



MEMORIA RELATIVA A LA APROBACIÓN DE LA ADAPTACIÓN DEL PLAN PARA LA MEJORA DE LA CALIDAD DEL AIRE DE VALLADOLID A LA ZONA DE BAJAS EMISIONES APROBADA POR LA ORDENANZA REGULADORA DE UNA ZONA DE BAJAS EMISIONES EN VALLADOLID

Con fecha de 2 de marzo de 2022, se aprueba por el Pleno del Ayuntamiento de Valladolid, el Plan de mejora de la calidad del aire en la ciudad de Valladolid. En dicho plan se configura en el capítulo 9, concretamente en el Anexo 9.1 el Documento Guía para la creación de una Zona de Bajas Emisiones.

Con fecha de 28 de octubre de 2024, se acordó la aprobación definitiva de la Ordenanza Reguladora de la Zona de Bajas Emisiones de Valladolid. Dicha Ordenanza establece el tamaño de la ZBE, el régimen de funcionamiento, las exenciones de entrada, así como los indicadores de seguimiento, entre otras cosas.

El artículo 6 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, establece que los instrumentos de planificación existentes con carácter previo a la publicación de este Real Decreto deberán adaptarse a la normativa de establecimiento de la ZBE correspondiente, en un plazo máximo de 18 meses desde su aprobación.

Analizados ambos documentos, se observa que existen diferencias en algunos planteamientos, por lo que necesario actualizar, conforme al artículo 6 del citado Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, el Plan de Mejora de la Calidad del Aire aprobado en 2022.

Se propone por tanto modificar el Plan de Mejora de la Calidad del Aire para adaptarlo a la Zona de Bajas Emisiones existente y aprobada en la ordenanza reguladora de la ZBE, conforme al siguiente texto, que modifica el contenido del Anexo 9.1.

9. ANEXO

9.1. DOCUMENTO GUÍA PARA LA CREACIÓN DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES

La Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y de Protección de la Atmósfera, establece en su artículo 16.4 que "(...) las entidades locales, con el objetivo de conseguir los objetivos de esta Ley, podrán adoptar medidas de restricción total o parcial del tráfico, que pueden incluir restricciones a los vehículos más contaminantes, a algunas matriculas, a algunas horas o zonas, entre otros".

La legislación de tráfico y seguridad vial se ha ido adaptando a los requerimientos de la UE en materia de calidad del aire, así el artículo 18 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y



seguridad vial ya prevé que *"cuando razones de seguridad o fluidez de la circulación lo aconsejen, o por motivos medioambientales, se podrá ordenar a la autoridad competente otro sentido de circulación, la prohibición total o parcial de acceso a partes de la vía, con carácter general o para determinados vehículos, el cierre de determinadas vías, el seguimiento obligatorio de itinerarios concretos, o la utilización de aceras o carriles en sentido opuesto al normalmente previsto "*.

La Orden PCI/810/2018, de 27 de julio, en la que se estableció la clasificación de los vehículos en virtud de su potencial contaminante (identificándolos a través de los distintivos ambientales 0, ECO, verde y amarillo), permite discriminar de una manera sencilla el tipo de vehículo en función de su poder contaminante.

Las autoridades públicas están desarrollando planes de reducción de la contaminación atmosférica, que pasan por algún tipo de regulación y restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en determinadas zonas de la ciudad. Así nace el término Zona de Bajas Emisiones

Conforme a la Instrucción MOV 21/3 de la DGT se define la, **Zona de bajas emisiones (ZBE)**: *el ámbito delimitado por una Administración pública, en ejercicio de sus competencias, dentro de su territorio, de carácter continuo, y en el que se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente.*

El Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones tiene por objeto regular los requisitos mínimos que deberán satisfacer las ZBER que las entidades locales establezcan, en virtud de lo dispuesto en el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, y de conformidad con los principios de cautela y acción preventiva, de corrección de la contaminación en la fuente misma, de no regresión y de quien contamina paga.

ZBE en España

La creación de Zonas de Bajas Emisiones en España, no es nueva. Ya, en el plan Aire de 2012-2016, se establece la medida TRA5 *"Creación del marco normativo estatal para la implementación de ZBE"* y uno de los indicadores era el número de zonas creadas.

La Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, establece la obligación para 2023, para todos los municipios de más de 50.000 hab. En esta situación 153 municipios están obligados a implantar una ZBE. En la actualidad alrededor de un 37% cumplen actualmente con esa obligación. Las ZBE aprobadas son:

- Andalucía: Algeciras, Córdoba, Estepona, Granada, La Línea de la Concepción, Linares, Málaga, Sevilla
- Aragón Zaragoza
- Asturias Gijón
- Canarias Arona
- Cantabria: Santander
- Castilla-La Mancha: Albacete, Guadalajara, Toledo
- Castilla y León: Burgos, León, Valladolid
- Cataluña Badalona, Barcelona, Castelldefels, Cerdanyola del Vallès, Cornellà de Llobregat, Girona, Granollers, L'Hospitalet de Llobregat, Lleida, Manresa, Mataró, El Prat de Llobregat, Reus, Rubí, Sabadell, Sant Boi de Llobregat, Sant Cugat del Vallès, Santa Coloma de Gramenet, Tarragona, Terrassa, Vic, Viladecans, Vilanova i la Geltrú



- Comunidad de Madrid Alcalá de Henares, Alcobendas, Alcorcón, Aranjuez, Arganda del Rey, Boadilla del Monte, Collado Villalba, Colmenar Viejo, Coslada, Fuenlabrada, Getafe, Las Rozas de Madrid, Leganés, Madrid, Majadahonda, Móstoles, Parla, Pinto, Pozuelo de Alarcón, Rivas-Vaciamadrid, San Sebastián de los Reyes, Torrejón de Ardoz, Tres Cantos, Valdemoro
- Comunidad Valenciana: Alicante, Benidorm, Elche.
- Galicia A Coruña, Ourense, Pontevedra, Vigo
- Navarra Pamplona
- País Vasco: Bilbao

De un análisis detallado nos encontramos con diferentes tamaños,, en absoluto como en porcentaje respecto al municipio, diferentes sistemas de funcionamiento en función de los días de la semana y horas, diferentes exenciones y formas de gestionar esas exenciones y diferentes calendarios de accesos a la ZBE.

ZBE en Valladolid

Objetivos de la ZBE.

El establecimiento de la ZBE tendrá los siguientes objetivos:

- Disminuir la emisión de contaminantes y mejorar los niveles de calidad del aire y el ruido ambiental, para mejorar la calidad de vida de la ciudadanía de Valladolid.
- Reducir la intensidad del tráfico en la zona.
- Cambiar los hábitos hacia una movilidad más sostenible, favoreciendo los vehículos menos contaminantes y el transporte público.
- Acelerar el proceso de renovación y actualización del parque de vehículos que circulan por la ciudad de Valladolid, con objeto de disminuir la contaminación, no sólo en la zona sino en el resto de la ciudad, aparte de las mejoras en emisión sonora y aumento de la seguridad activa y pasiva de los mismos.

La creación de esta zona, no sólo supone el control de acceso a determinados vehículos, conlleva otra serie de acciones encaminadas a dar soluciones de movilidad en la zona. Valladolid, no se puede quedar en esta medida y se ha de acompañar de medidas relacionadas con el transporte de mercancías y la carga y descarga en esa zona, peatonalización de algunas calles, establecimiento del Plan Director de la Bicicleta, aparcamientos seguros, nuevos carriles bici, etc., mejora en los viales de acceso a la zona, etc. Todas estas acciones se desarrollan en el PIMUSSVA, que complementan una actuación completa en la movilidad de la ciudad.

Se plantea un nuevo modelo de gestión de la movilidad basado en las emisiones generadas por cada vehículo según la clasificación del mismo, por categorías ambientales de la Dirección General de Tráfico (DGT), pero además que sea lo suficientemente flexible para tener en cuenta las circunstancias particulares de cada tipo de vehículo, así como su uso dentro de la ZBE. Además, este modelo a ser lo suficientemente graduable para permitir una adaptación progresiva de los vehículos a los condicionantes de la zona, teniendo en cuenta la disponibilidad en el mercado de vehículos alternativos con menores emisiones, precios a la baja de la oferta disponible, plazos de amortización de los existentes e intensidad de uso.



A la hora de seleccionar esa zona, se han atendido a las siguientes variables:

- Origen y destino de los desplazamientos sobre los que se ha considerado necesario intervenir, mediante el cambio modal o fomentando la reducción de ellos mismos.
- Alternativas de movilidad y de acceso a la misma.
- Menor congestión posible y evitando el traslado de vehículos a otras zonas adyacentes de la ciudad, incentivando el “efecto contagio” a otras zonas de la ciudad.
- Posibilidades de monitoreo y evolución de la zona.

