



Ajuntament
de Barcelona

Changes foreseen in the tariff scheme of the Barcelona region

October 2019

01

Antecedents



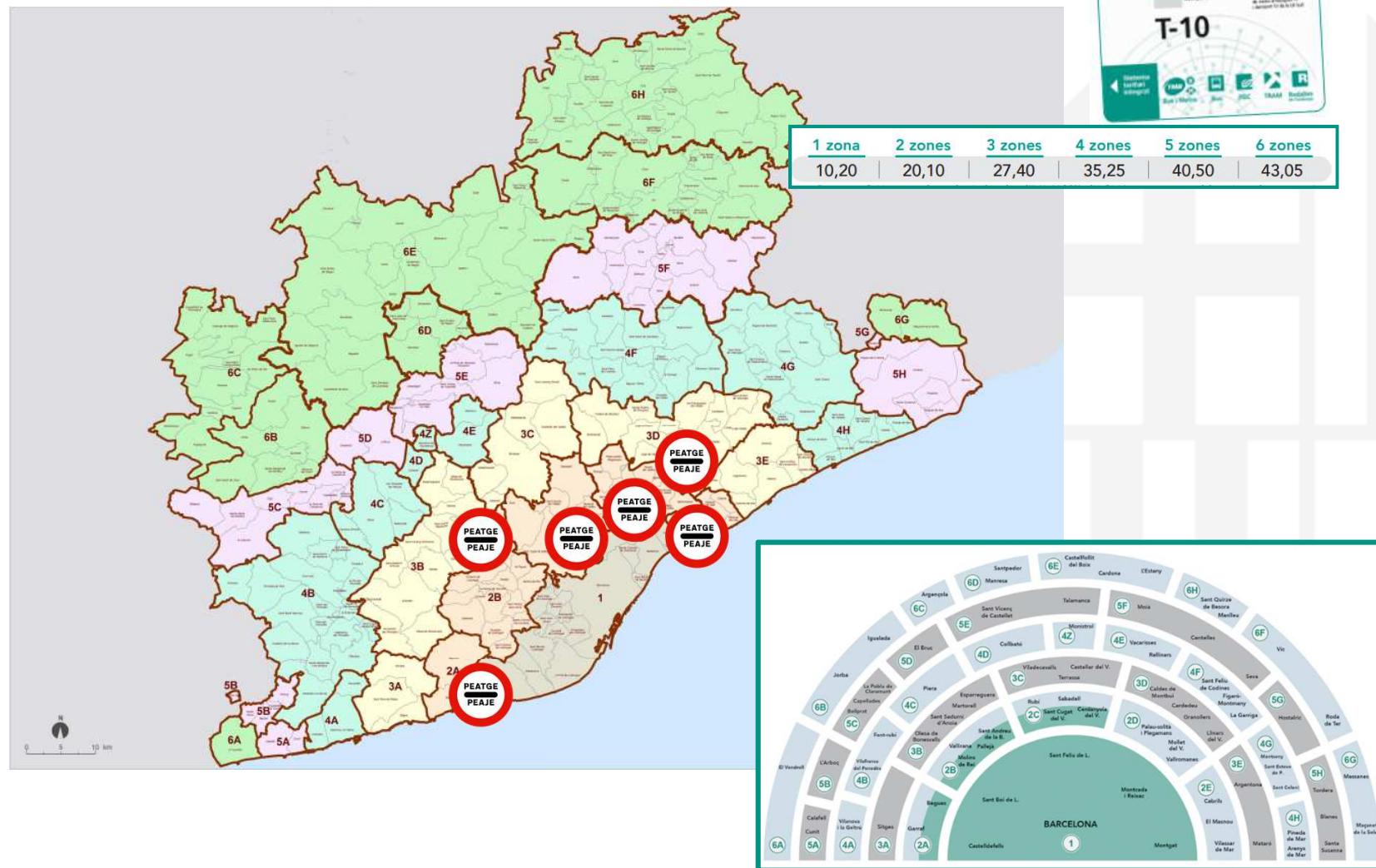


Changes foreseen in the tariff scheme of the Barcelona region Barcelona's congestion tax

