

CONSULTA SOBRE ZONAS DE BAJAS EMISIONES (ZBE) A GRUPOS REPRESENTATIVOS DE LA CIUDADANÍA DE GRANADA

Informe realizado por:

Francisco Calvo, María del Pilar Astorga, y Juan de Oña.

Grupo de Investigación Transporte y Seguridad (TRYSE).

Departamento de Ingeniería Civil, Universidad de Granada.

Granada, 5 de febrero de 2024.

ENTREGABLE Nº 1

Esta publicación recoge resultados que son parte del proyecto de I+D+i “DIRECTRICES PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE ZONAS DE BAJAS EMISIONES EN CIUDADES DE TAMAÑO MEDIANO Y PEQUEÑO A TRAVÉS DE UN ENFOQUE MULTI-AGENTE Y MULTI-CIUDAD” (LEZIPA), referencia PID2021-127921OB-I00, financiado por MCIN/AEI/10.13039/501100011033/ y “FEDER Una manera de hacer Europa”.



ÍNDICE

| | |
|--|-----------|
| 1. Contexto de la investigación | 3 |
| 2. Descripción de la ZBE | 3 |
| 3. Resultados | 5 |
| 3.1. Preguntas abiertas | 5 |
| 3.2. Preguntas estructuradas | 12 |
| 4. Conclusiones | 18 |



1.- CONTEXTO DE LA INVESTIGACIÓN

En el marco del «Proyecto de Generación de Conocimiento», del Programa Estatal para Impulsar la Investigación Científico-Técnica y su Transferencia, del Plan Estatal de Investigación Científica, Técnica y de Innovación 2021-2023. Ministerio de Ciencia e Innovación:

“Directrices para la implementación de Zonas de Bajas Emisiones en ciudades de tamaño mediano y pequeño a través de un enfoque multi-agente y multi-ciudad (LEZIPA)” (ref. PID2021-127921OB-I00).

Durante los meses noviembre y diciembre de 2023 y enero de 2024 se llevaron a cabo una serie de entrevistas semiestructuradas con algunos grupos representativos de la ciudadanía de Granada. En concreto, se mantuvieron entrevistas con representantes de los siguientes colectivos:

- Federación de empresas del turismo y la hostelería.
- Asociación de comerciantes.
- Asociación de transportistas.
- Asociaciones de vecinos.
- Ecologistas.

2.- DESCRIPCIÓN DE LA ZBE A LA QUE RESPONDIERON LOS REPRESENTANTES DE LOS GRUPOS DE CIUDADANOS

En dichas consultas, se les plantearon diversas cuestiones sobre una ZBE “genérica”, que recogía medias recopiladas de casos reales y de documentos informativos, técnicos y legales (todas estas consultas fueron realizadas antes de la presentación de la ZBE de Granada por parte del Ayuntamiento, que tuvo lugar el 31 de enero de 2024). Dicha ZBE “genérica” se describía a través de su definición y posibles medidas a incluir:

Definición: aquellas zonas de las ciudades (normalmente, el centro) en las que se implanta algún tipo de restricción de acceso, circulación y estacionamiento a vehículos (coches, furgonetas, camiones y motos) en función de su nivel de emisiones contaminantes, de cara a mejorar la calidad del aire.



La ZBE **puede incluir** medidas restrictivas como:

- a. Algún tipo de limitación de acceso y circulación en la ZBE según nivel emisiones para todo tipo de vehículos. Por ejemplo, vehículos eléctricos o híbridos pueden entrar sin restricciones, etiquetas B y C, pueden entrar con restricciones, y etiqueta A o sin etiqueta, no pueden entrar.
- b. Pago por acceso y/o circulación a la ZBE (con posibilidad de regular según nivel emisiones y hora del día).
- c. Acceso a la ZBE sólo si se dispone de plaza de aparcamiento (propia, o reservada de antemano en superficie o parking)
- d. Limitación de aparcamientos (pago y reducción de plazas).
- e. Reducción de velocidad de circulación.
- f. Reducción número carriles para vehículo privado.
- g. Acceso y circulación de vehículos de mercancías ligeros (menos de 3,5 t) durante un determinado horario.