Existen varios aparcamientos de acceso público en la zona:

- Plaza Mayor
- Poniente
- Portugalete

Y otros que si bien, no están dentro de la ZBE, se encuentran en el perímetro y que son atractores también de tráfico_

- Plaza de España
- Plaza Zorrilla
- Isabel la Católica.
- Doctrinos

El tamaño de la ZBE se ha diseñado conforme al artículo 4 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, de tal forma que la superficie de la ZBE es adecuada y suficiente para el cumplimiento de los objetivos recogidos en este Plan de Calidad del Aire y proporcional a los mismos.

Diseño de la ZBE. CUMPLIMIENTO DEL ARTÍCULO 5

Relativo al cumplimiento del Artículo 5 del citado Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, se establece la prohibición de acceso, circulación y estacionamiento en la vía pública dentro del perímetro de la ZBE a los vehículos clasificados como “sin etiqueta”. Se establece por tanto una prohibición a los vehículos “más contaminantes” conforme a la citada clasificación. Se establece además un calendario de entrada progresivo para el resto de vehículos en función de su clasificación.

Se establecen las siguientes exenciones, recogidas en la Ordenanza Reguladora de la ZBE entre las que se incluyen:

1. Exenciones por Tipo de Vehículo (Acceso Libre)

Bicicletas, ciclos y VMP.

Etiquetas 0 Emisiones y ECO.

Vehículos Históricos con regulación oficial.

2. Exenciones Vinculadas al Residente o Propietario

Residentes empadronados: Válido para coches en propiedad, renting o sustitución.



Plaza de garaje: Propietarios o usuarios de garajes (públicos o privados) dentro del perímetro.

Familias de categoría especial: Requiere justificación previa ante el ayuntamiento.

Bajos ingresos: Familias que acrediten rentas inferiores a 1,3 veces el IPREM.

3. Exenciones por Motivos Sociales o de Salud

Movilidad reducida: Vehículos con tarjeta de estacionamiento PMR o transporte adaptado.

Incapacidad temporal o embarazo: Personas que no puedan utilizar el transporte público.

Urgencias médicas: Accesos justificados para acudir a centros sanitarios o veterinarios.

4 Exenciones Profesionales y de Servicios

Servicios esenciales: Policía, bomberos, ambulancias, grúa municipal y limpieza.

Carga y descarga: Vehículos comerciales o de reparto con su correspondiente disco de control.

Empresas locales: Negocios y autónomos con sede u obras activas dentro de la ZBE.

Transporte escolar: Rutas específicas para centros escolares con menores de 16 años.

Talleres mecánicos: Vehículos que acudan a reparar a un establecimiento interior.

Otros servicios: Mudanzas, taxis, servicios funerarios y transporte de fondos.

Se incluyen además los siguientes accesos temporales a la ZBE con justificante:

1. Accesos por Servicios y Comercios

Talleres mecánicos: Entrada permitida para reparación, diagnóstico de averías o pruebas.

Establecimientos hoteleros: Clientes alojados con reserva en parkings de alojamientos turísticos interiores.

Aparcamientos públicos/privados: Acceso para estacionar en parkings integrados en la zona.

2. Accesos por Razones Médicas y de Salud

Citas médicas: Pacientes que acudan a centros de salud, hospitales o especialistas dentro del perímetro.

Urgencias: Accesos sobrevenidos de salud humana o atención en clínicas veterinarias.

Donación de sangre: Desplazamientos específicos a centros de donación autorizados.

3. Accesos por Conciliación y Situaciones Temporales

Centros educativos: Acompañamiento a menores de 16 años (válido para el curso escolar).

Incapacidad temporal: Personas con baja médica o problemas que impidan el uso de transporte público.

Embarazo: Gestantes con movilidad temporal reducida o necesidades específicas.

4. Accesos por Eventos y Actividades en la Vía Pública

Actos públicos autorizados: Participantes o logística en eventos culturales, deportivos o institucionales.

Mudanzas y obras puntuales: Vehículos que requieran carga/descarga por un servicio temporal y localizado

Este listado que aquí se presenta puede ser modificado en función de la evolución de la calidad del aire, dentro y fuera de la ZBE, en función del desarrollo tecnológico de los vehículos, siempre



enfocados al cumplimiento de los objetivos de este Plan de Calidad del Aire, así como de los objetivos planteados en el diseño de la ZBE.