01 Antecedents

Direcció de Serveis de Mobilitat

Public transport in Barcelona region





Changes foreseen in the tariff scheme of the Barcelona region
Barcelona's congestion tax

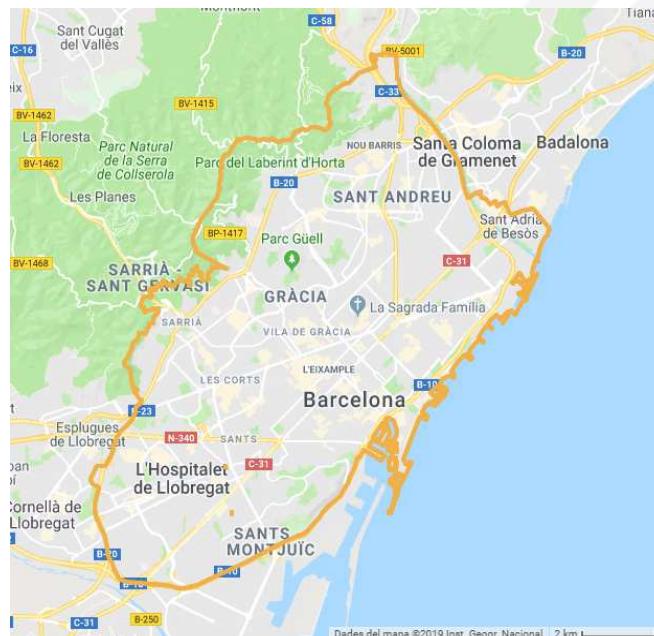
01 Antecedents

Direcció de Serveis de Mobilitat

Barcelona Low Emission Zone (ZBE)

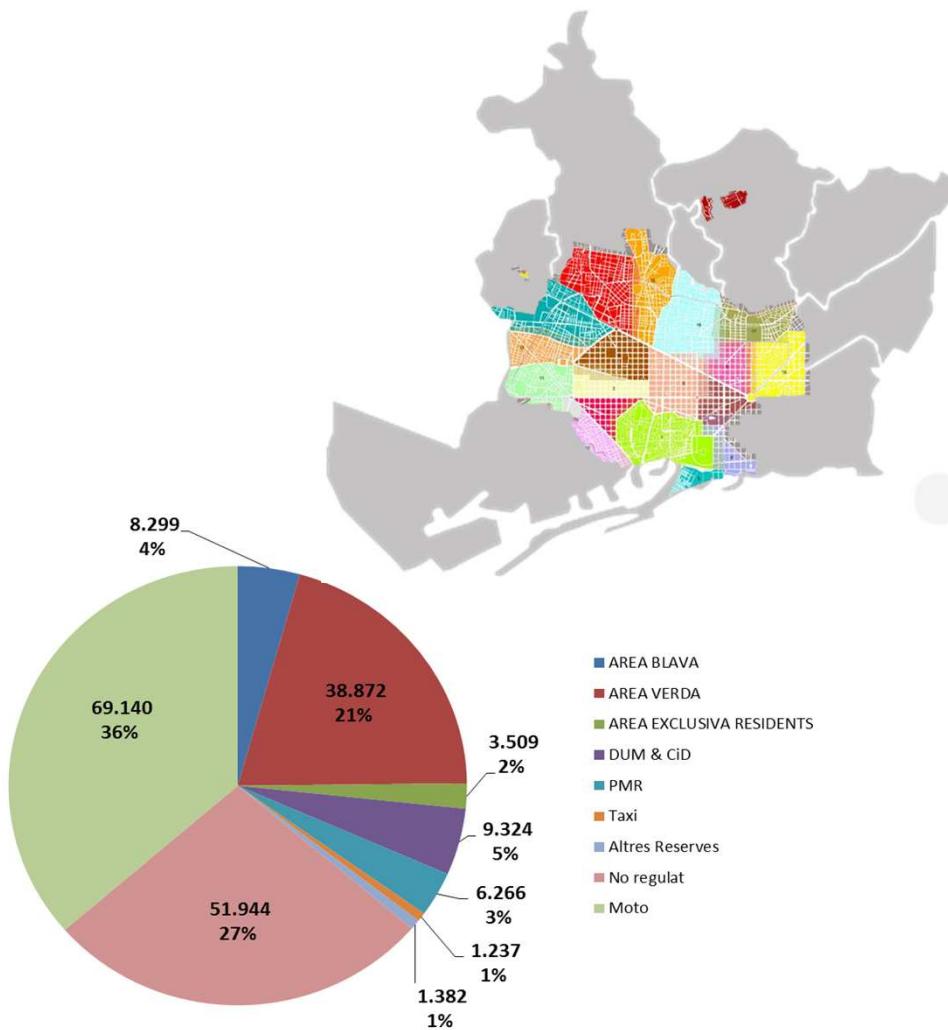
The Barcelona Low Emission Zone is an area of **95 km²** that includes Barcelona and the municipalities surrounding the 'ring roads' where **restrictions on the use of the most polluting vehicles** are gradually being introduced. This is one of the municipal measures to safeguard the quality of the air we breathe and guarantee the right to health in the city.

