a d'emissions de PM10 que augmenten considerablement durant el 2014.

Cal tenir en compte que el municipi de Mollet del Vallès rep també influències de fonts domèstiques procedents de les àrees urbanes de la Vall de Besós (Parets del Vallès, Montmeló, Montornès del Vallès, Martorelles, etc.) i de la riera de Caldes (la Llagosta, Santa Perpètua de Mogoda, etc.).

### Trànsit de vehicles

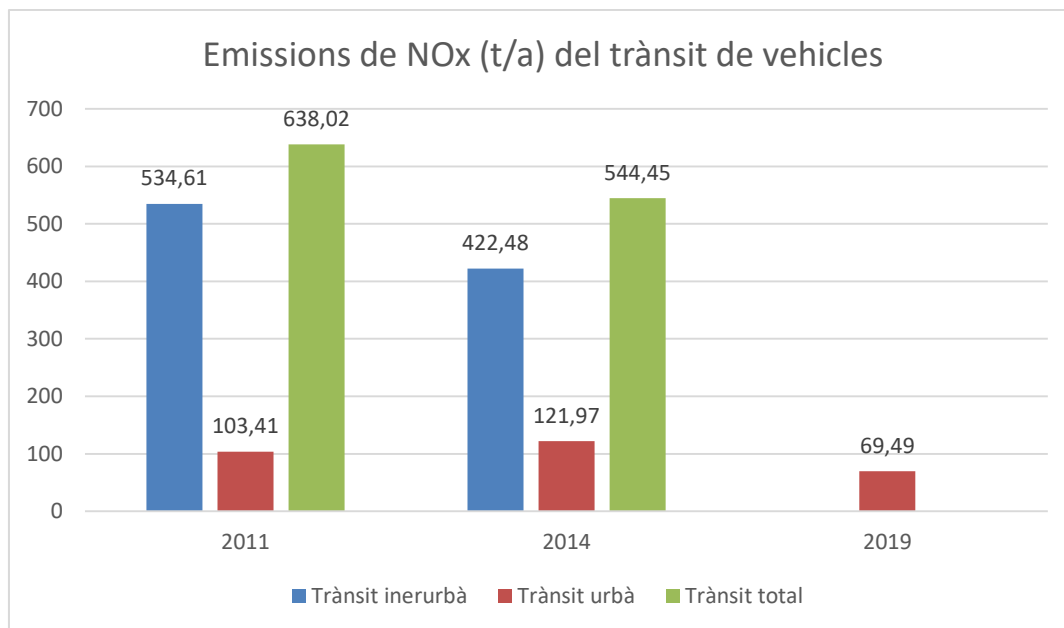
El trànsit de vehicles (urbà i interurbà) al municipi és la principal font d'emissions d'òxids de nitrogen (NOx) i de partícules en suspensió (PM10) essent que d'aquestes dues el pes més important recau en el trànsit de vehicles interurbà.

D'acord amb les dades del PSMQA les emissions anuals degudes al trànsit total al municipi el **2011** van ser de **638,02 t d'òxids de nitrogen (NOx)** de les quals **534,61 t** són degudes al **trànsit interurbà** i **103,41 t al trànsit urbà**. Pel que fa a les emissions de PM10, el total d'emissions és de **30,52 t** de les quals **23,49 t** provenen de les **vies interurbanes** i **7,03 t del trànsit urbà**. S'evidencia doncs una major contribució de les emissions de NOx, sobretot, provinents del trànsit interurbà.

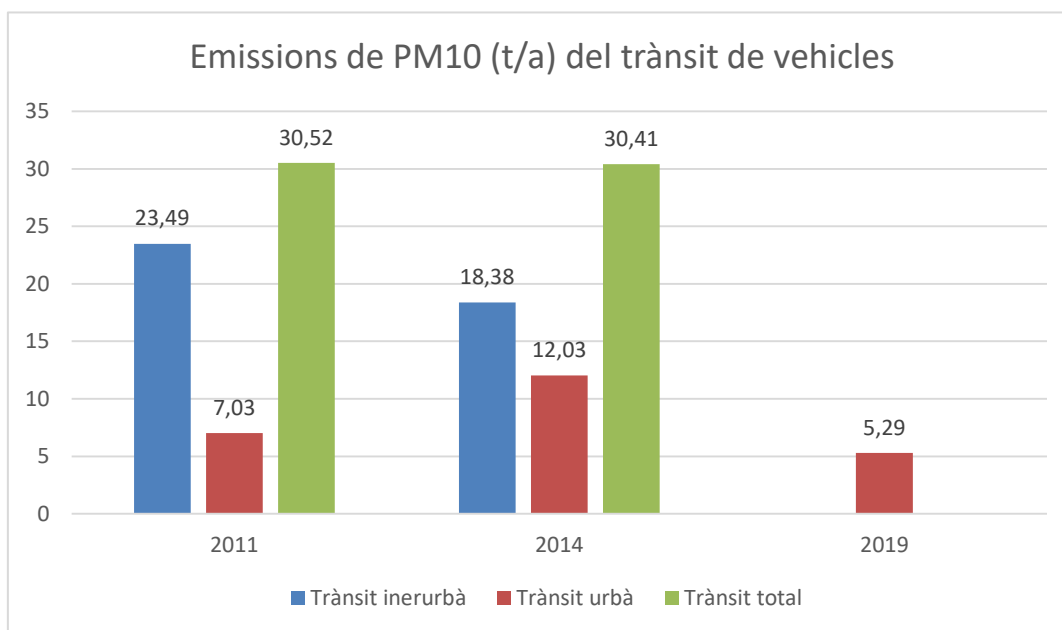
Considerant tot l'àmbit d'estudi del PSMQA l'autopista AP-7 és la que contribueix més a les emissions d'ambdós contaminants. Així mateix i segons el PSMQA el municipi de Mollet del Vallès és un dels que rep una càrrega d'emissions més elevada procedent del trànsit interurbà.

Tenint en compte les dades del **2014** el total d'emissions provocades pel trànsit de vehicles és de **544,45 t de NOx** i de **30,41 t de PM10**. Si es diferencien entre emissions del trànsit interurbà i de trànsit urbà, les emissions de trànsit interurbà són de **422,48 t de NOx** i de **18,38 t de PM10** i les de trànsit urbà són de **121,97 t de NOx** i de **12,03 t de PM10**. La contribució més gran de les emissions de NOx en aquest cas també correspon a les emissions provinents del trànsit interurbà.

Pel que fa a les dades del **2019** i tenint en compte les dades d'emissions màssiques **urbanes**, el valor de **NOx** és de **69,49 t**, el que suposa un **73,46%** i el valor de les emissions de **PM10** és de **5,29 t, (5,59%)**. En aquest cas també es disposa de dades del **PM2,5** amb un valor de **3,82 t (4,04%)** i de compostos orgànics volàtils (**VOC**) amb un valor de **15,64 t (16,53%)**.



Font: elaboració pròpia.



Font: elaboració pròpia.

Tenint en compte les dues figures anteriors, s'observa que va haver-hi un descens de les emissions de NOx entre el 2011 i el 2014 procedent de la disminució de les emissions de trànsit interurbà.

Pel que fa a les de PM10 cal destacar el descens de les emissions del trànsit interurbà i l'augment de les emissions del trànsit urbà si es comparen les dades del 2011 i del 2014.

### Sector comercial/institucional

El municipi exerceix com a centre de serveis sobre una àrea d'influència dins d'un sector del Vallès – l'anomenat Baix Vallès- que va des de Montornès del Vallès, Martorelles, Santa Maria de Martorelles i Sant Fost de Campsentelles fins a Palausolità i Plegamans, passant per Parets del Vallès, Santa Perpètua de Mogoda i la Llagosta. Per aquesta raó el sector comercial de Mollet del Vallès disposa d'una oferta d'establiments àmplia i diversificada.

L'inventari d'emissions de contaminants a l'atmosfera dins l'àmbit de les zones de protecció especial (ZPE) de l'any 2014 desglossava separatament les emissions del sector serveis (privats i públics), mentre que en el Pla Supramunicipal d'acció per la Millora de la Qualitat de l'Aire del Vallès Oriental les emissions quedaven englobades dins de les de l'àmbit domèstic.

Sector	Emissions 2014	
	NOx (t/a)	PM10 (t/a)
Comercial/institucional	16,3	2

*Font: elaboració pròpia.*

### Flota municipal i Transport públic urbà

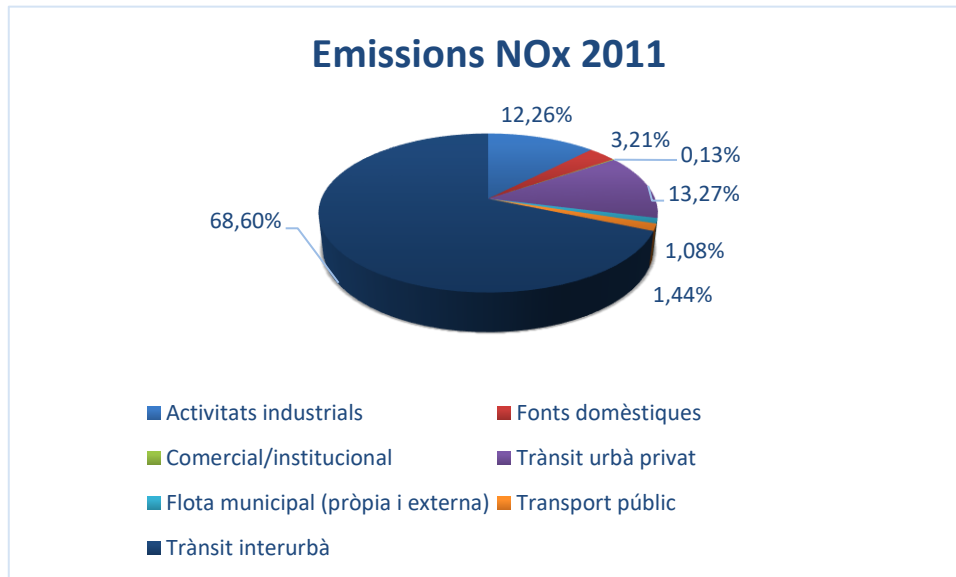
Les emissions dels **vehicles municipals**, tant la flota pròpia com l'externa van ser de **8,44t d'òxids de nitrogen** i de **0,27t de PM10**. Així mateix, les emissions atribuïbles al servei **d'autobusos** en recorregut **urbà** és de **11,26 t/a de NOx** i de **0,39 t/a de PM10**.

Sector	Emissions	
	NOx (t/a)	PM10 (t/a)
Flota municipal (pròpia i externa)	8,44	0,27
Transport públic urbà	11,26	0,39

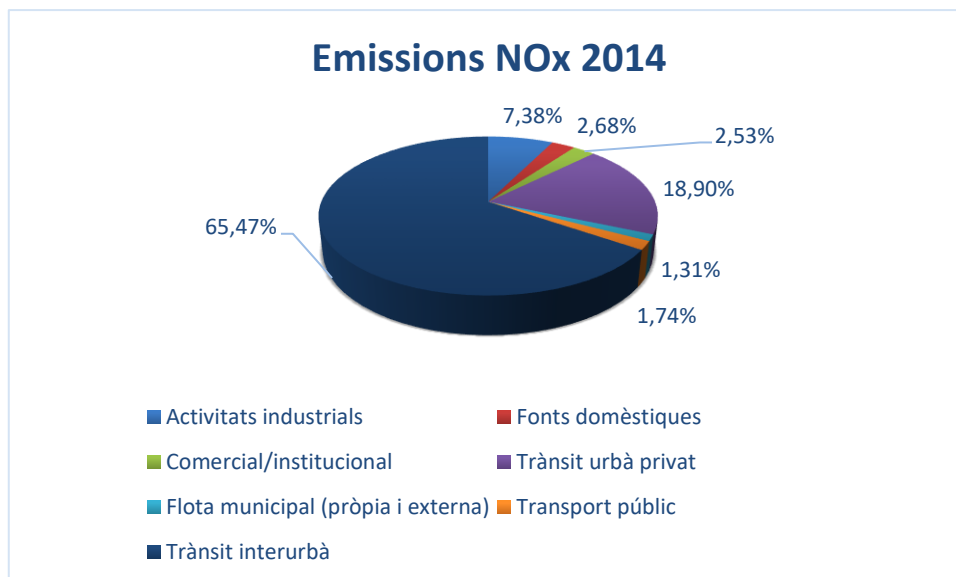
*Font: elaboració pròpia.*

## Balanç

Les emissions totals de NOx de l'any **2014** a Mollet del Vallès van ser de **645,32 t** de NOx i les de l'any **2011** van ser de **779,27 t**, cosa que suposa una disminució de les emissions d'òxids de nitrogen.



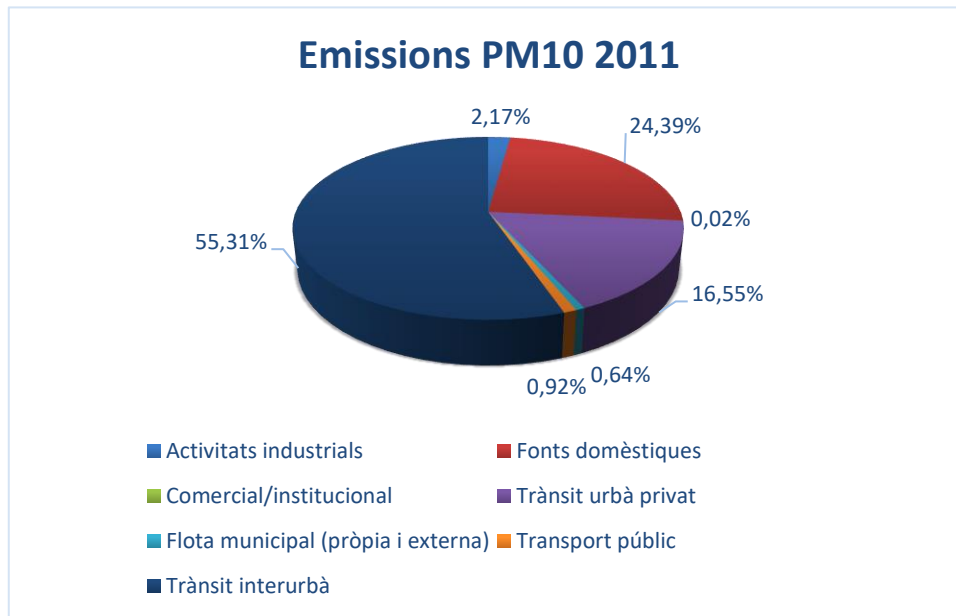
Font: elaboració pròpia.



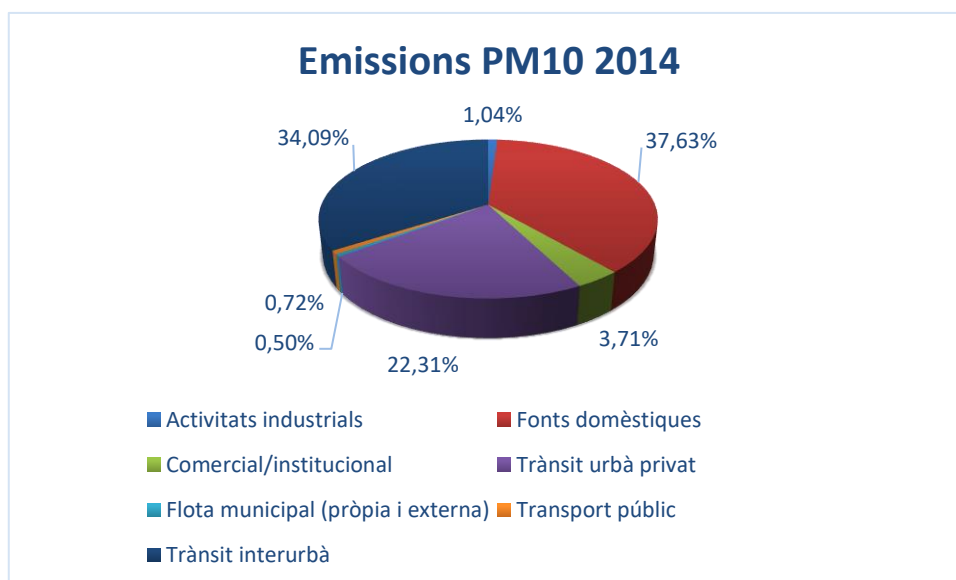
Font: elaboració pròpia.

La contribució més important provenia del **trànsit** i sobretot del **trànsit interurbà**, seguit de les **activitats industrials**.

En canvi, en el cas de les **partícules** les emissions totals de l'any 2014 a Mollet del Vallès van ser **superiors** a les del **2011** essent les del 2014 de **53,92 t de PM10** i les de l'any **2011 de 42,47 t de PM10**.



Font: elaboració pròpia.



Font: elaboració pròpia.

En aquest cas les **fonts domèstiques** del **2014** eren l'aportació més important d'emissions de PM10 per sobre, fins i tot, del trànsit interurbà i urbà. En el **2011** també tenien una contribució molt important però per sota de la contribució de les emissions del trànsit interurbà.

Si s'analitza des del punt de vista de la localització del territori i tenint en compte les dades del **2011** i les del **2014**, la majoria de les emissions de **NOx** provenien majoritàriament de **fonts no urbanes** essent les del **trànsit interurbà** les principals. Pel contaminant **PM10** les emissions del **2014** provenien, pel contrari, de **fonts urbanes** (65%), essent les de les **fonts domèstiques** les principals. En el 2011 aquesta tendència no és la mateixa tot i que són força semblants.

El balanç global d'emissions a Mollet del Vallès es resumeix en la taula següent:

Sector	Emissions 2011				Emissions 2014				Emissions 2019			
	NOx (t/a)	NOx (%)	PM10 (t/a)	PM10 (%)	NOx (t/a)	NOx (%)	PM10 (t/a)	PM10 (%)	NOx (t/a)	PM10 (t/a)	PM2,5 (t/a)	VOC (t/a)
Activitats industrials	95,51	12,26%	0,92	2,17%	47,6	7,38%	0,56	1,04%				
Fonts domèstiques	25,01	3,21%	10,36	24,39%	17,27	2,68%	20,29	37,63%				
Trànsit interurbà	534,61	68,60%	23,49	55,31%	422,48	65,47%	18,38	34,09%				
Trànsit urbà	103,41	13,27%	7,03	16,55%	121,97	18,90%	12,03	22,31%	69,49	5,29	3,82	15,64
Comercial/institucional	1,03	0,13%	0,01	0,02%	16,3	2,53%	2	3,71%				
Flota municipal (pròpia i externa)	8,44	1,08%	0,27	0,64%	8,44	1,31%	0,27	0,50%				
Transport públic urbà	11,26	1,44%	0,39	0,92%	11,26	1,74%	0,39	0,72%				
<b>Total</b>	<b>779,27</b>	<b>1</b>	<b>42,47</b>	<b>1</b>	<b>645,32</b>	<b>1</b>	<b>53,92</b>	<b>1</b>				
<b>Trànsit total</b>	<b>638,02</b>	<b>81,87%</b>	<b>30,52</b>	<b>71,86%</b>	<b>544,45</b>	<b>84,37%</b>	<b>30,41</b>	<b>56,40%</b>				

*Balanç global d'emissions Font: elaboració pròpia.*

### 3.1.2 Fonts de dades i avaluació de la contaminació

L'avaluació de la qualitat de l'aire es realitza comparant els nivells d'immissió mesurats mitjançant els sensors de la Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica (en endavant, XVPCA) amb els objectius de qualitat de l'aire per als diferents tipus de contaminants, definits a l'annex I del Reial decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire.

Mollet del Vallès format part de la Zona de Qualitat de l'Aire 2 (ZQ2) Vallès – Baix Llobregat. Aquestes són àrees amb característiques semblants pel que fa a la qualitat de

l'aire; consideren l'orografia, la climatologia, la densitat de població, el volum d'emissions industrials i de transport.

Des del 2006 també forma part de la Zona de Protecció Especial (ZPE) per l'ambient atmosfèric per PM10 (Partícules en suspensió d'un diàmetre inferior a 10 micres mitjançant el Decret 226/2006, de 23 de maig de 2006 i des del 2012 de la ZPE per l'ambient atmosfèric per diòxid de nitrogen (NO<sub>2</sub>) mitjançant l'Acord de Govern 82/2012, degut a que són àrees on històricament s'han superat els valors límit admissibles de qualitat de l'aire.

Des del 2007 Mollet del Vallès disposa d'una estació de la **Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica (XVPCA)** de la Generalitat de Catalunya, situada a la zona de la Pista d'Atletisme de la Pedra Salvadora, a partir de la qual es recullen dades sobre els nivells **d'immissió** dels principals contaminants i la seva evolució. L'Estació de la XVPCA és una estació suburbana, que és com es defineixen les estacions que es troben a cavall entre les urbanes i les rurals i solen estar en zones urbanitzades però poc actives o al límit de la zona urbanitzada. Així mateix es tracta d'una estació de trànsit que són aquelles estacions que tenen un impacte directe d'una o diverses vies principals de trànsit i solen ser estacions ubicades a prop de vies de trànsit importants. El grau d'avaluació d'aquesta estació és fix (F) ja que compleix tots els criteris de qualitat i es considera per a l'avaluació de la qualitat de l'aire quantitativament.



Estació de qualitat d'aire XVPCA de Mollet del Vallès. Font: Elaboració pròpia

Des del 2007 i fins a principis del 2011 es van recopilar dades de diòxid de sofre (SO<sub>2</sub>), monòxid de nitrogen (NO), diòxid de nitrogen (NO<sub>2</sub>), ozó (O<sub>3</sub>), monòxid de carboni (CO)



i PM10 (manual). A partir de febrer de 2011 i fins el moment actual s'han obtingut dades de monòxid de nitrogen, diòxid de nitrogen i òxids de nitrogen (NOx) de forma automàtica (en continu) i de PM10 (en manual), ja que pels altres contaminants no s'estaven sobrepassant els nivells permesos. A partir del setembre de 2021 les dades de PM10 van passar a registrar-se de forma automàtica i també es van començar a recollir dades de PM2,5, en continu.

D'altra banda el municipi disposa d'un sensor de qualitat de l'aire en funcionament a la Plaça Andalusia (fora de la ZBE). També està previst que a finals del 2023 entri en funcionament un segon sensor a la Plaça Artesania (dins de la ZBE). A més, s'ha adquirit un tercer sensor que es preveu ubicar-lo dins la ZBE i que entri en funcionament el primer trimestre del 2024.

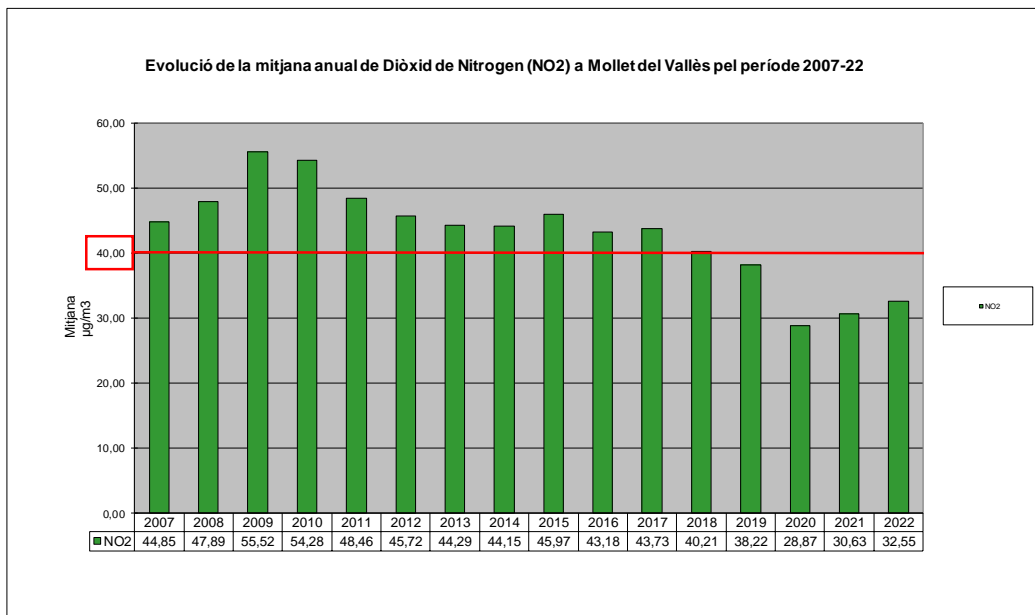
Amb la finalitat d'obtenir més dades d'immissions de NO<sub>2</sub> i PM, majoritàriament, des del 2016 i fins a l'actualitat es van fent periòdicament diverses campanyes mitjançant captadors passius i les Unitats Mòbil de Vigilància de la Contaminació Atmosfèrica de la Diputació de Barcelona en diversos punts del municipi. Malgrat no siguin dades en continu permeten disposar d'una imatge més global indicativa de l'estat de la qualitat de l'aire del municipi.

### **Diòxid de nitrogen (NO<sub>2</sub>)**

Pel que fa al NO<sub>2</sub> i tenint en compte les dades obtingudes a l'estació de la XVPCA, des del l'any 2019 (38,22 µg/m<sup>3</sup>) no s'ha produït cap superació del valor límit normatiu per aquest contaminant.

El descens més pronunciat va ocórrer l'any 2020, degut, principalment, a les restriccions de mobilitat associades a la crisi sanitària de la Covid-19. Així doncs la mitjana anual de NO<sub>2</sub> pel 2020 va ser de 28,87 µg/m<sup>3</sup>, un 28 % menys en relació amb les dades del 2018 (40,21 µg/m<sup>3</sup>) i un 35% menys si es comparen amb les dades del 2007 (44,85 µg/m<sup>3</sup>). Es dedueix, per tant, que els nivells de NO<sub>2</sub> existents estan directament relacionats amb el volum de trànsit rodat (principalment interurbà) existent al municipi de Mollet del Vallès.

Si es tenen en compte les dades d'immissió de NO<sub>2</sub> del 2022 (32,55 µg/m<sup>3</sup>) aquestes són un 19% inferiors respecte les dades del 2018 i un 27% inferiors respecte les dades del 2007, fet que suposa més de 10 µg/m<sup>3</sup> de diferència. Així mateix, les dades del 2022 són un 12% superiors respecte l'any 2020 i un 6% superiors respecte l'any 2021 (30,63 µg/m<sup>3</sup>) degut al retorn progressiu a l'activitat econòmica després de la pandèmia.