La ZBE **puede incluir** medidas compensatorias como:

- h. Mejora del transporte público (horarios, capacidad, intermodalidad, precios).
- i. Aparcamientos de disuasión en las afueras de la ciudad, conectados a la red de transporte público.
- j. Aumento de peatonalizaciones, aceras, carriles bici, carriles bus.
- k. Subvenciones para la compra de vehículos eléctricos o híbridos, reducción de impuesto de circulación para los mismos.
- l. Instalación puntos recarga para vehículos eléctricos.
- m. Promocionar la movilidad activa y la movilidad compartida de vehículos (coches, motos, bicicletas, patines).
- n. Ampliación y mejora de las zonas de carga y descarga para los vehículos de mercancías.

Excepciones. Los vehículos que, generalmente, sí pueden acceder a las ZBE son:

- Vehículos de residentes en la ZBE.
- Vehículos de personas con movilidad reducida.
- Acceso a parkings plazas libres (acreditándolo).
- Vehículos de transporte público.
- Vehículo de servicios públicos.
- Vehículos de mensajería y reparto a domicilio.
- Vehículos de comerciantes/profesionales/centros administrativos.
- Acceso a hoteles (acreditándolo).



3.- RESULTADOS

A continuación se muestra un análisis de los resultados obtenidos en las diferentes entrevistas, las cuales tuvieron una parte de preguntas abiertas, y una segunda de preguntas estructuradas, con opciones a seleccionar/ordenar.

3.1. PREGUNTAS ABIERTAS

1. ¿Cuáles cree que son los principales problemas que los distintos modos de transporte causan en su ciudad?

| Ocupación del espacio | Contaminación atmosférica | Contaminación acústica | Congestión | Habitabilidad | Accidentes |
|-----------------------|---------------------------|------------------------|------------|---------------|------------|
| X | X | | | X | |
| | X | | | | |
| X | | | X | | |
| X | | | X | | |
| X | X | X | | X | X |

Tabla 1: Problemas que el transporte genera en Granada

Los representantes de la ciudadanía consultados han manifestado que, para ellos, los seis principales problemas que el transporte causa en Granada son:

(Entre paréntesis se muestra el número de veces que se ha mencionado un determinado problema)

- Ocupación del espacio (4), donde la Asociación de Transportistas se refiere a la ocupación de las zonas de carga y descarga debido a su tamaño reducido;
- Contaminación atmosférica (3);
- Congestión (2);
- Habitabilidad (calidad de vida y salud) (2);
- Contaminación acústica (1);
- Accidentes (1).

Por grupo, de mayor a menor número de problemas reportados:

- Ecologistas (5);
- Federación de empresas de turismo y hostelería (3);
- Asociaciones de Vecinos (2);
- Asociación de Transportistas (2);
- Asociación de Comerciantes (1).

2. ¿Tiene su colectivo conocimiento de la ZBE que se está planificando por parte del Ayuntamiento para su ciudad?

Todos los colectivos, excepto uno, dicen tener conocimiento de la ZBE que se está planificando por parte del Ayuntamiento, aunque algunos de ellos comentan que con poca información y sin participación alguna.

3. ¿En términos generales, considera necesaria la implantación de una ZBE en su ciudad? ¿Por qué?

| Sí, por: | | | | No, por: |
|---------------|------------------------------|---------------|---|--|
| Habitabilidad | Facilitar movilidad peatonal | Contaminación | Disminuir ocupación espacio por el vehículo privado | Afección negativa a su actividad profesional |
| X | X | | | |
| | | | | X |
| | | | | X |
| | | X | | |
| | | X | X | |
| 1 | 1 | 2 | 1 | 2 |

Tabla 2: razones de la necesidad de ZBE

La razón más común por la cual más de la mitad de los grupos de ciudadanos consultados (3/5) consideran necesaria la implementación de la ZBE en Granada es la reducción de la contaminación en la ciudad (2/3). Por otro lado, la única razón por la que algunos grupos (2/5) no ven como necesaria la implementación de la ZBE es debido al posible impacto negativo que esta tendría en su actividad profesional (2/2).