- December 1st 2018:
 - Restrictions in case of episode (working days from 7 to 20h)
- January 1st 2020:
 - Vehicles without DGT stickers not allowed (working days from 7 to 20h)
 - Exemptions, authorizations (10 days/year) and moratorium





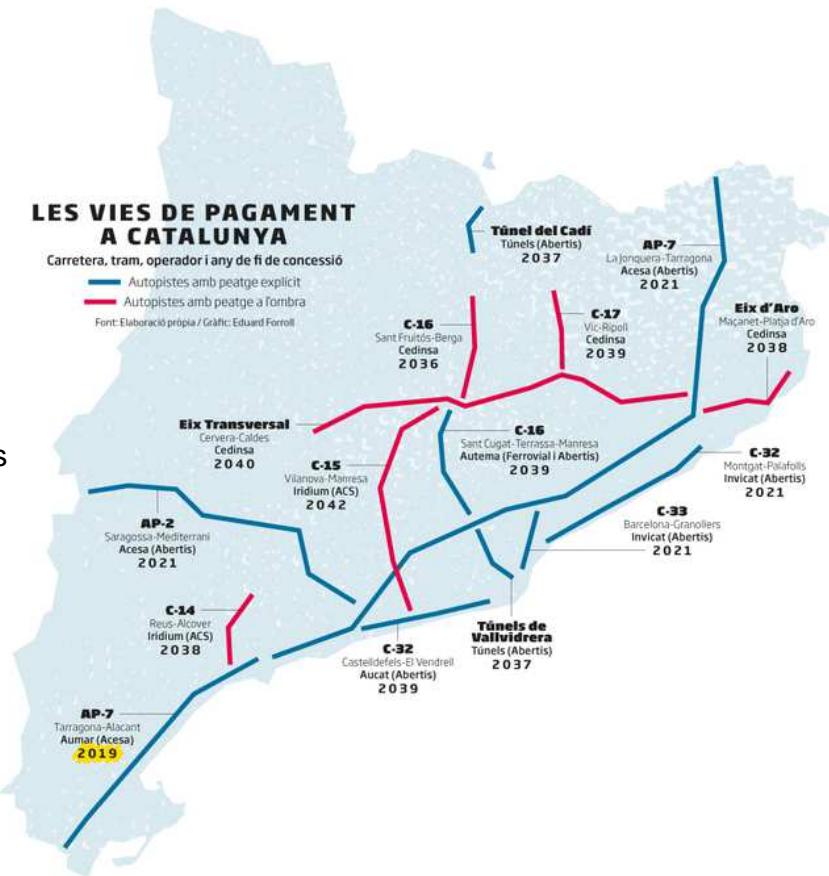
Barcelona parking data





Tolls in Catalunya

- Most highways in Catalonia have been build on public-private partnerships.
- These infrastructures have been funded by shadow or regular tolls
- For the first time, most of these PPP's with regular tolls are ending:
 - AP-7 Tarragona - Alacant: December 2019
 - AP-7 La Jonquera – Tarragona (Martorell) 2021
 - C-33 Mollet 2021
 - C-32 Montgat – Palafolls 2021
 - AP-2 Saragossa - Mediterrani 2021



