

### III. ADMINISTRACIÓN LOCAL

#### AYUNTAMIENTO DE

**24****BOADILLA DEL MONTE****ORGANIZACIÓN Y FUNCIONAMIENTO**

El Pleno de este Ayuntamiento, en su sesión ordinaria celebrada el día 19 de julio de 2024, previa resolución de las reclamaciones o sugerencias presentadas en el período de información pública subsiguiente al anuncio del BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID número 56, de 6 de marzo de 2024, aprobó definitivamente la ordenanza municipal reguladora sobre la creación y gestión de las zonas de bajas emisiones en el municipio de Boadilla del Monte.

En cumplimiento con lo dispuesto en el artículo 70.2 de la Ley 7/1985, Reguladora de las Bases de Régimen Local, se procede a publicar el texto íntegro de la citada ordenanza, que entrará en vigor, transcurridos los quince días a que se refiere el artículo 65.2 de la citada Ley desde su inserción en el BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID.

## ORDENANZA SOBRE LA CREACIÓN Y GESTIÓN DE LAS ZONAS DE BAJAS EMISIONES EN EL MUNICIPIO DE BOADILLA DEL MONTE

## PREÁMBULO

El artículo 45 de la Constitución española (en adelante CE) reconoce, en su apartado 1, el derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, así como el deber de conservarlo y, en su apartado 2, 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 la vida y defender y restaurar el medio ambiente, apoyándose en la indispensable solidaridad colectiva. Por otra parte, el artículo 43.1 de la CE reconoce el derecho a la protección de la salud.

En el ámbito europeo, la normativa sobre calidad del aire en vigor viene representada por 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 a una atmósfera más limpia en Europa, y la Directiva 2004/107/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de diciembre de 2004, relativa al arsénico, el cadmio, el mercurio, el níquel y los hidrocarburos aromáticos policíclicos en el aire ambiente.

En nuestro ordenamiento jurídico interno, es la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, la que actualiza la base legal para los desarrollos relacionados con la evaluación y la gestión de la calidad del aire en España. Su artículo 16.4 determina que las entidades locales, en el ámbito de sus competencias, pueden elaborar sus propios planes y programas, con el fin de cumplir los niveles establecidos en la normativa correspondiente, y les permite adoptar medidas de restricción total o parcial del tráfico, entre las cuales se incluyen las restricciones a los vehículos más contaminantes.

La Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases del régimen local, en su artículo 25.2 establece que los municipios deben ejercer competencias, en los términos de la legislación del Estado y de las comunidades autónomas, en las materias de medio ambiente urbano, y específicamente de protección contra la contaminación atmosférica en las zonas urbanas, y de tráfico y estacionamiento de vehículos y movilidad, que incluye la ordenación del tráfico de vehículos y personas en las vías urbanas.

Sin embargo, a nivel general y con efectos en todas las administraciones, es el artículo 27.2 de la Ley 33/2011, de 4 de octubre, general de salud pública, el que dispone que las administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias, deben proteger la salud de la población mediante actividades y servicios que actúen sobre los riesgos presentes en el medio y en los alimentos, a efectos de desplegar los servicios y las actividades que permitan la gestión de los riesgos para la salud que puedan afectar a la población.

También y de manera concreta el artículo 7 del texto refundido de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, otorga a los municipios la competencia de restringir la circulación a determinados vehículos en vías urbanas de su competencia por motivos medioambientales y el artículo 18, la de acordar por los mismos motivos la prohibición total o parcial de acceso a partes de la vía con carácter general o para determinados vehículos o el cierre de determinadas vías.

La Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, en su artículo 14.3, impone a los municipios de más de 50.000 habitantes la adopción de planes de movilidad urbana sostenible, que deben introducir medidas de mitigación para reducir las emisiones derivadas de la movilidad, incluyendo al menos el establecimiento de zonas de bajas emisiones (En adelante en este preámbulo, ZBE), obligación también aplicable a los municipios de más de 20.000 habitantes cuando se superen los valores límite de los contaminantes regulados en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

El Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, constituye la normativa reglamentaria de este instrumento medioambiental y de movilidad urbana.

El objetivo de mejora de calidad del aire en las ZBE debe poder cuantificarse y, además, en caso de superaciones de los valores legislados, debe contribuir a alcanzar el cumplimiento en el menor tiempo posible, estableciendo un calendario y evaluando el impacto de las medidas adoptadas en la ZBE.

Por ello, el establecimiento de las ZBE es una obligación legal desarrollada reglamentariamente y que deberá ser regulada por los Ayuntamientos por medio de ordenanza municipal, que podrá estar incluida en las normas de movilidad sostenible o como norma separada o independiente.

El procedimiento sancionador, así como el régimen de sanciones de las ZBE, se sustenta exclusivamente en el apartado Z3 del artículo 76 del citado texto refundido de la Ley sobre tráfico y seguridad vial.

Sin perjuicio de lo anterior, hay que tener en cuenta que en un territorio la calidad del aire no solo depende de variables locales, también se ve afectada por factores externos al ámbito local, como lo son los factores de ámbito regional, nacional, continental y mundial, así como los propios factores meteorológicos que influyen en la zona y condicionan sus aspectos ambientales.

Esta Ordenanza, que establece las ZBE del municipio de Boadilla del Monte, regula inicialmente su objeto, finalidad, ámbito de aplicación, competencia y medidas de implementación. Dentro de la competencia municipal se confiere una delegación de la Ordenanza a la modificación de sus anexos mediante Decreto de Alcaldía.

También se contemplan como contenido de la Ordenanza, los contaminantes, las medidas de intervención municipal, las medidas específicas de restricción de tráfico, la señalización y la coherencia con la planificación municipal.

El acceso de vehículos, circulación y estacionamiento en las ZBE se autoriza en la Ordenanza a través del registro municipal de vehículos autorizados en las ZBE.

El régimen de infracciones y sanciones se sustenta en el artículo 76 Z3, de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

La Ordenanza también trata del sistema de control y la protección de datos; la sensibilización, comunicación y participación ciudadana; y la atención a la ciudadanía en la gestión de las ZBE.

A la Ordenanza se les incorpora dos anexos: anexo 1 relativo a los vehículos y permisos de acceso a las ZBE; anexo 2 relativo a las ZBE y los proyectos/documentos técnicos.

## TÍTULO I

### Disposiciones Generales

#### Artículo 1.- Objeto y finalidad.

1. Esta Ordenanza municipal tiene por objeto establecer y regular la 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 Boadilla del Monte. Se entenderá por ZBE, según definición de la Ley de cambio climático, el ámbito delimitado por una administración pública, en ejercicio de sus competencias, dentro de su territorio, de carácter continuo, y en el que se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos.

2. La finalidad de esta ordenanza es trasladar a la normativa municipal el proyecto/documento técnico de las zonas de bajas emisiones y cumplir con lo establecido en la Ley de cambio climático y su reglamento de desarrollo y demás normativa autonómica y nacional de aplicación.

#### Artículo 2.- Ámbito de aplicación

1. El ámbito territorial de aplicación de esta Ordenanza abarca la Zonas de Bajas Emisiones dentro del término municipal de Boadilla del Monte con la delimitación establecida en el Anexo 2 de la presente Ordenanza.

2. Todos los vehículos que circulen por el término municipal quedarán sujetos a esta Ordenanza, pudiendo establecerse excepciones temporales a las restricciones de acceso, circulación y

estacionamiento de vehículos, siempre que sean compatibles con los objetivos establecidos en el proyecto/documento técnico de ZBE incluido en el anexo 2 de esta Ordenanza.

Artículo 3.- Competencia municipal para regular las ZBE.

1. Conforme a lo establecido en el artículo 25 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, el medio ambiente urbano, el tráfico, estacionamiento de vehículos y la movilidad son materias sobre las que, en todo caso, los municipios ejercerán como competencias propias, en los términos que establezca la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas.

2. La competencia para el establecimiento y regulación de las ZBE mediante la aprobación de la presente Ordenanza viene atribuida por:

- a) La Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, cuyo art. 14.3,a) impone la obligación de establecer las ZBE a determinados municipios.
- b) El texto refundido de la 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 las vías urbanas de su titularidad y, en particular, para la regulación mediante ordenanza de los usos de las vías urbanas, para establecer la restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos ambientales y para el cierre de determinadas vías.

Artículo 4.- Proyecto/documento técnico de las Zonas de Bajas Emisiones.

1. Con carácter previo al establecimiento de una ZBE, se deberá elaborar un proyecto/documento técnico que contendrá como mínimo:

- a) Una información general que refleje el territorio incluido en la ZBE.
- b) La delimitación del perímetro de la ZBE, que debe ser adecuada, suficiente y proporcional para el cumplimiento de los objetivos establecidos para la ZBE.
- c) Análisis de los contaminantes a controlar.
- d) En caso de que se superen los umbrales legales se deberá ampliar la documentación incluyendo 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.

2. Los proyectos/documentos técnicos de las ZBE serán revisados al menos a los tres años de su establecimiento y posteriormente, al menos cada cuatro años, con el objeto de verificar el cumplimiento de sus objetivos y la actualización de los proyectos/documentos técnicos.

## TÍTULO II

### Normativa básica de gestión y de intervención

Artículo 5.- Implantación de la ZBE y coherencia con los instrumentos de planificación.

1. La implementación de las ZBE debe estar integrada y ser coherente con los instrumentos municipales de planificación urbana estratégica y normativa de calidad del aire y de acción contra el ruido, así como las medidas adoptadas por el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS).