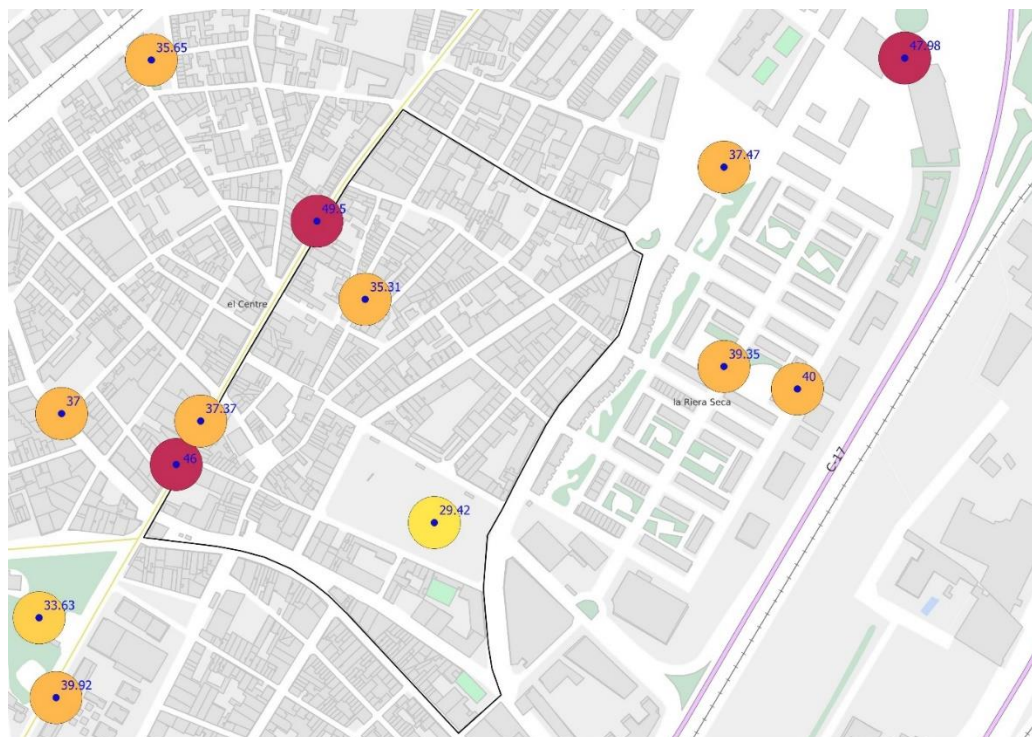
*Font: Elaboració pròpia.*

Dels resultats obtinguts en el 2022 així com dels anteriors anys també es denota una mateixa tendència durant l'any relacionada amb l'època de l'any. Així doncs els valors més elevats es donen a l'hivern i els valors més baixos durant els mesos d'estiu. Cal tenir en compte la influència directa de la situació meteorològica en la concentració dels contaminants atmosfèrics essent que durant l'hivern es concentren els fenòmens d'inversió tèrmica que dificulten la dispersió dels contaminants afavorint, conseqüentment un major nivell d'immissions de NO<sub>2</sub> presents a la ciutat. D'altra banda també es podria relacionar aquesta disminució dels nivells de NO<sub>2</sub> a l'estiu pel fet que durant aquest període el trànsit rodat és inferior degut a les vacances escolars i de la ciutadania en general.

Tal i com s'ha comentat anteriorment des del 2016 i fins al 2022 s'han dut a terme diverses campanyes per obtenir dades d'immissions de NO<sub>2</sub> en diferents punts. No en tots els punts s'ha fet la mateixa quantitat de campanyes, prioritzant els punts de trànsit que poden ser més significatius pel que fa a la contaminació atmosfèrica i comparant-los amb altres de fons propers.

		CAMPANYES
		TOTAL PER PUNT
PUNTS/Code	Ubicació	Valors (NO <sub>2</sub> (µg/m <sup>3</sup> ))
MOL1, 2, 3, 4	Estació de referència Mollet del Vallès.- Pistes d'atletisme	31,91
MOL5	Gallecs - Davant església	23,10
MOL6	C/ Rivoli, 22 (davant del CAP	42,50
MOL7	Parc de Can Borrell - Centre cívic	34,88
MOL8	C/ Santa Perpetua - Ronda Pinetons - Hospital de Mollet	41,50
MOL9	Parc del Colors - Casal d'avis	31,01
MOL10	Rambla unió. CEIP Papasseit	35,00
MOL11	Av Parc, 11	39,50
MOL12	Rotonda Cal Flequer / Teixidores. Decathlon (Parc Infantil)	47,98
MOL13	Av. de les Rabassaires, 13	40,00
MOL14	Av. de les Teixidores. Pl de les Marmanyeres	39,35
MOL15	Pl. Andalusia. Parc infantil	37,47
MOL16	Parc de les Pruneres	29,42
MOL17	C/ Italia - Alexander Fleming - Pl. Sunyer	36,00
MOL18	Francesc Macià / Àngel Guimerà	39,31
MOL19	C/ 11 de setembre , 28	40,50
MOL20	Rambla Nova davant, 29-31	37,00
MOL21	Av Jaume I, 19	46,00
MOL22	Via Ronda, 67	38,00
MOL23	Av Jaume I, 119	49,50
MOL24	Pl. Artesania / c/ Portugal	35,31
MOL25	Parc de Can Mulà. Zona Infantil	33,63
MOL26	Av Burgos 27-29	39,92
MOL27	Pl. Nelson Mandela. Parc infantil. Escola Montseny	36,00
MOL30	Parc de la Farinera	35,61
MOL31	Plaça Merce Rodoreda	35,65
MOL32	Plaça Mauthausen	35,88
MOL33	Jaume I, 29	37,37
MOL34	Parc de Plana Lledó	37,00
MOL35	Escola Cal Music - Rambla Pompeu Fabra, 74	42,00
MOL36	Can Prat - KAO	45,55
MOL37	Can Prat Nord - La Marcilla	45,49
MOL38	Can Prat Nord - CESPÀ	53,77
MOL39	Can Magarola - MERK	43,00
MOL40	Can Magarola - Rec de Dalt / Av. Bacardí	42,00
MOL41	Can Magarola - Octavio Alicante / Claudi Aranyó	41,00
MOL42	Pau Casals	34,15
TOTAL PER CAMPANYA		38,74

Taula del valor mitjà de NO<sub>2</sub> en µg/m<sup>3</sup> obtinguts en diferents campanyes



En la imatge següent es troben les mitjanes obtingudes de NO<sub>2</sub> per diferents campanyes a dins i als voltants de la Zona de Baixes Emissions del municipi.

*Font: Elaboració pròpia.*

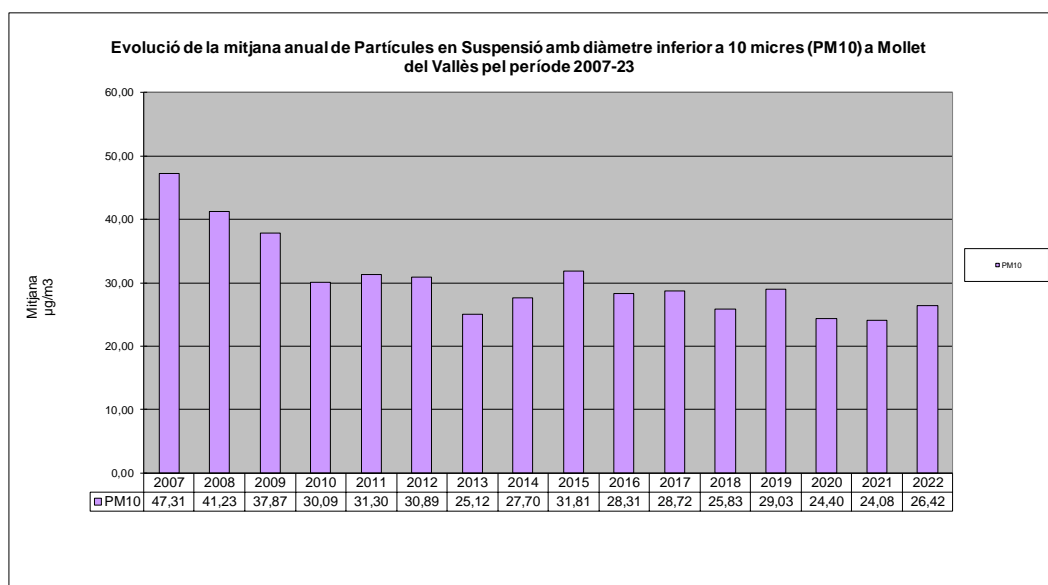
### **Partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres (PM10)**

Pel que fa la concentració mitjana anual de PM10 registrada a l'estació de la XVPCA de Mollet del Vallès, des del 2009 no s'ha produït cap superació del valor límit normatiu per aquest contaminant.

En aquest cas el descens més pronunciat també va ocórrer l'any 2020 en que les immissions registrades d'aquest contaminant van ser de 24,40 µg/m<sup>3</sup>, quasi un 41% inferiors respecte les dades del 2008 (41,23 µg/m<sup>3</sup>) i un 48% respecte les dades del 2007 (47,31 µg/m<sup>3</sup>).

Si es consideren les dades d'immissió de PM10 del 2022 (26,42 µg/m<sup>3</sup>) aquestes són quasi el 36 % inferiors respecte les dades del 2008 i el 40 % inferiors respecte les dades del 2007, fet que suposa més de 20 µg/m<sup>3</sup> de diferència. Així mateix, les dades del 2022 són un 8% superiors respecte l'any 2020 i quasi un 10% superiors respecte l'any 2021 (24,08 µg/m<sup>3</sup>).

Pel que fa la nombre de superacions del valor límit diari per a la protecció de la salut humana ( $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ), durant el 2022 van haver-hi 20 superacions, fet que suposa un augment del nombre d'episodis respecte als de l'any 2021 (4) i del 2020 (8). La legislació específica que no es podrà superar aquest límit diari més de 35 ocasions per any).



Font: Elaboració pròpia.

En el cas de les partícules en suspensió PM10 també es pot extreure una mateixa tendència durant l'any en funció de l'estació de l'any tot i que no és tant clara. Així doncs s'aprecia un augment de la concentració durant l'hivern i, en aquest cas, també durant l'estiu. Altra vegada cal tenir en compte la influència directa de la situació meteorològica (inversió tèrmica, velocitat del vent i precipitació) en la concentració dels contaminants atmosfèrics. Així doncs els dies de pluja produeixen una disminució dels valors, el que s'anomena episodis de valors baixos de partícules per deposició humida. Hi ha una neteja de l'atmosfera evitant l'acumulació de les partícules a l'aire. Igualment succeeix amb el vent, durant els dies amb velocitats elevades i constants s'afavoreix la dispersió de les partícules (Estudi de la qualitat de l'aire partícules PM10 a Mollet del Vallès, Diputació de Barcelona, 2021). El que si que s'aprecia és una relació directe entre els nivells d'immissió més alts de PM10 al municipi i els avisos preventius per nivells de contaminació per PM10 o les Declaracions per episodi ambiental per alta contaminació de PM10 ja sigui degudes a determinades situacions meteorològiques o per la intrusió de pols sahariana. Durant el 2022 es van rebre 6 avisos preventius per nivells moderats de contaminació de l'aire per PM10.

## Episodis ambientals

Un episodi o escenari de contaminació atmosfèrica és una situació en la qual la concentració d'algun contaminant en l'aire supera certs valors de referència establerts per la legislació. Anteriorment, aquestes situacions es coneixien com a "episodis ambientals d'alta contaminació de l'aire". La declaració dels episodis de contaminació atmosfèrica es produeixen quan els nivells de contaminació són alts i es preveu que aquests es mantinguin o augmentin.

Existeixen dues fases d'activació en funció del nivell de contaminació:

- **Avís preventiu:** L'activació de la fase d'avís preventiu per NO<sub>2</sub> es fa quan es produeix la superació del valor horari d'immissió de 160 µg/m<sup>3</sup> en més d'una estació de mesurament de la Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica (XVPCA) dins la Zona de Protecció Especial (ZPE) de l'ambient atmosfèric i les previsions a 24 hores no indiquin una millora.

L'activació de la fase d'avís preventiu per PM<sub>10</sub> es fa quan el dia anterior es produeix la superació del valor diari d'immissió de 50 µg/m<sup>3</sup> en més d'una estació de la XVPCA dins la ZPE i les previsions a 24 hores no indiquin una millora.

- **Declaració d'episodi:** L'activació de la fase d'episodi per NO<sub>2</sub> es fa quan es produeix la superació del valor límit horari d'immissió de 200 µg/m<sup>3</sup> en dues o més estacions de mesurament de la XVPCA dins la ZPE i les previsions a 24 hores no indiquin una millora.

L'activació de la fase d'episodi per PM<sub>10</sub> es fa quan es produeix la superació del valor diari d'immissió de 80 µg/m<sup>3</sup> en dues o més estacions de la XVPCA dins la ZPE i les previsions a 24 hores indiquin que els nivells es mantindran elevats i es continuarà superant el valor diari d'immissió de 50 µg/m<sup>3</sup>; o bé en cas d'episodis persistents en que se superin els 50 µg/m<sup>3</sup> durant més de tres dies consecutius en dues o més estacions de la XVPCA dins la ZPE i les previsions a 24 hores indiquin que els nivells es mantindran elevats i es continuarà superant el valor diari d'immissió de 50 µg/m<sup>3</sup>.

No obstant l'activació d'aquestes fases és competència de la Generalitat de Catalunya, que ho comunica a l'Ajuntament

L'estudi de les accions del Pla Supramunicipal d'acció per la millora de la qualitat de l'aire del Vallès Oriental conté una proposta de procediment d'actuació en els casos d'avís preventiu i episodi de contaminació ambiental a la ciutat tant per NO<sub>2</sub> com per PM10.

Així doncs, un cop es rep la notificació per part de la Generalitat de Catalunya d'avís preventiu o declaració d'episodi així com un cop es rep la notificació de finalització s'envia un correu electrònic als diferents departaments de l'Ajuntament que poden veure's afectats:

- **Departament de comunicació:** per a informar a la població en general. Aquesta informació es publica i es difon a tots els mitjans de comunicació municipals. També es difondran una sèrie de recomanacions: intentar evitar desplaçaments innecessaris i especialment en hora punta, utilitzar el transport públic, evitar l'exercici físic intens, especialment a l'exterior.
- **Departament de Serveis Socials:** per a informar a la població més vulnerable (nens, gent gran i persones amb afeccions respiratòries i cardiovasculars) perquè redueixin el temps d'exposició a l'exterior.
- **Departament d'obres públiques:** de cara minimitzar els desplaçaments dels vehicles i maquinària de les obres i el temps que estan en funcionament, restringir/prohibir les activitats (públiques i privades) que poden generar pols, etc.
- **Departament de Medi Ambient:** de cara a regar els carrers, places i parcs no asfaltats, prohibir l'ús de bufadors en les tasques de manteniment de zones verdes i neteja viària, minimitzar els desplaçaments dels vehicles, etc.

Aquest procediment s'ha de revisar tenint en compte el nou marc legislatiu del Ministeri per la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic (MITECO) (Pla marc d'acció a curt termini en cas d'episodis de contaminació de l'aire ambient per partícules inferiors a 10 micres (PM10), partícules inferiors a 2,5 micres (PM2,5) diòxid de nitrogen (NO<sub>2</sub>), ozó (O<sub>3</sub>) i diòxid de sofre (SO<sub>2</sub>) que fixa uns valors i unes actuacions homogènies per a totes les administracions per tal que, tant aquestes com el ciutadà, disposin d'informació sobre la superació dels llindars de contaminació i quines actuacions es poden posar en marxa. El Pla planteja un mínim de tres llindars: llindar d'activació, llindar d'informació i el llindar d'alerta. D'acord amb aquest nou marc legislatiu i el Pla la Generalitat està elaborant una revisió i actualització del Protocol d'actuació en cas d'episodis d'alta contaminació de la Generalitat de Catalunya per incloure nous contaminants i estendre'l a tot Catalunya.

Segons el Reial Decret 1052/2022, de 27 de desembre, pel qual es regulen les Zones de Baixes Emissions, en el seu article 12, defineix que hi haurà un sistema de monitoratge i seguiment, per poder avaluar l'eficàcia de les mesures adoptades i el

compliment dels objectius establerts en aquest projecte. En aquest sentit es preveuen campanyes amb captadors passius en diferents períodes de l'any dins i als voltants de la ZBE. Les dades obtingudes complementaran les dades dels diferents sensors de qualitat de l'aire instal·lats dins i als voltants de la ZBE.

Cal tenir en compte que els valors obtinguts amb aquests mètodes presenten una incertesa i són mètodes indicatius que permeten comparar els valors entre ells.

### **3.2 Contaminació acústica**

Tot i que la implantació de la ZBE té com a objectiu principal la millora de la qualitat de l'aire, es vol aconseguir també una reducció de la contaminació acústica.

Mollet és una ciutat que es troba envoltada de grans infraestructures viàries i ferroviàries i si a això li sumem la circulació interna de vehicles implica que té un elevat nivell de soroll i per tant, de contaminació acústica.

En data 28 de desembre de 2007, va entrar en vigor l'Ordenança sobre el soroll i les vibracions. L'objectiu de l'Ordenança, doncs, és establir, en l'àmbit de les competències municipals, les normes i els criteris de bona qualitat acústica del medi, els nivells sonors i les vibracions produïdes per les activitats de veïnatge i els produïts pel trànsit a la via pública, com també prevenir i corregir la contaminació provocada pels sorolls i les vibracions. L'Ordenança també incloïa un Mapa de Capacitat Acústica del municipi.

L'any 2008 es va encarregar l'elaboració d'un primer Mapa de capacitat Acústica del municipi. En data 16 de juliol de 2012 el Ple de l'Ajuntament va aprovar un nou Mapa de Capacitat Acústica.

Els mapes de capacitat acústica estableixen la zonificació acústica del territori i els valors límit d'immissió d'acord amb les zones de sensibilitat acústica, és a dir, fixen el nivell d'immissió màxim permès a cada zona durant un període de temps determinat.

La zonificació acústica té en compte les àrees urbanitzades, els nous desenvolupaments urbanístics, els sectors del territori afectats per sistemes generals d'infraestructures de transport, i altres equipaments públics que ho reclamin, i els espais d'interès natural que gaudeixin o demandin una protecció especial contra la contaminació acústica.

Així doncs fixa els objectius de qualitat sonora i els valors límit d'immissió de soroll del municipi en ambient exterior, per període dia, vespre i nit. Mitjançant aquesta zonificació,



es regula tant el soroll procedent de les activitats i el veïnatge, com el procedent d'infraestructures de transport.

El càlcul estimat del nombre de persones situades en una zona exposada al soroll es realitza assignant la població localitzada en una adreça postal al nivell de soroll determinat pel tram de carrer al qual pertany l'adreça postal. Tot i que el nivell sonor a façana pot variar amb l'alçada en la que es trobi situat l'habitatge, el càlcul de la població exposada es realitza a partir dels valors mesurats o calculats a 4 metres d'alçada, d'acord amb el que estableix la Directiva 2002/49/CE sobre avaluació i gestió del soroll ambiental.

Es calcula la població exposada a nivells de soroll pels índexs i rangs següents:

***Lden*** (índex de soroll dia-tarda-nit, Índex de soroll associat a una molèstia durant el període). Valor límit d'immissió 65 dB(A).

***Ln*** (índex de soroll nit, índex de soroll corresponent a l'alteració del son). Valor límit d'immissió 55 dB(A). Els valor límits en període nocturn són sempre més restrictius que en període diürn per afavorir el descans i degut a que hi ha menor soroll de fons.

Per a obtenir aquest Mapa de Capacitat Acústica primer cal conèixer la realitat sonora del territori a través d'un mapa de sorolls, amb mesures de curta i llarga durada. Un cop obtinguts els mapes de soroll i el Mapa de Capacitat Acústica amb la zonificació del municipi es genera el mapa de superacions per a detectar aquells punts on es superen els nivells llindars d'immissió acústica.

### **3.2.1 Origen i Naturalesa de la contaminació acústica**

Segons les conclusions del Mapa de Capacitat Acústica:

- El trànsit rodat ja sigui intern com el degut a les grans infraestructures de transport viari és la principal font de soroll al municipi de Mollet del Vallès.
- El trànsit ferroviari té un efecte concentrat en determinades zones del municipi.
- El soroll produït per les indústries, en general no és una font important de conflicte tot i que pot causar molèsties en certs punts.

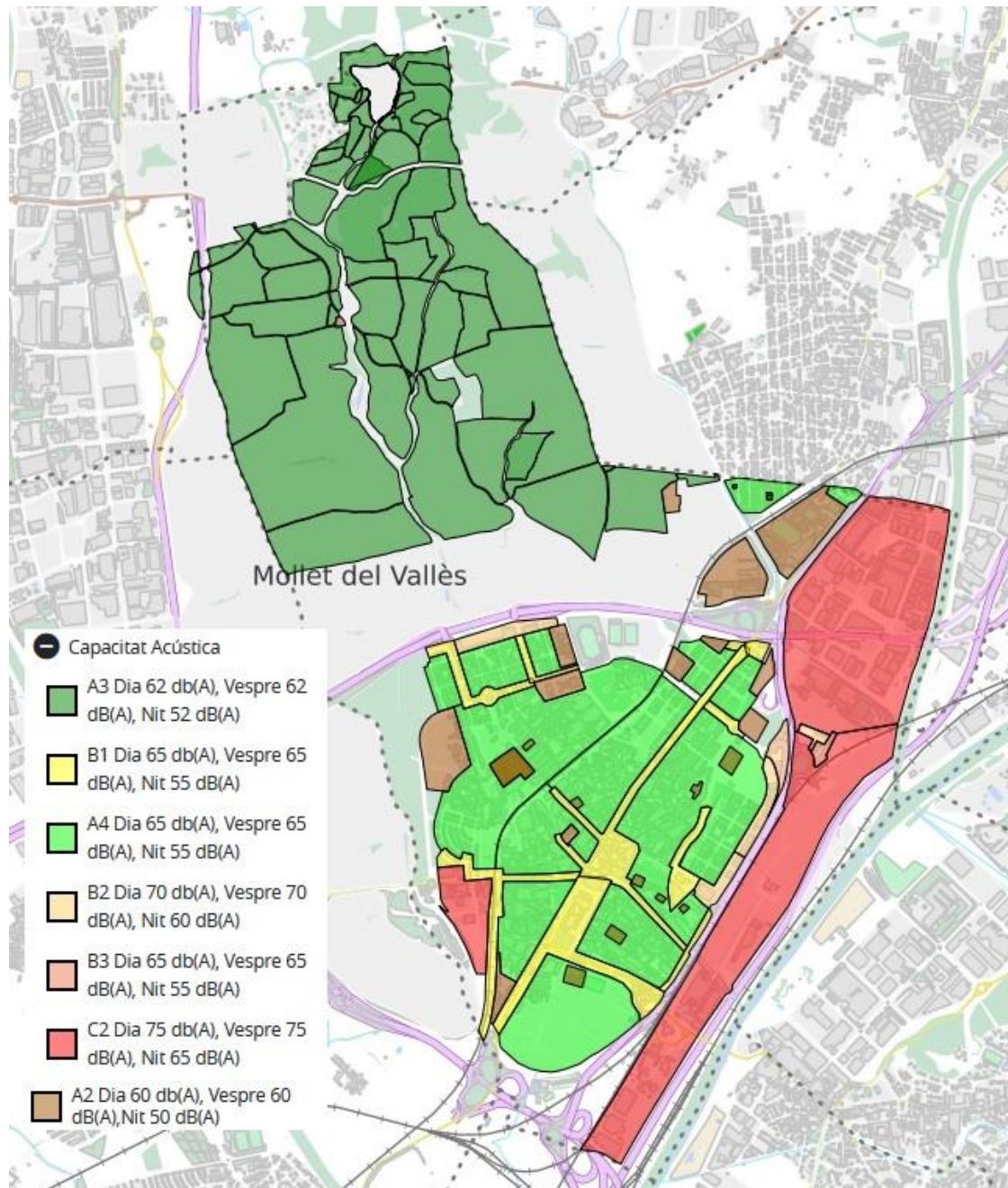
### **3.2.2 Fonts de dades i avaluació de la contaminació acústica**

Segons les dades obtingues en l'elaboració del Mapa de Capacitat Acústica els nivells de soroll, en general, estaven per sota dels 70 dB(A) durant el període diürn, essent els nivells més elevats al voltant de les infraestructures viàries que voregen el municipi i en els eixos viaris principals situats dins del nucli urbà. Els nivells de soroll observats al municipi en l'horari vespertí eren sensiblement més baixos que els observats durant el període de dia, però seguien el mateix patró de distribució. Igual que durant l'horari

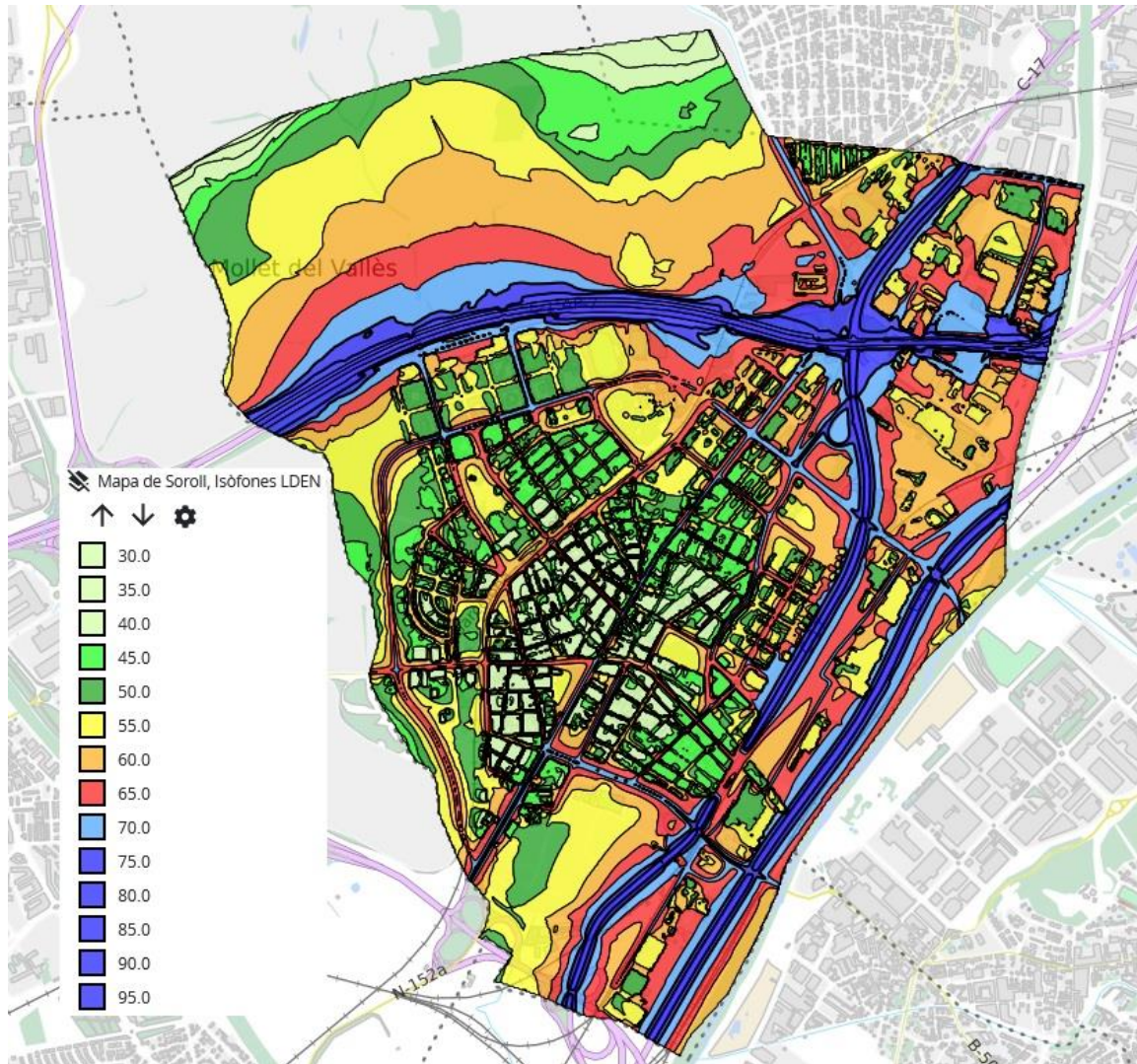
vespertí, tant els nivells sonors enregistrats com els calculats durant l'horari nocturn baixaven respecte els nivells sonors diürns.