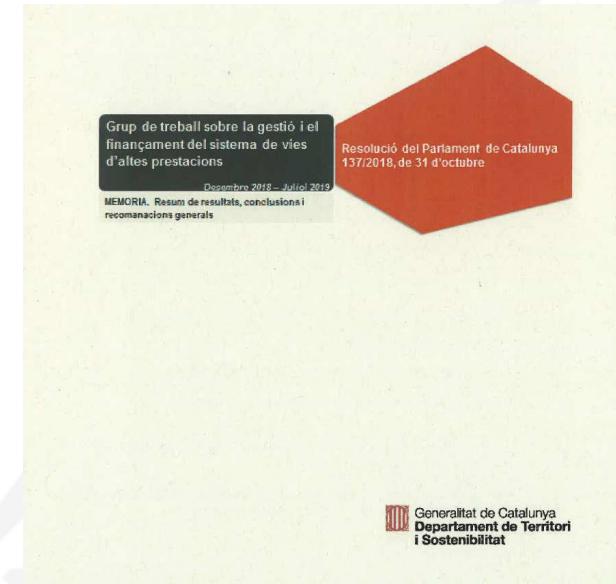


Integrated system of high-capacity roads (SIVAP)

Catalonia's Parliament resolution 137/XII about the constitution of a working group on the management and funding of the Catalan high-capacity roads

- No planned model → Inefficiency
- New model: vignette
 - Avoiding rerouting
 - More efficient government investments
 - Eliminate territorial grievances
 - Transfer cost to all users

→ Compatible with a congestion charge or low emission zone
→ Additional funds transferred to public transport



02

Political positions





Catalonia Government position

Due to the end of some public private partnerships, some tolls will be removed and there is a need to implement some model to raise funds destined to the maintenance, management and improvement of the Catalan road infrastructure. The best option is the vignette.

EL PUNT AVUI⁺

INFRAESTRUCTURES I SERVEIS | 18 juny 2018 20.24 h

Calvet defensa implantar la vinyeta a tota la xarxa viària davant l'alliberament de peatges anunciat per Foment

- El conseller de Territori assegura que és una "proposta molt elaborada" i que està "a punt" per ser portada a la pràctica
- Calvet ha dit que "la pregunta no és si s'han d'acabar els peatges", "sinó com es finançarà el manteniment, la gestió i la millora de la infraestructura viària"



Calvet defensa implantar la vinyeta a tota la xarxa viària davant l'alliberament de peatges anunciat per Foment Arxix.

ACN

El conseller de Territori i Sostenibilitat, Damià Calvet, ha defensat aquest dilluns la implementació d'una "vinyeta" de manera "homogènia a tot el territori de Catalunya". Davant l'anunci de l'alliberament de les autopistes de peatge un cop acabin les concessions per part del Ministeri de Foment, Calvet ha assenyalat que la "proposta" del Govern està "molt elaborada", "parlada" i "a punt" per ser portada a la pràctica. Malgrat que previament el conseller de Territori no havia descartat implantar la vinyeta només a les vies de la Generalitat, Calvet ha dit que seria óptim que es fes de manera "homogènia" perquè "la xarxa viària no entén de competències entre administracions".

En resposta a les afirmacions del ministre de Foment, Calvet ha dit que "la pregunta no és si s'han d'acabar els peatges", "sinó com es finançarà el manteniment, la gestió i la millora de la infraestructura viària". A més, ha defensat que els recursos que aporti la vinyeta serviran per "millorar el transport públic", així com per aplicar "mesures" a favor de la sostenibilitat de la xarxa viària.

El conseller de Territori ha assenyalat que existeix una directiva europea que estableix que han de ser aquells que contaminen i usen una infraestructura els que han de pagar-la. Calvet ha insistit que el Govern té "molt estudiat" com aplicar aquesta directiva, i és a través d'una vinyeta. "Espero que el govern de l'Estat no vulgui anar en contra de la directiva europea", ha dit. En aquest sentit, el conseller de Territori ha afirmat que espera poder presentar la proposta de la vinyeta als nous responsables del ministeri "en breu".