4. ¿Cómo cree que la ZBE afectará a la movilidad en la zona de la ciudad donde se implante? ¿Y en el resto de la ciudad?

Todos los colectivos consultados, excepto uno, estiman que la implantación de la ZBE tendrá un impacto positivo en la movilidad en la zona donde se implante. Por otro lado, en el resto de la ciudad, todos los colectivos piensan que la implantación de la ZBE podría tener un impacto negativo, excepto las asociaciones de vecinos.

Por lo tanto, un aspecto a tener en cuenta sería que la ZBE se planifique no sólo considerando el centro de ciudad, sino considerando también medidas para zonas no centrales, con el objetivo de que no se trasladen los problemas del transporte a la periferia (por ejemplo, considerando para la periferia restricciones más ligeras y mejora del transporte público desde el Área Metropolitana y periferia de la ciudad hacia el centro).

5. ¿Cómo cree usted que la implantación de la ZBE afectará a la calidad de vida (¿contaminación, ruido, accidentes, espacio para las personas, et?) en el centro de la ciudad?

Todos los colectivos creen que la implantación de la ZBE afectará positivamente a la calidad de vida en el centro de la ciudad, excepto uno, que piensa que no afectará de ninguna forma.

6. ¿Cómo cree que la implantación de la ZBE afectará a las actividades económicas (comercio, negocios, ocio) que se desarrollan en el centro de la ciudad?

Todos los colectivos, excepto uno, piensan que, una vez superadas las dificultades iniciales, la implantación de la ZBE afectará de forma positiva a las actividades económicas en el centro de la ciudad si se garantiza la accesibilidad al centro por medio de las medidas que sean necesarias.



7. De las medidas restrictivas ¿cuáles le parecen las 2 ó 3 más adecuadas? ¿Por qué?

| (a) | (b) | (c) | (d) | (e) | (f) | (g) | Total |
|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-------|
| X | | | X | | X | | 3 |
| | X | | | X | | | 2 |
| X | | | | | X | X | 3 |
| X | | X | | | | | 2 |
| | | X | X | | X | | 3 |
| 3 | 1 | 2 | 2 | 1 | 3 | 1 | |

Tabla 3: Medidas restrictivas más adecuadas para la ZBE de Granada

De las medidas restrictivas que se muestran en la descripción de las ZBE, cada representante ha señalado las medidas que considera adecuadas para la implantación de la ZBE en Granada. A continuación, se muestran las medidas señaladas y la frecuencia con la que han sido consideradas como adecuadas por los representantes de cada colectivo.

(Entre paréntesis se muestra el número de representantes que han considerado una medida como adecuada, con respecto al total de colectivos de ciudadanos consultados, que son cinco)

- (a) Algún tipo de limitación de acceso y circulación en la ZBE según nivel emisiones para todo tipo de vehículos. Por ejemplo, vehículos eléctricos o híbridos pueden entrar sin restricciones, etiquetas B y C, pueden entrar con restricciones, y etiqueta A o sin etiqueta, no pueden entrar (3/5);
- (b) Pago por acceso y/o circulación a la ZBE (con posibilidad de regular según nivel emisiones y hora del día) (1/5);
- (c) Acceso a la ZBE sólo si se dispone de plaza de aparcamiento (propia, o reservada de antemano en superficie o parking) (2/5);
- (d) Limitación de aparcamientos (pago y reducción de plazas) (2/5);
- (e) Reducción de velocidad de circulación (1/5);
- (f) Reducción número carriles para vehículo privado (3/5);
- (g) Acceso y circulación de vehículos de mercancías ligeros (menos de 3,5 t) durante un determinado horario (1/5).

Además de las medidas restrictivas, todos los representantes comentaron la necesidad de incluir medidas compensatorias (sobre todo, inversión en transporte público) y, uno de ellos, la posibilidad de extender la ZBE a toda el área metropolitana.