Segons el Mapa de Capacitat Acústica existent la pràctica totalitat de l'àmbit residencial del nucli urbà està classificat com a zona A4 ("Predomini del sòl d'ús residencial"). L'excepció són algunes illes amb usos especialment sensibles disseminats per dins del nucli urbà, que es consideren zones A2 ("Predomini del sòl d'ús sanitari, docent i cultural"), així com alguns carrers que concentren l'activitat comercial actual i futura, que es classifiquen com a zones B1 ("Coexistència de sòl residencial amb activitats i/o infraestructures de transport existents"). On el planejament preveu sectors amb usos terciaris i/o de menor sensibilitat situats entre les grans infraestructures i els usos residencials propers (Can Borrell, Riera Seca) es classifica com a zones B2 ("Predomini de sòl d'ús terciari"). Un cas particular és el del petit barri de la Casilla, envoltat d'usos industrials i terciaris i totalment desvinculat de la resta de l'entramat urbà de Mollet, que es considera zona B3 ("Àrees urbanitzades existents afectades per sòl d'ús industrial"). Els polígons industrials del municipi tenen la classificació de zones C2 ("Predomini de sòl d'ús industrial. Tot l'àmbit de sòl no urbanitzable de l'espai de Gallecs es considera zona A3 ("Habitatges situats al medi rural"). Comparant els resultats obtinguts amb els valors límit assignats pel Mapa es detecta que la major part del nucli urbà presentava nivells baixos de soroll, i només es produïen superacions dels nivells permesos a les vies de la xarxa primària que articula la mobilitat al municipi i en alguns carrers de la xarxa secundària que connecten els diferents barris. Cal destacar la ràpida disminució dels nivells sonors en els carrers que no pertanyen a la xarxa bàsica de distribució del trànsit. Això facilita l'existència d'illes" de territori relativament aïllades, on es conservaven uns nivells de soroll ambiental molt confortables sense que s'hi produïssin superacions dels valors límit establerts.

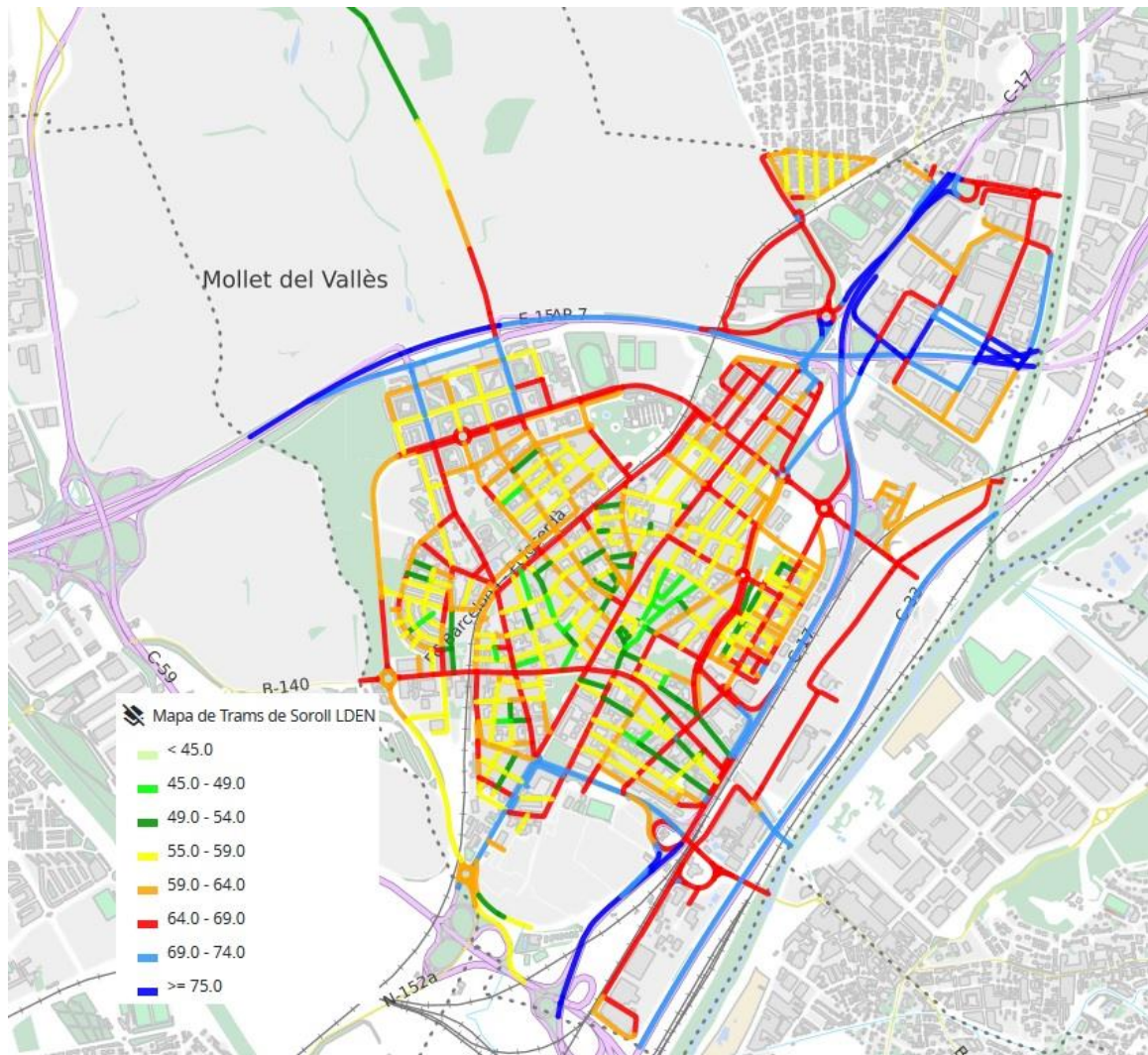
Així doncs les parts més afectades pel soroll degut a les **infraestructures de transport** eren les façanes dels edificis situats en les zones més properes a aquestes essent els barris de Can Pantiquet, Can Borrell i l'Estació de França on es registren, de manera general, els nivells de soroll més alts. Un cas apart és el territori rural de Gallecs, on els usos agrícoles i els habitatges aïllats, lluny dels principals focus de soroll, configuraven una zona amb nivell molt baix de contaminació acústica.



Mapa de capacitat acústica del municipi Font: elaboració pròpia.



Mapa de soroll. Font: elaboració pròpia.



Mapa de soroll per trams. Font: elaboració pròpia.

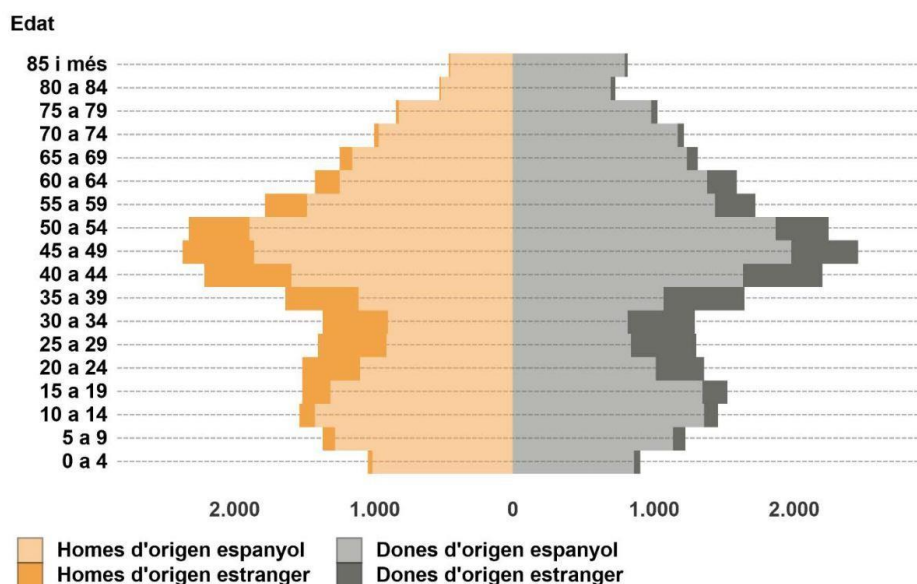
Es preveu l'actualització del Mapa de Capacitat Acústica de Mollet del Vallès.

### 3.3 Població

L'edat, el sexe o l'origen de les persones són factors que a compleixen un paper important en l'estat de salut d'una població. Per aquest motiu, analitzar i conèixer les característiques demogràfiques del municipi és indispensable per dissenyar intervencions ajustades a les necessitats dels seus habitants.

L'evolució de l'estructura demogràfica els darrers anys ha estat marcada per la reducció de la natalitat, l'increment de l'esperança de vida i uns fluxos migratoris canviants. Les previsions apunten que d'aquí a 30 anys una de cada tres persones superarà els 65 anys d'edat. Si bé l'increment de l'esperança de vida es pot considerar un èxit, també suposa un repte, i és que no es pot obviar que, si l'augment de la longevitat no va acompanyat d'una reducció i un retard de la morbiditat, resultarà en un impacte negatiu sobre la salut i la qualitat de vida de la població. És, per tant, imprescindible activar recursos i mecanismes de prevenció i promoció de la salut que fomentin un envelliment saludable.

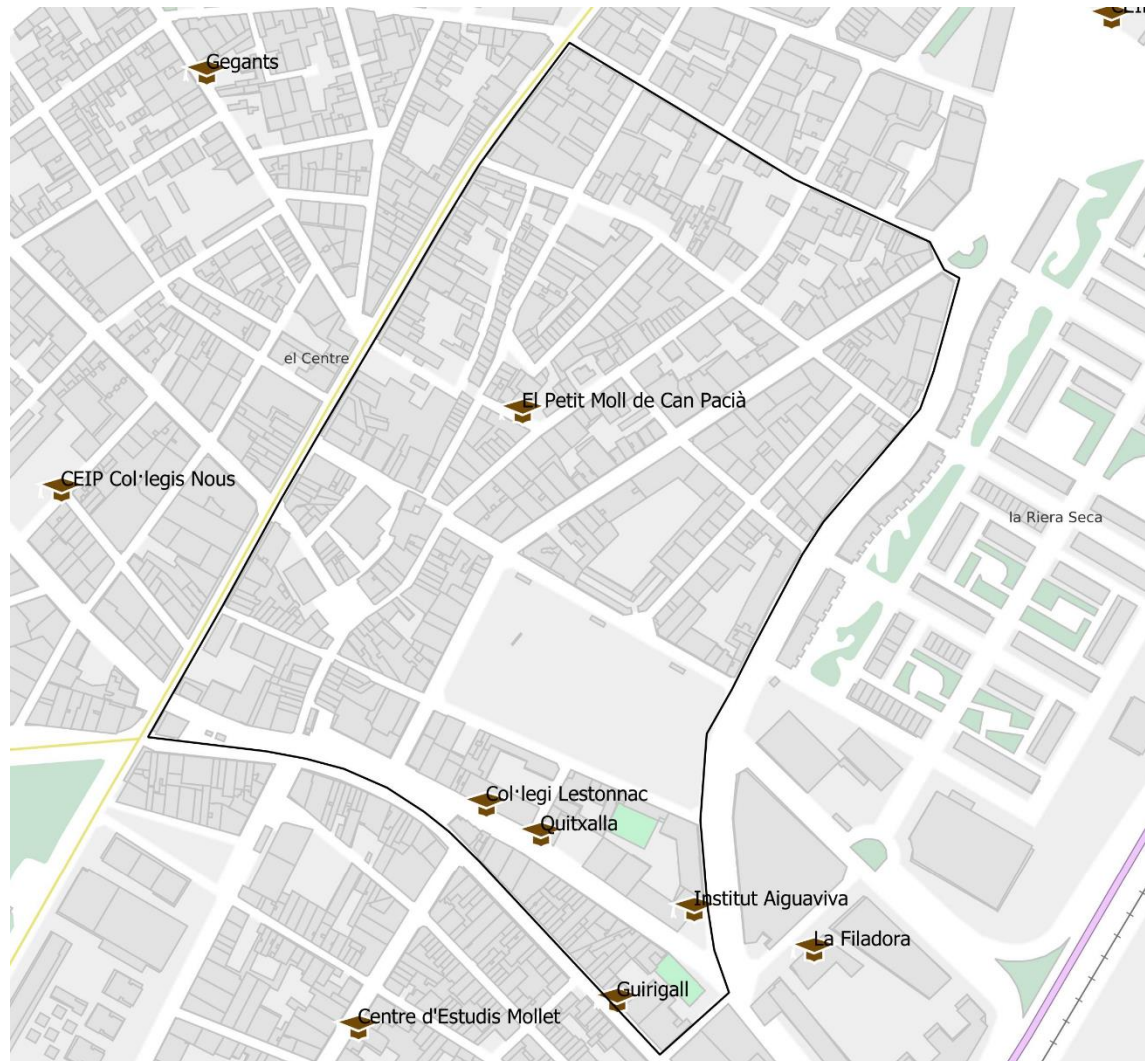
Disposem de la piràmide d'edats a dia 1 de gener de 2021, la població empadronada a Mollet del Vallès era de **51.151 habitants** (49% homes i 51% dones).



*Distribució de la població segons l'origen, el sexe i l'edat. Font: Padró municipal d'habitants de l'INE i projeccions municipals de l'Idescat. Dades corresponents a 2021.*

### 3.3.1 Infància i joventut

S'ha estudiat on es concentra la població infantil en funció dels centres educatius on està escolaritzada i es fa la distinció entre els centres que es troben dins o fora de la ZBE. Els centres educatius dins la ZBE són: l'Escola Bressol Petit Moll de can Pacià, l'Escola Bressol La Quitxalla, l'Escola Bressol El Guirigall i el Col·legi Lestonnac.



Centres educatius al voltant i dins de la ZBE. Font: Elaboració pròpia.

Les darreres dades d'alumnes escolaritzats en els centres educatius de Mollet del Vallès corresponen al curs 2023-2024 i es resumeixen a la taula següent:

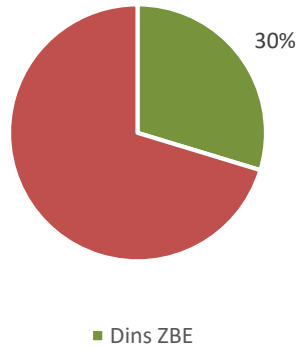
Infants matriculats pel curs 2023-2024 a Mollet				Percentatge infants escolaritzats en ZBE
		Dins ZBE	Municipi	
Escola Bressol (de 0 a 3 anys)				
E.B. Guirigall	32			
E.B. Quitxalla	51			
E.B. El Petit Moll	34			
<b>Total Bressol</b>	<b>117</b>	<b>117</b>	394	29,7
Infantil i Primària (de 3 a 12)				
Lestonnac	417			
<b>Total Infantil i primària</b>	<b>417</b>	<b>417</b>	4418	9,4
Educació secundària (12-16)				
Institut Aiguaviva	358			
Lestonnac	233			
<b>Total Secundària</b>	<b>591</b>	<b>591</b>	2529	23,4
Població escolar de 0 - 16 anys		1125	7341	15,3

Podem veure que del total d'alumnes escolaritzats aquest any, aproximadament un 15,3% ho ha fet en equipaments educatius que es trobem dins de l'àrea ZBE.

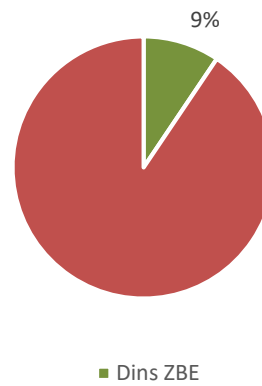
Si ho analitzem per etapes educatives, són els infants de 0 a 3 anys els que proporcionalment tenen la ràtio més alta d'escolarització en centres que es troben dins la ZBE, gairebé un 30%, seguits pels alumnes d'educació secundària obligatòria amb un 23,4% i pels alumnes d'educació infantil i primària amb un 9,4%



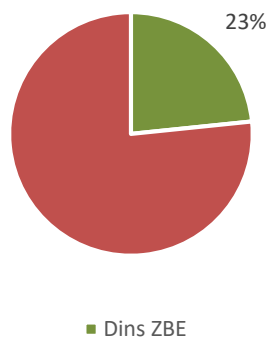
Escola Bressol  
Curs 2023-2024



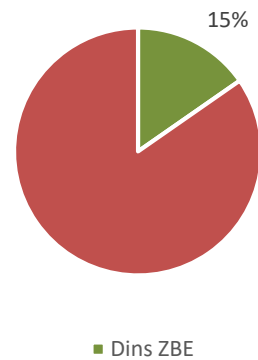
Educació primària  
Curs 2023-2024



Educació secundària  
Curs 2023-2024

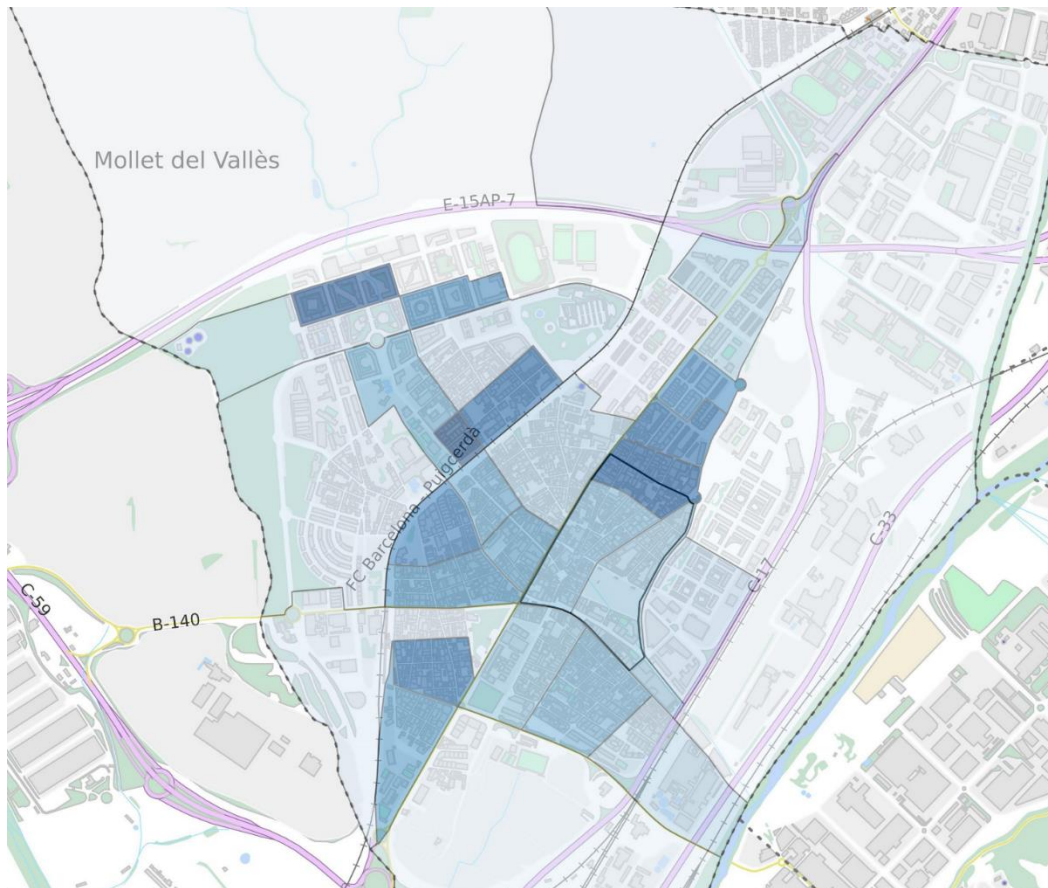


Total alumnes de 0 a 16  
anys  
Curs 2023-2024



Gràfiques d'escolarització d'alumnes de 0 a 16 anys per franges educatives i zones. Font: Elaboració pròpia.

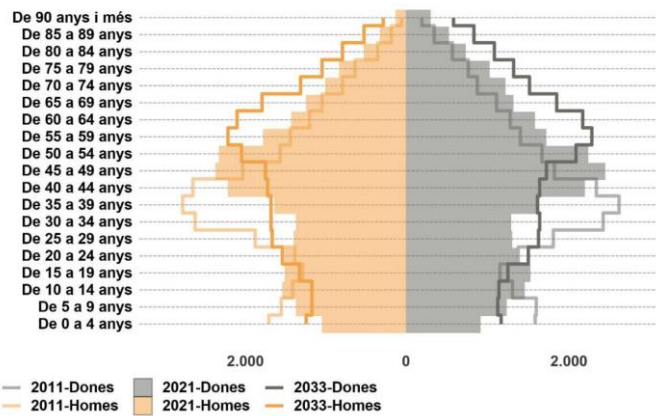
Pel què fa a la densitat poblacional atenent al lloc on estan censats, s'observa que en la part nord de la ZBE hi ha alta una densitat més alta de població jove de menys de 14 anys.



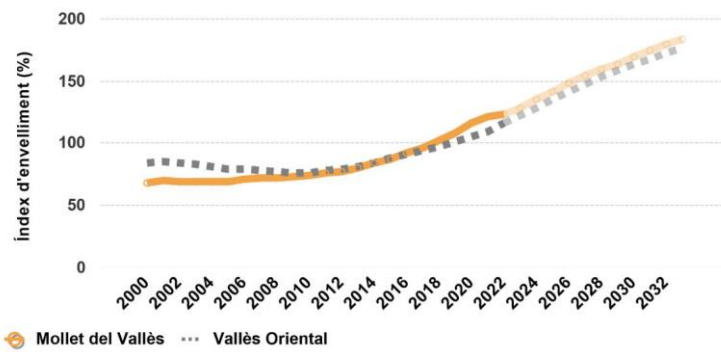
*Densitat de població jove < 14 anys per km<sup>2</sup> i zona censal. Dades 2022. Font: Elaboració pròpia.*

### 3.3.2 Gent Gran

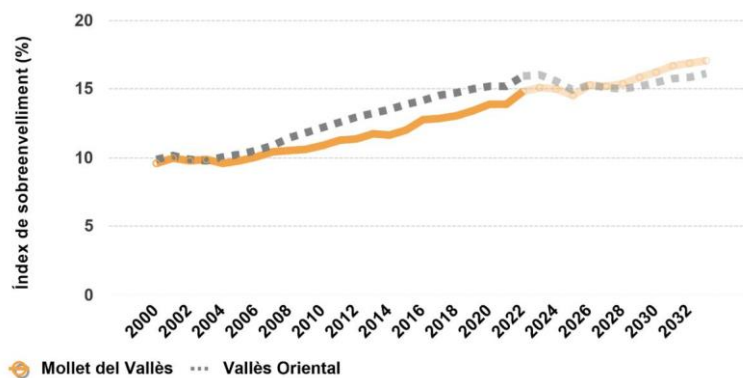
Els indicadors demogràfics mostren, des de fa anys, un envelliment progressiu de la població. Aquest envelliment està condicionat per l'evolució de la natalitat, la mortalitat i els moviments migratoris. L'envelliment de la població es reflecteix en un percentatge de població de 65 anys o més, cada vegada més gran, i en uns índexs d'envelliment i sobreenvelliment amb tendències també ascendents. S'estima que el 2033 el 23% de la població tindrà més de 65 anys.



Piràmide poblacional per edat i sexe 2011, 2021 i projecció del 2033. Font: Padró municipal d'habitants de l'INE i projeccions municipals de l'Idescat.

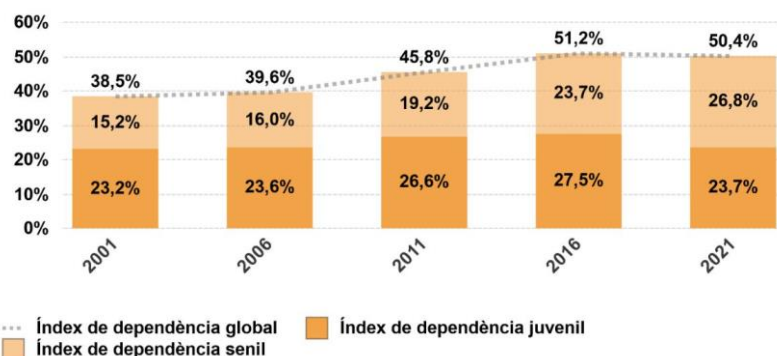


Evolució anual de l'índex d'envelliment. Font: Padró municipal d'habitants de l'INE i projeccions municipals de l'Idescat.



Evolució anual de l'índex de sobreenvelliment. Font: Padró municipal d'habitants de l'INE i projeccions municipals de l'Idescat.

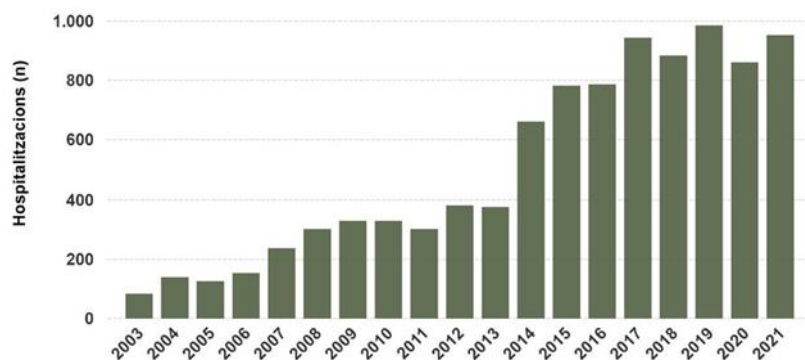
A banda d'analitzar els indicadors d'envelliment, és important fer una avaluació de l'índex de dependència, i és que una tendència creixent de l'índex de dependència senil va associada a una pressió més gran sobre la població activa per sostenir l'atenció a la salut i el sistema de pensions de la gent gran.



*Evolució de l'índex de dependència global, senil i juvenil. Font: Padró municipal d'habitants de l'INE.*

Índex de dependència global: nombre de persones dependents (de menys de 16 anys i de més de 64 anys) per cada 100 persones en edat de treballar o no dependents (de 16 a 64 anys). Aquest índex es pot descompondre en l'índex de dependència juvenil (de menys de 16 anys) i l'índex de dependència senil (de més de 64 anys).

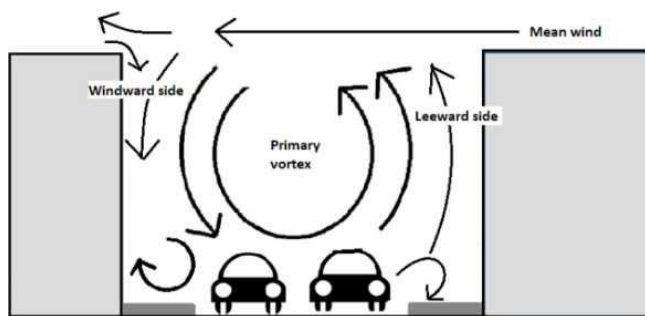
Una tendència creixent s'observa també en l'evolució del nombre d'ingressos en centres socio-sanitaris. Val a dir que l'Hospital Socio-sanitari de Mollet del Vallès es troba molt a prop del centre, a 180 metres de la ZBE.