AMB (Barcelona metropolitan area) position

On July 30th, the AMB Mobility vice-president, Antoni Poveda, proposed to the Ministerio de Fomento and Catalan Government, to maintain the nearest tolls to the Barcelona region, ending in 2021, and using them as a congestion toll

September 19th 2019: The Consell Comarcal del Maresme refuses the AMB proposal

LAVANGUARDIA
viure

19 Septiembre, 2019

El Consell Comarcal del Maresme rebutja la proposta de peatges de congestió de l'AMB

MATARÓ ► El govern del Consell Comarcal del Maresme, integrat per ERC i Junts per Catalunya, s'oposa radicalment a la proposta de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) de mantenir els peatges d'accés a Barcelona, entre els quals el de Vilassar de Mar a la C-32. Consideren que és clau per al territori la supressió dels peatges el 2020. La plataforma Salvem el Maresme sospita que no és casual que la proposta coincideixi amb la desaparició dels peatges tal com es coneixen fins ara. Els membres del govern del Consell Comarcal van coincidir dimarts a rebutjar la proposta de mantenir els peatges. Entenen que per no

crear greuges, segons el president de l'entitat comarcal, Damià del Clot, "cal alliberar els peatges i impulsar mesures de mobilitat sostenible". Del Clot, també alcalde de Vilassar de Mar, va anunciar que es reactivarà la comissió de Mobilitat. Antoni Esteban, històric portaveu de la lluita contra els peatges, a través de la plataforma Salvem el Maresme, va criticar la proposta metropolitana i va recordar que "la congestió no es genera al Maresme, sinó a Badalona", motiu pel qual suggerix que "s'impulsi el transport públic" en lloc de "destrossar projectes de comarca" com la reconversió de l'N-II en via urbana. / F. Cedo

LAVANGUARDIA
viure

30 Julio, 2019

L'AMB vol utilitzar els peatges per finançar el transport públic

L'ens metropolità apostarà per reconvertir les barriades en taxes de congestió i dedicar els beneficis a millors en trens i autobusos

DAVID GUERRERO
Barcelona

Un hipòtic peatge urbà guanya força com a mesura contra la contaminació per reduir el nombre de vehicles privats que entren i surten de Barcelona diàriament. De moment encara és un escenari de futur, ja que els autotaxis, els de la via i els de les autopistes, ja hi són. El compromís del Govern català és fer-los despareixer coincidint amb el final de les velles concessions, però l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) ha posat sobre la taula la seva utilitat com a mesura contra la contaminació.

El vicepresident de Mobilitat de l'AMB, Antoni Poveda, ha instat el Ministeri de Foment i la Generalitat a prendre la possibilitat de mantenir els barriades dels peatges més propers a la conurbació de Barcelona i reconvertir-los en peatges de congestió.

La fórmula de gestió seria a través d'un consorci que englobaria els encarregats del manteniment de les vies d'alta capacitat a fi de destinar tots els beneficis a finançar millors del transport públic i oferir nous serveis als mobilitzants mitjançant els ciutadans.

Poveda posa en el punt de mira els peatges de Martorell (AP-7), Mollet del Vallès (C-33) i el Maresme (C-32), que finalitzaran la seva concessió el 2021. La proposta depèn del Ministeri de Foment, mentre que els altres dos són de la Generalitat. En la mateixa línia de treball, l'AMB també proposa estudiar la implantació de nous



La pol·lució és clarament visible al cel de Barcelona en determinats moments de l'any

El trànsit és la principal font de contaminació

■ La reunió convocada pel Departament de Territori i Sostenibilitat amb l'Ajuntament de Barcelona i els 40 municipis de l'àrea metropolitana de Barcelona (AMB) i els 40 municipis de la conurbació més afectats per la contaminació va incorporar als representants de dos administracions els objectius de mobilitat terrestre de les vasts instal·lacions del Prat.