8. Dentro de las acciones que puede incluir una ZBE ¿Qué medidas cree que son las que más rechazo pueden generar? ¿Qué cree que podría hacerse para promover su aceptación?

| a) | b) | c) | d) | e) | f) | g) |
|----|----|----|----|----|----|----|
| | X | | | | | |
| | X | | | X | | |
| | X | | X | | X | |
| X | | | X | | X | |
| X | X | | | | | |
| 2 | 4 | | 2 | 1 | 2 | |

Tabla 4: Medidas de la ZBE que pueden generar más rechazo

Respecto a las medidas que mayor rechazo puede generar su implantación, los representantes de los colectivos consultados citaron cinco medidas. A continuación, se muestran dichas medidas y las veces que fueron señaladas como “conflictivas” por los representantes de cada colectivo:

(Entre paréntesis se muestra el número de veces que cada medida ha sido señalada como susceptible de generar rechazo)

- (a) Algún tipo de limitación de acceso y circulación en la ZBE según nivel emisiones para todo tipo de vehículos. Por ejemplo, vehículos eléctricos o híbridos pueden entrar sin restricciones, etiquetas B y C, pueden entrar con restricciones, y etiqueta A o sin etiqueta, no pueden entrar (2);
- (b) Pago por acceso y/o circulación a la ZBE (con posibilidad de regular según nivel emisiones y hora del día) (4);
- (d) Limitación de aparcamientos (pago y reducción de plazas) (2);
- (e) Reducción de velocidad de circulación (1);
- (f) Reducción número carriles para vehículo privado (2);

Para promover su aceptación, se proponen campañas de sensibilización, así como, una implantación progresiva de las medidas restrictivas (por ejemplo, que al principio las sanciones sólo sean “avisos”), y la concesión de subvenciones e incentivos fiscales para cambiar los vehículos por otros menos contaminantes (sobre todo, en el caso de los vehículos de reparto de mercancías).



9. ¿Cuáles son los principales problemas que observa para la implantación de la ZBE? ¿Qué podría hacerse para solucionarlos?

| Problemas | Soluciones |
|---|--|
| Falta de comunicación / Necesidad de medidas alternativas de movilidad antes de la implantación de la ZBE | Periodo de prueba de la ZBE |
| Garantizar el acceso al centro | Transporte público |
| Reducción de calidad por retrasos en envíos | Periodo de prueba de la ZBE |
| Oposición general y falta de información | Campaña informativa |
| Discriminación económica al tener la necesidad de comprar un coche eléctrico | Que las restricciones no afecten según el nivel de renta y que la transición no sea al coche eléctrico (por problemas de ocupación de espacio y de vehículos con un motor eléctrico muy secundario). |

Tabla 5: Principales problemas y soluciones para la implantación de la ZBE

10. ¿Considera que la ZBE puede ser una medida injusta (que discrimina a las personas de rentas bajas con respecto a las de rentas altas), ya que puede incluir pagar por acceder al centro de la ciudad, o por aparcar, o la necesidad de comprar un vehículo menos contaminante (que suelen ser mucho más caros)?

Todos los colectivos, excepto uno, consideran que la implantación de la ZBE puede suponer una discriminación en función de la renta de la ciudadanía. En cualquier caso, varios de los representantes comentan que, para que esta discriminación no se produzca, se debería mejorar el transporte público y establecer medidas de discriminación positiva para las rentas bajas a través, por ejemplo, de la disminución de las tarifas del transporte público.

11. ¿Considera que la ZBE puede ser una medida que discrimina negativa o positivamente a las personas en función de su género o edad? Si la respuesta es sí ¿qué medidas cree que podrían adoptarse para evitar esta discriminación?

- En función del género:

Todos los colectivos, excepto uno, consideran que la ZBE no es una medida que pueda discriminar a las personas en función de su género. El colectivo restante considera que discrimina positivamente a mujeres, ya que usan más el transporte público.

- En función de la edad:

Todos los colectivos, a excepción de uno, coinciden en que la ZBE puede ser una medida que discrimine a las personas según su edad. En el caso de las personas mayores, comentan que podría haber discriminación negativa si no se les explica adecuadamente las medidas, si no se les brinda ayuda con las tecnologías utilizadas y si no se garantizan los medios de transporte público necesarios para asegurar su movilidad. Por otro lado, se argumenta que podría haber discriminación positiva debido a las mejoras en la calidad del aire, beneficiando así a la salud de los mayores, lo cual también discriminaría positivamente a los niños.