2. Las ZBE tendrán una vigencia permanente, contendrán un calendario de implantación por fases que permita la familiarización y adaptación graduales de la ciudadanía y sectores económicos a las características de las ZBE, antes de que les afecte.

3. Con la entrada en vigor de la presente Ordenanza se procederá a la implantación de las ZBE que figura en el anexo 2 y cuyo proyecto/documento técnico se incorpora al anexo.

4. El establecimiento de nuevas ZBE o la supresión de las incluidas en el anexo 2 de esta Ordenanza será competencia del Pleno municipal y se realizará mediante la modificación de ese Anexo y la incorporación o supresión del proyecto/documento técnico correspondiente. El mismo tratamiento tendrán las modificaciones del Anexo 1.

**Artículo 6.- Señalización de las ZBE.**

1. Las ZBE estarán señalizadas en los puntos de acceso y finalización de dicho espacio, utilizando la señalización prevista por la Dirección General de Tráfico (DGT) y ajustada a lo indicado en el Proyecto/documento técnico elaborado.
2. La señalización indicará si la ZBE a la que se accede tiene carácter continuo o discontinuo, referida en meses, días y horas.
3. La señalización de tráfico también debe indicar los vehículos que, en función del distintivo ambiental del que dispongan, tienen prohibido el acceso, circulación y estacionamiento en la ZBE. Asimismo, en la parte inferior de la señal o en un panel complementario colocado debajo de la señal, se indicarán los tipos de vehículos que, de acuerdo con lo establecido en el apartado 2 del Anexo 1 de esta Ordenanza, podrán estar exceptuados de esa prohibición si cuentan con la correspondiente autorización municipal.

**Artículo 7.- Medidas de Intervención.**

1. En las ZBE del municipio se prohíbe el acceso, la circulación y el estacionamiento de los vehículos no incluidos en el apartado 1 del Anexo 1 de esta Ordenanza a las ZBE del municipio.
2. No obstante, los vehículos relacionados en el apartado 2 del Anexo 1 de esta Ordenanza podrán estar autorizados temporalmente, hasta una fecha determinada, para acceder, circular y estacionar en las ZBE de forma continua o discontinua por meses, días u horas.
3. Con carácter excepcional y por razones de interés general, puede autorizarse el acceso, circulación y estacionamiento en las ZBE a vehículos distintos de los anteriores, mediante resolución motivada de la Alcaldía.

**Artículo 8.- Medidas específicas de restricción de tráfico ante episodios de contaminación.**

La declaración de episodio de contaminación del aire por parte de la administración competente comporta la activación del protocolo de actuación municipal ante episodios de alta contaminación atmosférica.

**Artículo 9.- Vehículos autorizados para acceder a la ZBE.**

1. Podrán acceder y circular por las calles del interior del perímetro de las ZBE y estacionar en superficie en sus vías públicas los vehículos determinados en el apartado 1 del anexo 1 de esta Ordenanza.
2. Además, estarán autorizados temporalmente para acceder, circular y estacionar en las ZBE los vehículos incluidos en el anexo 1 de esta Ordenanza, siempre que estén inscritos en el Registro municipal de vehículos autorizados en las ZBE que se regula en el artículo siguiente.
3. Las autorizaciones de las que se benefician los vehículos inscritos en el mencionado Registro lo serán con limitación temporal hasta una determinada fecha, pudiendo la autorización tener efectos continuados o discontinuos, referidos en meses, días y horas, en los términos establecidos en el apartado 2 del anexo 1 de esta Ordenanza.

**Artículo 10.- Registro municipal de vehículos autorizados en las ZBE.**

1. El Ayuntamiento dispondrá y gestionará un registro de aquellos vehículos que, por su potencial contaminante, de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente y sus futuras actualizaciones, quedan autorizados temporalmente a acceder, circular y estacionar en la ZBE. Podrán inscribirse en este registro los vehículos relacionados en el apartado 2 del anexo 1 de esta Ordenanza.
2. Las personas titulares de vehículos del apartado anterior que deseen beneficiarse de las autorizaciones temporales de acceso, circulación y estacionamiento, contempladas en esta Ordenanza, deben solicitar la inscripción de los vehículos en el registro municipal de vehículos autorizados en las ZBE. Tras la verificación de los datos aportados en la solicitud, se comunicará al solicitante el resultado de su solicitud y en su caso, la inscripción.

3. Los vehículos inscritos en este registro estarán autorizados a acceder, circular y/o estacionar por las ZBE dentro de los espacios temporales delimitados en el apartado 2 del anexo 1 de esta Ordenanza.

4. La gestión del registro se realizará conforme a las exigencias previstas en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de protección de datos personales y garantía de los derechos digitales y sus futuras actualizaciones.

#### Artículo 11.-Sistema de control y Protección de datos.

1. El control de acceso a las ZBE 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 Local 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 deberá adoptar una resolución que ordene la instalación y uso de los dispositivos fijos y móviles de captación y reproducción previstos para el control de las ZBE.

#### Artículo 12.- Estacionamiento en las ZBE.

1. El Ayuntamiento, en su regulación tarifaria, podrá modular el precio/hora de estacionamiento en función del distintivo ambiental del vehículo, aplicando un menor coste para los de menores emisiones. Asimismo, en las zonas de estacionamiento regulado podrá establecer tarifas diferentes para residentes y no residentes.

2. En las ZBE estará prohibido todo estacionamiento no señalizado o fuera de las zonas indicadas para la parada y estacionamiento. El acceso a las ZBE estará convenientemente señalizado.

3. Los aparcamientos que se encuentren fuera de las vías públicas, dentro de inmuebles o subterráneos, podrán realizar actividad de centro de servicios a la movilidad, previa solicitud y autorización municipal, pudiendo dotarse de infraestructura de recarga eléctrica de vehículos.

#### Artículo 13.- Sensibilización, comunicación y participación ciudadana.

El Ayuntamiento someterá, por medio de los anuncios en su página web institucional, los proyectos/documentos técnicos de sus ZBE a un periodo de información pública no inferior a 30 días hábiles.

#### Artículo 14.- Atención a la ciudadanía en la gestión de la ZBE.

Toda la información relativa a las ZBE será publicada en la página web institucional del Ayuntamiento, habilitándose canales de comunicación presencial, telefónica y telemática con los ciudadanos para consulta y gestión de trámites relativos a las ZBE.

### TÍTULO III

#### Potestad Sancionadora, Infracciones y Sanciones

#### Artículo 15.- Régimen sancionador de las ZBE municipales.

1. Las sanciones establecidas en esta Ordenanza se imponen en base a las infracciones del artículo 76 z3, 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, que establece que son infracciones graves, cuando no sean constitutivas de delito, las conductas referidas a no respetar las restricciones de circulación derivadas de la aplicación de los protocolos ante episodios de contaminación y de las ZBE.

2. El Régimen sancionador de las ZBE se fundamenta en las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento en las ZBE, por determinación de la autoridad municipal en el ejercicio pleno de sus competencias, que es de plena aplicación, logre o no, alcanzar los objetivos perseguidos, sean estos los que sean, relativos a la calidad de aire, cambio climático, impulso del cambio modal y eficiencia energética, ruido o cualquier otro, que se establecieron en el proyecto de ZBE.

Artículo 16.- Las infracciones de esta Ordenanza y sanciones.

1. Tendrá la consideración de infracción grave el hecho de no respetar las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento establecidas en la ZBE, por parte de los vehículos no contemplados en el Anexo 1 de la Ordenanza o que, estándolo, carezca de la autorización necesaria.

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

3. 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.

4. El importe de las sanciones de esta ordenanza se actualizará de forma automática cuando así varíen en la ley de referencia (Ley sobre Tráfico, Circulación de vehículos a motor y seguridad vial).

#### DISPOSICIÓN TRANSITORIA.

##### **Moratoria del régimen sancionador**

Se establece un periodo transitorio de 6 meses desde la puesta en funcionamiento de la ZBE y desde la aprobación de esta ordenanza, en el que no será de aplicación el régimen sancionador, si bien, podrá comunicarse al infractor la sanción que le hubiera sido aplicable.

#### DISPOSICIÓN FINAL PRIMERA.

##### **Modificación o revisión de ZBE**

El establecimiento de nuevas Zonas de Bajas Emisiones o supresión de las que se incluyen en el anexo 2, se llevará a cabo por el mismo procedimiento que el legalmente establecido para su aprobación. No obstante, la revisión y modificación de algún aspecto puntual de los anexos de esta Ordenanza podrá realizarse mediante Decreto de Alcaldía.

En todo caso, la revisión y modificación de algún aspecto puntual de los anexos se someterán a información pública por tiempo no inferior a 30 días hábiles, por medio de anuncios en la página web institucional del Ayuntamiento, además de su publicación en el tablón de Anuncios Municipal y en el portal de transparencia del Ayuntamiento.

#### DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA

##### **Entrada en vigor**

La presente ordenanza entrará en vigor desde el día siguiente de su publicación completa en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid, una vez cumplidos los trámites contenidos en los artículos 49 y 70.2 de la Ley reguladora de las bases del Régimen Local.



## ANEXO 1

## VEHÍCULOS Y FASES DE IMPLANTACIÓN

Las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento se realizan conforme las fases de implantación de la Zona de Bajas Emisiones que son:

1. Fase inicial.
2. Fase de desarrollo.

**1. FASE INICIAL**
**1. Entrada en vigor**

La entrada en vigor será a partir de lo indicado en la disposición final segunda. Esta fase se ve afectada por lo indicado en el artículo 16.3 sobre el régimen sancionador. Esta fase finalizará al entrar en vigor la FASE DE DESARROLLO.

