



ORDENANZA SOBRE CREACIÓN Y GESTIÓN DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES EN EL MUNICIPIO DE PONFERRADA.-

PREÁMBULO.-

El artículo 45.1 de la **Constitución Española** (en adelante CE), reconoce que todo el mundo tiene derecho a disponer de un medioambiente adecuado, así como el deber de conservarlo; por otra parte, el artículo 45.2 del mismo texto legal, establece que los poderes públicos velarán por la utilización racional de todos los recursos naturales, con el fin de proteger y mejorar la calidad de vida y defender y restaurar el medioambiente, apoyándose en la indispensable solidaridad colectiva.

A nivel europeo, aunque la normativa sobre medioambiente es abundante y bastante dispersa, conviene resaltar la **Directiva 2008/50/CE**, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y una atmósfera mas limpia en Europa, que tiene por objeto: proteger la salud humana y el medioambiente en general, partiendo de la necesidad de combatir las emisiones de contaminantes en la fuente y de aplicar medidas de reducción, más eficaces a nivel local, nacional y comunitario, considerando prioritario evitar, prevenir y/o reducir las emisiones de contaminantes nocivos a la atmósfera y fijar los objetivos oportunos aplicables al aire ambiente, teniendo en cuenta las normas, directrices y programas fijados para la protección de la Salud.

También hay que mencionar la **Directiva 2004/17/CEE** del Parlamento Europeo, y del Consejo de 15 de Diciembre de 2004, relativa al arsénico, cadmio, mercurio, níquel y los hidrocarburos aromáticos policíclicos en el aire ambiente, que establece unos valores objetivos de concentración de estos, a fin de evitar, prevenir o reducir sus efectos perjudiciales en la salud humana y en el medio ambiente en su conjunto, garantizando el mantenimiento de la calidad del aire.

En cuanto a la **legislación sectorial estatal**, la propuesta de Ordenanza debe tener en cuenta el régimen jurídico establecido por la **Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, participación pública y de acceso a la justicia en materia de medioambiente**, incorporando al derecho español, las **Directivas 2003/4/CE y 2005/35/CE**. La citada Ley regula los derechos de acceso a la información ambiental que obra en poder de las autoridades públicas o de otros sujetos que la posean en su nombre, el derecho a participar en los procedimientos para la toma de decisiones sobre asuntos que incidan directa o indirectamente en el medioambiente, cuya elaboración, aprobación, corresponde a las administraciones públicas, así como la posibilidad de instar la revisión administrativa y/o judicial de los actos u omisiones imputables a cualquier autoridad pública que, supongan una vulneración de la normativa ambiental.

La ordenanza Municipal, por la que se regula el régimen jurídico de la denominada Zona de Bajas Emisiones (en adelante Z.B.E.) de Ponferrada,



tiene causa directa en la **Ley 34/2007 de 15 de noviembre de calidad del aire y protección de la atmósfera**, que tiene por objeto sentar las bases en materia de prevención, vigilancia y reducción de la contaminación atmosférica, a fin de evitar, y cuando no sea posible, reducir los daños que de ésta pudieran derivarse para las personas, el medioambiente, y los demás bienes de cualquier naturaleza.

El artículo 16.4 de la **Ley 34/2007, de 15 de noviembre**, establece que corresponde a las entidades locales ejercer aquellas competencias en materia de calidad del aire, y protección de la atmósfera, que tengan atribuidas en el marco de la legislación específica del Estado, o de la Comunidad Autónoma, debiendo redactar y aprobar una Ordenanza, o en su caso, modificar las existentes para adaptarlas a las previsiones de esta Ley y su normativa de desarrollo.

El **Real Decreto 102/2011 de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire** (modificado en enero 2023), desarrolla la **Ley 34/2007**, y entre otras cosas, define y establece objetivos de calidad del aire y regula la evaluación, mantenimiento y mejora de su calidad en relación a determinadas sustancias peligrosas, con el fin de evitar, prevenir y reducir los efectos nocivos sobre la salud humana, el medioambiente en su conjunto y otros bienes de cualquier naturaleza.

Es igualmente aplicable y deber tenerse en cuenta la **Ley 33/2011 de 4 de octubre, General de Salud Pública**, de carácter básico, que tiene por objeto sentar las bases para que la población alcance y mantenga el mayor nivel de salud posible, a través de las políticas, programas, servicios y en general, actuaciones de toda índole desarrolladas por los poderes públicos, empresas y organizaciones de ciudadanos con el fin de actuar sobre los procesos, factores que más influyen en la salud, y así prevenir la enfermedad y proteger y promover la salud de las personas, tanto en la esfera individual como colectiva. El artículo 19 de esta Ley, establece que las Administraciones Públicas, en el ámbito de sus competencias, deben dirigir las acciones y políticas preventivas sobre los determinantes de la salud, entendiendo por éstos, los factores sociales, económicos, laborales, culturales, alimenticios, biológicos y ambientales que influyen en la salud de las personas y en lo que se refiere a la salud ambiental; el Capítulo VI del título II, establece la obligación de la Administración, en el ámbito de sus competencias, de proteger la salud de la población, mediante actividades y servicios que actúen sobre los riesgos presentes entre otros en el medioambiente, desarrollando a estos efectos los servicios y actividades que permitan la gestión de los riesgos para la salud que puedan afectar a la población.

En este marco de la legislación estatal de referencia, cobra especial relevancia la **Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética**, por la que se transponen al ordenamiento jurídico interno, las obligaciones asumidas por el Estado Español, en materia de cambio climático y transición energética, para dar cumplimiento a los objetivos marcados, para el año 2030, alcanzando la neutralidad climática en España, para el año 2050.

De acuerdo con el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030, son objetivos estratégicos específicos, para la reducción de emisiones del transporte:

- El uso de biocombustibles avanzados.
- El cambio modal en el transporte.
- El uso mas eficiente de los medios de transporte.
- La renovación del parque automovilístico.
- El impulso del vehículo eléctrico y los puntos de recarga de combustibles alternativos.

Para la consecución de estos objetivos de descarbonización y calidad del aire asumidos por el Estado Español, se convierte en pieza clave, la obligación impuesta en el artículo 14 de la **Ley 7/2021**, de crear en todos los Municipios con población superior a 50.000 habitantes, Zonas de Bajas Emisiones, a través de la redacción o modificación de los Planes de movilidad urbana sostenible, y definiendo a ésta como una delimitación territorial, de carácter continuo, en la que se aplican restricciones de acceso a la 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 vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente. Siendo objetivo básico, de todas las Z.B.E., a tenor de lo dispuesto en el artículo 3 del **Real Decreto 1052/2022 de 27 de diciembre, por el que se regula el contenido de las Z.B.E.**: Mejorar la calidad del aire y contribuir a mitigar los efectos del cambio climático, debiendo VELAR por:

- El cumplimiento de los objetivos de calidad acústica.
- Cambio modal hacia modos de transporte más sostenibles.
- La promoción de la eficiencia energética en el uso de los medios de transporte.

La intervención administrativa de la Z.B.E. se atribuye al ámbito regulatorio de las entidades locales, dentro del marco de sus competencias, y en base a los dispuesto en la siguiente legislación sectorial:

- El artículo 25.2.b de la **Ley 7/85 reguladora de las bases de régimen local** que establece que, en todos caso, los municipios deben ejercer como competencias propias, en los términos de la legislación del Estado y de la Comunidades Autónomas, en materia de medioambiente, y en particular entre otras, contra la contaminación atmosférica en las zonas urbanas.