*Evolució del nombre d'ingressos en centres socio-sanitaris. Font: Registre CMBD-RSS del Servei Català de Salut.*

### 3.4 Trama urbana

La secció dels carrers per on circulen els vehicles és un factor important en la qualitat de l'aire resultant en els mateixos. Cal esmentar el concepte de canó urbà que defineix als carrers urbans que tenen façanes a ambdós costats, sense grans obertures als laterals. L'efecte canó urbà, en referència al comportament de la contaminació en aquests carrers, té a veure amb la relació entre alçada i amplada de la secció dels carrers, el volum d'aire total, la presència o no d'arbrat, i altres variables com l'orientació dels carrers o la direcció dels vents.



Font: By RoshiniA at English Wikipedia, CC BY-SA 3.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=46959210>

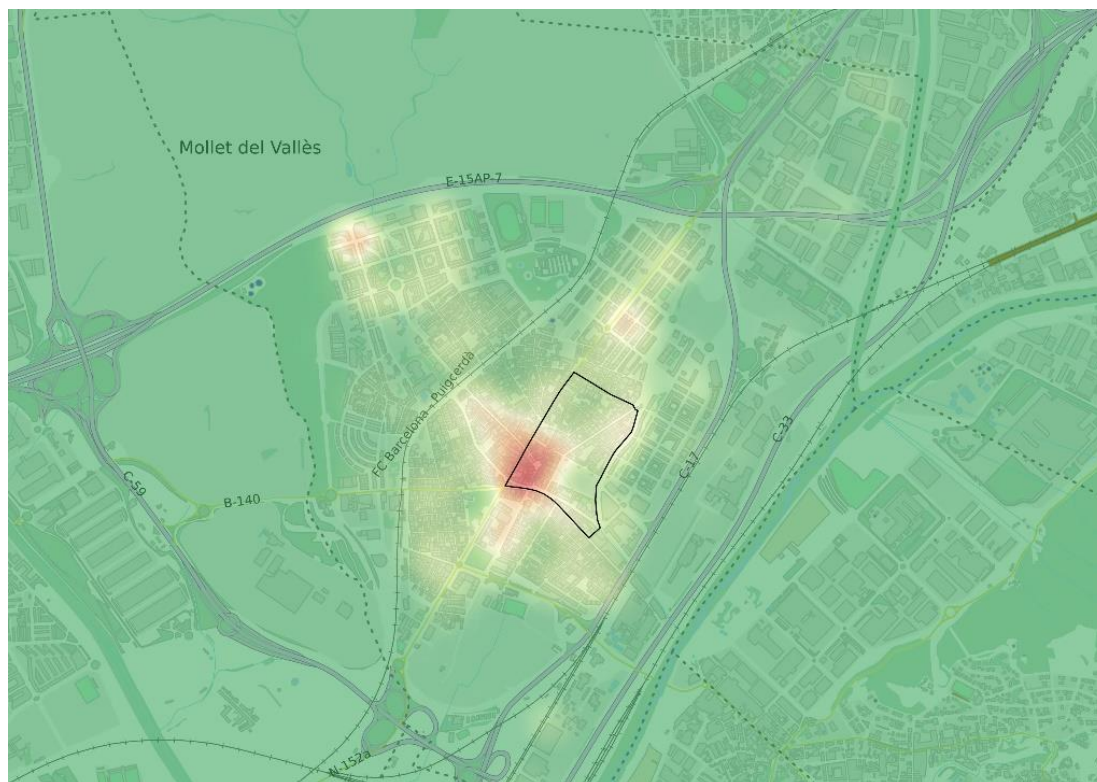
En trames urbanes amb carrers que es poden assimilar als canons urbans, suposa una major concentració de contaminació ambiental produïda pel trànsit motoritzat, i una dificultat en la dissipació de la contaminació per possible recirculació de l'aire contaminat. A més a més, en el cas dels carrers amb menys amplades, l'afectació sobre les persones vianants és major, ja que la distància entre aquests i la font d'emissions (els tubs d'escapament) és menor.

Pel que fa el seu urbanisme, la part de la ZBE que pertany al casc antic del barri del centre, una zona amb una presència important de carrers estrets, amb dificultat per dissipar la contaminació de l'aire i el soroll.

### 3.5 Activitat econòmica

El Reial Decret 1052/2022, al seu article 4, indica que "la delimitació de la ZBE es realitzarà considerant l'origen i la destinació dels desplaçaments sobre els quals s'ha considerat necessari intervenir, mitjançant el canvi modal o fomentant-ne la reducció".

La ubicació de les activitats dins el municipi és un aspecte rellevant, ja que funcionen com a nodes d'atracció i per tant com a destí de molts dels desplaçaments.



Mapa de calor de totes les activitats de Mollet del Vallès. Font: Elaboració pròpia.

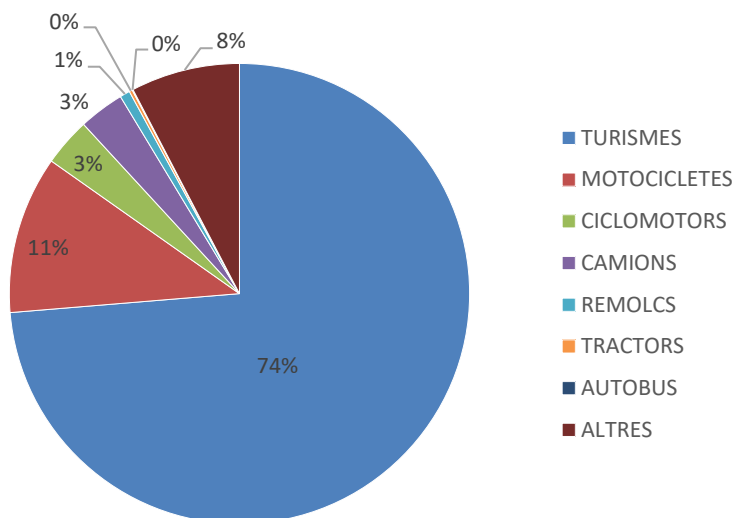
### 3.6 Parc de vehicles

#### 3.6.1 Caracterització del parc circulant en base a la seva classificació ambiental

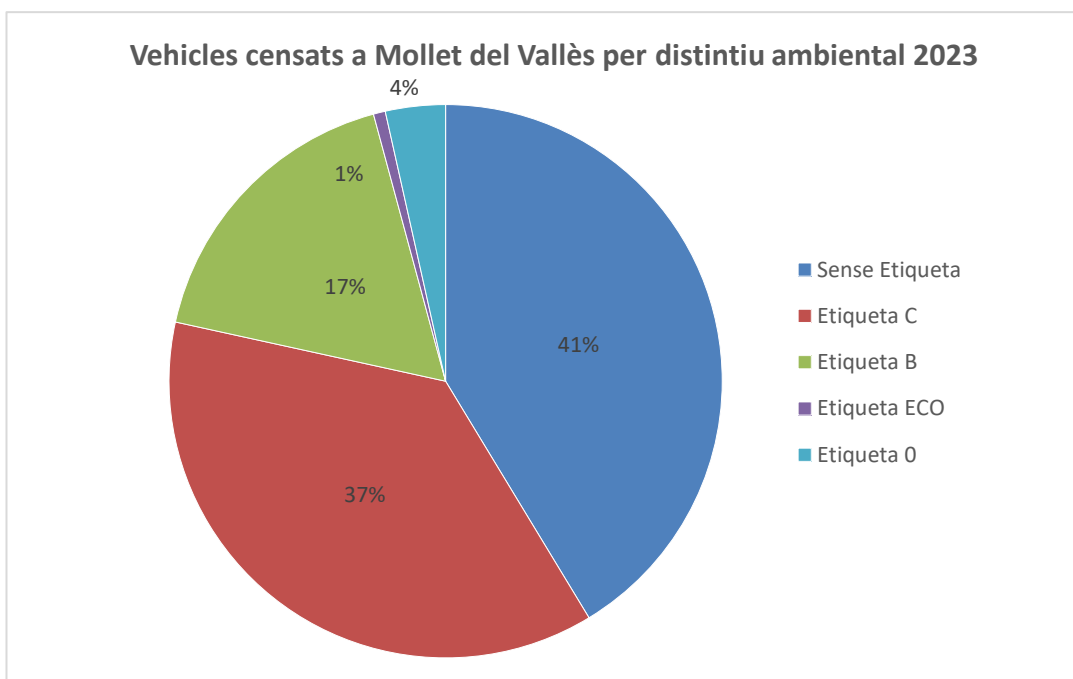
L'any 2023 el parc de vehicles de Mollet del Vallès estava integrat per 30.642 vehicles. L'índex de motorització es situa en 528,1 vehicles per cada 1000 habitants. L'antiguitat mitjana del parc de vehicles és de 13,12 anys.

Per categories, la gran majoria de vehicles són turismes amb 74% sobre el total d'unitats, seguit de motocicletes amb 11%, camions i ciclomotors amb un 3% cadascun i altres vehicles especials, remolcs i autobusos amb un 9%.

### Parc de vehicles censats a Mollet del Vallès 2023



Pel que fa als distintius ambientals del parc de vehicles censats, un 41% no disposa d'etiqueta ambiental, un 17% tenen el distintiu B, un 37% el distintiu C, un 1% el distintiu ECO i un 3% el distintiu ZERO.



Tenint present que els vehicles de més antiguitat tendeixen a circular menys, i per tal de poder valorar i treballar amb dades més ajustades la realitat de la mobilitat motoritzada, s'han determinat quins són els percentatges aproximats de distintius i categories del parc circulant, és a dir, el parc de vehicles que **circula habitualment** i

no pas el ***cens de vehicles*** municipal.

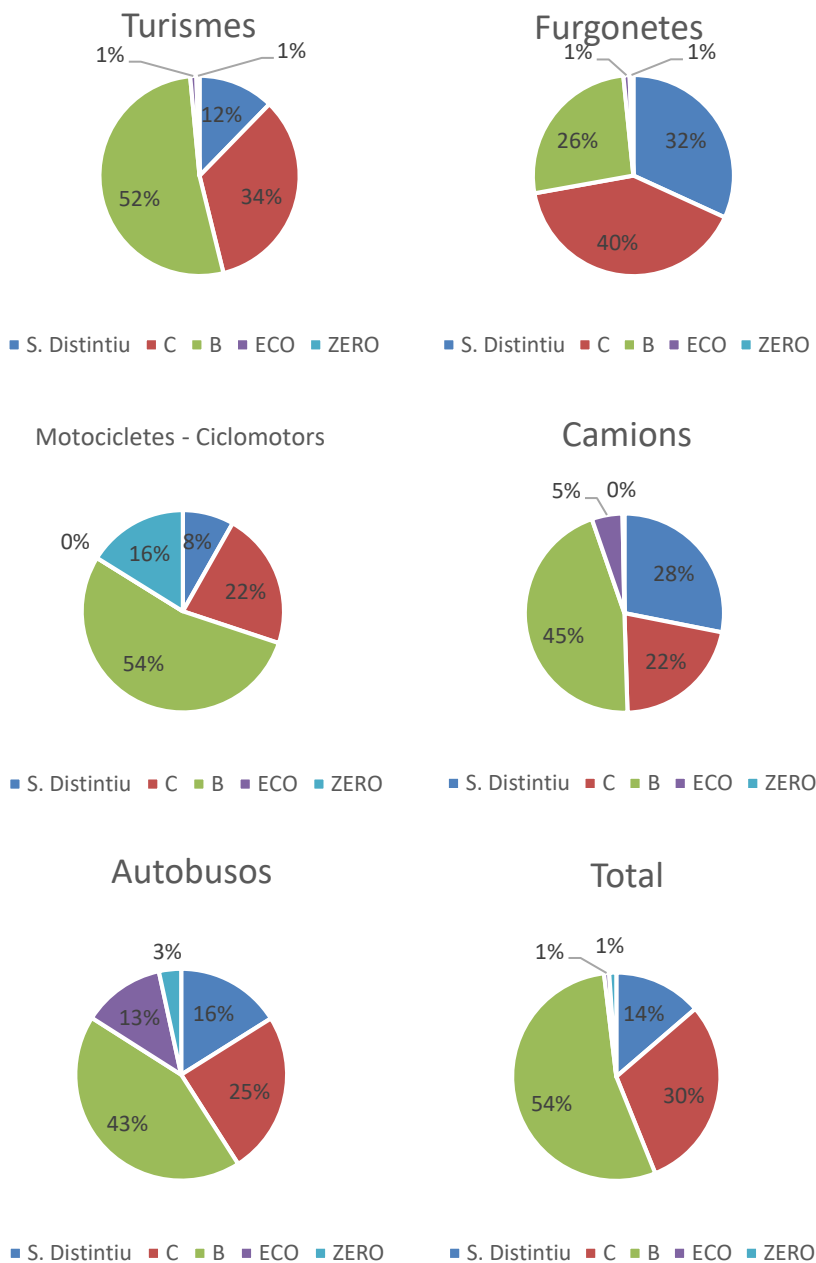
Per tal d'obtenir aquests percentatges, s'ha utilitzat l'estimació elaborada per l'ATM (Autoritat Metropolitana del Transport). L'ATM disposa d'una matriu de mobilitat per a cadascun dels municipis de l'àmbit SIMMB que realitza una aproximació dels vehicles-km urbans que es generaven al municipi l'any 2017, diferenciat per categoria de vehicle.

A partir d'aquesta matriu, s'extrapola les dades de vehicles-km per a l'any 2019, d'acord amb l'evolució de la mobilitat en l'àmbit urbà que es detalla a l'informe de seguiment de l'evolució de la mobilitat i les emissions de gasos d'efecte hivernacle i contaminants a la RMB el 2019.

S'ha calculat el parc circulant en base al parc censat de la DGT, on s'ha aplicat uns factors de correcció segons dades de camp de l'any 2017 i parc circulant conegut de Sant Cugat del Vallès amb data 2021. Amb l'entrada en funcionament de les càmeres de control de la ZBE l'any 2024 es podrà conèixer amb molta precisió del parc circulant de Mollet del Vallès.



Segons aquestes estimacions, procedents de l'eina d'impacte de l'ATM, el nombre de vehicles sense distintiu ambiental que circulen per Mollet del Vallès és de 14%. Un 12% dels turismes que hi circulen ho fan sense distintiu ambiental, un 32 % de les furgonetes, un 8 % de motocicletes i ciclomotors, un 28 dels camions i un 16% dels autobusos.

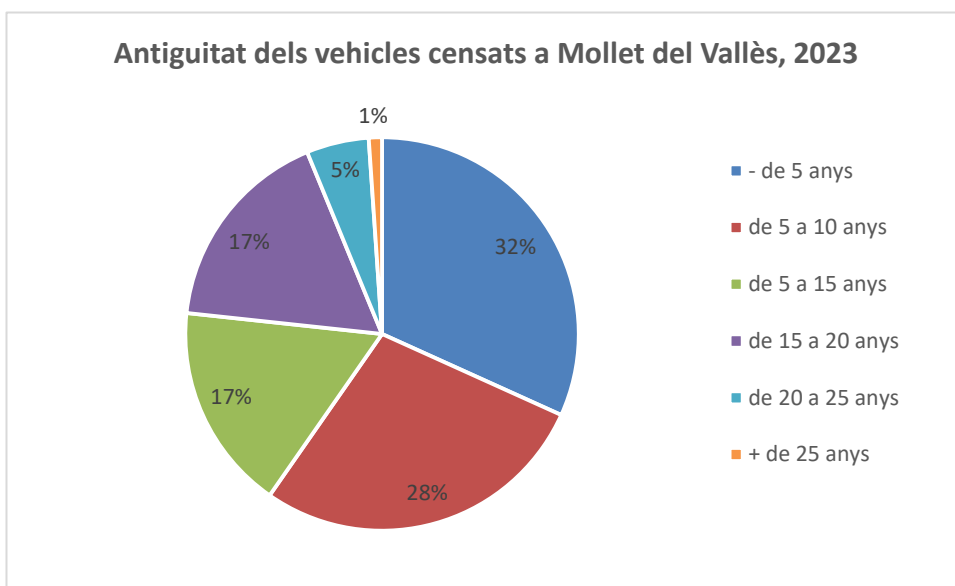


Classificació del parc circulant de vehicles estimat a Mollet del Vallès per distintiu ambiental. Font: ATM.

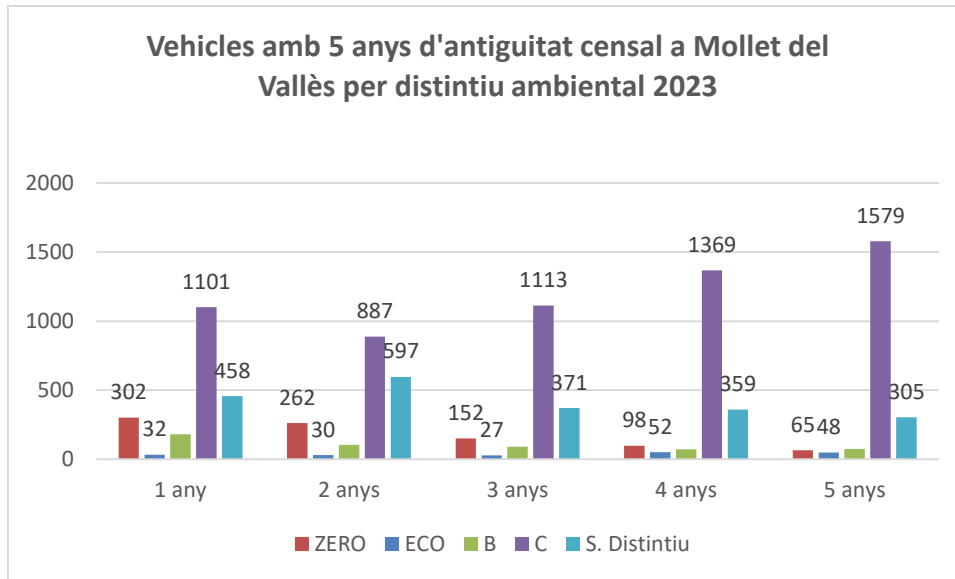
### 3.6.2 Antiguitat dels vehicles

L'antiguitat del parc de vehicles de Mollet del Vallès és considerable. Un 47 % dels vehicles tenen una antiguitat superior als 10 anys, i un 28 % té més de 15 anys.

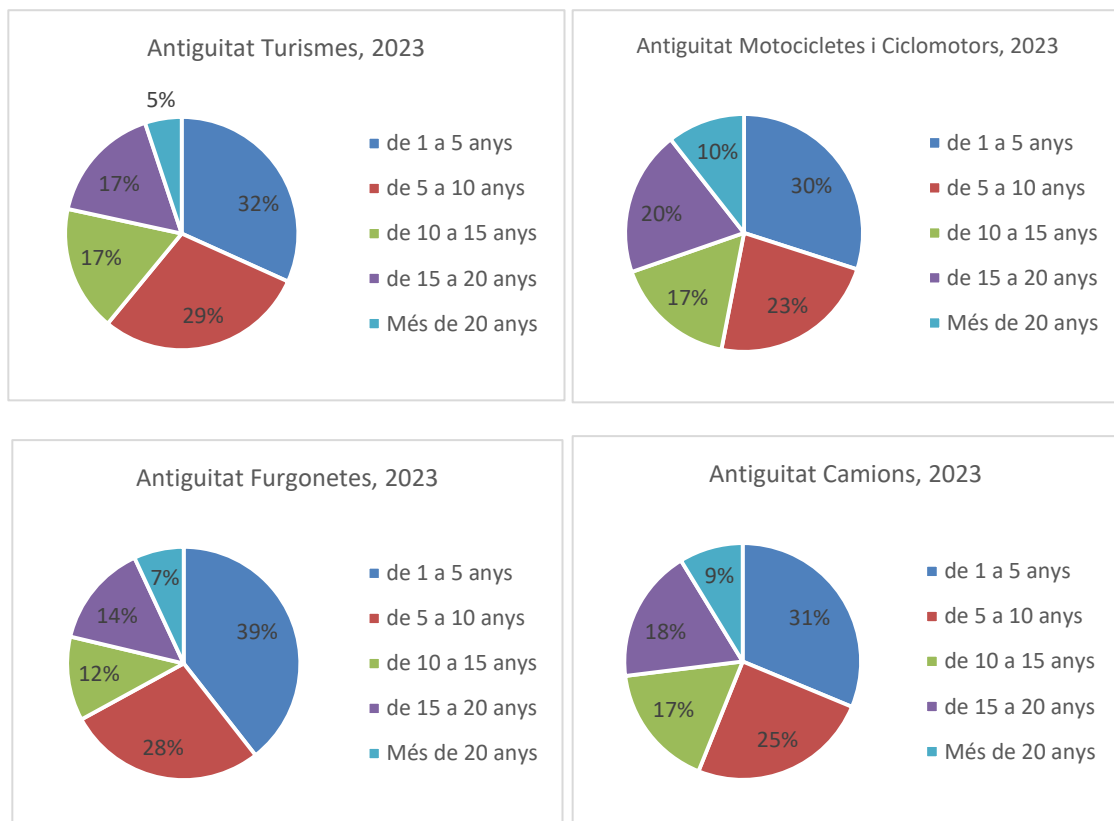
Cal tenir present que l'antiguitat del parc de vehicles de la ciutat incideix no només de manera negativa en la qualitat de l'aire, sinó que va en detriment de la seguretat viària de la mobilitat urbana.



Pel què fa a la relació entre antiguitat i el distintiu ambiental, s'observa que durant els darrers 5 anys s'ha anat disminuint la proporció entre nombre de vehicles sense distintiu o distintiu C i el nombre de vehicles amb distintiu Zero i Eco: el nombre de vehicles més contaminats censats fa 5 anys era 17 vegades el dels menys contaminants, mentre que en el darrer any la relació entre més i menys contaminants s'ha reduït a 5:1.



Pel que fa l'antiguitat dels vehicles per categories, destaquen la seva homogeneïtat. Només superant el 30 % les furgonetes de + de 20 anys.



Antiguitat dels vehicles per categories. Font: Elaboració pròpia.

### 3.6.3 Relació entre antiguitat dels vehicles i distintiu ambiental

La Resolució de 13 d'abril de 2016, de la Direcció General de Trànsit, per la qual es modifica l'apartat C.1 del punt primer i els annexos I, II i VIII de la de 8 de gener de 2016, per la qual s'estableixen mesures especials de regulació del trànsit durant l'any 2016, al seu Annex VIII, determina els distintius ambientals de cada vehicle segons categoria i classificació EURO.

La classificació EURO, concretada en directives i reglaments europeus, determina unes franges de data de matriculació per cada classificació.

Tipus de vehicle	Categoria	Tecnologia	Distintiu Ambiental		Antiguitat a 2024		Antiguitat a 2025	
			GASOLINA	DIESEL	GASOLINA	DIESEL	GASOLINA	DIESEL
Turisme	M1	Euro 1	sense etiqueta	sense etiqueta				
Turisme	M1	Euro 2	sense etiqueta	sense etiqueta				
Turisme MMA<2500 Kg	M1	Euro 3	B	sense etiqueta	23 anys		24 anys	
Turisme MMA>2500 Kg	M1	Euro 3	B	sense etiqueta				
Turisme MMA<2500 Kg	M1	Euro 4	C	B	18 anys	18 anys	19 anys	19 anys
Turisme MMA>2500 Kg	M1	Euro 4	C	B				
Turisme	M1	Euro 5	C	B				
Turisme	M1	Euro 6	C	C		9 anys		10 anys
Furgoneta	N1	Euro 1	sense etiqueta	sense etiqueta				
Furgoneta	N1	Euro 2	sense etiqueta	sense etiqueta				
Furgoneta RW<1250	N1	Euro 3	B	sense etiqueta	23 anys		24 anys	
Furgoneta RW>1250	N1	Euro 3	B	sense etiqueta		18 anys		19 anys
Furgoneta RW<1250	N1	Euro 4	C	B	18 anys		19 anys	
Furgoneta RW>1250	N1	Euro 4	C	B				
Furgoneta	N1	Euro 5	C	B				
Furgoneta	N1	Euro 6	C	C		8 anys		9 anys
Camió	N2/N3	Euro I	sense etiqueta	sense etiqueta				
Camió	N2/N3	Euro II	sense etiqueta	sense etiqueta				
Camió	N2/N3	Euro III	sense etiqueta	sense etiqueta				
Camió	N2/N3	Euro IV	B	B	18 anys	18 anys	19 anys	19 anys
Camió	N2/N3	Euro V	B	B				
Camió	N2/N3	Euro VI	C	C	10 anys	10 anys	11 anys	11 anys
Cidomotors	L	Euro I	sense etiqueta					
Cidomotors	L	Euro II	B		22 anys		23 anys	
Motos	L	Euro I	sense etiqueta					
Motos	L	Euro II	B		20 anys		21 anys	
Motos	L	Euro III	C					

### 3.7 Alternatives de mobilitat

En aquest apartat es duu a terme una breu anàlisi de les diferents xarxes de mobilitat del municipi, segons la diagnosi del PMU, així com una anàlisi amb més detall de les xarxes que hi ha a dins de l'àrea de Baixes Emissions i el seu entorn.

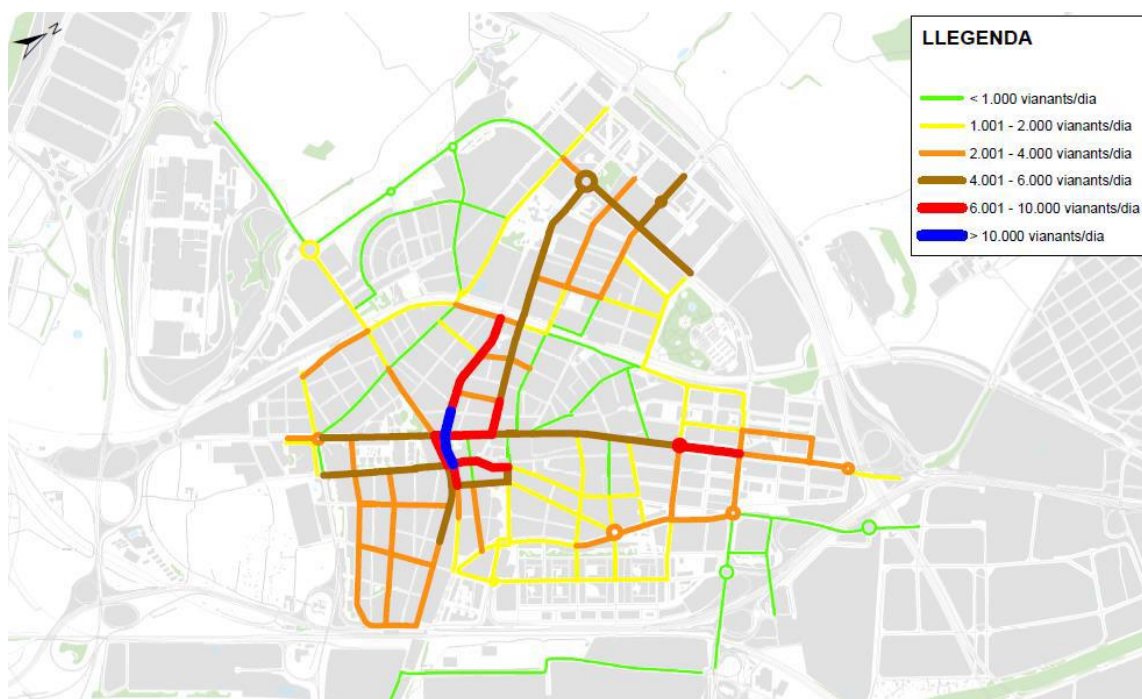
### 3.7.1 Mobilitat a peu

Mollet del Vallès conforma una trama urbana compacta en el seu desenvolupament al voltant de l'eix Av. Gaudí Av. Jaume I i Av. Burgos.