**2. Medidas de restricción del tráfico.**

- i. Se prohíbe la circulación dentro de la ZBE de Boadilla del Monte a los vehículos que no tengan distintivo ambiental o tengan distintivo A según la clasificación ambiental de la Dirección General de Tráfico.
- ii. Se exceptúan de esta prohibición y se permite el acceso a la ZBE:
  - a. Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por personas con movilidad reducida o para trasladar a personas con movilidad reducida (PMR) que exhiban reglamentariamente la respectiva tarjeta estacionamiento persona con movilidad reducida (TEPMR) conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1 a) y 9.1.B9 del Decreto 47/2015 de 7 de mayo de Consejo de Gobierno por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización.
  - b. Los vehículos (motos, motocicletas, ciclomotores y turismos, familiares, SUV y todoterrenos y asimilados) de las personas residentes en Boadilla del Monte, en régimen de propiedad, usufructo, arrendamiento, renting, leasing, retribución en especie o como vehículo de sustitución; así como los vehículos dados de alta en el IVTM de Boadilla del Monte.
  - c. Los vehículos de las personas que sean propietarias o arrendatarias de una plaza de aparcamiento pública y/o privada ubicada en el ámbito de la ZBE, además de los que estacionen en un parking público dentro de la zona.
  - d. Los vehículos de las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior de la ZBE y que se encuentren dados de alta en el padrón IVTM del Ayuntamiento de Boadilla del Monte.
  - e. Los vehículos de los servicios públicos esenciales, incluyendo los de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, incluyendo los de Bomberos, servicios de emergencia y grúa municipal, así como los que utilicen los profesionales sanitarios, farmacéuticos o reparto de medicamentos, así como los equipos de trasplantes. También los vehículos del cuerpo diplomático.
  - f. Los vehículos de las Administraciones Públicas, sus trabajadores o sus contratistas que presten servicios públicos básicos y/o municipales.
  - g. Los taxis y los vehículos turismo de arrendamiento con conductor (VTC), así como los vehículos destinados al transporte de viajeros. Están incluidos dentro de la excepción los vehículos dedicados al transporte público colectivo, transporte discrecional, turístico y regular de uso especial.
  - h. Los vehículos que accedan a los talleres de reparación de vehículos.
    - i. Los vehículos necesarios para la realización de ocupaciones y actos en la vía pública.
    - j. Los vehículos de reparto a domicilio.
    - k. Clientes de establecimientos hoteleros, alquiler vacacional o similar.
    - l. Vehículos de empresas de construcción, instalación y mantenimiento.
    - m. Vehículos declarados como históricos.
    - n. Vehículos de autoescuelas, grúas y mudanzas.
    - o. Los vehículos de transporte de fondos y caudales, blindados y análogos, así como los vehículos de seguridad privada, incluyendo los de respuesta a alarmas y servicios de rondas.
    - p. Los vehículos de proveedores de negocios y de carga y descarga que deban entregar su mercancía a los establecimientos ubicados en la ZBE. Se podrán establecer limitaciones por Masa Máxima Autorizada o por franjas horarias.
    - q. Los vehículos de Correos y comunicaciones postales y empresas análogas.
    - r. Vehículos que accedan a la ZBE para dejar o recoger alumnos matriculados en centros escolares ubicados en la ZBE.
    - s. Con carácter excepcional y debidamente motivado, se podrán autorizar aquellos vehículos que se establezcan desde el departamento correspondiente del Ayuntamiento de Boadilla del Monte.



La justificación de las excepciones se podrá realizar por cualquiera de los medios oficialmente acreditados para comunicarse con la administración. El Ayuntamiento habilitará un acceso web para solicitar las excepciones de forma telemática.

## 2. FASE DE DESARROLLO

### 1. Entrada en vigor

La entrada en vigor será a partir de las 00:00 horas del 1 de enero de 2030.

### 2. Medidas de restricción del tráfico.

- i. Se prohíbe la circulación dentro de la ZBE de Boadilla del Monte a los vehículos que no tengan distintivo ambiental o tengan distintivo A y aquellos con distintivo B, según la clasificación ambiental de la Dirección General de Tráfico.
  - ii. Se exceptúan de esta prohibición y se permite el acceso a la ZBE
- a. Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por personas con movilidad reducida o para trasladar a personas con movilidad reducida (PMR) que exhiban reglamentariamente la respectiva tarjeta estacionamiento persona con movilidad reducida (TEPMR) conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1 a) y 9.1.B9 del Decreto 47/2015 de 7 de mayo de Consejo de Gobierno por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización.
  - b. Los vehículos (motos, motocicletas, ciclomotores y turismos, familiares, SUV y todoterrenos y asimilados) de las personas residentes en Boadilla del Monte, en régimen de propiedad, usufructo, arrendamiento, renting, leasing, retribución en especie o como vehículo de sustitución; así como los vehículos dados de alta en el IVTM de Boadilla del Monte.
  - c. Los vehículos de las personas que sean propietarias o arrendatarias de una plaza de aparcamiento pública y/o privada ubicada en el ámbito de la ZBE, además de los que estacionen en un parking público dentro de la zona.
  - d. Los vehículos de las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior de la ZBE y que se encuentren dados de alta en el padrón IVTM del Ayuntamiento de Boadilla del Monte.
  - e. Los vehículos de los servicios públicos esenciales, incluyendo los de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, incluyendo los de Bomberos, servicios de emergencia y grúa municipal, así como los que utilicen los profesionales sanitarios, farmacéuticos o reparto de medicamentos, así como los equipos de trasplantes. También los vehículos del cuerpo diplomático.
  - f. Los vehículos de las Administraciones Públicas, sus trabajadores o sus contratistas que presten servicios públicos básicos y/o municipales.
  - g. Los taxis y los vehículos turismo de arrendamiento con conductor (VTC), así como los vehículos destinados al transporte de viajeros. Están incluidos dentro de la excepción los vehículos dedicados al transporte público colectivo, transporte discrecional, turístico y regular de uso especial.
  - h. Los vehículos que accedan a los talleres de reparación de vehículos.
  - i. Los vehículos necesarios para la realización de ocupaciones y actos en la vía pública.
  - j. Los vehículos de reparto a domicilio.
  - k. Clientes de establecimientos hoteleros, alquiler vacacional o similar.
  - l. Vehículos de empresas de construcción, instalación y mantenimiento.
  - m. Vehículos declarados como históricos.
  - n. Vehículos de autoescuelas, grúas y mudanzas.
  - o. Los vehículos de transporte de fondos y caudales, blindados y análogos, así como los vehículos de seguridad privada, incluyendo los de respuesta a alarmas y servicios de rondas.
  - p. Los vehículos de proveedores de negocios y de carga y descarga que deban entregar su mercancía a los establecimientos ubicados en la ZBE. Se podrán establecer limitaciones por Masa Máxima Autorizada o por franjas horarias.
  - q. Los vehículos de Correos y comunicaciones postales y empresas análogas.
  - r. Vehículos que accedan a la ZBE para dejar o recoger alumnos matriculados en centros escolares ubicados en la ZBE.
  - s. Con carácter excepcional y debidamente motivado, se podrán autorizar aquellos vehículos que se establezcan desde el departamento correspondiente del Ayuntamiento de Boadilla del Monte.

La justificación de las excepciones se podrá realizar por cualquiera de los medios oficialmente acreditados para comunicarse con la administración. El Ayuntamiento habilitará un acceso web para solicitar las excepciones de forma telemática y presentar la documentación requerida.

**EXENCIONES DE ACCESO A LA ZBE: NECESITAN DE REGISTRO MUNICIPAL. PARA VEHÍCULOS SIN DISTINTIVO AMBIENTAL DE LA DGT Y/O CON DISTINTIVO AMBIENTAL A O B (SEGÚN FASE)**