-El artículo 16.4 de la **Ley 34/2007 de 15 de noviembre de calidad del aire y protección de la atmósfera** que establece que las Entidades Locales, a fin de alcanzar, los objetivos de esta Ley, pueden adoptar medidas de restricción total o parcial del tráfico, incluyendo restricciones a los vehículos más contaminantes, a ciertas matriculas, a ciertas horas o a ciertas zonas, entre otras.



- El artículo 3.3 del **Real Decreto 102/2011 de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire** que establece que las Entidades Locales, deberán adoptar las medidas necesarias para garantizar que las concentraciones de los contaminantes regulados, no superen los objetivos de calidad del aire y para la reducción de las concentraciones, así como las medidas de urgencia para que las concentraciones de los contaminantes regulados se vuelvan a situar por debajo de los umbrales de alerta.

-El artículo 27.2 de la **Ley 33/2011 de 4 de octubre de salud pública**, que dispone que las administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias, deben proteger la salud de la población.

-Y en cuanto a la restricción al tráfico, el artículo 7 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, entre las competencias que atribuye a los Municipios, recoge la regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina, por medio de agentes propios, del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías y la sanción de aquellas cuando no estén expresamente atribuidas a otra administración, y restricción por motivos medioambientales.

El objetivo de esta Ordenanza, es definir el régimen jurídico de la Z.B.E. de Ponferrada, partiendo del marco legal descrito, y de su aplicación a las características sociales, económicas, y medioambientales del Municipio; tomando como referencia los datos obtenidos en el año 2021/2022, y que sirvieron de base para la elaboración del Proyecto Ponferrada 4.0 Aire Limpio y Calidad de Vida, diseñando a partir de los mismos, medidas de movilidad sostenible, y de restricción a la circulación del tráfico en vehículos contaminantes, para conseguir con ello los objetivos de calidad del aire, y reducción de la contaminación atmosférica, fijada en la planificación nacional. Respetando en todo caso que las medidas de intervención a adoptar, sean proporcionales a la causa que las motive y sean las menos distorsionantes para la actividad económica del municipio (artículo 4 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, el artículo 5 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de Garantía de Unidad de Mercado y artículo 6 del Reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales), partiendo del hecho cierto, que el padrón de vehículos de este Municipio, en más del 50% corresponde a vehículos, sin distintivo ambiental, o con distintivo B.

La presente Ordenanza respeta los principios de buena regulación que establece el Título IV de Ley 39/2015 de 1 de octubre del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Así, en virtud del principio de necesidad, la norma responde a evidentes razones de “interés general”, y de cumplimiento del mandato establecido en la Ley 17/2021, de creación de Z.B.E en los Municipios de más de 50.000 habitantes.



De conformidad con el principio de eficacia, la ordenanza introduce un mejor uso de las vías urbanas, dentro de la Z.B.E., favoreciendo el uso peatonal, y de la bicicleta, reducción la velocidad, supresión de estacionamientos, y promoviendo un uso mas eficiente y racional del vehículos particular.

La Ordenanza también respeta el principio de eficiencia, pues la intervención que impone es la estrictamente necesaria, apostando por el uso prioritario de la bicicleta, el transporte colectivo de viajeros, los vehículos de movilidad personal, estableciendo con ello un uso mas eficiente y racional de los modos motorizados, tratando de minorar su impacto negativo.

En virtud del principio de proporcionalidad, la Ordenanza contiene la regulación imprescindible y adecuada para garantizar la plurifuncionalidad del espacio público y su utilización racional, segura y sostenible por parte de toda la ciudadanía. Mientras que de conformidad con el principio de seguridad jurídica, la Ordenanza respeta en todo momento, el marco legal, y las competencias municipales e incorpora una regulación concisa y clara, comprensible para toda la ciudadanía.

Se ha utilizado en su elaboración, un cauce de participación pública, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 133 de Ley 39/2015 de 1 de octubre del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

La Ordenanza, tiene muy en cuenta la jurisprudencia establecida por los distintos estamentos judiciales para los casos de Madrid y Barcelona. En consecuencia no se plantea, partiendo de una restricción de derechos e imposición de obligaciones sin causa, generando con ello un perjuicio económico no motivado a la ciudadanía. Por contra ,su planteamiento, se apoya, en la corresponsabilidad ciudadana, incidiendo en el fomento de la Movilidad Sostenible, la Incentivación de las alternativas menos contaminantes para el desarrollo de la movilidad urbana y la educación vial, como ejes fundamentales de la acción pública, en la consecución de los objetivos de calidad del aire, y la descontaminación atmosférica.

También se incide en el espíritu de seguimiento del articulado de la Ordenanza, de manera que en función de los resultados obtenidos, pueda plantearse su revisión y/o modificación, haciendo mas efectiva la consecución de los objetivos previstos. Se ha sido especialmente cauteloso, en contemplar los aspectos socioeconómicos de las medidas propuestas y en analizar las distintas alternativas existentes para asegurar que la implantación de la Z.B.E. vaya en el sentido de mejorar el medioambiente, sin suponer un perjuicio a otros intereses de los ciudadanos.

CAPITULO I.- DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1.- Objeto y Finalidad.

1.-Esta Ordenanza municipal establece la creación y gestión de las zonas de bajas emisiones (en adelante ZBE), determinada en la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, dentro del municipio de Ponferrada.

2.-Es objeto de esta Ordenanza, establecer el régimen de funcionamiento de la Z.B.E. de Ponferrada, con el objetivo de reducir las emisiones a la atmósfera procedentes del tráfico rodado, teniendo en cuenta los niveles de contaminación existentes en el Municipio de Ponferrada, y partiendo de las mediciones contenidas en el Proyecto Ponferrada 4.0 Aire Limpio y Calidad de Vida, aprobado por la Junta de Gobierno Local en sesión de fecha 29 de septiembre de 2021.

3.- La Z.B.E. de Ponferrada, diseña un régimen de intervención administrativa, en función de los índices de calidad del aire existentes en el momento de decidir la acción pública, priorizando las medidas de movilidad sostenible, sobre las restricciones al tráfico rodado, garantizándose en todo caso los límites establecidos en la legislación sectorial, y la mejora en la calidad del aire, respecto al momento de implantación de la Z.B.E.

4.- Dicho régimen de intervención, garantiza, no solo el derecho constitucional a un medioambiente adecuado sino también los principios de proporcionalidad y libertad de mercado, contenidos en el artículo 4 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, el artículo 5 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado y el artículo 6 del Reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales.

5.-La Z.B.E. diseñada por el Ayuntamiento de Ponferrada, se orienta hacia el fomento de la movilidad sostenible, la desincentivación de las alternativas más contaminantes, y la educación ambiental.

Las actuaciones en la Z.B.E., se complementan con mejoras en el espacio público, que fomenten el uso peatonal de las vías públicas (semi-peatonalización, ensanche de acera, supresión de estacionamientos), con un cambio modal, al transporte en bicicleta, Vehículos de Movilidad Personal (V.M.P) y mejora del transporte urbano contemplado en el Plan de Movilidad Urbana de Ponferrada, en fase de modificación.

Artículo 2.- Competencia Municipal.

1.- Conforme a lo establecido en el artículo 25 de la Ley 7/85 de 2 de abril, reguladora de las bases de régimen local, el medioambiente urbano, el tráfico, estacionamiento de vehículos y la movilidad son materias sobre las que en todo caso, los Municipios ejercerán competencias propias, en los términos que establezca la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas.

2.- La competencia para el establecimiento y régimen de la Z.B.E, mediante la aprobación de la presente Ordenanza, viene atribuida por:

- El artículo 4.1.a) de la Ley 7/85, de 2 de abril reguladora de las bases de régimen local, reconociendo a las Administraciones Públicas, de base territorial, la potestad reglamentaria y de auto-organización.