Diseño de la ZBE. CUMPLIMIENTO DEL ARTÍCULO 7

Relativo al artículo 7 se deben incluir objetivos cuantificables de calidad del aire que comporten una mejora respecto a la situación de partida en el interior del perímetro. Los objetivos cuantificables deben ir alineados con la nueva Directiva 2024/2881 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2024, sobre la calidad del aire ambiente y una atmósfera más limpia en Europa.

En el interior de la zona, como en el exterior se cumplen con los valores límite de calidad del aire recogidos en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire. Estos datos pueden verificarse en el último informe de calidad del aire 2024 de la ciudad de Valladolid.

Dado que en durante los años 2023 y 2024, no se cumpliría con alguno de los valores objetivo a 2030, de la citada Directiva de Calidad del Aire, se establecen por tanto los siguientes objetivos:

-Respecto al NO₂:

Valor máximo de la media anual de las medias horarias de NO₂: 20µg/m³. Este valor se ha de cumplir en 2030 (se evalúa en 2031) en todas las estaciones del municipio.

Valor máximo de las medias horarias en un día 50µg/m³. Este valor sólo podrá superarse en 18 veces al año. Se ha de cumplir en 2030 en todas las estaciones del municipio.

- Respecto a las PM₁₀

Valor máximo de la media anual de las medias diarias: 20µg/m³. Este valor se ha de cumplir en 2030 (se evalúa en 2031), incluye los descuentos por aporte de material particulado de origen natural y se ha de cumplir en todas las estaciones del municipio.

Valor máximo del valor diario, 45µg/m³. Este valor sólo podrá superarse en 18 veces al año. Se ha de cumplir en 2030 incluye los descuentos por aporte de material particulado de origen natural en todas las estaciones del municipio.

Respecto a PM_{2.5}

Valor máximo de la media anual de las medias diarias: 10µg/m³. Este valor se ha de cumplir en 2030 (se evalúa en 2031), incluye los descuentos por aporte de material particulado de origen natural y se ha de cumplir en todas las estaciones del municipio.

Valor máximo del valor diario, 25µg/m³. Este valor sólo podrá superarse en 18 veces al año. Se ha de cumplir en 2030 incluye los descuentos por aporte de material particulado de origen natural en todas las estaciones del municipio.

Respecto al CO

Valor máximo diario de las medias octohorarias: 10mg/m³, que se ha de cumplir en todas las estaciones del municipio.



Valor máximo del valor diario, 4mg/m³. Este valor sólo podrá superarse en 18 veces al año. Se ha de cumplir en 2030 en todas las estaciones del municipio.

La Red de Control de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Valladolid es la encargada de la vigilancia, el seguimiento y la evaluación de la calidad del aire en el interior de la ZBE, así como en el resto de la ciudad. Para ello dispondrá de las estaciones, equipos y analizadores para realizar las mediciones conforme a la legislación vigente y de los métodos de análisis de contaminantes conforme a la legislación vigente, debiendo estar acreditada bajo la norma UNE -EN ISO 17025:2015, o la que la sustituya. Los datos de la Red serán públicos por medio de la web y aplicaciones móviles gratuitas.

Diseño de la ZBE. CUMPLIMIENTO DEL ARTÍCULO 8

Respecto al artículo 8 sobre los requerimientos de la ZBE en materia de cambio climático, impulso al cambio modal y eficiencia energética.

La ZBE limita el acceso a vehículos más contaminantes también a los efectos de gases de efecto invernadero. A la vez se establecen medidas, que si bien, no están diseñadas para la ZBE, fomentan la disminución del transporte privado, fomentando una movilidad más sostenible.

Es el caso de BIKI, el sistema público de alquiler de bicicletas. Lanzado el 1 de febrero 2023 en sustitución del antiguo *Vallabici*, opera las 24 horas del día, los 365 días del año, con una flota de más de 900 bicicletas (repartidas entre mecánicas y eléctricas) y una red que supera las 100 estaciones por toda la ciudad y municipios de su alfoz.

Desde su implantación, el servicio ha mantenido una trayectoria de crecimiento constante, posicionando a Valladolid como una de las ciudades con mayor ritmo de adopción ciclista.