En el PMU de Mollet 2014-2020 es preveia millorar l'amplada útil dels eixos bàsics per a vianants. Durant la darrera dècada s'ha millorat l'ample de les voreres als carrers Palau Solità i Plegamans, Sant Llorenç Joan Maragall, Vicenç Plantada, Castelao, Rda Orient, Rafael Casanovas, Pl. Josep Sola i Santa Perpètua, Maria Fortuny, Felix Ferran i Antonia Canet

Durant els anys 2023 i 2024 es faran accessibles tots els guais de vianants, convertint Mollet en una ciutat amb tots els passos de vianants accessibles. Aquestes actuacions es realitzaran mitjançant els projectes subvencionats a través del Fons Next Generation.

L'aranya de vianants mostren que els carrers més transitats per aquest mode són els carrers més comercials com la Rambla Fiveller i el carrer Berenguer III, la Rambla Nova, Barcelona i Gaietà Vinzia en el seu tram més proper a Jaume I. Tots ells presenten demandes superiors als 6.000 vianants/dia. L'entorn pacificat proper a la plaça Prat de la Riba, que concentra una forta activitat comercial és on es concentra la mobilitat a peu del municipi, que decau a mesura que ens allunyem d'aquest punt cap a barris més perifèrics.



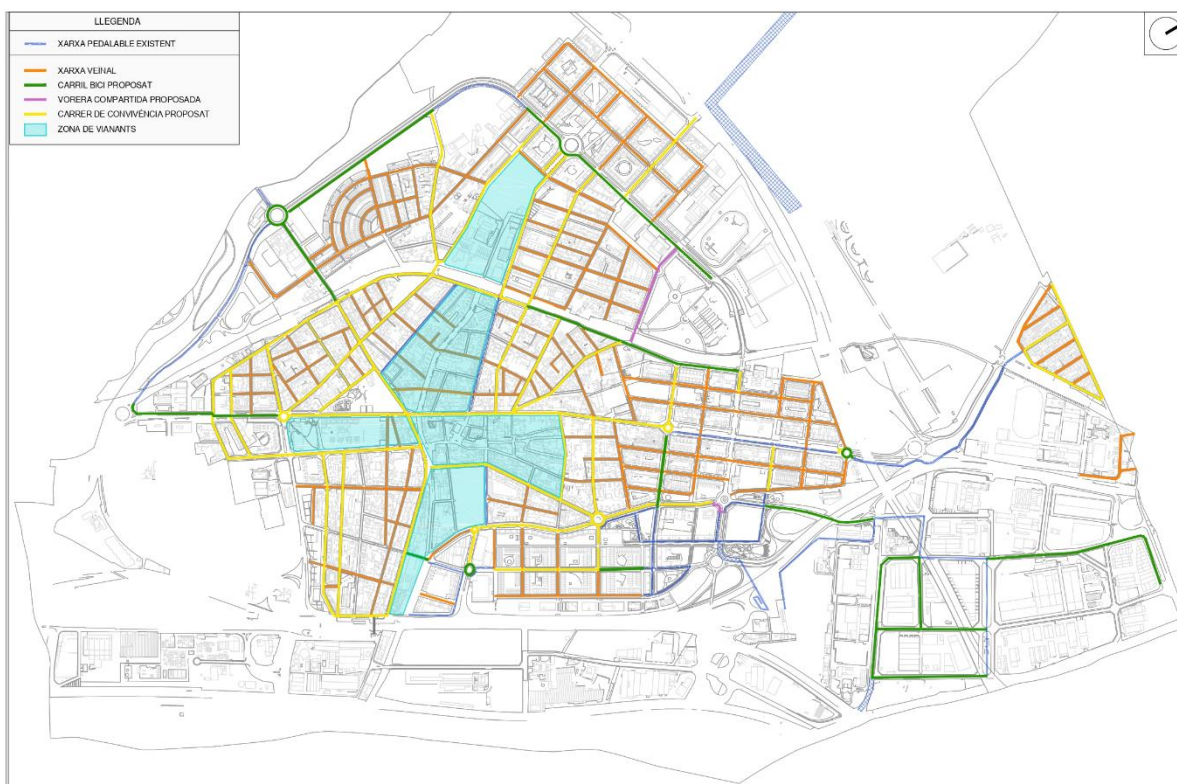
Aranya de vianants. Font: AIM

### 3.7.2 Mobilitat en bicicleta i vehicles de mobilitat privada (VMP)

El municipi de Mollet del Vallès, per les seves característiques tant geogràfiques com orogràfiques, té una elevada potencialitat en relació a l'ús de mitjans més sostenibles en general i de la bicicleta en concret.

Actualment la xarxa pedalable segura consta de 8.5 km de carrils bici. En el darrer any el nombre de kilòmetres de xarxa pedalable segura s'ha incrementat en més d'un 50%, sense incloure els vials que conformen la xarxa de camins verds que es troben fora del nucli urbà, ni els espais pedalables compartits amb motoritzats amb velocitat màxima de 20 km/h.

Des de l'anterior PMUS s'ha augmentat el nombre de kilòmetres de xarxa pedalable segregada del vehicle privat, concretament en la connexió del centre del municipi amb el polígon industrial de Can Magarola.



*Xarxa pedalable actual (linia blava) i proposada (linia verda). Font: Projecte del Pla de Mobilitat Urbana.*

Mollet del Vallès disposa de un aparcament segur per a bicicletes. És un aparcament públic i gratuït de bicicletes que l'Ajuntament de Mollet ha instal·lat al barri d'Estació de França al costat de la Estació de Mollet Sant Fost. Es compon d'un mòdul de 25 m<sup>2</sup> i disposa d'una càmera de videovigilància per garantir la seguretat.

La ciutat sempre ha apostat per una mobilitat sostenible i segura i amb aquest aparcament el que es busca és fomentar que molts molletans i molletanes facin servir transports més sostenibles per desplaçar-se a la nostra ciutat així com és responsabilitat de tots i totes ajudar a combatre l'emergència climàtica.

Es preveu l'ampliació dels aparcaments segurs per a bicicletes tant a l'estació de Mollet Sant Fost com a l'Estació de Santa Rosa, mitjançant la cooperació interadministrativa i la signatura de convenis entre ATM i Ajuntament del Vallès.



*Estacionament cobert de les bicicletes a la via pública*

Nombre de Places: 20 bicicletes

Ubicació: al costat de la Estació de Mollet Sant Fost

Horari: Accessible tots els dies de l'any 24 h.

Temps màxim d'estacionament: El temps màxim d'estacionament serà de 48 hores i de 72 hores si hi ha un cap de setmana entremig

Pel que fa als aparcaments de bicicletes a la via pública, es localitzen 38 punts d'aparcament. Els barris on hi ha més presència són: Col·legis Nous, Santa Rosa, Lourdes, Riera Seca, Can Borrell i el barri de l'estació del Nord.



Punts d'aparcament bici; existents( símbols vermells), proposats (símbols blaus). Font: Projecte del Pla de Mobilitat Urbana.

### 3.7.3 Transport públic

Mollet del Vallès disposa d'1 línia d'autobús urbana i interurbanes que recorren el municipi i que serveixen tant per a desplaçar-se des d'altres localitats com per moure's dins de Mollet.

Mollet del Vallès rep el servei de 17 línies d'autobús i 3 línies de ferrocarril.

Les línies de bus es poden classificar en cinc tipus:

1. Servei d'autobús urbà
2. Servei d'autobús interurbà
3. Servei d'autobús dels polígons: un cas especial de bus interurbà que connecta Mollet del Vallès amb els polígons industrials de la zona.
4. Servei d'autobús nocturn.
5. Servei de bus urbà d'altres municipis: línies d'autobús urbà d'altres municipis que penetren a Mollet del Vallès.





Línies d'autobusos urbans i interurbans a Mollet. Font: Elaboració pròpia.

### Línies d'autobusos interurbans

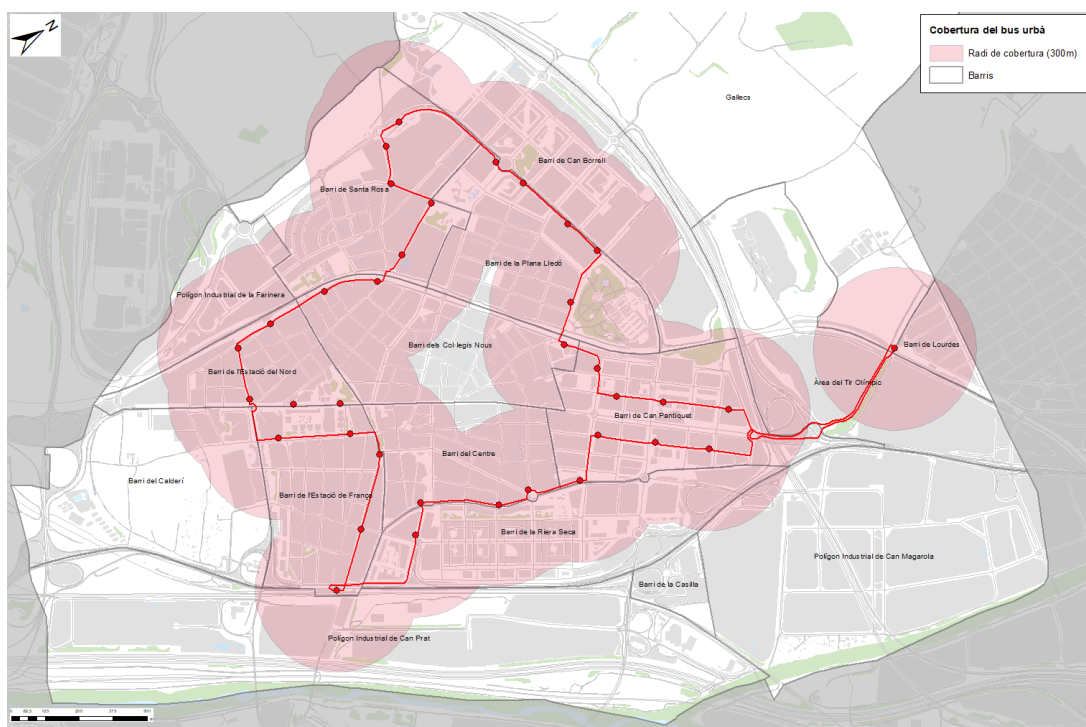
1. Barcelona – Mollet del Vallès (e21)
2. 330: Mollet del Vallès – Granollers
3. 240: Hospital de Mollet – Caldes de Montbui
4. 376: Polígons Industrials de Mollet del Vallès i Martorelles – Mollet del Vallès
5. 303: Barcelona – Mollet del Vallès – Riells (per carretera)
6. 501: Barcelona – Montornès del Vallès (per autopista)
7. 355: Martorelles – Mollet del Vallès (No passa per Can Sunyer)
8. 356: Martorelles – Mollet del Vallès (Passa per Can Sunyer)
9. 320: Barcelona – Mollet del Vallès
10. 302: Barcelona – Parets del Vallès – Lliçà d'Amunt (per carretera)
11. 389: Servei Urbà de Sant Fost de Campsentelles
12. 365: Santa Perpètua de Mogoda – Mollet del Vallès – U.A.B. línia
13. 345: Parets del Vallès – Hospital de Mollet – Santa Perpètua de Mogoda
14. 360: Badalona – St. Fost – Mollet del Vallès – Sabadell línia
15. 361 i 362: Sant Fost – Mollet del Vallès – Sabadell línia
16. N71: Barcelona – Mollet del Vallès – Granollers (nocturn)
17. N72: Barcelona – Mollet del Vallès – La Garriga (nocturn)

La taula següent mostra els intervals de pas dels busos diürns:

Línia	Operadors	Interval de pas (minuts)
(320) Mollet del Vallès - Barcelona per carretera	CRA La Hispània, SA	15
(e21) Barcelona - Mollet del Vallès	CRA La Hispània, SA	60
(501) Montornès del Vallès - Barcelona	CRA La Hispània, SA	180
(355 356) Martorelles - Mollet del Vallès	CRA La Hispània, SA	20
(376) Mollet - Martorelles Polígons Industrials	CRA La Hispània, SA	30
(365) Santa Perpètua - Mollet - Campus UAB	CRA La Hispània, SA	360
(389) Urbà de Sant Fost (Sant Fost - Mollet)	CRA La Hispània, SA	60
(360) Badalona - Sabadell per Tiana	CRA La Hispània, SA	45
(302 328) Lliçà - Barcelona per carretera	Empresa Sagalés, SA	60
(330 332) Granollers - Mollet del Vallès	Empresa Sagalés, SA	45
(375) Montmeló-Parets-Montornès-Montmeló	Empresa Sagalés, SA	55
(370) Parets-Montmeló-Montornès-Parets	Empresa Sagalés, SA	50
(345) Parets-Mollet (Hospital)-Santa Perpètua	Empresa Sagalés, SA	65
(240) Castellterçol-Caldes de Montbui-Mollet	FY TSA	60

### Servei d'autobús urbà

El servei de bus urbà de Mollet del Vallès dona bona cobertura al conjunt del municipi gràcies al seu recorregut circular que passa pràcticament per tots els barris residencials a excepció del barri de la Casilla. Globalment es dona cobertura al 84% de la població del municipi. Per al càlcul de la cobertura es considera un radi d'influència de 300m de cada parada.



Cobertura del servei de bus urbà de Mollet del Vallès. Font: Elaboració pròpia.

## Horari del servei d'autobús urbà L1

### Feiners de dilluns a divendres (excepte agost)

	Est. Rod. Mollet - Sant Fost	Est. Rod. del Nord - Santa Rosa	Hospital Ronda Pinardes	Plaça de Can Borrell	Ampliatori Can Paniquet	Avda. Lourdes - Parc Rabal Albari	Est. Rod. Mollet - Sant Fost
7:60	6:55	3:53	28:63	6:137	6:138	7:60	6:45
-	-	-	6:25	6:34	-	-	7:00
-	-	-	6:40	6:49	-	-	7:13
-	-	-	6:53	7:02	-	-	7:26
6:45	6:53	6:59	7:04	7:13	7:15	7:26	7:38
7:00	7:08	7:14	7:19	7:28	-	-	7:51
7:13	7:21	7:27	7:32	7:41	-	-	8:04
7:26	7:34	7:40	7:45	7:54	-	-	8:19
7:38	7:46	7:52	7:57	8:06	8:08	8:19	8:29
7:51	7:59	8:05	8:10	8:19	-	-	8:45
8:04	8:12	8:18	8:23	8:32	8:34	8:45	8:57
8:19	8:27	8:33	8:38	8:47	-	-	9:10
8:29	8:37	8:43	8:48	8:57	8:59	9:10	9:23
8:45	8:53	8:59	9:04	9:13	-	-	9:35
8:57	9:05	9:11	9:16	9:25	-	-	9:48
9:10	9:18	9:24	9:29	9:38	-	-	10:02
9:23	9:31	9:36	9:40	9:49	9:51	10:02	10:11
9:35	9:43	9:48	9:52	10:01	-	-	10:27
9:48	9:56	10:01	10:05	10:14	10:16	10:27	10:38
10:02	10:10	10:15	10:19	10:28	-	-	10:50
10:11	10:19	10:24	10:28	10:37	10:39	10:50	11:03
10:27	10:35	10:40	10:44	10:53	-	-	11:14
10:38	10:46	10:51	10:55	11:04	-	-	11:26
10:50	10:58	11:03	11:07	11:16	-	-	11:42
11:03	11:11	11:16	11:20	11:29	11:31	11:42	11:50
11:14	11:22	11:27	11:31	11:40	-	-	12:05
11:26	11:34	11:39	11:43	11:52	11:54	12:05	12:18
11:42	11:50	11:55	11:59	12:08	-	-	12:29
11:50	11:58	12:03	12:07	12:16	12:18	12:29	12:41
12:05	12:13	12:18	12:22	12:31	-	-	12:54
12:18	12:26	12:31	12:35	12:44	-	-	13:05
12:29	12:37	12:42	12:46	12:55	-	-	13:20
12:41	12:49	12:54	12:58	13:07	13:09	13:20	13:30
12:54	13:02	13:07	13:11	13:20	-	-	13:44
13:05	13:13	13:18	13:22	13:31	13:33	13:44	13:56
13:20	13:28	13:33	13:37	13:46	-	-	14:11
13:30	13:38	13:44	13:49	13:58	14:00	14:11	14:22
13:44	13:52	13:58	14:03	14:12	-	-	14:34
13:56	14:04	14:10	14:15	14:24	-	-	14:49
14:11	14:19	14:25	14:30	14:39	-	-	15:03
14:22	14:30	14:36	14:41	14:50	14:52	15:03	15:12
14:34	14:42	14:48	14:53	15:02	-	-	15:30
14:49	14:57	15:03	15:08	15:17	15:19	15:30	15:41
15:03	15:11	15:17	15:22	15:31	-	-	15:51
15:12	15:20	15:25	15:29	15:38	15:40	15:51	16:06
15:30	15:38	15:43	15:47	15:56	-	-	16:17
15:41	15:49	15:54	15:58	16:07	-	-	16:27
15:51	15:59	16:04	16:08	16:17	-	-	16:45
16:06	16:14	16:19	16:23	16:32	16:34	16:45	16:53
16:17	16:25	16:30	16:34	16:43	-	-	17:06
16:27	16:35	16:40	16:44	16:53	16:55	17:06	17:21
16:45	16:53	16:58	17:02	17:11	-	-	17:32
16:53	17:01	17:06	17:10	17:19	17:21	17:32	17:42
17:06	17:14	17:19	17:23	17:32	-	-	17:57
17:21	17:29	17:34	17:38	17:47	-	-	18:08
17:32	17:40	17:45	17:49	17:58	-	-	18:21
17:42	17:50	17:55	17:59	18:08	18:10	18:21	18:33
17:57	18:05	18:10	18:14	18:23	-	-	18:47
18:08	18:16	18:21	18:25	18:34	18:36	18:47	18:57
18:21	18:29	18:34	18:38	18:47	-	-	19:12
18:33	18:41	18:46	18:50	18:59	19:01	19:12	19:23
18:47	18:55	19:00	19:04	19:13	-	-	19:36
18:57	19:05	19:10	19:14	19:23	19:25	19:36	19:48
19:12	19:20	19:25	19:29	19:38	-	-	19:59
19:23	19:31	19:36	19:40	19:49	-	-	20:15
19:36	19:44	19:49	19:53	20:02	20:04	20:15	20:35
19:48	19:56	20:01	20:05	20:14	-	-	20:54
19:59	20:07	20:12	20:16	20:25	-	-	21:11
20:15	20:23	20:28	20:32	20:41	20:43	20:54	21:30
20:35	20:43	20:48	20:52	21:01	-	-	21:50
20:54	21:02	21:07	21:11	21:20	-	-	22:06
21:11	21:19	21:24	21:28	21:37	21:39	21:50	-
21:30	21:38	21:43	21:47	21:56	-	-	-
21:50	21:58	22:03	22:07	22:16	-	-	-
22:06	22:14	22:19	22:23	22:32	-	-	-

L'1 de novembre es realitzaran els horaris dels dissabtes feiners.

### Feiners de dilluns a divendres (agost)

	Est. Rod. Mollet - Sant Fost	Est. Rod. del Nord - Santa Rosa	Hospital Ronda Pinardes	Plaça de Can Borrell	Ampliatori Can Paniquet	Avda. Lourdes - Parc Rabal Albari	Est. Rod. Mollet - Sant Fost
7:60	6:55	3:53	28:63	6:137	6:138	7:60	6:40
-	-	-	6:25	6:34	-	-	6:56
-	-	-	6:40	6:49	-	-	7:13
-	-	-	6:53	7:02	-	-	7:26
6:40	6:48	6:52	6:55	7:01	7:04	7:13	7:28
6:56	7:04	7:08	7:11	7:18	-	-	7:45
7:13	7:21	7:25	7:28	7:35	-	-	8:04
7:28	7:36	7:41	7:44	7:51	7:54	8:04	8:18
7:45	7:53	7:58	8:01	8:08	-	-	8:37
8:04	8:12	8:17	8:20	8:27	-	-	8:54
8:19	8:26	8:31	8:34	8:41	8:44	8:54	9:10
8:37	8:45	8:50	8:53	9:00	-	-	9:27
8:54	9:02	9:07	9:10	9:17	-	-	9:46
9:10	9:18	9:23	9:26	9:33	9:36	9:46	10:00
9:27	9:35	9:40	9:43	9:50	-	-	10:19
9:46	9:54	9:59	10:02	10:09	-	-	10:36
10:00	10:08	10:13	10:16	10:23	10:26	10:36	10:52
10:19	10:27	10:32	10:35	10:42	-	-	11:09
10:36	10:44	10:49	10:52	10:59	-	-	11:28
10:52	11:00	11:05	11:08	11:15	11:18	11:28	11:42
11:09	11:17	11:22	11:25	11:32	-	-	11:50
11:28	11:36	11:41	11:44	11:51	-	-	12:01
11:42	11:50	11:55	11:58	12:05	12:08	12:18	12:34
12:01	12:09	12:14	12:17	12:24	-	-	12:51
12:18	12:26	12:31	12:34	12:41	-	-	13:10
12:34	12:42	12:47	12:50	12:57	13:00	13:10	13:24
12:51	12:59	13:04	13:07	13:14	-	-	13:43
13:10	13:18	13:23	13:26	13:33	-	-	14:00
13:24	13:32	13:37	13:40	13:47	13:50	14:00	14:16
13:43	13:51	13:56	13:59	14:06	-	-	14:33
14:00	14:08	14:13	14:16	14:23	-	-	14:52
14:16	14:24	14:29	14:32	14:39	14:42	14:52	15:06
14:33	14:41	14:46	14:49	14:56	-	-	15:25
14:52	15:00	15:05	15:08	15:15	-	-	15:42
15:06	15:14	15:19	15:22	15:29	15:32	15:42	15:58
15:25	15:33	15:38	15:41	15:48	-	-	16:15
15:42	15:50	15:55	15:58	16:05	-	-	16:48
15:58	16:06	16:11	16:14	16:21	16:24	16:34	16:51
16:15	16:23	16:28	16:31	16:38	-	-	17:07
16:34	16:42	16:47	16:50	16:57	-	-	17:24
16:48	16:56	17:01	17:04	17:11	17:14	17:24	17:40
17:07	17:15	17:20	17:23	17:30	-	-	17:57
17:24	17:32	17:37	17:40	17:47	-	-	18:16
17:40	17:48	17:53	17:56	18:03	18:06	18:16	18:30
17:57	18:05	18:10	18:13	18:20	-	-	18:49
18:16	18:24	18:29	18:32	18:39	-	-	19:06
18:30	18:38	18:43	18:46	18:53	18:56	19:06	19:22
18:49	18:57	19:02	19:05	19:12	-	-	19:59
19:06	19:14	19:19	19:22	19:29	-	-	20:15
19:22	19:30	19:35	19:38	19:45	19:48	19:58	20:31
19:39	19:47	19:52	19:55	20:02	-	-	20:54
19:58	20:06	20:11	20:14	20:21	20:31	20:54	21:04
20:12	20:20	20:25	20:28	20:35	20:38	20:48	21:21
20:31	20:39	20:44	20:47	20:54	-	-	21:50
20:48	20:56	21:01	21:04	21:11	-	-	22:06
21:04	21:12	21:17	21:20	21:27	-	-	-
21:21	21:29	21:34	21:37	21:44	-	-	-

### Dissabtes feiners

	Est. Rod. Mollet - Sant Fost	Est. Rod. del Nord - Santa Rosa	Hospital Ronda Pinardes	Plaça de Can Borrell	Ampliatori Can Paniquet	Avda. Lourdes - Parc Rabal Albari	Est. Rod. Mollet - Sant Fost
7:60	6:55	3:53	28:63	6:137	6:138	7:60	8:00
-	-	-	7:43	7:49	-	-	8:30
-	-	-	8:15	8:21	-	-	9:00
-	-	-	8:45	8:51	-	-	9:30
8:00	8:08	8:12	8:15	8:21	8:23	8:30	10:02
8:30	8:38	8:42	8:45	8:51	-	-	10:32
9:00	9:08	9:12	9:15	9:21	9:23	9:30	11:04
9:30	9:40	9:44	9:47	9:53	-	-	11:34
10:02	10:10	10:14	10:17	10:23	-	-	12:04
10:32	10:40	10:44	10:47	10:53	10:55	11:04	12:36
11:04	11:12	11:16	11:19	11:25	-	-	13:06
11:34	11:42	11:46	11:49	11:55	-	-	13:36
12:04	12:12	12:16	12:19	12:25	12:27	12:36	14:08
12:36	12:44	12:48	12:51	12:57	-	-	14:38
13:06	13:14	13:18	13:21	13:27	-	-	15:08
13:36	13:44	13:48	13:51	13:57	13:59	14:08	15:40
14:08	14:16	14:20	14:23	14:29	-	-	16:10
14:38	14:46	14:50	14:53	14:59	-	-	16:40
15:08	15:16	15:20	15:23	15:29	15:31	15:40	17:12
15:40	15:48	15:52	15:55	16:01	-	-	17:42
16:1							

# Horari **L1** BUSurbà **Servei Municipal de Mollet del Vallès**

A PARTIR DEL 13/02/2023



Parades de l'autobús urbà L1. Font: Elaboració pròpia.

La ZBE disposa de xarxa de transport públic en tot el seu perímetre tal i com es pot veure a la imatge següent.



Localització de parades d'autobusos properes a ZBE. Font: Elaboració pròpia.

### 3.7.4 Vehicle motoritzat privat

Mollet del Vallès es localitza en un nus estratègic de comunicacions, entre les autopistes C-33 (d'entrada a Barcelona pel nord), l'AP-7 (França – Girona – Barcelona – Tarragona – València), la carretera C-17 (Ripoll – Vic – Barcelona) i la C-59 (Mollet – Moià – C-25).

La xarxa viària interna es classifica en primària i secundària.

1. Xarxa primària: principals vies urbanes.
  - L'eix format per avinguda Burgos – Jaume I – Gaudí
  - Eix format per la Ronda Farinera – Ronda Pinetons – Avinguda Rivoli – Carrer Can Flequer
  - Avinguda Badalona
  - Eix dels c/ Angel Guimerà – c/ de la Riera
  - Rambla Pompeu Fabra
  - Carrer Francesc Layret
  - Carrer Nicaragua
  - Avinguda de Lourdes

2. Xarxa secundària: vies col·lectores o distribuïdores.

La resta de vials del municipi que no formen part de la xarxa veïnal formarien part de la xarxa secundària veïnal sent vies col·lectores i distribuïdores del trànsit.