- La Ley 7/2021 de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética cuyo artículo 14.3.a), impone la obligación de crear Z.B.E, en determinados Municipios.

- El Texto Refundido de Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015 de 30 de octubre, cuyo artículo 7, atribuye competencias a los Municipios para la regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico en vías urbanas de su titularidad y, en particular, para la regulación mediante Ordenanza de los usos de vías urbanas, para establecer la restricción de la circulación a determinados vehículos por motivos ambientales.

- Real Decreto 1052/2022 de 27 de diciembre, por el que se regula el establecimiento de zonas de bajas emisiones.

- El artículo 16.4 de la Ley 34/2007 de 15 de noviembre de calidad del aire y protección de la atmósfera.

Artículo 3.- Ámbito de aplicación.

1.-El ámbito territorial de aplicación de esta ordenanza, abarca el espacio territorial, contenido en su anexo I, definido inicialmente en el Proyecto Ponferrada 4.0 Aire Limpio y Calidad de Vida, aprobado por la Junta de Gobierno Local en sesión de 29 de septiembre de 2021 y modificado con el contenido del Real Decreto 1052/2022 de 27 de diciembre, para ser incluido en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible del Municipio.

2.-Las regulaciones, y ámbito de la Z.B.E, se plantea como un proyecto inicial, que tras su puesta en funcionamiento y mediante el análisis de los resultados obtenidos, podrá dar lugar a modificaciones tanto en su ámbito espacial como en las medidas de intervención previstas. Es por tanto, un documento esencialmente revisable, planteando siempre las soluciones que generen el mayor beneficio medioambiental, y menor impacto socioeconómico en el tejido productivo y la vida de los ciudadanos.

Artículo 4.- Definiciones.

A efectos de la presente Ordenanza se definen los siguientes términos:

- a) **Zona de Bajas Emisiones.** Se entiende como Z.B.E, 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 la clasificación de vehículos, por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente.

De conformidad con el artículo 4.1 del RD 1052/2022 de 27 de diciembre, la intervención administrativa, para el cumplimiento de los objetivos de mejora de calidad del aire, cambio climático, puede conseguirse, mediante medidas del cambio modal del transporte, impulsando los medios de transporte sostenible, priorizando la movilidad activa y el transporte público.

La Z.B.E. de Ponferrada, se diseña en función de los niveles de calidad del aire.

b) **Indicadores de calidad del aire:**

b.1) Dióxido de nitrógeno (NO_2): subproducto formado en los procesos de combustión a altas temperaturas, como en los vehículos motorizados y las plantas eléctricas. Por ello es un contaminante frecuente en zonas urbanas que afecta principalmente al sistema respiratorio.

b.2) Partículas PM10: pequeñas partículas sólidas o líquidas dispersas en la atmósfera cuyo diámetro aerodinámico es menor que 10 micras. Pueden darse por causas naturales como los incendios forestales o las nubes de polvo sahariano o por la acción del hombre (causas antropogénicas como actividades industriales, la contaminación generada por la combustión en los automóviles, resuspensión de polvo por actividades agrícolas o de construcción y quema agrícola entre otros.)

b.3) Materia particulada PM2.5: son partículas suspendidas en el aire que tienen un diámetro de menos de 2.5 micras. La materia particulada incluye sustancias químicas orgánicas, polvo, hollín y metales. En concreto las PM2.5 pueden provenir de todas las clases de combustión, como la de los automóviles, camiones, fábricas, quemas de madera, quemas agrícolas y otras actividades. Se les considera actualmente como el principal contaminante atmosférico con efectos nocivos sobre la salud derivado del tráfico de vehículos contaminantes.

b.4) Ozono troposférico (O_3): Es un contaminante secundario, esto es que se forma a partir de reacciones fotoquímicas complejas con intensa luz solar entre contaminantes primarios como son los óxidos de nitrógeno (NO , NO_2) y compuestos orgánicos volátiles (COV). Los óxidos de nitrógeno se generan en los procesos de combustión y especialmente por el tráfico rodado. Los compuestos orgánicos volátiles se generan a partir de un número de fuentes variado, transporte por carretera, refinerías, pintura, limpieza en seco de tejidos, y otras actividades que implican el uso de disolventes. Es un potente oxidante que produce efectos adversos en la salud humana.



- b.5) Dióxido de azufre (SO₂): es un gas incoloro soluble en agua y en contacto con ella se convierte en ácido sulfúrico. Durante su proceso de oxidación en la atmósfera, este gas forma sulfatos. Estos sulfatos forman parte del material particulado PM10. En presencia de humedad el dióxido de azufre forma ácidos en forma de aerosoles y se produce una parte importante del material particulado secundario o fino (PM2.5), siendo el responsable de la lluvia ácida, La principal fuente de emisión de dióxido de azufre a la atmósfera es la combustión de productos petrolíferos y la quema de carbón en centrales eléctricas y calefacciones centrales de las ciudades.
- c) **Distintivo ambiental DGT:** El distintivo ambiental está establecido en el Reglamento General de Vehículos, Anexo 11 “Señales de los vehículos”, afectando también a las motos y demás vehículos a motor de dos o más ruedas.
- d) **Acceso a la Zona de Bajas Emisiones:** entrada en la Z.B.E., donde existe un lector de matrículas.

CAPÍTULO II.- IMPLANTACIÓN DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES .-

Artículo 5.- Calidad del aire, como bien jurídico a proteger.

1.-La atmósfera es un bien común indispensable para la vida. Todas las personas tienen el derecho al uso y disfrute de una buena calidad del aire, a la vez que tienen la OBLIGACIÓN de colaborar en su conservación.

Todas las personas tienen el derecho a la protección de la salud ante las diferentes formas de contaminación, de acuerdo con los estándares y los niveles que determinen las leyes.

2.-Las disposiciones de esta Ordenanza, son de obligado cumplimiento para todas las personas y vehículos que circulan en la Z.B.E., de Ponferrada, incluido en el ámbito territorial, contenido en su anexo I.

3.-La administración municipal, tiene el deber y la potestad de restablecer y preservar la buena calidad del aire, de acuerdo con los parámetros establecidos en la legislación vigente, así como preservar la salud de sus ciudadanos y garantizar la seguridad en la circulación peatonal y vehicular.

Artículo 6.- Proyecto Técnico de las Zonas de Bajas Emisiones.-

1. Con carácter previo al establecimiento de una ZBE, se ha elaborado Proyecto Ponferrada 4.0 Aire Limpio y Calidad de Vida, aprobado por la Junta de Gobierno Local en sesión de 29 de septiembre de 2021 y modificado con el contenido del Real Decreto 1052/2022 de 27 de diciembre, para ser incluido en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible del Municipio.

El proyecto, de conformidad con lo dispuesto en el real Decreto 1052/2022, dispone del siguiente contenido mínimo:

- a) Información general de la zona, estimación de la superficie contaminada y de la población expuesta y los órganos municipales responsables de la elaboración y ejecución de las ZBE
- b) La delimitación del perímetro y superficie de la ZBE, adecuada, suficiente y proporcional para el cumplimiento de los objetivos establecidos para la ZBE.
- c) La naturaleza, origen y evaluación de la contaminación.
- d) Las medidas de mejora de la calidad del aire y de la calidad acústica y calendario de aplicación.
- e) El sistema de control de accesos, circulación y estacionamiento en las ZBE.
- f) Un análisis de coherencia de los proyectos de ZBE con los instrumentos de planificación preexistentes.