En cuanto a los jóvenes, podrían experimentar discriminación negativa debido a su menor poder adquisitivo y a la ubicación de su residencia, que suele ser en las afueras, donde podría trasladarse la contaminación.

12. En general ¿cómo cree que su colectivo valora la implantación de la ZBE?

Todos los colectivos, a excepción de uno, valoran negativamente la implantación de la ZBE, aunque algunos la consideran necesaria y beneficiosa. Hay un colectivo que la valora positivamente, aunque cada vez menos por la disparidad de opiniones dentro del colectivo.

13. En general ¿Cree que su colectivo apoyaría la implantación de la ZBE?

Los representantes de tres de los cinco colectivos entrevistados creen que su colectivo no apoyaría la implantación de la ZBE. Por otra parte, dentro de uno de los colectivos hay diversidad de opiniones, por lo que en general no queda claro si se apoyaría o no y, en general, un colectivo sí apoyaría la implantación de la ZBE, aunque habrá excepciones dentro del colectivo.

3.2.- PREGUNTAS ESTRUCTURADAS

Expresa su grado de acuerdo con respecto a las siguientes afirmaciones:

1. **Mi colectivo está preocupado por los problemas que el transporte causa en las ciudades (contaminación, congestión, accidentes, ocupación de espacio, efecto barrera, etc.).**

Todos los colectivos manifiestan estar preocupados o muy preocupados con respecto a la los problemas que el transporte causa en las ciudades.

2. **Mi colectivo confía en que la Administración Pública (Ayuntamiento) va a realizar correctamente (en forma, plazo y presupuesto) la ZBE.**

| (1) Muy en desacuerdo | (2) En desacuerdo | (3) Indiferente | (4) De acuerdo | (5) Muy de acuerdo |
|-----------------------|-------------------|-----------------|----------------|--------------------|
| | X | | | |
| | | | X | |
| | X | | | |
| | | | X | |
| | X | | | |

Tabla 6: Confianza en la correcta implementación de la ZBE por parte del Ayuntamiento

Se han recogido opiniones contrarias respecto a este aspecto, con dos colectivos que confían que la Administración Pública (Ayuntamiento) realizará correctamente la implantación de la ZBE y tres colectivos que no confían que esto sea así.

3. Para los vehículos de no residentes en la ZBE, o vehículos no domiciliados en la ciudad de la ZBE.

Expresa su grado de acuerdo con respecto a la adecuación de la inclusión de la siguiente medida en la ZBE de su ciudad:

Limitación de acceso a la ZBE según nivel emisiones del vehículo (más restricciones a los vehículos más contaminantes, por ejemplo: etiquetas Eco y Cero, sin restricciones; C y B, con restricciones; A o sin etiqueta, con restricciones, o prohibido acceso).

| (1) Muy en desacuerdo | (2) En desacuerdo | (3) Indiferente | (4) De acuerdo | (5) Muy de acuerdo |
|-----------------------|-------------------|-----------------|----------------|--------------------|
| | | | | X |
| | X | | | |
| | | | | X |
| | | X | | |
| | | | | X |

Tabla 7: Grado de acuerdo con la limitación de acceso a la ZBE según nivel de emisiones del vehículo

Más de la mitad de los colectivos consultados (3 de 5) están muy de acuerdo en que se establezca algún tipo de limitación de acceso a la ZBE según nivel emisiones del vehículo. De los dos restantes, uno tiene opinión neutra con respecto a la medida, y el otro está en desacuerdo.

4. Para los vehículos de no residentes en la ZBE, o vehículos no domiciliados en la ciudad de la ZBE.

Expresa su grado de acuerdo con respecto a la adecuación de la inclusión de la siguiente medida en la ZBE de su ciudad:

Pago por acceso, y/o pago por circular en la ZBE, según el nivel emisiones del vehículo (mayores tarifas a los vehículos más contaminantes).

| (1) Muy en desacuerdo | (2) En desacuerdo | (3) Indiferente | (4) De acuerdo | (5) Muy de acuerdo |
|-----------------------|-------------------|-----------------|----------------|--------------------|
| | | | X | |
| | X | | | |
| | | | | X |
| | X | | | |
| | X | | | |

Tabla 8: Grado de acuerdo con el pago por acceso y/o circular en ZBE según emisiones del vehículo

Tres de los cinco colectivos consultados están en desacuerdo con esta medida, mientras que uno de ellos está de acuerdo y otro muy de acuerdo.