USUARIOS	FORMA DE ACREDITACIÓN/RESTRICCIONES
Residentes en el municipio de Boadilla del Monte	Las personas residentes en Boadilla del Monte deberán aportar certificado de empadronamiento. Se podrán autorizar hasta dos vehículos por residente. El interesado deberá ser titular o usuario de los vehículos autorizados, entendiéndose por usuario el usufructo, arrendamiento, "renting", "leasing", retribución en especie o como vehículo de sustitución. De la misma forma, los residentes no empadronados deberán justificar mediante contrato de alquiler o documento que demuestre la titularidad de la vivienda en el municipio de Boadilla del Monte. También están excepcionados los vehículos dados de alta en el IVTM de Boadilla del Monte. Se podrá habilitar por parte del Ayuntamiento los medios necesarios para la carga automática de empadronados y/o vehículos.
Usuarios de garajes dentro de la ZBE	Estos usuarios deberán aportar, junto a la solicitud, documento que acredite la titularidad sobre la plaza de garaje o, en su caso, del derecho de uso o de arrendamiento que se tiene sobre la misma. Se podrán autorizar, con carácter general, hasta dos vehículos por plaza de garaje. El interesado deberá ser titular o usuario de los vehículos autorizados, entendiéndose por usuario el usufructo, arrendamiento, "renting", "leasing", retribución en especie o como vehículo de sustitución.
Vehículo declarado registralmente de propiedad del titular de tarjeta de persona de movilidad reducida (PMR) o con el que se desplace habitualmente, lo conduzca o no, siempre que tenga situada la tarjeta en el parabrisas del vehículo	Tarjeta de persona de movilidad reducida (PMR)
Autorización para encargados del traslado de personas con movilidad reducida o personas que acudan a tratamientos médicos dentro de la ZBE	Tendrán derecho de acceso en cualquier horario a la ZBE, los encargados del traslado de personas que, residiendo en el área afectada, tengan problemas de movilidad y no puedan desplazarse autónomamente por razones médicas, de edad o de cualquier otro tipo y que sean debidamente justificadas. Los interesados deberán aportar los documentos justificativos de los problemas de movilidad o médicos. Se podrán autorizar hasta dos vehículos por persona dependiente. Los encargados del traslado de personas deberán ser titulares o usuarios de los vehículos autorizados, entendiéndose por usuarios el usufructo, arrendamiento, "renting", "leasing", retribución en especie o como vehículo de sustitución. Se excepcionan también los vehículos de las personas que acudan a tratamientos médicos dentro de la ZBE, que podrán acceder en cualquier horario. A tales efectos, los responsables de los establecimientos indicados deberán comunicar previamente, mediante el sistema habilitado al efecto, la matrícula del vehículo y tiempo estimado de autorización.
Vehículos para actos en la vía pública y ocupaciones	Deberán acreditar mediante la presentación de un informe o memoria referente al acto u ocupación que se va a realizar.
Vehículos declarados como Taxi o VTC, o vehículos dedicados al transporte de viajeros	Los vehículos auto taxis con licencia que se encuentren de servicio, están autorizados para acceder a la ZBE para recoger o dejar viajeros, al igual que los VTC. También se incluyen los vehículos destinados al transporte de viajeros. Están incluidos dentro de la excepción los vehículos dedicados al transporte público colectivo, transporte discrecional, turístico y regular de uso especial. Se incluirán de oficio en el sistema informático de control de acceso, las matrículas de los vehículos citados.
Servicios públicos de servicios esenciales	Los vehículos de emergencia tales como Servicios Sanitarios, Bomberos, Policía, Protección Civil, Fuerzas Armadas y Servicios Funerarios dispondrán de autorización de acceso en cualquier horario. Las empresas o particulares titulares de vehículos pertenecientes a servicios sanitarios y funerarios deben comunicar la relación de las matrículas de los vehículos pertenecientes a sus flotas.
Vehículos de administraciones públicas, sus trabajadores o sus contratistas que presten servicios públicos básicos y/o municipales	Los vehículos de Servicios Públicos Municipales y los vehículos de las Empresas Concesionarias de servicios públicos municipales que, así como los de los trabajadores, que, por razón de sus servicios, tengan necesidad de circular por las vías afectadas por la restricción de acceso, dispondrán de autorización para ello. Los vehículos del resto de administraciones públicas deberán solicitar autorización a través de los departamentos municipales competentes.
Clientes de establecimientos hoteleros, alquiler vacacional o similar.	Los clientes de hoteles, alquiler vacacional y establecimientos similares de hospedaje situados en la ZBE podrán acceder en cualquier horario a efectos de la carga y descarga de sus equipajes y/o de entrada o salida a los garajes privados de estos establecimientos. A tales efectos, los responsables de los establecimientos indicados deberán comunicar previamente, mediante el sistema habilitado al efecto, la matrícula del vehículo y el número de reserva o de habitación a disposición del cliente para cuyo vehículo solicitan el acceso.
Empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior de la ZBE y que se encuentren dados de alta en el padrón IVTM del Ayuntamiento de Boadilla del Monte	Podrán acceder en cualquier horario. Los interesados deberán ser los titulares de la licencia de actividad del establecimiento para el que se solicita el acceso. A tal efecto, se autorizarán un máximo de dos vehículos por empresario o autónomo. En el supuesto de que la titularidad de un vehículo no pertenezca al interesado, se deberá aportar la documentación acreditativa de la relación contractual existente entre el titular del vehículo y la empresa.
Vehículos que accedan a talleres de reparación de vehículos	Los clientes de talleres de reparación de vehículos o establecimientos similares situados en la ZBE podrán acceder en cualquier horario a efectos de entrada o salida a los talleres. A tales efectos, los responsables de los establecimientos indicados deberán comunicar previamente, mediante el sistema habilitado al efecto, la matrícula del vehículo y tiempo estimado de autorización. En ningún caso podrá exceder de 15 días, salvo autorización expresa.

USUARIOS	FORMA DE ACREDITACIÓN/RESTRICCIONES
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Proveedores de negocios y vehículos de carga y descarga.</li> <li>- Los vehículos de transporte de fondos y caudales, blindados y análogos, así como los vehículos de seguridad privada, incluyendo los de respuesta a alarmas y servicios de rondas.</li> <li>- Vehículos de correos y comunicaciones postales y empresas análogas.</li> </ul>	<p>Podrán acceder a la ZBE los vehículos de los proveedores de los establecimientos comerciales situados en la zona, para la realización de tareas de carga y descarga, en los horarios establecidos para ello. Estos horarios y días podrán ser alterados por el Ayuntamiento en caso de eventos o cuando concurren circunstancias especiales, lo que será comunicado previamente a través de cualquier medio de comunicación. También podrán acceder a la ZBE aquellos clientes de establecimientos comerciales que, por las características de los productos de venta, tales como peso o volumen, requieran de un vehículo para su transporte.</p> <p>También podrán acceder los vehículos de transporte de fondos y caudales y los de correos y análogos.</p> <p>Los interesados deberán aportar a la solicitud:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Listado de vehículos que deseen autorizar.</li> <li>Listado de negocios emplazados en la ZBE con las que se tiene relación comercial. El Ayuntamiento se reserva el derecho de poder comprobar en cualquier momento la autenticidad de la relación comercial con las empresas que se señalen. No es necesario para los vehículos de correos y análogos.</li> <li>En el supuesto de que la titularidad de un vehículo no pertenezca a la empresa solicitante, se deberá aportar la documentación acreditativa de la relación contractual existente entre el titular del vehículo y la empresa. La solicitud la podrá presentar el proveedor o el negocio ubicado en la ZBE.</li> </ol>
Empresas de reparto a domicilio	Se podrá autorizar el acceso a vehículos de empresas de reparto a domicilio en cualquier horario, para la realización de entrega o recogida de mercancías. El interesado deberá aportar, junto a la solicitud, listado de vehículos que deseen autorizar. En el supuesto de que la titularidad de un vehículo no pertenezca a la empresa solicitante, se deberá aportar la documentación acreditativa de la relación contractual existente entre el titular del vehículo y la empresa.
Empresas de construcción, instalación y mantenimiento	Podrán acceder a la ZBE, las empresas de construcción, instalación y mantenimiento que estén realizando trabajos en edificios de las ZBE, siempre que exista necesidad justificada de entrada de vehículos y que la entrada no se pueda realizar por otras vías. <p>El interesado deberá aportar la siguiente documentación:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Listado de vehículos que deseen autorizar.</li> <li>Informe, realizado por los técnicos competentes, que justifiquen la necesidad de entrada de vehículos a la obra.</li> <li>En el supuesto de que la titularidad de un vehículo no pertenezca a la empresa solicitante, se deberá aportar la documentación acreditativa de la relación contractual existente entre el titular del vehículo y la empresa.</li> </ol>
Los vehículos declarados como históricos por la normativa de la DGT.	Declaración como vehículo histórico por la DGT.
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Los vehículos de autoescuelas ubicadas en la ZBE destinados a prácticas de conducción.</li> <li>- Las grúas para el remolque de vehículos y vehículos taller y auxilio en la vía pública</li> <li>- Los vehículos de mudanzas.</li> </ul>	Podrán acceder a la ZBE siempre que exista necesidad justificada de entrada de vehículos y que la entrada no se pueda realizar por otras vías. <p>El interesado deberá aportar la siguiente documentación:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Listado de vehículos que deseen autorizar.</li> <li>Informe, realizado por los técnicos competentes, que justifiquen la necesidad de entrada de vehículos a la ZBE.</li> <li>En el supuesto de que la titularidad de un vehículo no pertenezca a la empresa solicitante, se deberá aportar la documentación acreditativa de la relación contractual existente entre el titular del vehículo y la empresa.</li> </ol>
Vehículos que accedan a la ZBE para dejar o recoger alumnos matriculados en centros escolares ubicados en la ZBE.	Podrán acceder a la ZBE los vehículos para dejar o recoger a los alumnos matriculados en los centros escolares ubicados en la ZBE. <p>Se exceptuará un vehículo por alumno matriculado.</p> <p>Se deberá presentar un certificado/justificante del centro escolar que indique el nombre del alumno matriculado. En la solicitud de excepción se indicará la matrícula del vehículo objeto de excepción y la relación con el alumno matriculado. El Ayuntamiento podrá solicitar documentación que acredite la relación del alumno con el titular del vehículo.</p> <p>La excepción tendrá validez por el año escolar incluido en el certificado del centro escolar.</p>

## ANEXO 2

## ZONAS DE BAJAS EMISIONES Y PROYECTO/DOCUMENTO TÉCNICO

A continuación, se incluye el Proyecto/documento técnico de la Zona de Bajas Emisiones del Casco Urbano.

## DOCUMENTO TÉCNICO PARA LA DEFINICIÓN DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES DEL CASCO URBANO DE BOADILLA DEL MONTE.