- Primer año (2023-2024): Cerró su aniversario con más de 15.000 usuarios registrados y 419.000 usos.
- Hitos de consolidación (2024-2025): En el verano de 2024 superó la barrera de los 10.000 usuarios activos mensuales y acumuló más de 20.000 clientes históricos. En 2025 rebasó la cifra acumulada de 1 millón de viajes, registrando medias superiores a los 1.500 desplazamientos diarios.
- Expansión reciente (2026): Los datos reflejan un incremento del 29% en los viajes durante los primeros meses del año en comparación con el periodo anterior, impulsado por la ampliación del servicio al alfoz (como Zaratán) y proyectos de innovación como *cargoBIKI* y bicicletas adaptadas

Otras medidas desarrolladas por el Ayuntamiento se incluyen en el Plan de Energía de Sostenible (PACE's), en el cual se fija también el objeto de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.

Por último hay que destacar el proyecto misión Valladolid. Misión Valladolid es una estrategia municipal que posiciona a la ciudad dentro del grupo de las 100 Ciudades Inteligentes y Climáticamente Neutras antes de 2030, una ambiciosa iniciativa de la Comisión Europea integrada en el programa *Horizonte Europa*. Su objetivo central es acelerar la innovación urbana para lograr la descarbonización total y alcanzar las cero emisiones netas en el municipio para el año 2030. El plan de transformación ecológica y digital de Valladolid se estructura a través de cuatro áreas críticas:



- Movilidad Sostenible: Transición hacia un transporte limpio, fomento del uso de vehículos eléctricos, peatonalización y el impulso de servicios públicos compartidos como el sistema de bicicletas BIKI.
- Eficiencia Energética: Rehabilitación de viviendas, climatización urbana sostenible y el despliegue de energías renovables en edificios públicos y residenciales.
- Economía Circular y Residuos: Optimización de la recogida selectiva, reducción de residuos urbanos y reutilización de recursos a nivel local.
- Renaturalización: Proyectos piloto de infraestructura verde y soluciones basadas en la naturaleza para combatir el efecto de isla de calor urbano.

Diseño de la ZBE. CUMPLIMIENTO DEL ARTÍCULO 9

Respecto al artículo 9 en materia de ruido, se indica que las ZBE deberán incorporar objetivos de calidad acústica aplicables en las áreas en las que se encuentren. En ese sentido se establece que el ámbito de la ZBE, será considera como Area Acústica Tipo 2 “Area levemente ruidosa” conforme al artículo 8 de la Ley 5/2009, de 4 de junio de 2009, del ruido de Castilla y León.

En 2023, Valladolid, aprobó el mapa estratégico de ruido (4ª fase), conforme a lo recogido en la Directiva 2002/49/CE. Se han elaborado los mapas correspondientes a la aglomeración en los distintos escenarios y niveles

- Ferroviario, industrial, viario y total (Ld)
- Ferroviario, industrial, viario y total (Lden)
- Aglomeraciones Le
- Aglomeraciones Ln

Se propone el objetivo para el siguiente mapa de ruido cumplir el Ld y Lden como área Tipo 1

Diseño de la ZBE. CUMPLIMIENTO DEL ARTÍCULO 10

Respecto al artículo 10, es necesario con carácter previo al establecimiento de una ZBE la elaboración de un proyecto técnico que deberá incluir el contenido mínimo que se recoge en el Anexo I.A y de manera complementaria el contenido del Anexo I.B del citado Real decreto 1052/2022. Este proyecto, deberá revisarse al menos, a los tres años desde su establecimiento.

Ya existe un proyecto técnico aprobado junto a la ordenanza reguladora de la ZBE en Valladolid. Este proyecto técnico contiene lo recogido en el Anexo I.:

- Delimitación de Proyecto, con referencia al tamaño de la zona y las estaciones de calidad del aire que se utilizarán para su seguimiento
- Información general, relativa al análisis de la población , los datos climáticos útiles, el diagnostico de salud con las referencias al Plan de Salud y las autoridades responsables.
- Análisis de la coherencia de proyectos con la ZBE, en el que se analiza la coherencia con la Agenda Urbana 2030, la última revisión del PGOU, el Plan de acción par el Clima y la Energía Sostenible, y por supuesto con el PIMUSSVA.
- Naturaleza y evolución de la contaminación, donde se indica en virtud de los últimos informes de calidad del aire, el cumplimiento de los valores límite de inmisión recogidos en la legislación vigente.