3. Xarxa secundària: vies veïnals.

La resta de la xarxa es considera formada per vies veïnals. L'ur funcionalitat no es la de circular per anar d'un punt a un altre, sinó que el seu ús radica en ser les vies emprades per accedir a habitatges, equipaments, etc...

Dins aquesta categoria de xarxa veïnal, se situa el col·lectiu vies pacificades, on l'ús del vehicle motoritzat es troba limitat, ja sigui mitjançant restriccions d'accés o amb prioritat invertida a favor de la mobilitat a peu.

Mollet del Vallès és la primera ciutat catalana i una de les primeres d'Espanya en aplicar la limitació de velocitat a 30 km/h, reduint així el soroll i els nivells de diòxid de nitrogen i millorant la seguretat dels seus carrers.

#### 4. OBJECTIUS

El Reial Decret 1052/2022 determina que el projecte tècnic ha d'establir uns objectius quantificables que permetin monitoritzar i fer el seguiment de l'eficàcia de les mesures adoptades.

Aquests objectius han de servir per valorar si aquestes mesures contribueixen als objectius principals de l'establiment de les ZBE, que són:

- a) Millora de la qualitat de l'aire.
- b) Mitigació del canvi climàtic.
- c) Millora de la salut de la ciutadania i la qualitat de vida urbana, amb l'impuls d'una mobilitat més sostenible i inclusiva amb menor impacte del medi ambient sonor, el foment de la mobilitat activa, la recuperació de l'espai públic, la millora de la seguretat viària i la pacificació del trànsit.

Es proposa establir objectius quantificables i mesurables de dues tipologies diferents:

- **Qualitat de l'aire.** Mitjana anual dels valors horaris de concentració obtinguts durant tot l'any al punt de mesurament de la XVPCA, per comparar-ho amb el Valor límit anual (VLA) de  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  i el nombre d'hores de superació del valor límit horari per a la protecció de la salut humana (VLH) de  $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$  per al diòxid de nitrogen ( $\text{NO}_2$ ). Aquests valors indiquen la qualitat de l'aire, i poden ser indicadors de la millora de la mateixa, però no es poden relacionar directament amb les mesures implantades, ja que depenen no només dels contaminants emesos pel trànsit, sinó també dels contaminants emesos per altres fonts, de la meteorologia i d'altres paràmetres.
- **Emissions del parc circulant.** Per tal d'obtenir dades directament relacionades amb les mesures implantades, es proposa definir uns objectius de millora del parc circulant, tant pel què fa al volum de trànsit com a la composició del mateix:
  - Repartiment modal de l'ús de l'automòbil particular: desplaçaments en automòbil particular / desplaçament totals amb altres mitjans de transport.
  - Percentatge de vehicles zero emissions respecte la flota total de vehicles motoritzats.

#### 4.1 Objectius quantificables de plans i normativa vigent

Aquest projecte tècnic recull els principals valors límit i objectius de plans i normatives supralocals, com a marc de referència per a definir els objectius de la ZBE.

L'objectiu del qual és el de donar compliment els valors normatius i els acords de la tercera Cimera de la Qualitat de l'Aire de Catalunya per tal de tendir progressivament l'assoliment dels valors guia de la OMS, per protegir les persones que hi viuen i el medi ambient.

Els objectius de compliment que cal marcar-se des d'una òptica de la protecció de la salut i el medi ambient tenen a veure amb les immissions. Tanmateix, el mecanisme per abordar millores en els nivells d'immissions passa necessàriament per reduir les emissions, donada la nul·la capacitat per incidir en les condicions meteorològiques o sobre l'orografia i el canyó urbà. Aquesta reducció de les emissions és, a més a més, un paràmetre quantificable en el marc de l'elaboració d'aquest Projecte tècnic i, és per tant, sobre el que es poden fixar uns objectius quantitius específics.

L'Acord derivat de la tercera Cimera de Qualitat de l'Aire (2022) fixa objectius de reducció d'emissions, però no fixa uns objectius específics en quant a immissions, per bé que s'afirma que cal tendir, progressivament, a assolir els nivells que recomana l'OMS.

En línia amb el que s'ha exposat, s'escau fixar com a punt de partida (i alhora com a objectiu al qual dirigir-se) els objectius que ha publicat l'OMS, tant el valor recomanat com els anomenats valors intermedis, els quals responen a aquesta millora progressiva i, alhora, permeten articular diferents nivells d'ambició en referència a aquests nivells.

Tal i com ja s'ha indicat, per tal d'assolir aquesta millora de la qualitat de l'aire, l'element sobre el que es pot incidir d'una manera directa és en la reducció de les emissions dels contaminants.

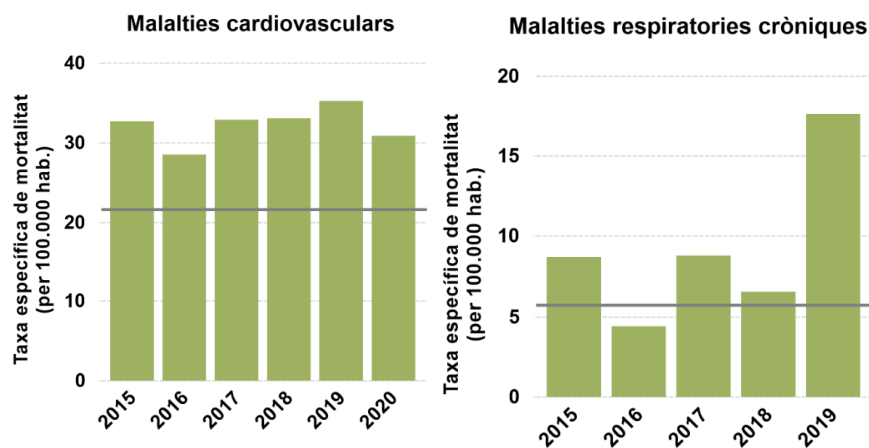
Tenint en compte el principi de subsidiarietat i per garantir un enfocament coordinat de l'acció per a la millora de la qualitat de l'aire entre els diferents nivells administratius amb competències en la matèria, l'Ajuntament de Mollet del Vallès, l'any 2022 i en el marc de la Tercera Cimera de la Qualitat de l'Aire del 18 de març, s'ha adherit l'Acord per la Qualitat de l'Aire de Catalunya amb el compromís de reduir, com a mínim, un 15 % les emissions de NOx i PM generades l'any 2025, prenent com a referència l'any 2019.

Com ja s'ha dit, la reducció d'emissions és l'element clau per incidir en la reducció dels nivells d'immissió, tot i que són dos paràmetres que no es poden correlacionar de manera lineal o proporcional.

L'Agenda 2030 per al desenvolupament sostenible ha fixat entre els seus objectius garantir una vida sana i promoure el benestar de tothom a totes les edats (ODS 3). La fita 3.4 d'aquest objectiu és reduir, respecte al 2015, un terç la mortalitat prematura per malalties no transmissibles mitjançant la seva prevenció i tractament, i promoure la salut mental i el benestar.

Per monitoritzar l'assoliment d'aquesta fita es proposen els indicadors de les figures a sota presentades, sobre l'evolució de les taxes de mortalitat d'1 a 70 anys atribuïda a les malalties cardiovasculars i les malalties respiratòries cròniques.

Les dades de Mollet del Vallès que representen l'evolució de les taxes específiques de mortalitat per aquestes raons s'han recollit en l'informe d'indicadors locals de salut local de Mollet del Vallès elaborat per la Diputació de Barcelona l'any 2022. La línia horitzontal marca el valor objectiu segons la fita 3.4 de l'ODS 3.

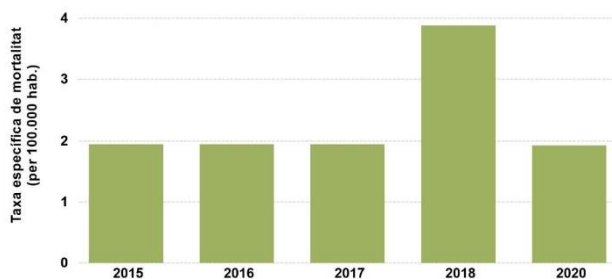


*Evolució de la taxa de mortalitat d'1 a 70 anys. Font: Registre de mortalitat de l'INE.*

*Nota: la línia de referència marca el valor objectiu segons la fita 3.4 de l'ODS 3.*

D'altra banda, la fita 3.9 pretén reduir substancialment, respecte al 2015, el nombre de morts i malalties causades per productes químics perillosos i per la pol·lució i contaminació de l'aire, l'aigua i el sòl.

Un dels indicadors que es proposa per monitoritzar l'assoliment d'aquesta fita l'evolució de la taxa de mortalitat atribuïda a intoxicacions involuntàries del que caldrà fer-ne també el seguiment a llarg termini.



*Evolució de la taxa de mortalitat atribuïda a intoxicacions involuntàries. Font: Registre de mortalitat de l'INE.*



### **Objectius quantificables d'altres plans:**

#### Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona

- Reducció d'un 9% de la utilització del vehicle privat.
- Reducció del 6,8% del consum energètic i dels Gasos d'Efecte Hivernacle per a l'escenari a mig termini (2025).
- Reducció d'un 19% de les PM10, un 23,9% l'NO<sub>2</sub> i un 29,5% l'NO<sub>x</sub>.
- Augment de l'eficiència dels mitjans motoritzats (utilització del transport públic i ocupació dels vehicles privats motoritzats), de la mobilitat de les mercaderies, etc.

#### Acord per la Qualitat de l'Aire de Catalunya de la Tercera Cimera de la Qualitat de l'aire.

- Reduir, com a mínim, un 15% les emissions de NO<sub>x</sub> i PM generades l'any 2025, prenent com a referència l'any 2019.

#### Nou Pla de Qualitat de l'Aire, horitzó 2027 (fase d'aprovació).

- Immissions:
  - Mitjana anual de 36 µg/m<sup>3</sup> per l'NO<sub>2</sub> a qualsevol punt de Catalunya l'any 2025, com a fita intermèdia per tal d'avançar cap a l'assoliment progressiu dels valors guia recomanats per l'OMS.
  - Mitjana anual de 35 µg/m<sup>3</sup> per l'NO<sub>2</sub> a qualsevol punt de Catalunya l'any 2027.
  - Mitjana anual de 35 µg/m<sup>3</sup> per PM10 a qualsevol punt de Catalunya l'any 2025, com a fita intermèdia per tal d'avançar cap a l'assoliment progressiu dels valors guia recomanats per l'OMS.
  - Mitjana anual de 34 µg/m<sup>3</sup> per PM10 a qualsevol punt de Catalunya l'any 2027.
- Emissions:
  - Reduir, com a mínim, un 15% de les emissions de NO<sub>2</sub> i de PM10 l'any 2025 respecte el 2019.
  - Reduir, com a mínim, un 17% de les emissions de NO<sub>2</sub> i de PM10 l'any 2027 respecte el 2019.

## **4.2 Objectius quantificables proposats**

### **4.2.1 Objectius quantificables de qualitat de l'aire**

Els objectius quantificables de millora de la qualitat ambiental en el projecte de ZBE de Mollet del Vallès són els següents pel que fa a les immissions:

- Mitjana anual de 36 µg/m<sup>3</sup> per l'NO<sub>2</sub> l'any 2025 i de 35 µg/m<sup>3</sup> l'any 2027.
- Mitjana anual de 35 µg/m<sup>3</sup> per PM<sub>10</sub> l'any 2025 i de 34 µg/m<sup>3</sup> l'any 2027.

### **4.2.2 Objectius quantificables de les emissions del parc circulant**

Per tal d'obtenir dades directament relacionades amb les mesures implantades, es proposa establir com a objectiu de millora de les emissions del parc circulant els següents percentatges de reducció o increment, tant pel què fa al volum de trànsit com a la composició del mateix:

1. Increment d'un 20% dels vehicles zero emissions del parc circulant l'any 2027 respecte de l'any 2023.
2. Reduir, com a mínim, un 15 % les emissions de NO<sub>x</sub> i PM generades l'any 2025, prenent com a referència l'any 2019.

## **5. PROPOSTA DE ZBE**

### **5.1 Anàlisi d'alternatives a les restriccions**

La norma estableix el concepte de Zona de Baixes Emissions (ZBE) com l'àmbit delimitat per una Administració pública, en exercici de les seves competències, dins del seu territori, de caràcter continu, i on s'apliquen restriccions d'accés, circulació i estacionament de vehicles per millorar la qualitat de l'aire i mitigar les emissions de gasos d'efecte hivernacle, d'acord amb la classificació dels vehicles pel seu nivell d'emissions segons estableix el Reglament General de Vehicles vigent.

Aquesta delimitació potenciarà la recuperació de zones urbanes més segures reduint les víctimes d'accidents de trànsit a l'hora que es generen espais urbans més socials i inclusivament, transformant el carrer en un espai de trobada.

A la ZBE s'ha de prohibir, en l'horari fixat, l'accés i la circulació dels vehicles més contaminants (sense etiqueta ambiental). També es poden implantar zones on els vehicles han de pagar una taxa en funció del potencial contaminant que tingui (tipologia d'etiqueta).

Pel que fa a l'àmbit de restricció, si bé la legislació vigent no preveu cap àmbit mínim, la guia tècnica per implementar les ZBE de l'AMB (febrer 2021) proposa dos esquemes de restricció:

- Tota la ciutat. Es recomana establir l'àrea més gran possible, amb l'opció d'excloure'n els polígons industrials. En aquest cas, l'esquema de restriccions, inicialment, se circumscriu a vehicles sense distintiu ambiental i sense cap mena d'exempció per a residents.
- Un àmbit reduït, com barris antics, zones centrals o entorns sensibles (escoles, residències, hospitals, etc.). Per a àmbits reduïts, les ZBE han de presentar criteris de circulació més restrictius i permetre únicament la circulació a vehicles amb distintiu 0 (elèctrics i híbrids endollables). En aquest cas, es poden plantejar moratòries temporals per als residents de la ZBE.

En aquests àmbits reduïts és important que les restriccions de circulació de vehicles siguin una eina per afavorir entorns urbans més habitables i segurs en conjunt. És a dir, s'entenen com una condició necessària per recuperar espai públic ciutadà i aconseguir objectius relacionats amb la mobilitat saludable, equitativa i sostenible en àmbits com els centres urbans, les zones sensibles o els punts de concentració de població vulnerable.

Per identificar aquests àmbits cal analitzar els teixits urbans residencials, així com els equipaments educatius o sanitaris pròxims a vies de trànsit intens que queden fora dels teixits residencials. Cal tenir en compte que aquests equipaments concentren col·lectius vulnerables (infants i persones amb afectacions de salut), per la qual cosa és necessari que l'aire que respiren sigui el més net possible i que l'espai urbà sigui segur i de la màxima qualitat possible.

Les diferents alternatives a les restriccions han de tenir en compte les característiques pròpies de la ciutat que s'han descrit anteriorment (parc de vehicles, oferta de transport pública, qualitat de l'aire, etc.) i aquesta anàlisi decidirà els paràmetres bàsics que defineixen una ZBE: àmbit, hora i restricció de distintius ambientals.

#### • **Consideracions sobre les horaris**

Les restriccions 24 hores del dia i els 365 dies de l'any resultarien en una millora en la qualitat de l'aire important, però tindrien una afectació temporal no necessària a les nits i caps de setmana, moments on hi ha menys circulació i també quan la concentració de contaminants a l'aire és menys intensa comparada amb l'horari laborable. L'increment d'afectació de vehicles per ampliar l'horari més enllà de les 13 hores més intenses no sembla que quedi compensat per un augment real del benefici ambiental.

El transport públic, tant urbà com interurbà, té un horari de funcionament que cobreix l'horari de restriccions de 7:00 a 20:00 hores, i per tant, ofereix una alternativa de mobilitat sostenible en cas que els vehicles afectats per la restricció no puguin accedir a la ZBE.

#### • **Consideracions sobre l'àmbit**

L'àmbit del barri del centre és un gran atractiu i per tant és destí d'una part important de desplaçaments que s'originen a tota la ciutat i al seu entorn. Com a conseqüència, la ZBE de nucli ubicada al centre tendirà a millorar la qualitat ambiental de tota la ciutat i no només la de l'interior del seu àmbit.

En una fase inicial es va proposar la ZBE-Fase 0, marcada en color verd a la imatge de sota, amb una superfície de 0,124 Km<sup>2</sup>. El solapament, però, amb l'àrea ja implantada de Zona de vianants del Barri del Centre, va fer replantejar que calia, per tal d'assolir les millores en qualitat d'aire desitjades, establir una ampliació de l'àmbit, es va proposar incrementar el perímetre (zona blava de la imatge) i definir la ZBE-Fase 1 amb una superfície final de 0,214 Km<sup>2</sup>.





## 5.2.2 Quantificació de l'impacte de la ZBE de Mollet del Vallès

Per tal d'estimar quins són els beneficis ambientals aconseguits amb la implementació de la ZBE de Mollet del Vallès, s'ha utilitzat l'eina elaborada per l'ATM i la DGQACC de la Generalitat de Catalunya, on s'ha considerat que la ZBE es desenvolupa al municipi de Mollet del Vallès, la superfície de sòl urbà de la ZBE, el parc mòbil afectat per la restricció, així com l'impacte que generarà la ZBE.

La ZBE de Mollet del Vallès abasta al 3.7 % del sol urbanitzat de la ciutat. L'estimació del % de parc mòbil afectat per la restricció respecte al total del parc mòbil del municipi és el següent:

% de turismes	12,60%
% furgonetes	13,80%
% de motocicletes i ciclomotors	8,30%
% camions	28,10%
% autobusos	16,10%

Pel que fa a l'impacte que generarà la ZBE, s'han considerat les dades de l'EMEF, la població coberta i la quota modal del municipi. Es preveu que:

- Un 5% de la reducció de la mobilitat, es a dir, mobilitat actual que en un futur no es realitzarà, i per tant es reduirà els vehicles · km efectuats dins de la ciutat.
- Un 50% realitzarà un canvi modal, principalment un traspàs del vehicle privat cap a la mobilitat activa i en menor mesura cap al transport públic, i per tant es reduirà els vehicles · km efectuats en vehicle privat dins de la ciutat.
- Un 45% mantindrà la mobilitat actual en vehicle privat, però realitzarà una canvi de vehicle cap a un amb unes emissions menors.

La implantació de la ZBE suposarà una reducció de les emissions i del transit rodat del parc més antic. L'impacte estimat de la seva implantació a finals de l'any 2026 serà de (valor agregat de l'impacte a dins i fora de la ZBE):

- Estimació de la quantitat d'emissions de GEH evitades anualment com a conseqüència de l'actuació: 1.758,10 tones de CO2 eq/any.
- Estimació de la quantitat d'emissions d'òxids de nitrogen (NOx) evitades anualment com a conseqüència de l'actuació: 12.222,80 kg de NOx/any.
- Estimació de la quantitat d'emissions de partícules en suspensió de diàmetre aerodinàmic inferior a 10 micres (PM10) evitades anualment com a conseqüència de l'actuació: 931,10 kg de PM10/any.
- Estimació de la quantitat de contaminació acústica evitada anualment com a conseqüència de l'actuació: 0,05 dB(A).

Reducció anual de vehicles · km: 118.701 veh.km

La taula següent mostra les reduccions per tipus de vehicle:

La implementació de la ZBE suposarà una reducció de les emissions i del trànsit rodat del parc més antic. L'impacte estimat de la seva implantació serà de (valor agregat de l'impacte a dins i fora de la ZBE)	TOTAL	TURISMES	CICLOMOTORS I MOTOCICLETES	FURGONETES	CAMIONS	AUTOBUSOS
Reducció anual de vehicles km	118.710	43.684	5.231	69.795	4.396	1.157
% de reducció sobre el total de vehicles km del municipi	0,41					
Total de veh·km del municipi abans d'implantar la ZBE	28.642.563					
Reducció anual de les emissions de CO2 en tones	5.229,7	12,1	0,7	21,3	5,2	5.190,4
Reducció anual de les emissions de NOx en kg	321,2	55,9	0,9	155,5	82,9	26,0
Reducció anual de les emissions de PM10 en kg	24,1	6,2	0,7	12,5	3,6	1,1
Reducció en l'impacte acústic en el conjunt del municipi en dB(A)	0,02					

### 5.2.3 Descripció de les restriccions

La proposta de restriccions absolutes, horaris, excepcions a les restriccions té en compte el context territorial en el qual es troba el municipi, dins la regió metropolitana de Barcelona, i com a part del conjunt de municipis que forma l'Arc Metropolità de la segona corona metropolitana.

Així doncs, les restriccions que es proposen per a la ZBE del municipi són les següents:

- ÀMBIT: La zona de 0,214 km<sup>2</sup> descrita a l'apartat anterior.



- HORARI: Tots els dies feiners, de dilluns a divendres, en horari de 7:00 hores a 20:00 hores.

#### **5.2.4 Justificació de la conformitat de les restriccions d'accés, circulació i estacionament**

La Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica per a la millora de la qualitat de l'aire i la mitigació d'emissions de canvi climàtic (LCCTE), obliga als municipis de més de 50.000 habitants, els territoris insulars i els municipis de més de 20.000 habitants, quan superin els valors límit dels contaminants regulats en el Reial decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la qualitat de l'aire, com és el cas de Mollet del Vallès, a implementar de forma obligatòria una Zona de baixes emissions (ZBE).

La implantació de la ZBE suposa per als municipis, l'establiment d'una zona delimitada en que s'apliquen restriccions d'accés, circulació i estacionament de vehicles (art. 14.3 LCCTE) i que, per tant, suposaran la limitació de drets individuals i col·lectius de la ciutadania i de la seva activitat econòmica per part de les administracions públiques.

Les administracions públiques quan es veuen obligades a establir limitacions o restriccions de drets individuals o col·lectius i de l'activitat econòmica, es troben obligades al compliment d'una sèrie de condicions previstes. Així ho estableixen l'article 4 de la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de règim jurídic del sector públic, l'article 5 de la Llei 20/2013, de 3 de desembre, de garantia de la unitat de mercat, i l'article 6 del Decret de 17 de juny de 1955 pel que s'aprova el Reglament de serveis de les corporacions locals. Aquestes condicions que han de complir les administracions públiques són les següents:

- motivar la necessitat de les limitacions o restriccions en la protecció de l'interès públic, en concret, pel que fa a la limitació de l'activitat econòmica en la necessitat de salvaguarda d'alguna raó imperiosa d'interès general d'entre les compreses a l'article 3.11 de la Llei 17/2009, de 23 de novembre sobre el lliure accés a les activitats de serveis i al seu exercici;
- escollir la mesura menys restrictiva de la llibertat individual;
- escollir la mesura menys restrictiva o distorsionadora per a l'activitat econòmica;
- justificar l'adequació de les limitacions o restriccions per a aconseguir les finalitats;
- les mesures han de ser congruents amb els motius i finalitats que justifiquen les mesures de restricció;
- respectar el principi de proporcionalitat;

- respectar el principis de no discriminació;
- avaluar periòdicament els efectes i resultats obtinguts.

Per tal d'implementar la ZBE respectant les condicions indicades anteriorment, l'Ajuntament de Mollet del Vallès ha establert un seguit d'excepcions i autoritzacions a les limitacions d'accés, circulació i estacionament, amb aquestes consideracions:

- La implementació de la ZBE és justificada en la protecció de dues raons imperioses d'interès general d'entre les compreses a l'article 3.11 de la Llei 17/2009, de 23 de novembre, sobre el lliure accés a les activitats de serveis i al seu exercici, que són el dret a la salut pública i el dret a la protecció del medi ambient.
- S'adopten les limitacions de la forma menys restrictiva possible per a la llibertat individual, atès que s'estableix un horari concret en el que s'apliquen les restriccions, coincidents amb les hores de major trànsit i, per tant, de més contaminació i risc per a la salut de les persones.
- Per tal de produir les menys restriccions possibles a l'activitat econòmica, es preveu un seguit d'autoritzacions i exempcions, d'entre les quals algunes s'adopten per aquest motiu. És preveu que unes categories de vehicles de persones que els manquen com a màxim 5 anys de cotització en el Règim Especial de Treballadors Autònoms (RET), en el Règim General de la Seguretat Social, o en un altre règim alternatiu, per a assolir l'edat legal de jubilació, puguin obtenir autoritzacions temporals per a accedir, circular i estacionar amb els seus vehicles dins de la ZBE.
- Les limitacions i restriccions que s'apliquen són les mínimes establertes a la LCCTE i al Reial decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la qualitat de l'aire i que únicament s'implementen per millorar la qualitat de l'aire i, en conseqüència, la salut de les persones.
- Les restriccions als vehicles més contaminants són les mesures més adequades per aconseguir la finalitat que es persegueix que és reduir la contaminació que afecta directament a la salut de les persones que viuen en aquella zona.
- El principi de proporcionalitat és compleix en tant que l'actuació de l'administració és la més adequada per a la finalitat que persegueix. És una mesura obligada legalment, però també és la mesura necessària, la més adequada i equilibrada per obtenir l'interès general de la limitació de la contaminació i el dret a la salut de les persones. A més, és una mesura que és proporcional d'acord amb les característiques individuals de la ciutadania, ja que recull un seguit d'exempcions i autoritzacions a les que es pot acollir en funció de les característiques de les persones, tenint en compte la vulnerabilitat econòmica, social, de salut o les característiques de la seva activitat

econòmica. I es preveu que aquesta mesura ha de ser modificada o adaptada en funció dels resultats de les mesures dels contaminants.

- Respectar el principi de no discriminació és el que pretenen algunes de les autoritzacions i exempcions previstes. Aquestes autoritzacions i exempcions es preveuen perquè els col·lectius més vulnerables i propicis a patir discriminacions no vegin incrementades aquestes situacions. Com és el cas de les autoritzacions a les persones titulars de vehicles contaminants que acreditin uns ingressos econòmics anuals inferiors a dues vegades l'IPREM.
- Totes les mesures, així com les autoritzacions i exempcions s'avaluaran periòdicament amb indicadors objectius i, els resultats d'aquests faran modificar-les perquè s'ajustin a totes les condicions establertes.
- La ZBE s'ha d'implementar per donar compliment a la Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica per a la millora de la qualitat de l'aire i respectant les condicions establertes a l'article 4 de la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de règim jurídic del sector públic, a l'article 5 de la Llei 20/2013, de 3 de desembre, de garantia de la unitat de mercat i a l'article 6 del Decret de 17 de juny de 1955 pel que s'aprova el Reglament de serveis de les corporacions locals.

### 5.2.5 Descripció dels casos d'excepcionalitat

#### **Exempcions a les mesures de restricció d'accés, circulació i estacionament de vehicles més contaminants a la ZBE**

1. No estan afectats per la restricció d'accés, circulació i estacionament establertes a l'article 7 els vehicles que pertanyin a alguna de les categories següents:
  - a) Vehicles destinats al transport de Persones amb Mobilitat Reduïda (VPMR), tant vehicles particulars com de transports col·lectiu.
  - b) Vehicles de serveis d'emergència i essencials. Es consideren serveis d'emergència i essencials els serveis mèdics, els serveis funeraris, protecció civil, bombers, policia, i cossos i forces de seguretat de l'Estat.
  - c) Vehicles dedicats al transport de persones amb malalties o persones amb discapacitats que els condicionen l'ús del transport públic.
  - d) Vehicles amb matrícula estrangera que compleixen els requisits tecnològics i d'emissions equivalents als distintius ambientals que emparen l'accés a la ZBE i que no estiguin identificats a la base de dades de la Direcció General de Trànsit.