## ANTECEDENTES

La reciente Ley 7/2021 de 20 de mayo de cambio climático y transición energética establece en su exposición de motivos que la necesidad de “fijar, en el marco de la ley, objetivos de reducción de emisiones para el año 2030 y 2050 ofreciendo previsibilidad para orientar las decisiones de inversión y de regulación en la materia”.

En el artículo 14.3 establece que “Los municipios de más de 50.000 habitantes y los territorios insulares adoptaran antes de 2023 planes de movilidad urbana sostenible que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad incluyendo, al menos: el establecimiento de zonas de bajas emisiones (ZBE) antes de 2023”.

Por lo que el municipio de Boadilla del Monte se propone llevar a cabo la implantación de la ZBE con el objetivo de tener un impacto positivo a nivel medio ambiental (con reducciones medibles de los contaminantes más comunes), a nivel de movilidad (con reducción de atascos y tiempo medio empleado para aparcar) y a nivel económico y social (con la mejora en la calidad de vida de los ciudadanos y promoción de transporte más sostenible).

El estudio y análisis a nivel de planeamiento de las Zonas de Bajas Emisiones del municipio de Boadilla del Monte, así como el análisis de la Movilidad, se encuentran recogidos en Plan de Movilidad Urbana Sostenible de abril de 2022.

La ZBE del casco urbano se desarrolla según lo indicado en el PMUS, siendo coherente con los instrumentos de planeamiento establecidos.

Se incluyen enlaces para consulta de la documentación:

2.3.1 PMUS-Boadilla E2.3-EMovilidad Análisis-Diagnóstico05 220408.pdf  
(CSV:28660IDOC2342B5C89FECCE744B8)  
<https://carpetaciudadano.ayuntamientoboadilladelmonte.org/eAdmin/IrAValidarDocumento.do?IdDoc=28660IDOC2342B5C89FECCE744B8>

2.3.1anexo PMUS-Boadilla E2.3-EMovilidad Anejo Diagn-itin-peatonal 220210.pdf  
(CSV:28660IDOC23421B3B126D89D42AC)  
<https://carpetaciudadano.ayuntamientoboadilladelmonte.org/eAdmin/IrAValidarDocumento.do?IdDoc=28660IDOC23421B3B126D89D42AC>

PMUS-Boadilla E2.3-EMovilidad Propuestas final05 220408.pdf  
(CSV:28660IDOC24750BFCAD37D974EB0)  
<https://carpetaciudadano.ayuntamientoboadilladelmonte.org/eAdmin/IrAValidarDocumento.do?IdDoc=28660IDOC24750BFCAD37D974EB0>

Dentro de PMUS se incluye en el documento PMUS-Boadilla E2.3-EMovilidad Propuestas final05 220408.pdf:

## DESARROLLO DE LAS POLÍTICAS MEDIANTE ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN

Se resumen, a continuación, las estrategias y medidas que sirven de base para el desarrollo de los programas de actuación del PMUS.

- **P1. VIALIDAD Y TRÁFICO**
- **E1.** Mejora de la conectividad con la red metropolitana.
- **E2.** Gestión del tráfico interior, intervención en puntos conflictivos y coexistencia con el peatón y ciclistas.
- **P2. APARCAMIENTO**
- **E3.** Reordenación del aparcamiento para priorizar residentes y redistribuir espacio público. Ampliación del aparcamiento reglado en vía pública.
- **E4.** Atender necesidades de aparcamiento en el entorno de zonas atractoras de viajes (escolar, equipamiento deportivo, comercial).
- **P3. TRANSPORTE PÚBLICO**
- **E5.** Optimización de la calidad de servicio interior del TP y accesibilidad a paradas.
- **E6.** Previsión de la futura conexión de Cercanías.
- **P4. PEATONES Y ESPACIO PÚBLICO**
- **E7.** Potenciar los itinerarios peatonales.
- **E8.** Crear condiciones adecuadas para la movilidad peatonal en “entornos próximos”.
- **E9.** Seguridad peatonal y espacios de coexistencia.
- **P5. CICLISTAS**
- **E10.** Nuevas infraestructuras para la movilidad ciclista.
- **E11.** Promoción del uso de la bicicleta mediante ampliación de BIBO y medidas de formación en colegios.

- **P6. NUEVOS MODOS (MICRO, SHARING)**
- **E12.** Promover los modos compartidos (viabilidad de las motos compartidas) en el interior del municipio, siempre que sea viable.
- **P7. ELECTROMOVILIDAD**
- **E13.** Promover la migración eléctrica en flotas municipales, vehículos privados y TP.
- **P8. DISTRIBUCION URBANA DE MERCANCÍAS (DUM)**
- **E14.** Regulación de la carga y descarga en urbanizaciones residenciales y zonas de bajas emisiones
- **P9. INFORMACIÓN, COMUNICACIÓN Y RELACIÓN CON EL CIUDADANO**
- **E15.** Información actualizada de la movilidad.
- **E16.** Comunicación e información al ciudadano sobre una movilidad responsable.

En el Punto 6.4 y en el ANEXO A del documento PMUS-Boadilla E2.3-EMovilidad Propuestas final05 220408.pdf se incluyen las Zonas de Bajas Emisiones.

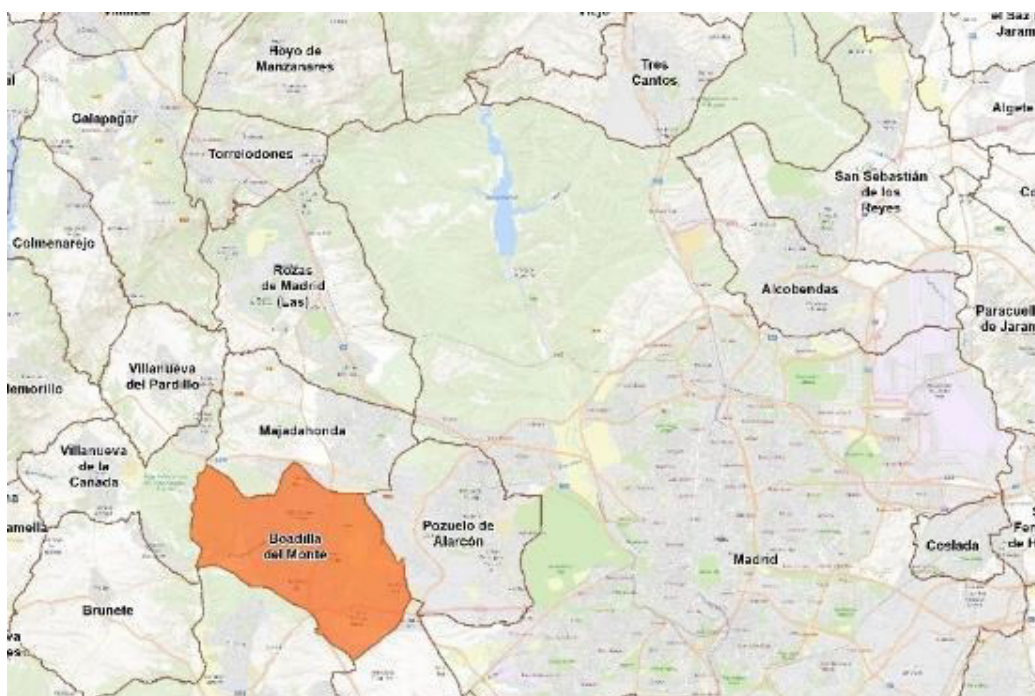
## LOCALIZACIÓN

### El marco territorial

Boadilla del Monte con una población de 62.627 habitantes (datos del INE del 1 de enero de 2022), es un municipio localizado al Oeste de la ciudad de Madrid, formando parte de su área metropolitana, limita con los municipios de Pozuelo de Alarcón (al Este), Majadahonda (al Norte), Villanueva de la Cañada y Brunete (al Oeste), y Villaviciosa de Odón y Alcorcón (al Sur). El municipio destaca por tener un marcado carácter residencial con una baja densidad de población y una gran superficie ocupada por áreas verdes protegidas.

Boadilla del Monte ha sufrido una importante transformación urbanística en los últimos años, siendo uno de los municipios de la Comunidad de Madrid con mayor actividad inmobiliaria y crecimientos demográficos.

El municipio se configura en torno a tres grandes infraestructuras viarias que suponen importantes barreras para la permeabilidad: (1) la M-50, atraviesa el núcleo urbano siguiendo un eje N-S, separando el casco histórico, primeros crecimientos y las urbanizaciones del Este (El Encinar, Pino Centinela y Los Fresnos A), del Sector B, urbanizaciones del Oeste y Suroeste, (2) la M-501, se localiza al Sur del núcleo, entre éste y las áreas de actividad económica (ciudad financiera y polígono Prado del Espino) y (3) M-513, vía de menor entidad, atraviesa el municipio siguiendo un eje E-W dejando al Sur el núcleo urbano y nuevos desarrollos de Valenoso del resto de las urbanizaciones del Norte y Oeste.





La Zona de Bajas Emisiones se define de acuerdo con el artículo 14.3 de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética: “se entiende por zona de baja emisión el ámbito delimitado por una Administración pública, en ejercicio de sus competencias, dentro de su territorio, de carácter continuo, y en el que se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente”.

La creación de la Zona de Bajas Emisiones de Boadilla del Monte es una línea estratégica del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Boadilla del Monte, que permitirá avanzar hacia una movilidad urbana sostenible ambiental y socialmente.