2. El proyecto técnico de la ZBE será revisado a los tres años de su establecimiento y posteriormente, cada cuatro años, con el objeto de verificar el cumplimiento de sus objetivos y la actualización de los proyectos técnicos y, en su caso, modificar las medidas de intervención.

Artículo 7.- Cumplimiento de objetivos.

1.-La delimitación de la ZBE efectuada en el Proyecto Técnico se considera adecuada, suficiente y proporcional para el cumplimiento de los objetivos de mejora de la calidad del aire y mitigación del cambio climático.

2.-Para el cumplimiento de los objetivos de mejora de la calidad del aire y descarbonización de la zona, se opta en primer lugar por adoptar medidas de movilidad urbana sostenible tales como:

1. Priorizar el uso peatonal de las vías públicas (ensanchamiento de aceras, calzadas de un solo carril, semipeatonalización de vías, supresión de aparcamientos, estacionamiento de borde).
2. Fomentar el uso del vehículo de movilidad activa (bicicletas y vehículos de movilidad personal).
3. Mejora de las prestaciones del servicio de transporte urbano (incrementos del servicio, compra verde).

3.-Solo en el caso de no consecución de los objetivos dispuestos en la normativa sobre calidad del aire, se adoptaran medidas restrictivas al paso de vehículos mas contaminantes, y siempre que no hubiera otra medida menos restrictiva para el logro de la reducción de los valores nocivos para la salud.

Artículo 8 .-Estados e índices de funcionamiento de la Z.B.E. de Ponferrada.

Para el funcionamiento de la Z.B.E. del Ayuntamiento de Ponferrada se declaran los siguientes estados de intervención:

8.1.- Estado 1 .- Definido por el intervalo comprendido entre los **niveles previos de contaminación, y los pretendidos, con la implantación del Proyecto Ponferrada 4.0 Aire Limpio y Calidad de Vida**, teniendo por objetivo la mejora de la calidad del aire respecto al momento inicial así como los objetivos del cambio climático asumidos por el Estado Español, buscando la creación de un espacio urbano de calidad para la ciudadanía.

8.1.1.- Valores.- Se establecen los siguientes valores, para los indicadores de calidad del aire, y lucha de contaminación, en el primer estado de la Z.B.E. de Ponferrada:

Tipo contaminante	Análisis previo de contaminación	Objetivos de calidad
Dióxido de azufre SO ₂	50 µg/m ³ (Valor medio horario durante tres horas consecutivas, en el área de la zona)	20 µg/m ³ (Valor medio horario durante tres horas consecutivas, en el área de la zona)
Dióxido de Nitrógeno NO ₂	90 µg/m ³ (Valor medio horario durante tres horas consecutivas, en el área de la zona)	50 µg/m ³ (Valor medio horario durante tres horas consecutivas, en el área de la zona)
Partículas PM10	45 µg/m ³ (Promedio 24 h)	25 µg/m ³ (Promedio 24 h)
Partículas PM2,5	25 µg/m ³ (Promedio 24 h)	10 µg/m ³ (Promedio 24 h)
Monóxido de Carbono CO	1 mg/m ³ (Máxima de la media móvil octohoraria)	0,5 mg/m ³ (Máxima de la media móvil octohoraria)
Ozono O ₃	160 µg/m ³ (Máxima de la media móvil octohoraria durante tres días y previsión de continuidad de condiciones meteorológicas desfavorables)	100 µg/m ³ (Máxima de la media móvil octohoraria durante tres días y previsión de continuidad de condiciones meteorológicas desfavorables)

Se deberá tener en cuenta la cuantificación de los aportes de polvo africano a los niveles diarios de partículas.



8.1.2 .- Medidas de intervención.- Los objetivos previstos, se instrumentarán a través de las siguientes medidas de intervención:

a).-Mejora del espacio urbano.

- Remodelación y semipeatonalización de un tramo de Avenida de la Puebla, con ensanche y mejora de aceras, en ambos sentidos.
- Remodelación, de la Calle Real, con mejora y ampliación de las aceras.
- Remodelación y mejora de la Calle Eladia Baylina y otras, mediante ensanche de aceras y supresión de estacionamientos.

b).- Cambio modal hacia una movilidad sostenible.

- Implementación de una red de ciclocarriles, y V.M.P. a través del Plan Movilidad en bicicleta, que conecta la Z.B.E, con los principales centros neurálgicos de la ciudad.

Cuando se den intrusiones de masas de aire sahariano se realizará el descuento correspondiente a esas intrusiones.

- Redefinición y modernización del transporte colectivo urbano de viajeros, hacia el vehículo eléctrico (compra de un autobús eléctrico), incremento de frecuencias, fomento y difusión la cultura del uso del transporte público frente al vehículo individual no compartido
- Implantación de una red de recarga eléctrica.
- Establecimiento de aparcamientos disuasorios, en zona de borde (aparcamiento zona carrefour y Zona Parque Industrial PP-3).

c).- Políticas fiscales, con bonificación en el Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica, a los vehículos con distintivo ambiental CERO de la DGT.

8.2.- Estado 2.- definido por el **intervalo comprendido entre el objetivo previsto, y los límites de calidad del aire, establecidos en el Real Decreto 102/2011** de 28 de enero.

En este caso, la autoridad competente podrá adoptar medidas adicionales de movilidad sostenible, o en su caso restricciones al tráfico, buscando siempre aquellas soluciones, que sean menos lesivas, al principio de circulación, al desarrollo de la vida personal y actividad comercial.

8.2.1.- Valores de aviso.- Se establecen los siguientes valores de aviso, para los indicadores de calidad del aire y lucha con la contaminación, y cambio climático:



Contaminante	Periodo promedio	Límites Estado 2
Dióxido de Azufre SO ₂	Horario	350 µg/m ³ (Valor medio horario durante tres horas consecutivas, en el área de la zona)
Dióxido de Nitrógeno NO ₂	Horario	200 µg/m ³ (Valor medio horario durante tres horas consecutivas, en el área de la zona)
Partículas PM10	Diario (promedio 24 h)	50 µg/m ³ (Promedio 24 h)
Partículas PM2,5	Diario (promedio 24 h)	35 µg/m ³ (Promedio 24 h)
Monóxido de Carbono CO	Máximo diario de las medias móviles octohorarias	No aplica
Ozono O ₃	Horario	180 µg/m ³ (Promedio horario)

Se deberá tener en cuenta la cuantificación de los aportes de polvo africano a los niveles diarios de partículas.

8.2.2.- Medidas de intervención.- Se definen como medida especial de MOVILIDAD, a título meramente enunciativo las siguientes:

- Se activará un sistema de alertas desarrollado a través de aplicaciones para teléfonos móviles para dar la máxima difusión a recomendaciones sanitarias a la población más sensible.
- Reducción del precio del transporte público: se podrá reducir el precio del transporte público con el fin de fomentar la utilización del mismo. Se aplicará una bonificación de un 50% en el precio del billete ordinario.
- Reducción de la velocidad en el perímetro e interior de la zona de bajas emisiones: se podrán reducir los límites de velocidad en función del tipo de vía (de 50 km/h a 30 km/h y de 30 km/h a 20 km/h).
- Cambiar la ventana horaria de las zonas de carga y descarga de mercancías en la Z.B.E., para evitar que coincida con las horas punta de tráfico urbano. Esta medida se podrá regular en función del distintivo ambiental de la DGT del que dispongan los vehículos.
- Cortes de tramos temporales de calles dentro de la Z.B.E.:
 - Se podrán cortar calles de forma temporal dentro de la Z.B.E.
 - Y/o cortes de calles temporales en las horas punta de tránsito de vehículos.
- Se podrá flexibilizar los horarios en las Administraciones Públicas, fomentando el teletrabajo y la reducción del uso de las calefacciones/climatización en oficinas de estas Administraciones. Se establecerán medidas para flexibilizar los horarios de trabajo en las Administraciones Públicas durante la activación del Estado 2, con el fin



de reducir los desplazamientos en horas punta. Esta medida se coordinará para intentar una reducción, en la medida de lo posible, del uso de calefacciones de combustión de combustibles fósiles en las oficinas de las Administraciones.