## **Autoritzacions d'accés, circulació i estacionament a la ZBE**

1. Els vehicles més contaminants que pertanyin a alguna de les categories següents poden obtenir autorització per accedir, circular i estacionar a la ZBE de Mollet del Vallès.

a) Poden obtenir una autorització diària per accedir, circular i estacionar a la ZBE de forma esporàdica dins la ZBE:

(i) Vehicles que accedeixin, circulin i estacionin esporàdicament dins la ZBE.

(ii) Vehicles estrangers que no compleixen els requisits tecnològics i d'emissions equivalents als distintius ambientals que emparen l'accés a la ZBE. En aquest cas, la persona titular del vehicle ha d'efectuar el tràmit previ d'inscripció al Registre de vehicles autoritzats a les zones de baixes emissions.

b) Poden obtenir una autorització temporal per accedir, circular i estacionar de forma esporàdica a la ZBE en atenció al servei singular que presten:

(i) Vehicles singulars segons la classificació per criteris d'utilització establerts en la Ordenança.

(ii) Vehicles que disposin d'una autorització específica de l'Ajuntament de Mollet del Vallès, per prestar serveis en activitats singulars, o en esdeveniments extraordinaris a la via pública o que hagin de realitzar una activitat singular i esporàdica.

(iii) Vehicles que transportin persones diagnosticades de malalties que requereixin realitzar tractaments mèdics de forma periòdica.

(iv) Vehicles registrats al llibre taller electrònic de la Direcció General de Trànsit i amb els quals els tallers autoritzats duguin a terme proves de circulació o proves dinàmiques, d'acord a l'establert a l'instrument jurídic que s'acordi per regla el Registre de vehicles autoritzats a la ZBE.

c) Poden obtenir autoritzacions d'accés, circulació i estacionament per la ZBE:

(i) Els vehicles de les categories M2, M3, N1, N2 i N3 (categories corresponen a la classificació establerta a l'annex 2 de la Directiva 2007/46/CE, del Parlament Europeu i del Consell, de 5 de setembre, per qual es crea un marc per a l'homologació dels vehicles de motor i dels remolcs, sistemes, components i unitats tècniques independents destinats als dits vehicles), la persona titular dels quals acrediti el compliment de les dues circumstàncies següents:

(1<sup>a</sup>) Que el vehicle constitueix un instrument necessari per a l'exercici de la seva activitat professional.

(2ª) Que li manquen com a màxim 5 anys de cotització en el Règim Especial de Treballadors Autònoms (RETA), en el Règim General de la Seguretat Social, o en un altre règim alternatiu, per assolir l'edat legal de jubilació, de conformitat amb la legislació vigent.

(ii) Els vehicles les persones titulars dels quals acreditin uns ingressos econòmics anuals pel global dels conceptes (pensions, ajudes, rendes, lloguers, interessos de capital, etc.) inferiors a dues vegades l'indicador Públic de Renda d'Efectes Múltiples (IPREM), incrementat segons el nombre de membres de la unitat familiar, si escau i calculat a partir dels ingressos de la dita unitat familiar.

(iii) Els vehicles les persones titulars dels quals acreditin la compra d'un vehicle de motor nou que compleixi els requisits tecnològics i d'emissions d'accés equivalents als distintius ambientals, d'acord amb allò establert a l'instrument jurídic que s'acordi per regular el Registre de vehicles autoritzats a la ZBE.

d) Poden obtenir autoritzacions d'accés, circulació i estacionament per la ZBE, els vehicles més contaminants de les persones, que, en el moment de l'entrada en vigor de l'Ordenança, compleixin una de les condicions següents, i mentre mantinguin les mateixes:

(i) Que la persona resident estigui empadronada dins de la ZBE i que sigui titular del vehicle censat a la ZBE.

(ii) Que la persona disposi d'una autorització permanent per accedir amb vehicle a les àrees de vianants que es troben dins de la ZBE.

Pels casos en que hi hagi un canvi d'empadronament a fora de la ZBE, es deixarà d'aplicar la corresponent autorització.

Aquestes autoritzacions temporals es mantindran vigents fins a la revisió de la ZBE, segons l'establert a l'article 4.2 d'aquesta Ordenança.

e) També podran obtenir aquesta autorització les persones residents empadronades i titulars de vehicles censats a carrers propers al perímetre de la ZBE que justifiquin la necessitat d'entrar a la ZBE per accedir als seus guais.

### **Proposta d'estacionament**

L'evolució de les restriccions d'accés i aparcament en les ZBE farà necessària l'elaboració d'un estudi sobre la regulació de l'estacionament i la creació d'aparcaments dissuasius en el perímetre del municipi que estiguin ben connectats amb els diferents nuclis de les ZBE que faciliti l'accés al sector comercial.

En aquest estudi s'haurà de considerar la modificació d'estacionament adequada per tal de garantir el compliment de la normativa d'accessibilitat, i les necessitats d'estacionament de les persones residents.

Actualment, en el llinar perimetral de la ZBE es troba l'aparcament públic del Parc de les Pruneres al qual s'accedeix per la rambla de Pompeu Fabra, entre els carrers de la Pau i de Ramon Casas.

### **5.2.6 Calendari d'aplicació del procediment sancionador**

Es proposa un calendari d'implantació que permeti que la població afectada pugui adaptar-se de forma progressiva als canvis proposats i a les noves restriccions de circulació, així com poder complir amb les obligacions legals.

A tal efecte es proposa aquest calendari d'aplicació del Procediment sancionador i les infraccions i sancions, seran d'aplicació:

1. Fins al 30 d'abril de 2025, només en episodi ambiental de contaminació per NO<sub>2</sub> previst a l'Ordenança per la qual es fixen els criteris d'accés , circulació i estacionament de vehicles a la zona de baixes emissions de Mollet del Vallès (en endavant Ordenança ZBE), per a totes les categories de vehicles, excepte:
  - els vehicles més contaminants que disposin de les exempcions o autoritzacions previstes a l'Ordenança ZBE.
  - els vehicles de les categories N1, N2, N3, M2 i M3.
2. A partir de l'1 de maig de 2025 per a totes les categories de vehicles, excepte:
  - els vehicles més contaminants que disposin de les exempcions o autoritzacions previstes a l' Ordenança ZBE.
  - els vehicles de les categories N1, N2, N3, M2 i M3.
3. A partir de l'1 de maig de 2026 per a totes les categories de vehicles i a tota la ZBE, excepte:
  - els vehicles més contaminants que disposin de les exempcions o autoritzacions previstes a l' Ordenança ZBE.

L'aplicació del règim sancionador estarà condicionada, en tot cas, a l'efectiva implementació del registre d'autoritzacions i altres mecanismes de gestió i control d'accessos.

### **5.2.7 Sistema de control d'accessos, circulació i estacionament**

Per tal d'informar a les persones conductores sobre les restriccions i controlar els accessos a l'àmbit, és necessari dur a terme les següents actuacions:

- Instal·lació de senyalització
- Instal·lació de càmeres de lectura de matrícules als accessos a la ZBE.
- Implantació del sistema de gestió i control dels vehicles que accedeixen i circulen per la ZBE, que permeti la tramitació de les autoritzacions corresponents i l'automatització de les sancions corresponents.
- Campanya de comunicació prèvia a cada moment d'implantació de les diferents fases.
- Instal·lació de sensors ambientals que permetin fer el seguiment de l'evolució de la qualitat ambiental dins i fora de la ZBE.

## Senyalització

Senyalització vertical obligatòria d'acord amb la instrucció MOV 21/ 3 de la DGT, que indica "entrada prohibida a vehicles a motor, excepte aquells que disposin del distintiu ambiental indicat per l'entitat local a la part inferior de la senyal".



Aquesta senyalització estarà instal·lada en els punts de tots els accessos a la ZBE, de manera que la persona conductora del vehicle tingui la informació de la restricció amb prou antelació per redirigir la seva ruta.

En cas d'episodi declarat de contaminació ambiental, s'afegirà una senyalització excepcional que ho indiqui i es retirarà quan s'hagi desactivat la declaració d'episodi.

## **Sistema de gestió i control**

El sistema de control a la ZBE es basarà fonamentalment amb la implantació de diversos punts amb càmeres de reconeixement de matrícules per gestionar els accessos a les Àrees de vianants, altres punts per la gestió de la ZBE i finalment permetre la gravació per poder fer funcions de videovigilància. El sistema que ara es vol implantar ha de ser capaç de gestionar el monitoratge i control de les possibles infraccions comeses per accés a la zona restringida per part dels vehicles sense distintiu ambiental o autorització oportuna. Amb les dades recollides del trànsit es podrà estudiar i planificar mesures per reduir la contaminació, avaluar llur impacte i comprovar la seva eficàcia.

El model preveu la instal·lació de punts de control repartits pel perímetre de la ZBE, dotats de càmeres per fer reconeixement de matrícules mitjançant algoritmes de visió artificial, i la plataforma de la ZBE, per fer-ne la gestió i el control.

El programari de les noves càmeres amb reconeixement del text a través de la imatge (OCR), la Plataforma de gestió i control ZBE i la resta dels equipaments compliran la normativa UNE 199141:2013 "Equipament per a la gestió del trànsit. Visió Artificial. Lectors de matrícules."

La Plataforma es connectarà a la plataforma de gestió de l'ATM, enviarà el llistat de matrícules capturades, i aquesta última creuarà el llistat amb els llistats de distintius ambientals provinents de la DGT i amb els llistats de vehicles autoritzats (per exempcions, autoritzacions temporals o moratòries).

El llistat de matrícules sancionables (aquelles de vehicles sense distintiu ambiental i sense autorització) serà retornat a la plataforma municipals, que les enviarà al sistema de gestió tributària per a la tramitació de les sancions corresponents. El projecte d'implantació de les càmeres determinarà quins són els punts adequats per a la ubicació de la senyalització i les càmeres de control. De manera orientativa mostrem en la imatge següent quins poden ser aquests punts.





- ✓ Limitar la velocitat per baixar contaminació des de les vies ràpides. 12%
  - ✓ Blindar espais als barris, com illes de vianants. 14%
  - ✓ Més facilitats per a la bicicleta (també interurbana) i apostar pel cotxe compartit 12%
  - ✓ Encaixar les particularitats d'alguns col·lectius (serveis de seguretat, càrrega-descàrrega de mercaderies i cotxes clàssics) 6%
  - ✓ Limitar la ZBE i aplicació més lenta. 15%
  - ✓ Més zones verdes i menys espais pel cotxe 12%
  - ✓ Més transport públic i aparcaments. 7%
  - ✓ Més inversió en el servei de mobilitat. 8%
  - ✓ Altres propostes 14%
- Comunicació en la implantació de la ZBE

La comunicació ha de ser un pilar bàsic en la implementació i posada en funcionament d'una ZBE. Es dissenyarà una campanya de sensibilització i informació que detallarà els objectius i l'estratègia d'implantació per tal que l'impacte i la cobertura siguin elevades i s'aconsegueixi un alt nivell d'implicació del ciutadà.

- Atenció ciutadana

Un bon servei d'atenció a la ciutadania és clau per a l'acceptació de la mesura i per al bon funcionament de la implementació de la ZBE.

Tota la informació relativa a les ZBE serà publicada a la pàgina web institucional de l'Ajuntament, habilitant-se els canals de comunicació amb els ciutadans de consulta i gestió de tràmits relatius a les ZBE. Entre aquests canals, obligatòriament es dotarà el presencial, el telefònic i el telemàtic.

Caldrà mantenir la informació actualitzada i coordinada de manera que es pugui donar resposta a les consultes, queixes i suggeriments.

### 5.2.9 Altres actuacions i mesures complementàries

Els municipis o àrees metropolitanes implicats en la implementació d'una ZBE han d'acompanyar aquesta actuació amb una bateria de mesures que promoguin la mobilitat sostenible, segura, eficient i equitativa. Com s'ha indicat, a més, es recomana que la mesura formi part d'un instrument de planificació de la mobilitat, ja sigui a escala municipal, regional o metropolitana.

Es proposa implantar tot un seguit d'actuacions complementàries a la ZBE per tal que es promogui el canvi modal.

Hi haurà dos tipus d'actuacions:

- Actuacions necessàries per a dissuadir, dificultar, restringir l'ús dels vehicles motoritzats, especialment els més contaminants.
  - Estacionament:
    - Regulació de l'estacionament a l'interior de la ZBE i l'anella perimetral per tal de desincentivar la mobilitat en vehicle motoritzat amb destí ZBE.
    - Establiment de taxes diferenciades segons distintius ambientals.
  - Reducció del trànsit: reordenació de la circulació a l'interior de la ZBE i altres barris per evitar el trànsit de pas.
  - Impost sobre els Vehicles de Tracció Mecànica: establiment d'imports diferenciats segons distintius ambientals.
- Actuacions necessàries per facilitar i incentivar el canvi modal.
  - Transport públic urbà:
    - Millorar la informació sobre horaris amb un nou Sistema d'Ajuda a l'Explotació (SAE) del transport públic urbà.
    - Millores d'accessibilitat a les parades de transport públic urbà.
    - Millorar el servei del bus urbà amb la implementació de la segona línia L2.
  - Vianants:
    - Millores d'accessibilitat a la xarxa principal de vianants

- Increment de la xarxa de carrers per a vianants.
- Bicycletes
  - Ampliació i connexió de la xarxa de carrils exclusius per a la bicicleta i VMP.
- Vehicle elèctric
  - Augment dels punts de recàrrega a la via pública.
  - Estudi de la implantació de vehicles elèctrics d'ús compartit a tota la ciutat.

### **5.2.10 Autoritats responsables**

El Servei d'Ecologia Urbana, Mobilitat i Salut Ambiental de l'Àrea de Presidència, Territori i Acció Climàtica de l'Ajuntament de Mollet del Vallès és el responsable de l'elaboració, execució i seguiment de la ZBE de Mollet del Vallès. .

Per tal d'avaluar el funcionament de la ZBE es crearà una comissió composta pels responsables dels àmbits implicats en la implantació de les ZBE que es reunirà periòdicament i fer-ne el seguiment .

## **5.3 Memòria econòmica**

### **5.3.1 Despeses d'inversió**

La despesa d'inversió s'estima compresa en una forquilla d'entre 300.000 – 350.000 euros.

Aquesta inversió inclou:

- La redacció del projecte de subministrament i instal·lació de càmeres.
- L'adquisició i instal·lació d'equipament de reconeixement de matrícules
- L'adquisició i instal·lació dels senyals a les entrades i sortides de la ZBE.
- La plataforma tecnològica per allotjar els sistemes de control i gestió de la ZBE.
- L'adquisició de captadors passius.
- L'adquisició de sensors per la qualitat de l'aire.

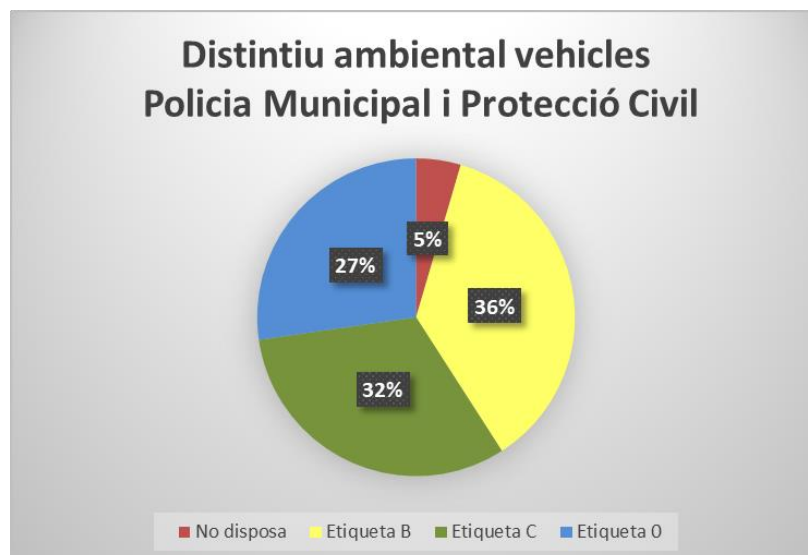
### 5.3.2 Afectació en la renovació dels vehicles dels serveis municipals i concessionats

Cal plantejar-se la possible afectació que l'adopció d'aquesta mesura pot tenir sobre els diferents serveis municipals, existents que requereixen de la utilització de vehicles en la seva prestació, flota pròpia, de les empreses municipals i la flota dels serveis municipals concessionats.

El flota de vehicles i distintiu ambiental dels diferents serveis és la següent:

- Policia municipal i Protecció Civil

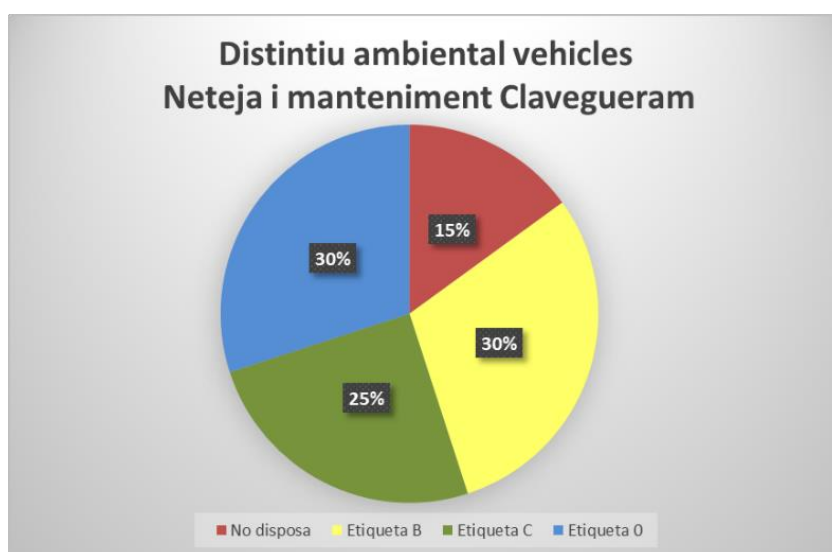
Policia Municipal i Protecció Civil	
Etiqueta Ambiental	Nombre de vehicles
No disposa	1
Etiqueta B	8
Etiqueta C	7
Etiqueta 0	6





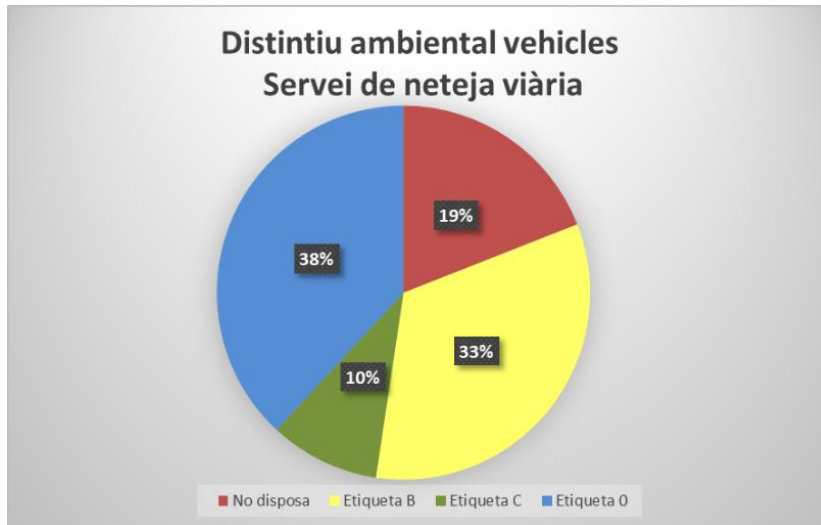
- Servei de neteja i manteniment del clavegueram (Drenatges Urbans)

Neteja i Manteniment Clavegueram	
Etiqueta Ambiental	Nombre de vehicles
No disposa	3
Etiqueta B	6
Etiqueta C	5
Etiqueta 0	6



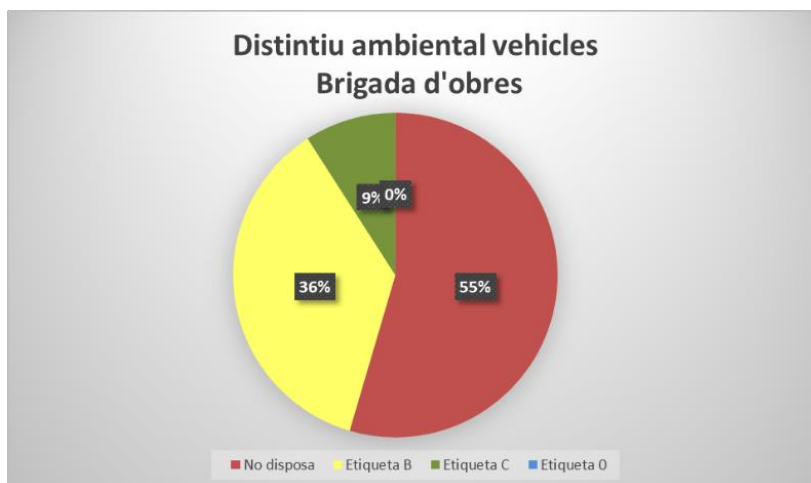
- Servei de neteja viària (empresa concessionària)

Neteja viària	
Etiqueta Ambiental	Nombre de vehicles
No disposa	4
Etiqueta B	7
Etiqueta C	2
Etiqueta 0	8



- Brigada d'obres

Brigada d'obres	
Etiqueta Ambiental	Nombre de vehicles
No disposa	6
Etiqueta B	4
Etiqueta C	1
Etiqueta 0	0



### 5.3.3 Fons i procediments de finançament

Exercici	Origen	Descripció	Codificació - Expedient	Import CIC
2022	Generalitat de Catalunya	DISSENY I IMPLANTACIO DE ZONES DE BAI-XES EMISSIONS	ZBE	161.425,00
2022	UE	PRTR-ZBE_P6_L2_20210924_3 NG URBANISME. REURBANITZACIO ENTORN ESGLE-SIA SANT VICENÇ	FONS NGEU	728.814,00
2022	UE	PRTR_ZBE_P6_L2_20210910_2 NG ACCESSIBILITAT. MESURES PER A LA MILLORA DE L'ACCESSIBILITAT	FONS NGEU	394.709,00
2022	UE	PRTR_ZBE_P4_L2_20210909_1 NG MOBILITAT. EXECUCIO DE LES MESURES DEL PLA DIRECTOR DE LA BICICLETA	FONS NGEU	812.358,00
2022	UE	PRTR_ZBE_P16_L2_20210910_2 NG TRANSPORT PUBLIC. ADQUISICIO D'AUTOBUS ELECTRIC PER A LA FLOTA DE TRANSPORT PUBLIC	FONS NGEU	200.000,00
2023	UE	PRTR 2a CONVOCATORIA P06_L2-20220913-3 NG PASSOS DE VIANANTS 100% ACCESSIBLES	FONS NGEU	548.650,42
2023	UE	PRTR 2a CONVOCATORIA P06_L2-20220913-1 NG CONVERSIO EN ZONA DE VIANANTS DE L'ENTORN DE L'ESCOLA COL-LEGIS NOUS	FONS NGEU	472.458,56
2023	UE	PRTR 2a CONVOCATORIA P06_L2-20220915-5 NG CONVERSIO EN ZONA DE VIANANTS DEL CARRER FRANCESC MACIA	FONS NGEU	205.970,35
2023	UE	PRTR 2a CONVOCATORIA P16_L2-20220913-1 NG ADQUISICIO D'UN AUTOBUS ELECTRIC PER A LA FLOTA DE TRANSPORT PUBLIC DE MOLLET	FONS NGEU	200.000,00
2023	UE	PRTR 2a CONVOCATORIA P06_L2-20220913-4 NG FORMACIO D'UNA PLAÇA NOVA EN EL BARRI ESTACIO DEL NORD	FONS NGEU	199.433,74



### 5.3.4 Conseqüències de l'establiment de la ZBE pels grups socials de més vulnerabilitat

No disposem a Mollet del Vallès d'un estudi on s'analitzi la relació existent a la ciutat entre el nivell de renda de la població i les seves característiques bàsiques pel que fa al seu nivell de motorització, la tinença de vehicles i l'antiguitat d'aquests.

A més, a l'hora d'explicar el nivell penetració dels mitjans de transport privat en el sí d'un col·lectiu en una població concreta, entren en joc moltes variables explicatives més enllà de la seva capacitat econòmica, com ara, les característiques pròpies d'urbanització, en termes d'accessibilitat a la resta de serveis i funcions urbanes, l'oferta de transport públic i altres variables de caràcter demogràfic, com per exemple l'edat i/o el gènere.

Si s'espera, però, que a major capacitat econòmica es produeixi una major renovació del parc mòbil de la població. És dir, el nivell de renda sí que actua, com a variable explicativa de les característiques del parc de turismes si més no pel que fa a l'antiguitat d'aquest. Aquesta correlació posa de manifest el potencial caràcter desigual que poden tenir totes aquelles accions encaminades a limitar l'accés al vehicle privat a alguna part del territori en base precisament a l'antiguitat d'aquests vehicles. Des d'aquesta perspectiva, actuacions d'aquestes característiques, emmarcades en la minimització de l'impacte ambiental associat a la mobilitat motoritzada de la població, tenen un notable potencial de restricció del dret a la ciutat i al territori en aquells col·lectius amb una menor capacitat econòmica i per tant, amb una menor capacitat de renovació del seu parc de vehicles.

És per això que es considera adient aplicar una exempció a l'accés a la ZBE segons el nivell de renda relacionada amb l'IPREM.

Els vehicles les persones titulars dels quals acreditin uns ingressos econòmics anuals pel global dels conceptes (pensions, ajudes, rendes, lloguers, interessos de capital, etc.) inferiors a dues vegades l'indicador Públic de Renda d'Efectes Múltiples (IPREM), incrementat segons el nombre de membres de la unitat familiar, si escau i calculat a partir dels ingressos de la dita unitat familiar:

Unitat familiar	IPREM
1 persona	2
2 persones	2,5
3 persones	2,9
4 persones	3,3
5 persones	3,7
6 persones o més	4

## **5.4 Anàlisi de l'impacte social, de gènere i de discapacitat**

### **5.4.1 Anàlisi de l'impacte des de la perspectiva de la salut**

Actualment està àmpliament demostrat que l'exposició a contaminants atmosfèrics comporta riscos i efectes negatius per a la salut i, de fet, es considera que la contaminació atmosfèrica suposa el principal risc ambiental per a la salut.

La contaminació atmosfèrica no comporta una afectació homogènia entre la població, fins i tot amb nivells d'exposició semblant. La gran majoria de la població patirà efectes menys severos (subclínic o lleus), mentre que els col·lectius més susceptibles (infants i persones amb patologies respiratòries i cardiovasculars

Existeixen també estudis que indiquen que la contaminació atmosfèrica pot tenir efectes negatius sobre la fertilitat, l'embaràs, i el desenvolupament dels nadons i els infants. Entre aquests efectes s'inclouen afectacions sobre el desenvolupament neuronal i les capacitats cognitives dels infants. D'altra banda, l'Agència Internacional d'Investigació sobre el Càncer (International Agency for Research on Cancer, IARC) ha classificat la contaminació atmosfèrica en general i el material particulat com a carcinogènics per als humans.