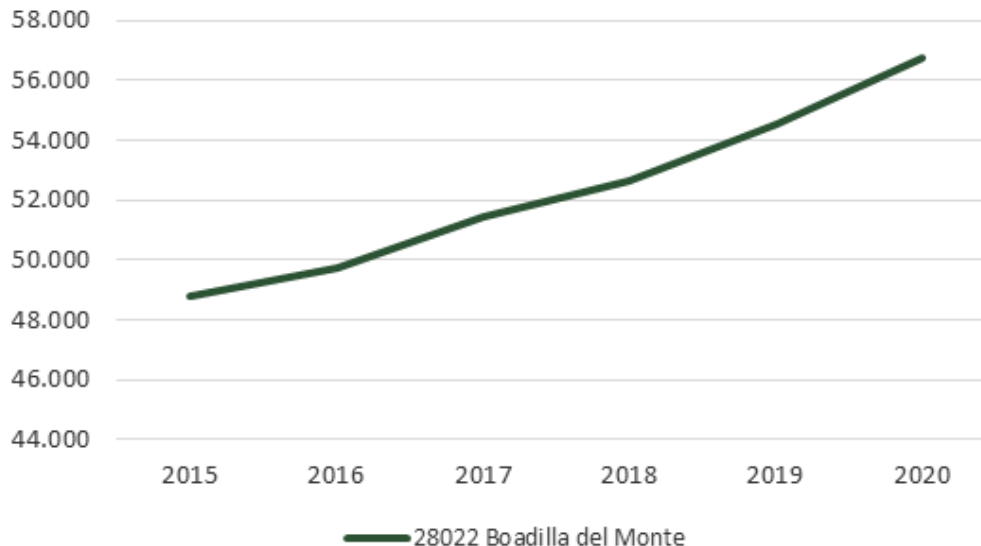
La Zona de Bajas Emisiones de Boadilla del Monte es de tipo global ya que plantea una Zona Núcleo que tiene más restricciones en acceso y estacionamiento de vehículos dentro de un área global que abarca todo el territorio urbanizado del municipio y que en fases posteriores de ampliación podrá tener todo o parte de este territorio las mismas restricciones que la zona Casco Urbano.

La Zona de Bajas Emisiones así definida tiene las siguientes cualidades o características:

- Espacio continuo
- Delimitado por grandes avenidas
- Fácil señalización en los accesos
- Población local más vulnerable.

#### Caracterización de la población

La población ascendió en el año 2020 a 56.734 habitantes, según el Instituto Nacional de Estadística, y en el año 2022 a 62.627, la evolución de la población ha tenido un crecimiento por encima del 17%, si consideramos el periodo de 5 años (2015-2020). Se prevé, según las proyecciones del PGOU, un techo de 76.900 habitantes para el año 2030.



#### Motorización

El índice de motorización –relación de vehículos por cada mil habitantes–, se ha calculado a partir de dos fuentes: DGT y el Ayuntamiento de Boadilla. La primera fuente, permite hacer una comparativa con otros municipios y una evolución de los últimos años, mientras que la segunda fuente aporta un dato más actualizado y ajustado a la realidad.

La configuración urbanística del municipio, su baja densidad residencial y su fuerte dependencia con Madrid capital son causa del elevado índice de motorización del municipio, 695 o 1.012 turismos por cada mil habitantes (2019), según se recurra al dato registrado por el Ayuntamiento o por la DGT; en cualquier caso, una cifra muy elevada si se compara con el índice de motorización medio de la

Comunidad de Madrid, aunque se encuentra muy próximo a los municipios vecinos (Pozuelo de Alarcón o Majadahonda).

Según datos recientes de la Jefatura de Policía Local relacionados con los vehículos inscritos en la localidad, el número de vehículos particulares de los vecinos del municipio es 37.909, muy por debajo de lo datos de la DGT a los que se sumarían los vehículos pertenecientes al Banco Santander por tener su sede en Boadilla (45.131 vehículos).

Parque de vehículos inscritos en el año 2020.

Tipología de vehículos	N.º de turismos
Vehículos particulares	37.909
Vehículos pertenecientes al Banco Santander	39.903
Vehículos del Santander por leasing	5.228
<b>Total vehículos inscritos</b>	<b>83.040</b>

Fuente: Jefatura de Policía de Boadilla del Monte

Tabla 4. Parque de vehículos por carburante (2017)

Tipo carburante	Turismos	Motocicletas	Ciclomotores
Diesel	36.631	4	64
Eléctrico	195	10	7
Gas Licuado de Petróleo	458	-	-
Gas Natural Comprimido	10	-	-
Gasolina	14.805	3.633	542
Otros	2	-	-
Sin especificar	1	-	-
<b>Total</b>	<b>52.102</b>	<b>3.647</b>	<b>613</b>

Fuente: DGT

#### Los principales centros de atracción de viaje.

La identificación de los centros de atracción de viaje es una tarea básica para determinar el destino de los desplazamientos de los boadillenses. Más de la mitad de los desplazamientos de los vecinos (51% de los viajes) se realizan por motivos de trabajo y estudio, pero también, destacan los viajes por acompañamiento, ocio y compras (representan el 14% ,11% y 8% del total desplazamientos de los vecinos, respectivamente).

Aunque la mayoría de los trabajadores residentes en Boadilla se desplazan fuera del municipio para trabajar (el 85% de los desplazamientos por motivo trabajo se producen fuera del municipio), Boadilla, es, a su vez, centro atractor de viajes, tanto por trabajo como estudios, el 62% de los desplazamientos de no residentes se desplazan a Boadilla por estos motivos.

El peso de estos viajes sobre el total de desplazamientos con origen o destino Boadilla representa el 20% de viajes. Los centros educativos, deportivos, sanitarios, comerciales y ocio, pero también los centros de actividad económica son los principales centros de atracción de viajes en Boadilla.

Los grandes centros productivos o de actividad económica se encuentran al sureste del municipio, la ciudad financiera del Grupo Santander y el polígono Prado del Espino, así como en el núcleo urbano. El 85% del empleo del municipio se concentra en la ciudad financiera, con más de 11.000 empleados, núcleo urbano, Prado del Espino y Sector B (suponen el 53%, 14%, 10% y 8% respectivamente de los empleos del municipio). Sin embargo, la mayor parte de las empresas se localizan en el núcleo urbano (principalmente en el Caso Histórico), Sector B y Prado del Espino.



### Zona de bajas emisiones del Casco Urbano

La Zona de Bajas Emisiones en el Casco Urbano de Boadilla del Monte, regula el acceso a la misma según la siguiente imagen.



### Delimitación Zona de Bajas Emisiones

El ámbito de la ZBE será el casco histórico, delimitada por ejes viarios estructurantes, con un área de 0,1363 Km<sup>2</sup>.

Considerando el padrón del año 2020, Boadilla tenía una población de 56.734 habitantes, en la zona del casco histórico habita un 8.5% del total del municipio. La población del casco asciende a 4.822 habitantes.

La superficie total del casco son 0,19171 Km<sup>2</sup>, por lo tanto, podemos estimar en unas 3.500 personas los habitantes directamente afectados por la implantación de esta ZBE. Todo ello con cifras del año 2020.

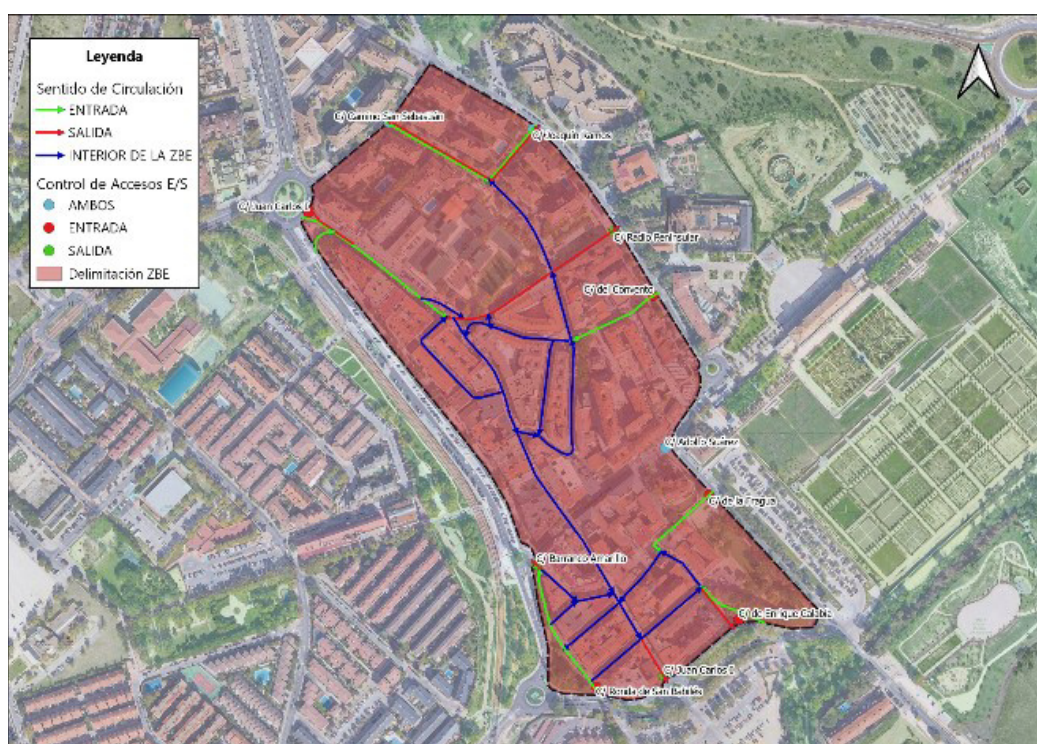
La ZBE estará comprendida entre la Calle Pedro González, la Carretera de Majadahonda, el Paseo de Madrid, la Avenida de España y la Calle de los Mártires.