- Fomento del Carpooling (Coche compartido).
- Creación temporal de plataformas reservadas para el transporte público y vehículos de alta ocupación:
 - Creaciones de carriles BUS/VAO en el interior o en las vías de acceso a la ZBE, con el fin de aumentar la capacidad del tráfico general en las principales vías de acceso a esta zona de bajas emisiones.
- Activación de planes de transporte al trabajo en aquellas empresas que dispongan de estos instrumentos de planificación.

8.3.- Estado 3.- se define como aquella situación, en la que la **calidad del aire supera los valores previstos en el Real Decreto 102/2011 de 28 de enero.**

8.3.1.- Valores.- Se fijan como valores, para los indicadores de calidad del aire y la lucha contra el cambio climático, en esta Ciudad:

Contaminante	Periodo promedio	Límites Estado 3
Dióxido de Azufre SO ₂	Horario	500 µg/m ³ (Valor medio horario durante tres horas consecutivas, en el área de la zona)
Dióxido de Nitrógeno NO ₂	Horario	400 µg/m ³ (Valor medio horario durante tres horas consecutivas, en el área de la zona)
Partículas PM10	Diario (promedio 24 h)	80 µg/m ³ (Promedio 24 h)
Partículas PM2,5	Diario (promedio 24 h)	50 µg/m ³ (Promedio 24 h)
Monóxido de Carbono CO	Máximo diario de las medias móviles octohorarias	10 mg/m ³ (Máximo diario de las medias móviles octohorarias)
Ozono O ₃	Horario	240 µg/m ³ (Promedio horario)

Se deberá tener en cuenta la cuantificación de los aportes de polvo africano a los niveles diarios de partículas.

8.3.2.- Medidas de intervención.- Por motivos de salud pública y de calidad del aire, a todos los efectos, en los términos establecidos en la presente Ordenanza, siempre que las medidas de movilidad sostenible, no sean eficaces, se restringirá la circulación a los vehículos a motor, excluyendo de esta definición los ciclomotores, los tranvías, los vehículos para personas con

movilidad reducida, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y los vehículos de movilidad personal (VMP) en función de su distintivo ambiental, según la clasificación de la D.G.T., regulándose esta restricción, según horarios, en función de la duración del episodio de contaminación que se declara.

En cuanto se active el nivel de alerta (día 0): restricción de la circulación a todos aquellos vehículos a motor que no tengan distintivo ambiental.

Si los niveles de alerta persisten:

- Día 1: se suma la restricción de la circulación a los vehículos a motor con distintivo B.
- Día 2: a las anteriores restricciones se suma la restricción de la circulación a los vehículos a motor con distintivo C, y se establece se establece la gratuidad del transporte público.

Artículo 9.- Z.B.E. y coherencia con los instrumentos de planificación.

1.-La implementación de la Z.B.E., de acuerdo con el proyecto técnico que la define, se integra como modificación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible del Municipio de Ponferrada, vinculando a todas las políticas públicas, proyectos, ordenanzas y planes que se aprueben en su desarrollo.

Esta zona, definida en el núcleo de la ciudad, se encuentra integrada, con el Plan General de Ordenación Urbana de Ponferrada aprobado por Orden FOM/2007, con el Plan de Movilidad Urbana de Ponferrada aprobado en 2014, y modificado por acuerdo plenario de fecha 7 de marzo de 2024, con el Mapa y Estrategia de Ruido de Ponferrada, aprobado en sesión plenaria de fecha 31 de marzo de 2023 (definitivamente por la Administración autonómica el 9 de agosto de 2023), así como con el desarrollo de otros proyectos municipales en zonas colindantes para la creación de espacios frescos, que mitiguen el efecto isla de calor (Mejora del Parque de la Concordia), o el área de rehabilitación urbana, ARU Puebla Norte, dirigida a la sustitución de las calderas de combustión de carbón por el uso de energía alternativas limpias.

2.-La delimitación de la Z.B.E., es (sin perjuicio de sus modificaciones), estable, sin embargo las medidas a adoptar serán de carácter temporal, en función de las causas que las provocan, buscando siempre la proporcionalidad, y la menor restricción en la esfera jurídica de los particulares, sin desconocer la obligación del mantenimiento de la calidad del aire, y el derecho a un medioambiente adecuado.

3.-Se establece un calendario de implantación en la Z.B.E., que se define en el anexo II, de la presente Ordenanza.

Artículo 10.- Corresponsabilidad ciudadana.

1.-La responsabilidad de conservación y mejora de la calidad del aire, es una obligación compartida, entre el Ayuntamiento de Ponferrada y sus ciudadanos.



2.- El Ayuntamiento de Ponferrada, tiene el deber de velar por la conservación y protección del ambiente atmosférico, y también la obligación de hacer cumplir a la sociedad en su conjunto, el correlativo deber de conservación y protección y de colaboración en las actuaciones dirigidas a reducir o eliminar las diferentes formas de contaminación.

3.-Tendrán encaje en esta obligación de colaboración entre administración y la ciudadanía, los llamamientos a restringir el uso individual del vehículo privado, para corregir situaciones de pre-alerta, que evite la adopción de medidas de prohibición o restricción de la libre circulación, debiendo en este caso el Ayuntamiento de Ponferrada, poner a disposición de los vecinos otra forma mas sostenible de desplazamiento, como es fomentar el uso del transporte urbano colectivo de viajeros.

4.-El Ayuntamiento de Ponferrada, dentro del Proyecto Ponferrada 4.0 Aire Limpio y Calidad de Vida, realizará campañas de educación ambiental, divulgando el significado y la regulación de la Z.B.E, en tanto que el éxito de cualquier política pública, pasa mas que por una actuación de prohibición y sanción, por un entendimiento de los valores a proteger, y en que medida estos inciden en la vida cotidiana de sus vecinos.

Artículo 11.- Señalización de la zona e instalación de sensores de calidad del aire.

1.-La Z.B.E. dentro del Municipio estará señalizada, en los puntos de entrada y salida a dicho espacio, utilizando para ello, la señalización prevista por la D.G.T. Se anexionará, como documento 3, el proyecto de señalización de la Z.B.E.

2.-Se monitorizarán, con aparatos de medida, en su caso homologados los valores de los índices de calidad del aire, según lo dispuesto en la normativa vigente. Los sensores, se colocarán, dentro de la Z.B.E. y en los emplazamientos mas sensibles al tráfico rodado.

3.- Las mediciones, serán ponderadas por el servicio de movilidad, quien en función de los resultados obtenidos, propondrá a la autoridad responsable, un informe sobre el estado de la Z.B.E., y las medidas a implementar por el poder público.

Artículo 12.- Atención a la ciudadanía en la gestión de la Z.B.E.

Toda la información relativa a la Z.B.E. será publicada en la página web institucional del ayuntamiento, habilitándose canales operativos de comunicación con los ciudadanos de Ponferrada. En estos canales se garantizará la asistencia presencial, telefónica y telemática.

CAPITULO III.- EXENCIONES Y EXCEPCIONALIDADES DEL RÉGIMEN JURÍDICO DE LA Z.B.E.

Artículo 13.- Circulación de los vehículos sin distintivo ambiental de la DGT y exenciones.