La presidenta del Port de

d'electrificació dels molls a mitjà termini. Per la seva part, la directora de l'aeroport, Sònia Gómez, va assenyalar el compromís de potenciar els vehicles elèctrics en la mobilitat terrestre de les vastes instal·lacions del Prat. Aquestes actuacions van en paral·lel a les de les administracions que han de fer els mesures plantegades per frenar la contaminació en el vehicle privat perquè és la principal

font d'emissió de diòxid de nitrogen (NO_x) a Barcelona. Un 59,9% dels gasos en l'aire s'atribueixen a la mobilitat terrestre de les vasts instal·lacions del Prat. La indústria provoca un 8,3%, el port de Barcelona un 7,6% i altres fonts com la calefacció un 11,2%. El 13% restant es divideix entre la contribució de l'entorn regional, que en bona part també correspon al trànsit.

peatges de congestió a l'autovia A-2 a l'altura del Baix Llobregat i a la C-58 i la C-17 sempre a les parts més properes als accessos a la capital catalana i gestionats per la mateixa empresa pública de nova creació planificada per l'Ajuntament.

Els plantejaments del govern metropolità xoquen amb els de la Generalitat, que ahir va expressar la seva absoluta sorpresa quan va saber la proposta. El conseller de Territori, David Pérez, diu que "no som amics una Catalunya lluita de peatges". La via defensada pel Govern és la implantació de la vinya-ta com a fórmula de pagament de les vies d'alta capacitat, una espècie de tarifa plana d'entre 40 i 110 euros vigent en altres països europeus que pagarien tots els

Les administracions marquen el gener del 2021 com la data per complir amb els nivells exigits per Europa

vehicles i que també planteja destinar una part dels beneficis a millors en el transport públic.

El debat sobre el futur dels peatges va ser l'objecte major de les reunions de la regió metropolitana de Barcelona convocats ahir pel Departament de Territori. Totes les administracions presents es van comprometre per accedir a aprovar el gener del 2021, com a molt tard, els nivells màxims de contaminació que han portat Espanya al Tribunal de Justícia Europeu. La zona de batxes emissió (ZBE) destinada per les rodes de cotxe és la meitat estrella mitjançant la qual es busca retrair de la circulació els vehicles més contaminants i reduir així els nivells de diòxid de nitrogen.

El debat seguirà ser la creació de zones de batxes emissió locals en altres punts de l'entorn de Barcelona. Set ajuntaments metropolitanos (entre els quals hi ha clavats com Cornellà de Llobregat) ja han presentat projectes per al desenvolupament de restriccions. Altres municipis més enllà de la metròpolis encara estan en una primera fase d'estudi. ■



Barcelona municipal government position

Barcelona mayor, Ada Colau, announced in a TV interview on July 17th 2019, that if the low emission zone does not get satisfactory results within 6 months of its implementation, it would be possible to set up a congestion tax in the city.

La lluita contra la contaminació

Colau defensarà el peatge urbà si la resta de mesures no funcionen

Es donarà sis mesos a partir de l'1 de gener per veure l'eficàcia del veto als vehicles bruts. El consistori no contemplava la mesura fa un any, però ara apela a l'emergència climàtica

CARLOS MÁRQUEZ DANIE
BARCELONA

L a contaminació, que sempre ha estat un dels temes estrella del nou mandat a l'Ajuntament de Barcelona -a més dels clàssics de la seguretat, el turisme i la cultura- es va querer obrir el primer dia en obert. Ada Colau, just un dia després d'aprovar el seu cartell, l'alcaldeessa va anunciar la possibilitat que la capital catalana, en un futur no gaire llunyà, instali un peatge urbà per intentar reduir l'ús del vehicle privat a la ciutat, una cosa que intenta, sense gaire èxit, des d'inicis del mandat anterior.