Las calles comprendidas dentro del casco urbano (histórico) son:

- C/ CAMINO DE SAN SEBASTIÁN
- C/ JOAQUÍN RAMOS
- C/ RADIO PENINSULAR
- C/ JUAN CARLOS I
- C/ CONVENTO
- C/ BUENAVISTA
- C/ ÁLAMO
- C/ SAN SEBASTIÁN
- C/ JUAN CARLOS I
- C/ NUEVA
- C/ JUAN GARCÍA SERRANO
- C/ SEVILLA
- C/ SANTA TERESA
- C/ DEL CARMEN

- PLAZA DE LA CRUZ
- AVDA ADOLFO SUÁREZ
- C/ FRAGUA
- C/ ENRIQUE CALABIA
- C/ SAN CRISTÓBAL
- C/ GARCÍA NOBLEJAS
- C/ CALVO SOTELO
- C/ JUAN CARLOS I
- C/ ARCO
- C/ DE LA VEGA
- C/ BARRANCO AMARILLO
- C/ SAN BABILES/RONDA DE SAN BABILÉS

En la siguiente imagen se definen los sentidos de circulación actuales dentro de la ZBE, así como las posibles salidas y entradas a la misma.



Plano de circulación

La solución tecnológica para la implantación de la ZBE se compondrá de:

- Sistemas de control de accesos, en entradas y salidas, basados en cámaras para la captura de imágenes con reconocimiento de las matrículas de los vehículos que accedan a la ZBE. El flujo de vídeo de las cámaras a su vez deberá ser integrado en el sistema de gestión de video Milestone existente.
- Señalización vertical y horizontal fija de preaviso de acceso a una ZBE.
- Paneles de señalización variable para facilitar información en tiempo real al ciudadano mediante mensajes o pictogramas.
- Estaciones para la medición de la calidad del aire para proporcionar información en tiempo real en el ámbito de la ZBE.
- Centro de Control basado en una plataforma software que permitirá la gestión y configuración de las cámaras, la gestión de la información de las listas de vehículos permitidos o con acceso restringido, la generación de propuesta de sanciones y la gestión de solicitud y registro de permisos y autorizaciones. El Centro de Control se instalará en la sede administrativa del Ayuntamiento.
- Red de comunicaciones basada en fibra óptica y tecnologías inalámbricas para el intercambio de información entre los diferentes sistemas.





infractores. Parte 3: Especificación funcional y protocolos para el control en las Zonas de Bajas Emisiones y UVAR.

la solución final definida se compondrá de una cámara o conjunto de cámaras con las siguientes funcionalidades:

- La detección del paso de cada vehículo. Se incluyen en esta categoría todos los vehículos con matrícula europea.
- El reconocimiento de su matrícula mediante captura de imagen y procesado OCR con una fiabilidad de:
  - Fiabilidad de detección mayor o igual al 98% (matrículas detectadas del total de tránsitos). En caso de que se deseen considerar ciclomotores esta fiabilidad será mayor o igual al 97%.
  - Fiabilidad de reconocimiento mayor o igual al 97% (matrículas correctas del total de matrículas detectadas). En caso de que se deseen considerar ciclomotores esta fiabilidad será mayor o igual al 95%.
- Captura de una fotografía en blanco y negro de la matrícula trasera, y otra fotografía a color del contexto/entorno que permita identificar la marca, el modelo y la verificar zona de captura de la imagen.
- Dispondrá de un sistema de iluminación infrarroja para la captura de las imágenes de las matrículas en condiciones de baja luminosidad.
- Permitirá, en caso de que opere en este modo de funcionamiento, la actualización de forma remota, desde la Plataforma ZBE, de las listas blancas y negras.
- El sistema deberá proporcionar información sobre:
  - Detección de marca y color de vehículos
  - Clasificación de vehículos
  - Estimación de la velocidad puntual de vehículos
- Generará un fichero que incluirá al menos:
  - La fecha y hora de la captura sincronizados con el Centro de Control.
  - Localización del punto de control.
  - Matrícula capturada.
  - Código de control para verificar que los ficheros no han sido modificados.
- Las imágenes podrán ser enviadas junto con el fichero o enviadas posteriormente bajo petición del Centro de Control.
- Enviará la información encriptada al Centro de Control.
- Dispondrá de un sistema de sincronización y de almacenamiento de los ficheros de infracciones y de aforos.
- El flujo de vídeo de las cámaras a su vez deberá ser integrado en el sistema de gestión de video Milestone existente, ampliándose en las licencias necesarias el sistema actualmente existente.

Las cámaras se instalarán según fichas del Anexo nº 1 Estudio de Ubicaciones en infraestructuras existentes como columnas y postes de alumbrado, pórticos.... a una altura aproximada de 4 a 5 metros. En caso de que no se disponga de elementos se ejecutarán nuevas columnas de 5 metros. El adjudicatario deberá justificar los cálculos correspondientes a la estructura y cimentación, previamente a su suministro e instalación.

Las cámaras se deberán fijar con los soportes adecuados y robustos que mantengan en el tiempo la exacta orientación y que permitan la correcta visualización de la zona bajo supervisión evitando obstáculos. En los casos en que no resulte suficiente un anclaje estándar, se instalarán las adaptaciones necesarias que permitan la mejor visualización en cada ubicación, considerándose su coste ya incluido en la partida.

No obstante, si tras la instalación y una vez se visualice el campo de visión de la cámara, se observa que requiere adaptación o cambio de tipo de soporte, o se observan riesgos de golpes o vandalismo, el adjudicatario estará obligado al ajuste necesario sin coste adicional.

En cada punto se instalará un armario de control que alojará los equipos de comunicaciones, alimentación y protecciones eléctricas. Las cámaras se conectarán mediante cable UTP de categoría 6 al nodo de comunicaciones más cercano. El suministro eléctrico se realizará desde el cuadro de mando de alumbrado público más cercano.

Se incluye dentro del alcance el soporte a la administración para la generación de la documentación necesaria para la autorización de la instalación de las cámaras.

Paneles de Mensaje Variable

Se llevará a cabo la instalación de paneles de mensaje variable con la finalidad de proporcionar al ciudadano diferentes tipos de información en tiempo real, como, por ejemplo:

- Estado de activación de la zona de bajas emisiones.
- Disponibilidad de plazas de aparcamiento.
- Información de tráfico.
- Información medioambiental.
- Avisos sobre incidencias.
- Otros avisos o información de interés.

Se implantarán en las siguientes localizaciones indicadas en la imagen. Para más detalle se puede consultar el Anexo Nº1 Estudio de ubicaciones.



Ubicación Paneles de Mensaje Variable

En la siguiente tabla se presenta el resumen de los paneles de mensaje variable, así como sus principales características de instalación.

Nº ID	TIPO	UBICACION
1	PANEL MENSAJE VARIABLE	CARRETERA DE BOADILLA A VILLAVICIOSA
2	PANEL MENSAJE VARIABLE	CALLE DE LA ALBERCA
3	PANEL MENSAJE VARIABLE	CARRETERA DE MAJADAHONDA
4	PANEL MENSAJE VARIABLE	AVENIDA DE ADOLFO SUAREZ
5	PANEL MENSAJE VARIABLE	AVENIDA DE ESPAÑA

Paneles de Mensaje Variable

Los paneles de tecnología LED y un área de visión equivalente a un área de al menos 1,8x1,8m, instalándose a una altura recomendada de 2,5 metros en aceras. El adjudicatario deberá justificar los cálculos correspondientes a su estructura y cimentación, previo a su suministro e instalación, así como la revisión del gálibo mínimo en caso de ocupación de calzada.

Estos paneles serán controlables de forma remota por parte de un operario o del sistema automatizado de la plataforma de gestión, permitirán la configuración automática o manual de mensajes, monitorización, control y gestión.



En cada punto se instalará un armario de control que alojará los equipos de comunicaciones, alimentación y protecciones eléctricas. Los paneles se conectarán mediante cable UTP de categoría 6 al Router 4G de comunicaciones. El suministro eléctrico se realizará desde el cuadro de mando de alumbrado público más cercano

Previamente a su recepción se deberán realizar un conjunto de pruebas de funcionamiento en campo y de integración con Centro de Control.