1.-No podrán acceder y circular por las calles del interior del perímetro de la Z.B.E. ni estacionar en superficie los vehículos sin distintivo ambiental de la DGT cuando sea declarada por la autoridad responsable el Estado 3. En los Estados 1 y 2 la circulación será libre.

2.-Estarán autorizados temporalmente para acceder, circular y estacionar, en todo caso, los vehículos que estén inscritos en el Registro Municipal de vehículos autorizados en las Z.B.E.

3.-Las autorizaciones de las que se beneficien los vehículos inscritos en el mencionado Registro lo serán con limitación temporal hasta una fecha determinada, pudiendo la autorización tener efectos continuados o discontinuos, referidos en meses, días, y horas, en los términos establecidos en la presente Ordenanza.

Artículo 14.- Excepcionalidad al régimen de zonas de bajas emisiones

Con carácter excepcional, y por razones de interés general, comunicados con carácter previo a la autoridad ambiental, podrá acordarse la suspensión, por el tiempo imprescindible, de los efectos del cumplimiento de la Ordenanza de Bajas Emisiones, mediante regulación del órgano competente, que se hará público para general conocimiento de la ciudadanía.

CAPITULO IV RÉGIMEN DE CONTROL Y SEGUIMIENTO .-

Artículo 15.- Sistemas de control y protección de datos.

1.-El control de acceso a las zonas de bajas emisiones dentro del municipio se realizará mediante un sistema automático y con la plataforma tecnológica que se designe por la autoridad municipal. Con este sistema se comprobará si el vehículo puede acceder o no a la citada zona, sin que sea necesario captar la imagen de los ocupantes, sin perjuicio de las facultades que la Policía Municipal tenga asignadas en el control, vigilancia y sanción de las infracciones y no cumplimiento de las normas establecidas.

2.-La instalación y uso de cámaras, videocámaras y de cualquier otro medio de captación y reproducción de imágenes para el control, regulación, vigilancia y disciplina del tráfico se efectuará por la autoridad municipal encargada de la regulación del tráfico a los fines previstos en el 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, y demás normativa específica en la materia, y con sujeción a lo dispuesto en la normativa de protección de datos.



La autoridad municipal adoptará una resolución que ordene la instalación y uso de los dispositivos fijos y móviles de captación y reproducción, previstos para el control de la Z.B.E.

Artículo 16.- Seguimiento de los Niveles de Contaminación y Calidad del Aire, así como medidas a adoptar .

1.-Corresponde el servicio de Movilidad, adscrito al área de Medio Ambiente, la gestión de la ZBE, y de forma directa o indirecta, controlar y analizar los resultados de los medidores emplazados en la zona de bajas emisiones, emitiendo un informe con propuesta de las medidas a adoptar en cada caso. Será también responsable de realizar un informe de evaluación sobre la efectividad de las medidas propuestas e implantadas, así como del ámbito territorial zonificado, proponiendo en su caso, la modificación de la ordenanza o del PMUS, a la autoridad responsable.

2.-Será competente el Alcalde-Presidente para resolver mediante Decreto las medidas de intervención administrativa en función de los niveles de contaminación y calidad del aire en la zona de bajas emisiones de Ponferrada, comunicándolas a los usuarios a través de señalización ubicada en la entrada y salida del perímetro delimitado, así como en los medios de comunicación habituales.

Artículo 17.- Registro municipal de autorizados en la zona de bajas emisiones.

1.-El Ayuntamiento de Ponferrada, a través del área de Movilidad, dispondrá y gestionará un registro municipal de autorizados para los ciudadanos que se encuentren en los supuestos previstos en el Anexo III de la presente Ordenanza, y los que habiliten para la entrada de un vehículo.

CAPÍTULO V. RÉGIMEN SANCIONADOR.

Artículo 18.- Legislación aplicable.-

Cuando los usuarios no respeten las condiciones de acceso, circulación y estacionamiento en las zonas de bajas emisiones, será de aplicación el régimen sancionador previsto en la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y en sus reglamentos de desarrollo.

Son infracciones administrativas relativas al uso y circulación de los vehículos en el interior de las Zonas de Bajas Emisiones de Ponferrada, las recogidas en el 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 y en el Reglamento General de Circulación que les resulten aplicables, o normativa que los sustituya.

Art 19.-Infracciones y Sanciones.-



1.-De conformidad con el Art 76 z 3) 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, se considera infracción grave: “ No respetar las restricciones de circulación derivadas de la aplicación de los protocolos ante episodios de contaminación y de las zonas de bajas emisiones “

2.- Tendrá la consideración de infracción grave el no respetar las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento establecidas en las ZBE, y en particular:

a.- El incumplimiento de la prohibición de circular o estacionar dentro de la ZBE por parte de los vehículos no contemplados en el Anexo III de la Ordenanza o que, estándolo, carezcan de la autorización necesaria.

b.- El estacionamiento de los vehículos de los residentes en la ZBE que no estén incluidos en el Anexo III de esta Ordenanza o que, estándolo, no cuente con la autorización necesaria, cuando estacionen en un área de estacionamiento que no les corresponda.

3. Las infracciones tipificadas en esta Ordenanza se sancionarán con multa de 200,00 euros.

4. Las sanciones establecidas en el apartado anterior podrán incrementarse en un 30 %, en caso de reincidencia de la persona responsable. Se entiende que hay reincidencia cuando se ha cometido, en el plazo de un año, más de una infracción de la misma naturaleza, cuando así se haya declarado por resolución firme.

5.-En la fijación de las sanciones de multa se tendrá en cuenta que en todo caso, la comisión de la infracción no resulte más beneficiosa para la persona infractora que el cumplimiento de las normas infringidas.

Disposición transitoria primera.

La Zona de Bajas Emisiones y su regulación se implantará a la entrada en vigor de la presente Ordenanza, al día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial de la Provincia, salvo el régimen sancionador previsto en el Capítulo V, que entrará en vigor progresivamente en aras de facilitar su adecuado conocimiento y correcta adaptación del nuevo sistema por parte de la ciudadanía, estableciéndose los siguientes plazos:

- Desde la entrada en vigor hasta el **31 de diciembre de 2026**. Fase informativa previa. Periodo de información pública a la ciudadanía sin imposición de sanciones.
- **Del 1 de enero de 2027 a 30 de junio de 2027**.- Entrada en vigor del régimen sancionador con imposición de sanciones de apercibimiento a los conductores infractores. En caso de reincidencia, la tercera y posteriores infracciones serán sancionadas con multa por un importe de 100 €.



- **1 de julio de 2027.**- Implantación del régimen sancionador previsto en el Capítulo V de la Ordenanza y en los términos del Real Decreto Legislativo 67/2015 , de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, con imposición de sanciones de multa.

Disposición derogatoria

Con la entrada en vigor de esta Ordenanza, quedará derogada, cualquier norma de rango inferior que la contradiga.

Disposición final primera.

La competencia para aprobar modificaciones del área perimetral de la Z.B.E. o del régimen jurídico de la Ordenanza, se reserva el Pleno Municipal, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 49 LBRL, siendo obligatorio el trámite de consulta previa que dispone el artículo 133 de la Ley 39/2015.