Estudis recents en el nostre entorn suggereixen que l'exposició a curt termini a contaminació atmosfèrica està associada a una alteració de determinades funcions cognitives en infants, observant una disminució en tots els processos d'atenció atribuïble als increments dels nivells ambientals de contaminants originats pel trànsit.

Els impactes en salut de la contaminació atmosfèrica poden ser expressats i quantificats com a mortalitat prematura (reducció en l'esperança de vida que deriva en una mort prematura deguda a l'exposició als contaminants atmosfèrics) i morbiditat (ocurrència de malaltia o als anys de vida amb malaltia o afectacions en salut atribuïbles a la contaminació atmosfèrica, incloses les malalties cròniques).

Els principals contaminants de l'aire són els òxids de nitrogen ( $\text{NO}_x$  –  $\text{NO}_2$ ), les partícules en suspensió ( $\text{PM}$  –  $\text{PM}_{10}$ ,  $\text{PM}_{2,5}$ ) i l'ozó troposfèric ( $\text{O}_3$ ).

Els òxids de nitrogen ( $\text{NO}_x$ ) són un grup de compostos químics gasosos molt reactius. Els més importants són l'òxid nítric ( $\text{NO}$ ) i el diòxid de nitrogen ( $\text{NO}_2$ ). La major part dels  $\text{NO}_x$  s'emeten a l'atmosfera en forma de  $\text{NO}$  que s'oxida ràpidament a  $\text{NO}_2$ . D'altra banda, el  $\text{NO}_2$  és la principal font dels aerosols de nitrats que constitueixen una part

important de les PM<sub>2,5</sub> i, a més, el NO<sub>2</sub> en presència de la llum ultraviolada és la font principal de l'ozó troposfèric.

Les partícules en suspensió (PM) consisteixen en una complexa mescla de partícules de substàncies orgàniques i inorgàniques suspeses en l'aire. Aquestes partícules es classifiquen en funció del diàmetre aerodinàmic: les partícules en suspensió de menys de 10 micres (PM<sub>10</sub>) i les partícules en suspensió de menys de 2,5 micres (PM<sub>2,5</sub>). Les PM<sub>2,5</sub> inclouen les anomenades partícules ultrafines, que tenen un diàmetre inferior a 0,1 micres.

Les PM entren a l'organisme per via respiratòria, i els efectes sobre la salut estan en relació a la seva capacitat de penetració en el teixit pulmonar. Així, les partícules de major diàmetre (>30 micres) afecten sobretot el tracte respiratori superior (especialment nas i gola), les <10 micres (SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, O<sub>3</sub>) poden afectar la tràquea, bronquis i bronquíols, les <2-3 micres (NO<sub>2</sub>, O<sub>3</sub>) poden arribar a afectar els alvèols pulmonars, i les ultrafines, les <0,1 micra, poden arribar al teixit pulmonar i d'aquí passar a la circulació sanguínia, provocant tota una sèrie d'efectes inflamatoris en l'organisme.

Els efectes sobre la salut de les partícules en suspensió s'observen tant en exposicions a curt termini (hores o dies) com a llarg termini (mesos o anys). Així, alguns estudis han observat una correlació entre la mortalitat diària i els nivells de contaminació atmosfèrica del dia anterior, especialment per malaltia cardiorespiratòria, i també amb les consultes als serveis d'urgències per malalties cardiovasculars, ictus i malalties respiratòries. A llarg termini, els efectes principals observats es refereixen a mortalitat per malaltia cardiovascular, malalties respiratòries cròniques (asma, EPOC), malalties cardiovasculars cròniques, canvis crònics en determinades funcions (p.e. la funció pulmonar) i càncer de pulmó.

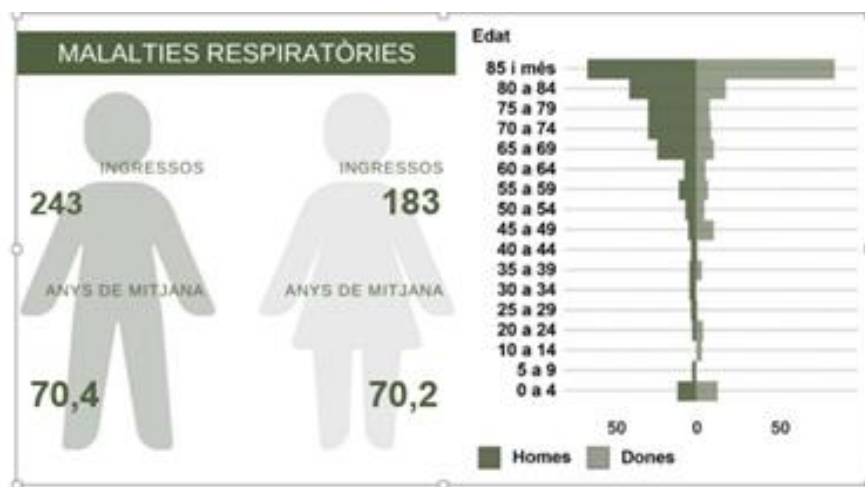
En resum, la contaminació atmosfèrica suposa, actualment, el principal risc ambiental per a la salut de les persones. El risc està associat tant a exposicions a curt termini (dies o hores) com a llarg termini (mesos o anys), i les principals afectacions es refereixen a un increment de la mortalitat prematura (especialment per malalties cardio i cerebrovasculars, respiratòries i càncer de pulmó) i, també, a un increment de la incidència i severitat d'un ventall ampli de malalties, sobretot les afectacions respiratòries (asma, pneumònia i malaltia pulmonar crònica), les insuficiències cardíaques i coronàries, la hipertensió arterial i la diabetis).

## Malalties respiratòries

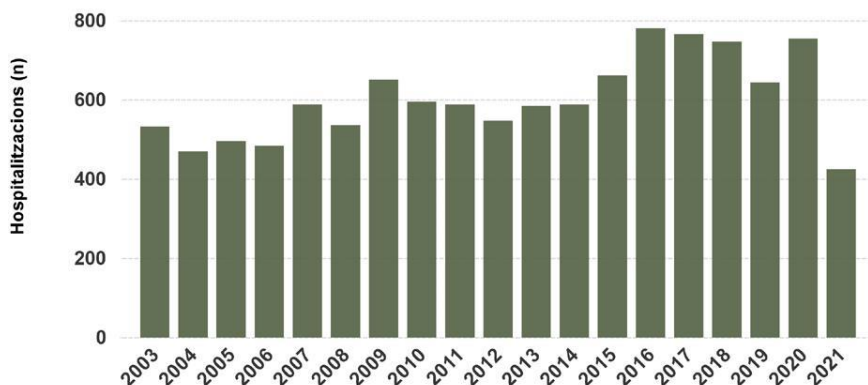
Les malalties respiratòries no inclouen els casos de COVID-19, ja que aquests es classifiquen en una categoria pròpia. Això explica que els anys 2020 i 2021 no s'observi cap increment notori dels ingressos per malalties respiratòries. El que sí s'observa és que l'any 2021 va haver una davallada important dels ingressos causats per malalties respiratòries.

Una explicació possible la trobaríem en l'ús de la mascareta i les bones pràctiques d'higiene de mans, que podrien haver afavorit la prevenció d'infeccions respiratòries. D'altra banda, l'elevada presència del virus de la COVID-19 hauria pogut competir amb altres agents infecciosos habituals.

El 2021, el 8,9% de les hospitalitzacions van tenir com a causa principal una malaltia respiratòria (426 ingressos). La mitjana d'edat dels pacients ingressats per malaltia respiratòria va ser de 70,3 anys. Les dones (43,0% de les hospitalitzacions) van ingressar principalment per altres trastorns respiratoris, mentre que els homes (57,0% de les hospitalitzacions) ho van fer per pneumònia causada per microorganismes no especificats.



*Evolució del nombre d'ingressos per malalties respiratòries. Font: Registre CMBD-HA del Servei Català de Salut. Dades corresponents a 2021.*



*Evolució del nombre d'ingressos per malalties respiratòries. Font: Registres CMBD del Servei Català de Salut.*

#### 5.4.2 Anàlisi d'impacte des de la perspectiva de gènere

A Catalunya la Llei 17/2015, del 21 de juliol, d'igualtat efectiva de dones i homes, sota aquesta mirada de transversalitat de la perspectiva de gènere, recull a l'Article 53 que les polítiques de medi ambient, urbanisme, habitatge i mobilitat han d'incorporar la perspectiva de gènere en totes les fases del disseny, la planificació, l'execució i l'avaluació...i han de promoure la participació ciutadana de les dones i de les associacions de defensa dels drets de les dones en els processos de disseny urbanístic, i fer-ne el corresponent retorn.

La concepció androcèntrica tradicional de la mobilitat, que només es fixava en els desplaçaments de casa a la feina i a la inversa, ha anat perdent força a mesura que s'han posat de relleu les necessitats de les persones que no encaixaven dins el patró d'home blanc de família nuclear tradicional de classe mitjana.

A més, la incorporació de la dona al mercat laboral i el seu creixent rol en l'esfera pública ha evidenciat que els desplaçaments segueixen més aviat una estructura de xarxa, combinant la casa, la feina, l'escola dels fills i filles, l'oci, les compres, etc. que no pas el simple casa-feina des de la perspectiva masculina tradicional.

Es tendeix a donar per suposat que la planificació urbana i la distribució de l'espai públic són políticament neutres, destinades únicament a optimitzar l'ús de l'espai i a respondre a les necessitats de les persones que hi habiten i hi transiten. Tanmateix, no tota la població té les mateixes necessitats, estil de vida, etc.

En matèria de mobilitat, l'urbanisme feminista reivindica que el desplaçament de casa a la feina no pot ser l'únic desplaçament a tenir en compte en la planificació urbana, sinó que en la vida d'una persona hi ha més motius per desplaçar-se, com les feines de cures o d'acompanyament, activitats associades tradicionalment a les dones i que ha de ser tinguts en compte a l'hora de dissenyar l'espai públic, ja que no només visibilitza les dones, sinó que a més permet facilitar el seu desenvolupament i millorar la seva qualitat de vida.

A més, amb els recents canvis culturals, les dones s'han incorporat al mercat laboral i els homes han començat a encarregar-se també de les tasques de cures, de manera que aquests també s'acaben beneficiant d'aquesta nova perspectiva.

L'anàlisi de la mobilitat des d'una perspectiva de gènere permet veure diferències d'hàbits i necessitats entre els homes i les dones en una societat amb una mobilitat pensada en molts casos per donar resposta a les necessitats laborals de la societat, i prioritant el cotxe. Una d'aquestes és amb relació al mitjà de transport que s'utilitza.

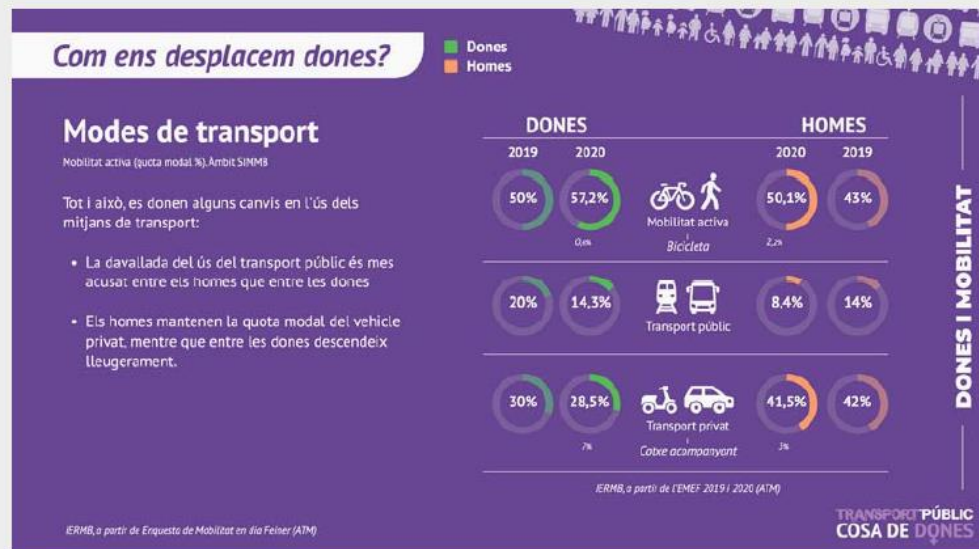
En aquest sentit, l'aplicació d'una ZBE, esdevé un mecanisme que incideix en transformar les desigualtats de gènere que es produeixen en l'espai públic, en la salut i en la mobilitat dins de la ciutat, tenint en compte la diversitat de les persones que habiten la ciutat. La restricció de la circulació de determinats vehicles no incorpora explícitament elements que tinguin per objectiu transformar desigualtats de gènere, però les mesures que adopta sí que poden contribuir a transformar-les, en tant que:

- La reducció de la circulació de determinats vehicles pot impactar positivament en la reducció de desigualtats de gènere en l'ús de l'espai públic, que pot ser més amable amb les necessitats i usos d'aquest en la vida quotidiana al llarg del cicle vital.
- També, ajuda a implementar el model de mobilitat que pretén potenciar l'ús de mitjans de transport més sostenibles, que són els que majoritàriament utilitzen les dones (el transport públic i la mobilitat a peu).
- Finalment, la millora de la qualitat de l'aire que s'espera fruit d'aquestes restriccions tindran impactes positius en la salut de tota la població i de col·lectius especialment vulnerables com són els infants o les dones embarassades, amb un impacte positiu específic en la salut sexual i reproductiva.

Aquests impactes poden ampliar-se i superar-se amb polítiques de pacificació de l'espai públic i de restricció del vehicle motoritzat privat, independentment del distintiu ambiental dels mateixos.

*Estudi de la mobilitat. Bones pràctiques.*

L'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (IERMB) a l'Enquesta de mobilitat en dia feiner (EMEF) troba que el 20,0% dels desplaçaments efectuats per les dones en l'àmbit del Sistema Tarifari Integrat de l'àrea de Barcelona es fan en transport públic, mentre que això passa només en el 15,7% dels desplaçaments dels homes.



Imatge 2.1 Com ens desplaçem les dones?. Font: IERMB

### 5.4.3 Anàlisi d'impacte en el col·lectiu de persones amb mobilitat reduïda

Quan l'accessibilitat no és universal esdevé un element generador d'exclusió social. Aquells ciutadans que, per motius diversos, tenen dificultats per desplaçar-se pel territori veuen reduïdes les seves possibilitats de desenvolupament personal, social i laboral. Aquesta incidència la pateixen especialment les persones de mobilitat reduïda, és a dir, aquelles que per motius de salut tenen una dificultat addicional per poder desplaçar-se autònomament.

A Mollet del Vallès, l'any 2022, hi havia 4293 persones reconegudes legalment com a discapacitades, és a dir un 8% sobre el conjunt de la població censada.

#### Persones amb discapacitat per tipologia. Xifres absolutes. 2022

Tipologia	Número de persones
Físics motòrics	1312
Físics no motòrics	841
Visuals	227
Auditius	292
Intel·lectuals	497
Trastorns mentals	779
Físics intel·lectuals	87
Invalidesa	212
No consta	46
<b>Total</b>	<b>4293</b>



Les targetes que actives actualment a data 27 de novembre, tant de conductor com de no conductor són:

Tipus targeta	Total
Col·lectiva	2
Titular conductor	138
Titular no conductor	468
Titular no conductor provisional	10
<b>Total general</b>	<b>618</b>

El nombre de targetes de cada tipus que han estat atorgades en els tres últims anys és:

Targetes d'aparcament concedides per anys 2020-2023					
Tipus targeta	2020	2021	2022	2023	Total general
Col·lectiva	2				<b>2</b>
Titular conductor	27	39	43	47	<b>156</b>
Titular no conductor	124	142	200	177	<b>643</b>
Titular no conductor provisional	2	2	5	10	<b>19</b>
<b>Total general</b>	<b>155</b>	<b>183</b>	<b>248</b>	<b>234</b>	<b>820</b>

La implementació de la ZBE pot suposar una millora per al col·lectiu de persones amb mobilitat reduïda, tant pel que fa a la restricció del trànsit motoritzat, com a les mesures previstes d'implementar en el Pla d'accessibilitat i altres obres, atès que aquest col·lectiu es trobarà inclòs en les excepcions sobre les restriccions generals d'accés a la ZBE.

## 6 SEGUIMENT I REVISIÓ

Tal com indica el Reial Decret 1052/2022, de 27 de desembre pel que es regulen les ZBE, el projecte de ZBE s'haurà de revisar, almenys, als tres anys del seu establiment i, posteriorment, almenys, cada quatre anys, amb la finalitat de garantir que s'estan assolint els objectius plantejats en el projecte, i que responen a l'establert per aquest Reial Decret.

L'Ajuntament de Mollet del Vallès publicarà a la seva pàgina web, un informe de compliment dels objectius, amb indicació dels resultats obtinguts en aquest període dels indicadors de seguiment.

El sistema d'indicadors de seguiment de la ZBE de Mollet del Vallès es compon d'11 indicadors que inclouen els indicadors bàsics previstos a l'article 12 «Sistema de monitoratge i seguiment» del Reial Decret.

### 6.1 Indicadors

#### 6.1.1 Indicadors de qualitat de l'aire associats al trànsit motoritzat

##### INDICADOR 1. Concentració de diòxid de nitrogen (NO<sub>2</sub>)

###### 1.A. Mitjana anual de diòxid de nitrogen (NO<sub>2</sub>)

Es calcula com la mitjana dels valors horaris de concentració de NO<sub>2</sub> obtinguts durant tot un any civil (de gener a desembre) a l'estació de referència de qualitat de l'aire. És un indicador de les superacions del **valor límit anual (VLA) de NO<sub>2</sub>** de protecció de la salut humana que no permet que la mitjana anual superi els 40 µg/m<sup>3</sup>.

Font de les dades: Ajuntament de Mollet del Vallès i Departament de Medi Ambient i Sostenibilitat (dades obertes actualitzades diàriament).

Periodicitat anual.

###### 1.B Nombre d'hores de superació del valor límit horari (VLH)

És un indicador de les superacions del VLH (valor límit horari per a la protecció de la salut humana), que no permet se superi més de 18 hores el valor de 200 µg/m<sup>3</sup> de les mitjanes horàries de concentració de NO<sub>2</sub> durant tot un any civil (de gener a desembre) a l'estació de referència de qualitat de l'aire.

Font de les dades: Ajuntament de Mollet del Vallès i Departament de Medi Ambient i Sostenibilitat (dades obertes actualitzades diàriament).

Periodicitat anual.

## **INDICADOR 2. Concentració de partícules (PM)**

### 2.A. Mitjana anual de partícules inferiors a 10 micres (PM10)

Es calcula com la mitjana dels valors diaris de concentració de PM10 obtinguts durant tot un any civil (de gener a desembre) a l'estació de referència de qualitat de l'aire. És un indicador de les superacions del **valor límit anual (VLA) de PM10** de protecció de la salut humana que no permet que la mitjana anual superi els 40 µg/m<sup>3</sup>.

Font de les dades: Ajuntament de Mollet del Vallès i Departament de Medi Ambient i Sostenibilitat (dades obertes actualitzades diàriament).

Periodicitat anual.

### 2.B Nombre de dies de superació del valor límit diari (VLD) de PM10

És un indicador de les superacions del VLD (valor límit diari per a la protecció de la salut humana), que no permet se superi més de 35 dies el valor de 50 µg/m<sup>3</sup> de les mitjanes diàries de concentració de PM10 durant tot un any civil (de gener a desembre) a l'estació de referència de qualitat de l'aire.

Font de les dades: Ajuntament de Mollet del Vallès i Departament de Medi Ambient i Sostenibilitat (dades obertes actualitzades diàriament).

Periodicitat anual.

### 2.C. Mitjana anual de partícules inferiors a 2,5 micres (PM2,5)

Es calcula com la mitjana dels valors diaris de concentració de PM2,5 obtinguts durant tot un any civil (de gener a desembre) a l'estació de referència de qualitat de l'aire. És un indicador de les superacions del **valor límit anual (VLA) de PM2,5** de protecció de la salut humana que no permet que la mitjana anual superi els 25 µg/m<sup>3</sup>.

Font de les dades: Ajuntament de Mollet del Vallès i Departament de Medi Ambient i Sostenibilitat (dades obertes actualitzades diàriament).

Periodicitat anual.

## 6.1.2 Indicadors de canvi climàtic i mobilitat sostenible

### **INDICADOR 3. Percentatge de vehicles zero emissions respecte del total**

Percentatge de vehicles zero emissions respecte del total de la flota de vehicle privat, transport de mercaderies i transport col·lectiu. Es calcula com la relació en % dels vehicles censats a Mollet del Vallès amb el distintiu ambiental ZERO (vehicles 100% elèctrics) respecte del total de la flota de vehicle privat, transport de mercaderies i transport col·lectiu.

Font de les dades: Ajuntament de Mollet del Vallès, DGT.

Periodicitat anual.

### **INDICADOR 4. Percentatge de vehicles zero emissions respecte del total**

Percentatge de vehicles zero emissions respecte del total de la flota de vehicle privat, transport de mercaderies i transport col·lectiu. Es calcula com la relació en % dels vehicles censats a Terrassa amb el distintiu ambiental ZERO (vehicles 100% elèctrics) respecte del total de la flota de vehicle privat, transport de mercaderies i transport col·lectiu.

### **INDICADOR 5. Intensitat de trànsit en els accessos a la ZBE**

Intensitat de trànsit en els accessos a la ZBE. Es calcula com la mitjana d'intensitat de vehicles detectats per les 13 càmeres de control amb lectura de matrícules ubicades en els accessos a la ZBE en dia feiner.

Font de les dades: Ajuntament de Mollet del Vallès

Periodicitat anual.

### **INDICADOR 6. Distribució dels vehicles que accedeixen a la ZBE per distintiu ambiental**

Distribució dels vehicles que accedeixen a la ZBE per distintiu ambiental. Es calcula com la relació en % dels vehicles de cada categoria de distintiu ambiental respecte del total de vehicles detectats per les càmeres de control amb lectura de matrícules ubicades en els accessos a la ZBE.

Font de les dades: Ajuntament de Mollet del Vallès

Periodicitat anual.

### 6.1.3 Altres indicadors

#### **INDICADOR 7. Punts de recàrrega per a vehicles elèctrics**

Punts de recàrrega per a vehicles elèctrics. Es calcula com el nombre de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics d'accés públic, indicant si es troben dins o fora de la ZBE, així com el nombre de carregadors.

Font de les dades: Electromaps <https://map.electromaps.com/>

Periodicitat anual.

#### **INDICADOR 8. Aparcaments tancats de bicicletes i patinets elèctrics**

Aparcaments tancats de bicicletes i patinets elèctrics. Es calcula com el nombre de punts d'aparcaments tancats amb control d'accés per a bicicletes i patinets elèctrics, indicant si es troben dins o fora de la ZBE, així com el nombre de places.

Font de les dades: Ajuntament de Mollet del Vallès

Periodicitat anual.

#### **INDICADOR 9- Aparcaments de bicicletes i patinets elèctrics**

Aparcaments de bicicletes i patinets elèctrics. Es calcula com el nombre de punts d'aparcaments per a bicicletes i patinets elèctrics a la via pública, indicant si es troben dins o fora de la ZBE, així com el nombre de places, tenint en compte que cada barra són dues places.

Font de les dades: Ajuntament de Mollet del Vallès.

Periodicitat anual.

#### **INDICADOR 10. Flota d'autobusos urbans amb distintiu ambiental ECO i ZERO**

Flota d'autobusos urbans amb distintiu ambiental ECO i ZERO. Es calcula com la relació en % dels autobusos amb distintiu ambiental ECO i ZERO, els híbrids i elèctrics, respecte del total de vehicles que componen la flota d'autobusos urbans.

Font de les dades: Ajuntament de Mollet del Vallès i Sagalés.

Periodicitat anual.

#### **INDICADOR 11. Percentatge de places d'aparcament regulades respecte del total**

Percentatge de places d'aparcament regulades sobre el total. Es calcula com la relació en % de les places d'estacionament regulades a la via pública respecte del nombre de places totals, indicant si es troben dins o fora de la ZBE. Es comptabilitzen com a places

regulades les zones blaves, les àrees exprés, les càrregues i descàrregues, les reserves per a PMR, escolar, motos, taxi, autocars, ambulàncies i altres tipus de reserves específiques.

Font de les dades: Ajuntament de Mollet del Vallès

Periodicitat anual.

### Taula resum d'indicadors

Categoria indicadors	Indicador	Periodicitat	Font
<b>Indicadors de qualitat de l'aire associats al trànsit motoritzat</b>	1.A. Mitjana anual de concentració de diòxid de nitrogen (NO <sub>2</sub> )	Anual	Ajuntament de Mollet del Vallès
	1.B Nombre d'hores de superació del valor límit horari (VLH) de concentració de diòxid de nitrogen (NO <sub>2</sub> )	Anual	
	2.A Mitjana anual de concentració partícules inferiors a 10 micres (PM10)	Anual	Departament de Medi Ambient i Sostenibilitat.
	2.B Nombre de dies de superació del valor límit diari (VLD) de concentració partícules inferiors a 10 micres (PM10)	Anual	(Dades obertes actualitzades diàriament, consultables a internet).
	2.C Mitjana anual de concentració partícules inferiors 2,5 micres (PM2,5)	Anual	

<b>Indicadors de canvi climàtic i mobilitat sostenible</b>	3. Repartiment modal de l'ús de l'automòbil particular	No definida	ATM. Enquesta de Mobilitat en dia Feiner (EMEF)
	4. Percentatge de vehicles zero emissions respecte del total	Anual	Ajuntament de Mollet del Vallès
	5. Intensitat de trànsit en els accessos a la ZBE	Anual	Ajuntament de Mollet del Vallès
	6. Distribució dels vehicles que accedeixen a la ZBE per distintiu ambiental	Anual	Ajuntament de Mollet del Vallès
<b>Altres indicadors</b>	7. Punts de recàrrega per a vehicles elèctrics	Anual	Ajuntament de Mollet del Vallès  Electromaps
	8. Aparcaments tancats de bicicletes i patinets elèctrics	Anual	Ajuntament de Mollet del Vallès
	9. Aparcaments de bicicletes i patinets elèctrics.	Anual	Ajuntament de Mollet del Vallès
	10. Flota d'autobusos urbans amb distintiu ambiental ECO i ZERO	Anual	Ajuntament de Mollet del Vallès
	11. Percentatge de places d'aparcament regulades respecte del total	Anual	Ajuntament de Mollet del Vallès

## **6.2 Revisió del projecte tècnic**

D'acord amb l'article 10 del Reial Decret 1052/2022, el projecte tècnic de ZBE es revisarà, almenys, als tres anys del seu establiment i, posteriorment, almenys, cada quatre anys, per tal de garantir que s'estan assolint els objectius plantejats al projecte, i que responen a el que estableix el mateix Reial Decret.

## **6.3 Accés a la informació**

En el moment de la revisió l'Ajuntament de Mollet del Vallès publicarà un informe de valoració del compliment dels objectius i l'evolució dels indicadors de seguiment.

La informació així difosa es farà accessible a la ciutadania, entitats i empreses com a dades obertes, en els termes de la Llei 37/2007, de 16 de novembre, sobre reutilització de la informació del sector públic.

Així mateix, seran objecte de publicació periòdica aquelles dades que resultin de difusió obligada conforme a la Llei 27/2006, de 18 de juliol, i el Reial decret 102/2011, de 28 de gener.