5. Para vehículos “de fuera”, de gasolina y gasoil.

Expresa su grado de acuerdo con respecto a permitir el acceso a la ZBE de dichos vehículos sólo si se dispone de plaza de aparcamiento de antemano (en aparcamiento particular o reservada en aparcamiento público) dentro de la ZBE.

Todos los colectivos, excepto uno, se posicionan de acuerdo o muy de acuerdo con permitir el acceso a la ZBE de los vehículos “de fuera”, de gasolina y gasoil, sólo si se dispone de una plaza de aparcamiento reservada de antemano dentro de la ZBE en aparcamiento público o particular). Uno de los colectivos se postula en contra, abogando por la restricción de no dejar pasar a ningún tipo de vehículo.



6. Para vehículos “de fuera”, de gasolina y gasoil.

Ordene de mayor a menor grado de adecuación para su ciudad, las siguientes opciones:

| | | | | | |
|--|---|---|---|---|---|
| Permitir el acceso a la ZBE de dichos vehículos sólo si se dispone de plaza de aparcamiento reservada de antemano (en aparcamiento público o particular) dentro de la ZBE. | 1 | 3 | 1 | 1 | 3 |
| Permitir el acceso a la ZBE de dichos vehículos de forma ocasional (a través de invitaciones de residentes en la ZBE, o un número de veces al mes) sólo si se dispone de plaza de aparcamiento reservada de antemano dentro de la ZBE. | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 |
| Pago por acceder, y/o pago por circular en la ZBE, modulado según el nivel emisiones del vehículo (mayores tarifas a los vehículos más contaminantes). | 3 | 2 | 3 | 3 | 4 |
| Prohibición de acceso a la ZBE | 4 | 4 | 4 | 4 | 1 |

Tabla 9: Orden del grado de adecuación de las medidas de acceso a la ZBE para cada grupo de la ciudadanía

Se observa que más de la mitad de los grupos (3/5) han considerado más adecuada la siguiente ordenación de opciones para el acceso a vehículos de fuera, de gasolina y de gasoil:

1. Permitir el acceso a la ZBE de dichos vehículos sólo si se dispone de plaza de aparcamiento reservada de antemano (en aparcamiento público o particular) dentro de la ZBE.
2. Permitir el acceso a la ZBE de dichos vehículos de forma ocasional (a través de invitaciones de residentes en la ZBE, o un número de veces al mes) sólo si se dispone de plaza de aparcamiento reservada de antemano dentro de la ZBE.
3. Pago por acceder, y/o pago por circular en la ZBE, modulado según el nivel emisiones del vehículo (mayores tarifas a los vehículos más contaminantes).
4. Prohibición de acceso a la ZBE

7. Para todos los vehículos, tanto de residentes, como de no residentes.

Ordene de mayor a menor grado de adecuación para su ciudad, las siguientes opciones:

| | | | | | |
|--|---|---|---|---|---|
| Pago por aparcar en las plazas de aparcamiento de superficie de la ZBE, modulando el pago según nivel contaminación del vehículo, y con reducción de tarifa para los residentes. | 2 | 2 | 1 | 1 | 4 |
| Pago por aparcar en las plazas de aparcamiento de superficie de la ZBE, modulando el pago según nivel contaminación del vehículo (tarifas más altas para los vehículos más contaminantes). | 1 | 3 | 2 | 2 | 3 |
| Pago por aparcar en las plazas de aparcamiento de superficie de la ZBE. | 3 | 1 | 3 | 3 | 2 |
| No instaurar ningún tipo de pago por aparcar en las plazas de aparcamiento de superficie de la ZBE. | 4 | 4 | 4 | 4 | 1 |

Tabla 10: Orden del grado de adecuación de las medidas de aparcamiento en la ZBE para cada grupo de la ciudadanía