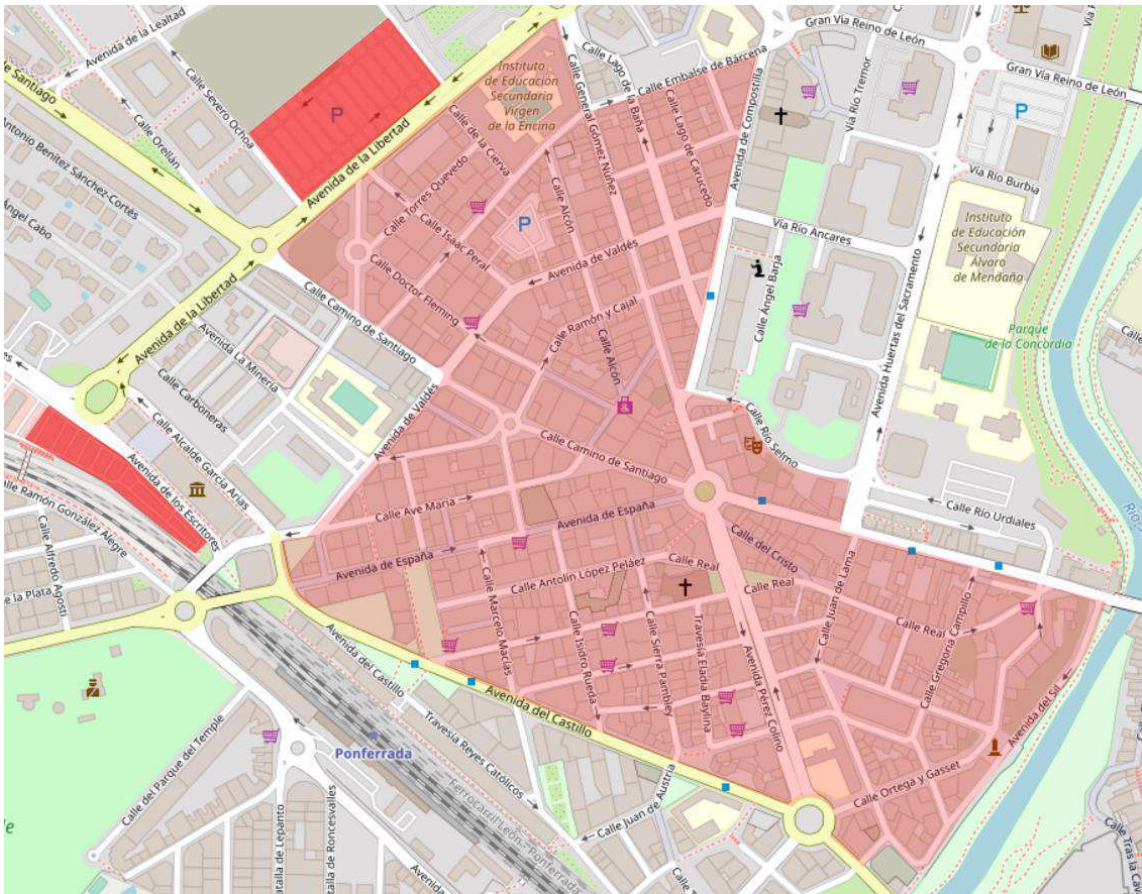
Se habilita al Alcalde-Presidente, para adoptar resoluciones excepcionales por razones de interés público sobre la zona de bajas emisiones de Ponferrada, así como para modificar los valores de los índices, contenidos en el anexo III, de conformidad, con las normas que dicten las administraciones competentes sobre la materia, o de los compromisos que adopte el Estado Español sobre la reducción de la contaminación atmosférica, y el uso alternativo de la energía.



ANEXO I.- ÁMBITO TERRITORIAL DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES.

Localización de la Zona de Bajas Emisiones:

La zona de bajas emisiones de la ciudad de Ponferrada se encontrará situada en el centro de la ciudad, tiene un perímetro de 3,18 km y abarca un total de 0,36 km²; quedando afectadas un total de 51 avenidas, calles, plazas y glorietas, tal como se muestra en el plano de la localización de la ZBE:



A continuación, se enumeran los viales que quedan dentro de la ZBE:

- Glorieta de Lazúrtegui
- Calle Camino de Santiago (hasta Avda. de Valdés)
- Avda. de España
- Calle General Gómez Núñez (hasta C/ Embalse de Bárcena)
- Avda. de Pérez Colino
- Avda. de la Puebla (hasta la Avda. de Huertas del Sacramento)
- Avda. de Valdés (hasta C/ Camino de Santiago)
- Travesía Gómez Núñez
- Avda. de Ramón y Cajal
- C/ Obispo Mérida

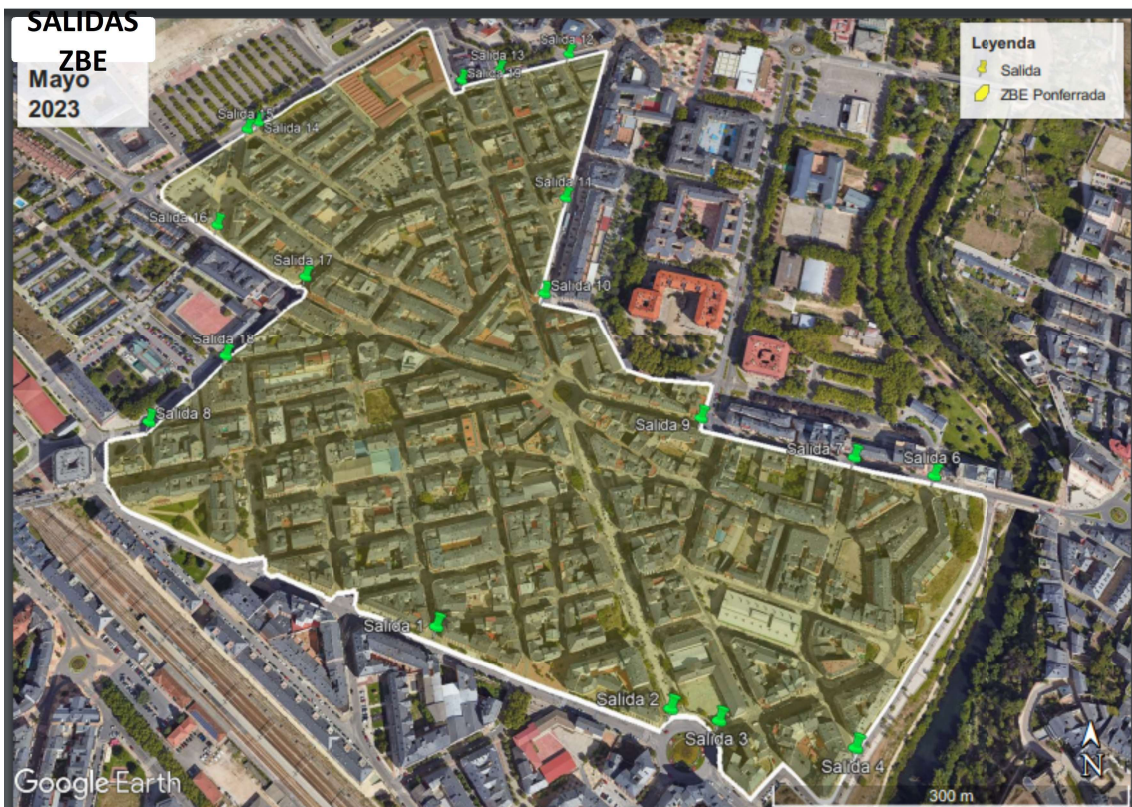


- C/ Lago de Carucedo
- C/ El Castro
- C/ La Paz
- C/ Alcón
- C/ Doctor Fleming
- C/ Isaac Peral
- C/ La Cierva
- C/ Mateo Garza
- Plaza Interior
- C/ Torres Quevedo
- C/ Gregorio Marañón
- C/ Ave María
- C/ Fueros de León
- C/ Padre Santalla
- C/ San Cristóbal
- C/ Travesía España
- C/ Diego Antonio González
- C/ Antolín López Peláez
- C/ Dos de Mayo
- C/ Eladia Baylina
- C/ Luciana Fernández
- C/ Navaliegos
- Plaza Fernando Miranda
- C/ Marcelo Macías
- C/ Isidro Rueda
- C/ Sierra y Pambley
- Travesía Eladia Baylina
- C/ Real
- C/ El Cristo
- Plaza del Cristo
- C/ Hornos
- Travesía Hornos
- Pasaje Matachana
- C/ Campillín
- C/ Felipe II
- C/ Ortega y Gasset (Tramo desde la Glorieta de Luis del Olmo hasta C/ San Juan Apóstol)
- C/ Juan de Lama
- C/ Alfonso X el Sabio
- C/ Carlos I
- C/ Gregoria Campillo
- C/ San Juan Apóstol

Entradas a la Zona de Bajas Emisiones de Ponferrada:



Salidas a la Zona de Bajas Emisiones de Ponferrada:





ANEXO II.- CALENDARIO DE IMPLANTACIÓN Y REVISIÓN DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES.