-Origen de la contaminación, en el que se indica la evolución de los contaminantes en función de los meses, día de la semana y hora del día. Los niveles más altos de contaminación se dan durante los meses de invierno, durante los días laborales y en las horas desde las 7:00 hasta las 19:00. Las emisiones procedentes de las instalaciones industriales no parecen afectar a los valores de la ZBE. Se incluye un estudio del parque circulante, con objeto de detectar el volumen de emisiones conforme a los factores de emisión específicos.

-En los objetivos cuantificables se incluyen los objetivos de cumplimiento de los valores de la nueva Directiva, así como los relativos al ruido e impulso al cambio modal.

-En las medidas de mejora de la calidad y mitigación se establecen todas las medidas relativas a movilidad incluidas en este Plan de mejora de la calidad del aire así como en distintos proyectos que se están realizando en la ciudad. El proyecto "Valladolid Ciudad Verde", creado en 2020 supone una transformación de la red peatonal, ciclista y de transporte público, por ejemplo.

- Se incluye un informe de la zona propuesta respecto a la situación de calidad del aire, conforme al cual se propone un calendario de entrada de la exenciones por matrícula. Este calendario, podrá ser revisado en función de los datos de calidad del aire, analizado tendencias y evolución del parque circulante para asegurar que se siguen cumpliendo los objetivos planteados con anterioridad.

-Se realizan también las alternativas a las restricciones absolutas de forma que se establecen los acceso temporales a la ZBE.

-Se ha establecido un sistema de control de accesos, mediante la instalación de cámaras lectoras de matrículas. Se localizan en los siguientes puntos de entrada a la zona:

ZBE	LUGAR	Nº de carriles
1	Plaza de Poniente	3
2	Calle de San Agustín	1
3	Calle Expósitos	1
4	Calle de San Diego	1
5	Plaza de San Pablo	2
6	Calle Torrecilla	1
7	Calle Empacinado (Padilla)	1
8	Calle San Martín	1
9	Calle Prado	1
10	Calle de Facultad de Medicina	1
11	Plaza Colegio Santa cruz	2
12	Calle Santuario	1
13	Calle Agapito y Revilla	1
14	Calle Duque de la Victoria	1
15	Calle Licenciado Vidriera	1
16	Calle Veinte de Febrero	1
17	Calle Pedro Niño	1
18	Plaza Poniente (acceso a parking)	1



-Se dispone de una aplicación para que el ciudadano tramite las exenciones. (<https://zbe.valladolid.es/inicio>).

-Se incluyen además en el proyecto técnico los correspondientes informes y análisis relativos a impacto social, de género y capacidad, así como una memoria económica para la ciudad y para el propio Ayuntamiento, que incorpora un estudio de la competencia.

-Por último se incluyen los procedimientos para el seguimiento del cumplimiento de los objetivos, estableciendo un sistema de indicadores de calidad del aire, de ruido y de cambio climático y movilidad sostenible, entre otros.

SISTEMA DE MONITORIZACIÓN Y SEGUIMIENTO

Se ha establecido un sistema de monitorización y seguimiento, que se recoge en el proyecto técnico, en concreto a, a partir de la página 169. Este sistema posibilita el seguimiento de la evolución de la calidad el aire y del ruido, incluso en las zonas colindantes. Se han establecido 4 categorías de indicadores, incluyendo al menos lo recogidos en el citado Real Decreto.

a) Concentración de dióxido de nitrógeno:

1.º Evolución del Valor límite horario (VLH).

2.º Evolución del Valor límite anual (VLA).

b) Reparto modal del uso del automóvil particular: desplazamientos en automóvil particular/ desplazamientos totales en otros medios de transporte.

c) Porcentaje de vehículos cero emisiones con respecto al total de la flota de vehículo privado, transporte de mercancías y transporte colectivo.

Este sistema podrá ser revisado en función de los datos disponibles para su cálculo, y en función de la facilidad y coste económico de otras alternativas que permitan un seguimiento similar a estos y que permitan detectar desviaciones y tendencias que se alejen de los objetivos propuestos

SISTEMA DE SEÑALIZACIÓN

La ZBE se señalizará conforme a la Instrucción MOV 2023/20 de la DGT, a señalizado tanto en horizontal como en vertical utilizando señales al efecto.

Se ha implementado, antes de las entradas, señales aclaratoria de alternativas a los accesos a la ZBE.



EL JEFE DEL SERVICIO DE MEDIO AMBIENTE

VºBª EL DIRECTOR DEL AREA DE MEDIO AMBIENTE