Barcelona posarà en marxa la zona de baixes emissions (ZBE) el gener del 2020. Ja és operativa des de fa dos anys i mig, però no hi ha hagut ni una sola reacció de trànsit malgrat les lletres per multar els vehicles que circulen dins d'aquesta àrea. En qualquevol cas, amb l'arribada del nou any, el veto als vehicles més contaminants ja s'aplicarà per defecte, la qual cosa hauria de deixar la ciutat per tots els que requereixin la via més curta de sortir d'Ullastrell o de Cerdanyola, amb uns 50.000 automòbils, que poden ser, segons càlculs municipals, 125.000 per al 2024. «Hiem de fer-ho i més», va dir Colau en una roda de premsa. I va afegir, moment en què va citar el mateix arbi: «Potser la zona de baixes emissions permanent no es sufficient i hem d'estudiar altres mesures, com el peatge que ens demanen les entitats».

GRANS INFRAESTRUCTURES / Al ser preguntada pels detalls d'aquesta proposta, va assenyalar que, si passats sis mesos a partir del gener, no es veu una millora significativa, la suspensió de la moratòria, la suspensió de les sancions a Madrid Central després de considerar que da protecció a la salut i del medi ambient són principals. Conscient, possiblement, que no era bona idea prometre, l'alcaldeessa va assenyalar que, davant la pol·lució que genera infraestructures com el port i l'aeroport, per a les quals considera que s'hauria d'imposar un límit

dues interlocutòries a favor de la restricció

Madrid Central enfronta el PP i els jutges

L'Ajuntament de Madrid recorre els dos recursos, un del jutjat Contenciosos Administratiu número 7 i un altre del 24, tots dos de la capital espanyola, que demanden la suspensió de la restricció de trànsit. La sentència, que no s'ha publicat encara, pot posar en perill el futur del projecte. Madrid Central ha de construir un model menys ambiciós. Per la seva banda, l'alcalde, José Luis Martínez-Almeida, va matizarunes declaracions que de rebuig l'ajustament dels límits de velocitat en les zones d'alta pol·lució. «No es poden prendre mesures que no són efectives», va afegir. El portaveu municipal de Medi Ambient del PSOE, Alfonso González, va manifestar que, sense la seva opinió, la sentència de l'autoritat administrativa d'estat de Madrid Central és una condemna contra l'actual alcaldeesa. Mamenela Carrasco.

al seu creixement. Al govern local, va afegir, no li temblaria el pols a l'hora de plantar cara al monopoli que encara avui el vehicle privat exerceix al carrer. No quant a nous models de desplaçament, però, es diu que el principal factor davant el 46,7% de desplaçaments en vehicle privat és el cost, i no per l'espai que ocupen en una ciutat tan atapeïda i sense opcions de creixement. Colau va recordar que els projectes van resultar en la implanació de la ZBE i de la ZBE+.

El portaveu municipal de Medi Ambient del PSC, Alfonso González, va manifestar que, sense la seva opinió, la sentència de l'autoritat administrativa d'estat de Madrid Central és una condemna contra l'actual alcaldeesa. Mamenela Carrasco.



► Cobres, autobusos i camions, circulant amb lentitud per l'exèrcit de vehicles, ahir a l'Eixample barceloní.

03

Barcelona mobility technical criteria

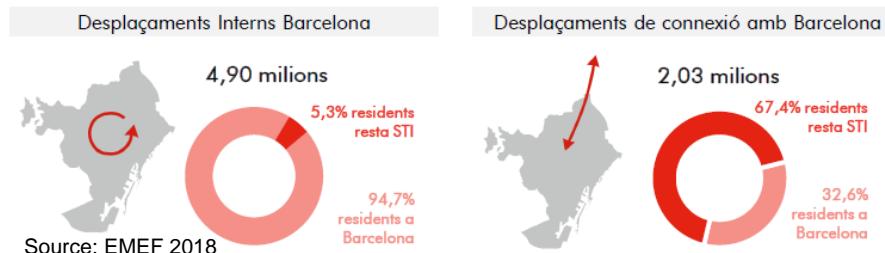




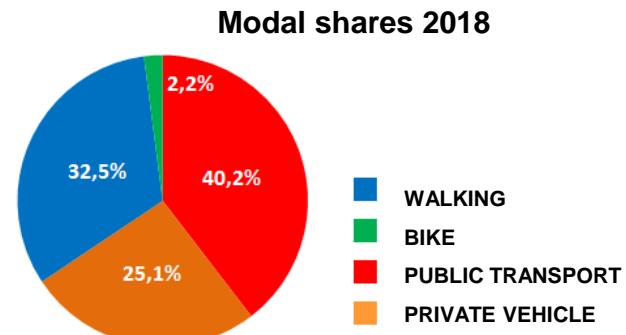
Barcelona characteristics

1.620.343 inhabitants (2018)