1 de diciembre de 2024: Implementación de la Zona de Bajas Emisiones y su regulación y apertura de un período de AVISO a la ciudadanía.

1 de diciembre de 2027: Primera revisión del proyecto técnico de la Zona de Bajas Emisiones.

1 de diciembre de 2031: Segunda revisión del proyecto de la Z.B.E. y la regulación de la misma, con el fin de garantizar que se están alcanzando los objetivos planteados en el proyecto, y que responden a lo establecido en el Real Decreto 1052/2022.



ANEXO III.- REGISTRO MUNICIPAL DE AUTORIZADOS EN LA ZONA DE BAJAS EMISIONES.

1.- El acceso, circulación y estacionamiento dentro de la Zona de Bajas Emisiones de Ponferrada estará permitido, de forma general, para todos los vehículos, independientemente de su distintivo ambiental de la DGT.

2.- En caso de superación de los límites del Estado 3, podrán acceder a la ZBE los siguientes vehículos en función de los días de alerta:

2.1.- Día 0: En cuanto se active el nivel de alerta del día 0 se restringirá la circulación a todos aquellos vehículos a motor que no tengan distintivo ambiental.

Dentro del día 0, los siguientes vehículos tendrán libre acceso y circulación sin necesidad de autorización municipal registral:

- Vehículos con distintivo ambiental de la DGT:
 - B
 - C
 - ECO
 - CERO
- Los ciclos y bicicletas y los vehículos de movilidad personal eléctricos.
- Vehículos con cualquier distintivo ambiental que acudan al Parking de la avenida Pérez Colino y avenida de Compostilla (pueden transcurrir como máximo 10 minutos desde la lectura de la matrícula a la entrada de la ZBE y la entrada en el Parking).

Si los niveles de alerta persisten:

2.2.- Día 1: se suma la restricción de la circulación a los vehículos a motor con distintivo ambiental B.

Por lo tanto, los vehículos de libre acceso y circulación sin necesidad de autorización municipal registral serán:

- Vehículos con distintivo ambiental de la DGT:
 - C
 - ECO
 - CERO
- Los ciclos y bicicletas y los vehículos de movilidad personal eléctricos.
- Vehículos con cualquier distintivo ambiental que acudan al Parking de la avenida Pérez Colino y avenida de Compostilla (pueden transcurrir como máximo 10 minutos desde la lectura de la matrícula a la entrada de la ZBE y la entrada en el Parking).



Si los niveles de alerta persisten:

2.3.- Día 2: a las anteriores restricciones se suma la restricción de la circulación a los vehículos a motor con distintivo ambiental C.

Por ello, dentro del día 2, los vehículos de libre acceso y circulación sin necesidad de autorización municipal registral son:

- Vehículos con distintivo ambiental de la DGT:
 - ECO
 - CERO
- Los ciclos y bicicletas y los vehículos de movilidad personal eléctricos.
- Vehículos con cualquier distintivo ambiental que acudan al Parking de la avenida Pérez Colino y avenida de Compostilla (pueden transcurrir como máximo 10 minutos desde la lectura de la matrícula a la entrada de la ZBE y la entrada en el Parking).

2.4.- Vehículos de libre acceso y circulación que necesitan de registro municipal de oficio:

Los siguientes tipos de vehículos sin distintivo ambiental de la DGT, se darán de alta de oficio en el registro municipal de vehículos:

- Vehículos cuyos titulares estén empadronados en la ZBE.
- Vehículos históricos: serán aquellos establecidos como vehículos históricos por la DGT.
- Vehículos declarados como Auto-Taxi o VTC dentro del municipio de Ponferrada.
- Servicios públicos municipales:
 - Los servicios públicos esenciales tienen acceso libre los vehículos policía municipal y agentes de movilidad, vehículos de extinción de incendios, protección civil, grúa municipal y otros servicios análogos.
 - Los servicios públicos básicos municipales: vehículos que prestan servicios como limpieza, retirada de residuos, transporte urbano de viajeros, mantenimiento, conservación de la vía pública, zonas verdes, instalaciones y otros servicios análogos.

2.5.- Vehículos que necesitan de autorización municipal registral para los casos de episodios de contaminación (Estado 3) y que no dispongan de distintivo ambiental de la DGT, o tengan distintivo ambiental B o C (en función de la duración del episodio):

- Servicios públicos no municipales:
 - Los servicios públicos esenciales tienen acceso libre los vehículos fuerzas y cuerpos de seguridad del estado, vehículos de extinción de



incendios, protección civil, salvamento, ambulancias, empresas de seguridad privada, otros servicios de emergencias y otros análogos.

- Vehículos de transporte público colectivo de viajeros, como los autobuses de empresa, los autobuses escolares, los autobuses turísticos, los trenes turísticos, taxis y VTC.

- Vehículos de residentes dentro de la ZBE.
- Vehículos de propietarios de plazas de garaje o vehículos de arrendatarios de plazas de garajes ubicadas en la ZBE.
- Vehículo de propiedad del titular de tarjeta de persona de movilidad reducida (PMR) o con el que se desplace habitualmente, lo conduzca o no y los encargados del traslado de personas con movilidad reducida.
- Vehículos para actos en la vía pública y ocupaciones dentro de la ZBE.
- Clientes de establecimientos hoteleros y apartamentos turísticos que se encuentren en el interior de la ZBE.
- Propietarios y empleados de negocios situados en el interior de la ZBE.
- Proveedores de negocios situados en el interior de la ZBE.
- Empresas de reparto a domicilio para la realización de entrega o recogida de mercancías dentro de la ZBE.
- Empresas de construcción, instalación y mantenimiento que estén realizando trabajos en el interior de la ZBE.
- Los vehículos de autoescuelas.
- Los vehículos de transporte de dinero y valores.
- Las grúas para el remolque de vehículos y vehículos taller y auxilio en la vía pública.
- Vehículos que accedan a talleres de reparación que se encuentren en el interior de la ZBE.
- Los vehículos de mudanzas que accedan a la ZBE.
- Los vehículos de venta ambulante de los comerciantes que realicen los mercados semanales (miércoles y sábados o los días en los que se traslade). Podrán acceder en horario de 7 a 16h (u otro que se autorice) para realizar el montaje y desmontaje de los puestos, en los días establecidos para la realización de los mercados semanales.

En todos los casos anteriores, en caso de que un vehículo deje de formar parte de la flota de vehículos, por venta, baja, o cualquier otra situación que pueda surgir, el titular del mismo deberá presentar una declaración responsable para la baja del mismo en el registro de vehículos.