Con respecto a la regulación del aparcamiento en superficie para todos los vehículos, tanto de residentes como no, se ha recogido la siguiente ordenación de opciones, de más a menos adecuada. Las dos primeras opciones son las que han sido valoradas como más adecuadas por más colectivos:

1ª: Pago por aparcar en las plazas de aparcamiento de superficie de la ZBE (con la eventual posibilidad de modular la tarifa según nivel contaminación del vehículo), y con reducción de tarifa para los residentes;

2ª: Pago por aparcar en las plazas de aparcamiento de superficie de la ZBE, (con la eventual posibilidad de modular la tarifa según nivel contaminación del vehículo);

3ª: Pago por aparcar en las plazas de aparcamiento de superficie de la ZBE;

4ª: No instaurar ningún tipo de pago por aparcar en las plazas de aparcamiento de superficie de la ZBE.

- 8. Mi colectivo considera adecuada la reducción del espacio para el vehículo privado (del número de aparcamientos en superficie y número carriles) para aumentar peatonalizaciones, aceras, carriles bici, carriles bus y zonas de carga y descarga.**

Todos los grupos se posicionan de acuerdo o muy de acuerdo con la reducción del espacio para el vehículo privado para aumentar peatonalizaciones, aceras, carriles bici, carriles bus y zonas de carga y descarga, excepto un colectivo, que se posicionan en desacuerdo.

- 9. En términos generales, mi colectivo considera necesaria la implementación de ZBE en la ciudad.**

| (1) Muy en desacuerdo | (2) En desacuerdo | (3) Indiferente | (4) De acuerdo | (5) Muy de acuerdo |
|-----------------------|-------------------|------------------|----------------|--------------------|
| | | | X | |
| | X | | | |
| X | | | | |
| | | | X | |
| | | X (hay extremos) | | |

Tabla 11: Grado de acuerdo de la necesidad de ZBE en Granada

Se han recogido opiniones muy diversas respecto a la necesidad de implantación de una ZBE en la ciudad (dos que sí, dos que no y un indiferente).

- 10. En términos generales, mi colectivo considera necesaria la inversión de dinero público en ZBE.**

Todos los grupos de ciudadanos se posicionan de acuerdo o muy de acuerdo con la necesidad de invertir dinero público en la ZBE, excepto un colectivo, que se posiciona indiferente.

4. - CONCLUSIONES

El análisis revela que, a pesar de que todos los colectivos tienen conocimiento de la ZBE, ha habido una cierta falta de información, así como la ausencia de participación en la planificación de la misma.

La contaminación atmosférica existente en la ciudad es la razón más común por la que más de la mitad de los colectivos entrevistados consideran necesaria la implementación de la ZBE, mientras que la única razón por la que dos de los colectivos no consideran necesaria la implantación de la ZBE es por el posible impacto negativo que esta podría generar en su actividad profesional. No obstante, todos los colectivos (excepto uno) piensan que, una vez superadas las dificultades iniciales, la implantación de la ZBE afectará positivamente a las actividades económicas que se desarrollan en la ciudad.

En cuanto a las medidas restrictivas consideradas como más adecuadas para la implementación de una ZBE genérica en su ciudad son:

- 1ª: Algún tipo de limitación de acceso y circulación en la ZBE según el nivel de emisiones para todo tipo de vehículos;
- 2ª: Reducción del número de carriles para el vehículo privado;
- 3ª: Acceso a la ZBE sólo si se dispone de plaza de aparcamiento (propia, o reservada de antemano en superficie o parking);
- 4ª: Limitación de aparcamientos (pago y reducción de plazas).

Además de estas medidas restrictivas, todos los representantes comentaron la necesidad de incluir medidas compensatorias, especialmente la inversión en transporte público. A pesar de considerar estas medidas como las más adecuadas, también existe la percepción generalizada de que podrían generar cierto rechazo.

En última instancia, todos los colectivos, excepto uno, expresan una valoración negativa sobre la implantación de la ZBE, aunque algunos la consideran necesaria y beneficiosa (todos los colectivos menos uno, consideran que tendría efectos positivos sobre la movilidad y la calidad de vida), y todos han manifestado estar preocupados o muy preocupados con respecto a los problemas que el transporte causa en la ciudad.