6,93 millions daily journeys

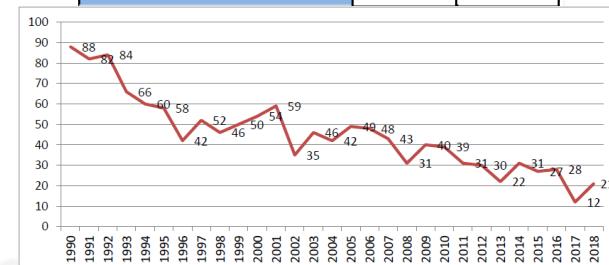


Traffic intensity at Barcelona entry roads 886.000 veh/day



Accident rate

	2017	2018
Accidents	9.430	9.180
Ferits	12.165	11.839
Ferits lleus	11.924	11.601
Ferits greus	241	238
Morts	12	21

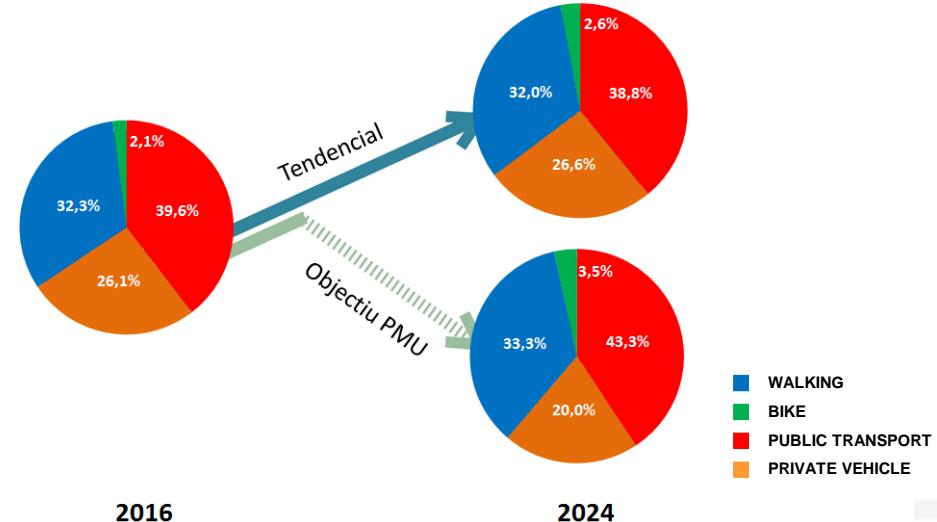




Mobility goals



- MOBILITAT SEGURA
- MOBILITAT SALUDABLE
- MOBILITAT SOSTENIBLE
- MOBILITAT EQUITATIVA
- MOBILITAT INTEL·LIGENT



- - 21% mobility by private vehicle
- + 12,6% public transport stages (+400.000 stages)
- - 50% accident rate 2010-2020 (Pla estratègic de Seguretat Viària de Catalunya (PESV) 2014-2020)
- **Keeping the level of service (no additional congestion)**

**Congestion tax:
to reduce the private
vehicle in the city**



Technical options

- Range
 - Rondes o ZBE
 - Actual tolls
- Type
 - Area
 - Corridors
 - Ring
- Charge
 - Once a day
 - Every crossing
- Rate
 - High → Deterrent
 - Low → Collect tax
- Technology
 - Cameras (ANPR)
 - DRSC (RFID) (+ cameras)
 - Tolls
 - Mobile app (+ cameras)



Other questions:

What to do with not removed tolls (Vallvidrera, Garraf)?

Tax benefits Eco or Zero vehicles?

www.barcelona.cat



Ajuntament
de Barcelona