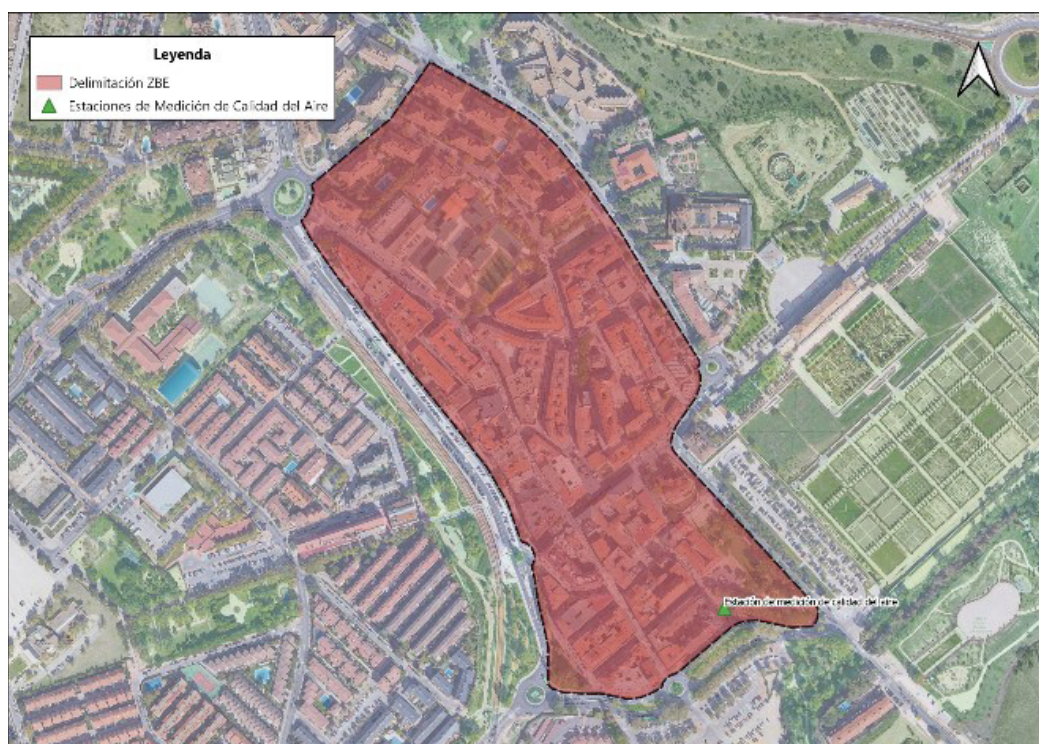
#### **Estaciones para la medición de la calidad del aire**

Se proyecta la instalación de estaciones que tiene por objetivo medir y proporcionar información en tiempo real sobre la calidad del aire y comprobar los niveles de contaminación en la ZBE, según planos Proyecto ZBE.

Las estaciones medioambientales constan del siguiente equipamiento:

- Sensores electroquímicos para medir:
  - Dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>) (ppb o µg/m<sup>3</sup>).
  - Monóxido de carbono (CO) (ppb o µg/m<sup>3</sup>).
  - Monóxido de nitrógeno (NO) (ppb o µg/m<sup>3</sup>).
  - Dióxido de azufre (SO<sub>2</sub>) (ppb o µg/m<sup>3</sup>).
  - Ozono (O<sub>3</sub>) (ppb o µg/m<sup>3</sup>).
- Sensor óptico para medir partículas suspendidas:
  - PM<sub>1</sub>
  - PM<sub>2.5</sub>
  - PM<sub>10</sub>
- Otras medidas ambientales
  - Temperatura (°C)
  - Humedad Relativa (%RH)
  - Presión Atmosférica (hPa)
  - Nivel de Ruido Ambiental (dBA)

Se implantarán en las siguientes localizaciones indicadas en la imagen. Para más detalle se puede consultar el Anexo N°1 Estudio de ubicaciones.



#### Ubicación Estaciones de Medición de Calidad del Aire

En la siguiente tabla se presenta el resumen de las estaciones de medición de calidad del aire, así como sus principales características de instalación.

Nº ID	TIPO	UBICACION
1	ESTACIÓN DE MEDICIÓN DE CALIDAD DEL AIRE	C/ ENRIQUE CALABIA

#### Estaciones de Medición de Calidad del Aire

Las estaciones de calidad de aire se instalarán sobre báculos nuevos o existentes a una altura aproximada de 3.5 metros. El adjudicatario deberá justificar los cálculos correspondientes a la estructura y cimentación, previamente a su suministro e instalación. El suministro eléctrico y la conexión de comunicaciones se realizará desde el armario de control del punto de control 7.

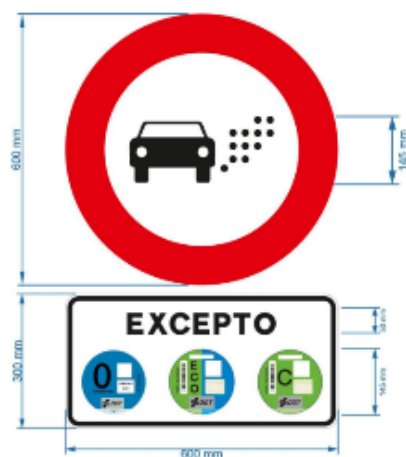
Se instalarán alejadas de zonas que pudieran afectar a la calidad de las mediciones: salidas de ventilación, cercanía de aparatos de aire acondicionado, zonas de concentración de vehículos como aparcamientos o estaciones de autobuses, ...

#### Señalización vertical

En las inmediaciones de cada punto, se implantará una señalización vertical fija que indique tanto el acceso a Zona de Bajas Emisiones. De esta forma la ZBE se señalizará con la señal que se indica a continuación con el siguiente significado: "Zona de Bajas Emisiones. Entrada prohibida a vehículos de motor, excepto aquellos vehículos que dispongan del distintivo ambiental indicado por la entidad local en la parte inferior de la señal".



El diseño y dimensiones de la señal serán las siguientes según Instrucción MOV 21/ 3:



### Señalización vertical

Esta señalización de acceso a ZBE se ubicará en puntos donde los conductores puedan continuar la marcha por otro itinerario si no tienen autorizado el acceso. De igual forma se señalizará la existencia de sistemas de captura de lectura de matrícula y fotografías de contexto, en cumplimiento de la legislación vigente relativa a la implantación de cámaras y protección de datos personales.

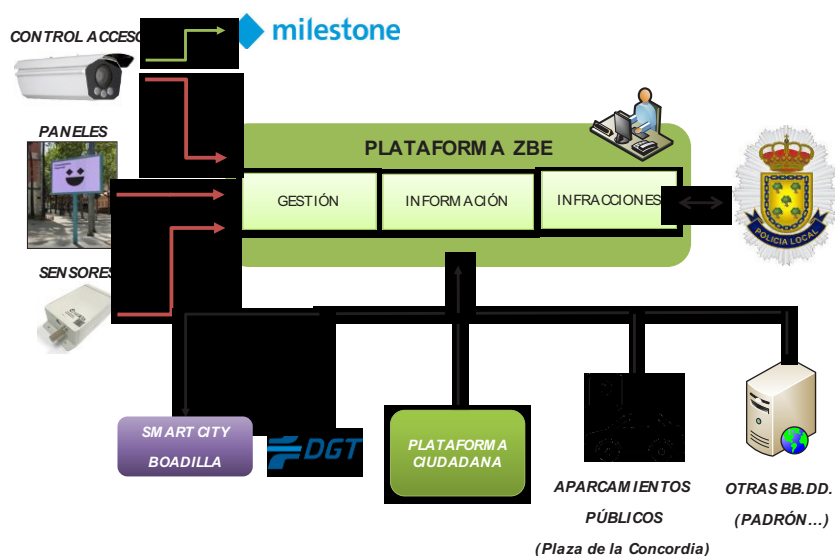
### Señalización horizontal

En los carriles de entrada a la ZBE se señalizará para informar a los usuarios del acceso a una zona restringida. El diseño de la señalización deberá ser aprobado por el Ayuntamiento de Boadilla del Monte.

### Centro de Control y Plataformas

El Centro de Control se instalará en la Sede Administrativa del Ayuntamiento, desde el cual se accederá a las plataformas que permitirán realizar el control y gestión del control de accesos a la ZBE y la gestión de excepciones. La Plataforma ZBE será un sistema de gestión central que llevará a cabo la gestión lógica de comunicación con los puntos de control, así como los de información y el sistema de gestión de sanciones.

.En la siguiente imagen se puede observar un esquema de los elementos principales del Sistema:



Esquema de la plataforma de gestión

**Plataforma ZBE**

Se tratará de una Plataforma basada en una arquitectura cliente-servidor que mediante aplicación web para la gestión de todas las partes que conforman el sistema y desde ahí poder realizar configuraciones sobre los vehículos sancionables, consultar los registros de aforo almacenados, gestionar los sistemas de captura de datos, gestión estadística de los datos, etc.

La operación de la plataforma de la ZBE principalmente será realizada por parte de la Policía Local de Boadilla, desde sus dependencias, con un nuevo puesto de operación.

Para la generación de las listas de vehículos cuyo acceso está permitido el Sistema de Información de la Plataforma tendrá como fuentes la base de dato de vehículos de la Dirección General de Tráfico (ATEX DGT), padrón, aparcamientos públicos, ... así como y la plataforma de Registro de Autorizaciones.

La base de datos de la DGT incluye los distintivos y la categorización de cada vehículo para discriminar si se ven o no afectados por las restricciones. De esta base de datos se generará la lista negra de vehículos.

De igual forma se considerará la integración con la base de datos con aparcamiento público, como el del aparcamiento de la Plaza de la Concordia.

A partir de la plataforma de Registro de Autorizaciones a desarrollar y descrita en apartados posteriores, se generará la lista blanca complementaria de vehículos.

Las funcionalidades mínimas que tendrá la Plataforma a implantar serán las siguientes:

- Gestión de perfiles de usuarios, con roles y permisos.
- Auditoria y registro de actividades de cada uno de los usuarios.
- Configuración de parámetros de las cámaras de los puntos de control de acceso, paneles y sensores de medición de calidad del aire.
- Deberá permitir la visión geolocalizada sobre mapa, así como la monitorización en tiempo real de los dispositivos ITS conectados y alertar en caso de no estar disponibles.
- Inventario de equipos. Por cada punto de control se tendrán los siguientes atributos:
  - Nombre (ubicación en texto)
  - Fabricante
  - Modelo
  - Ubicación
  - Datos relevantes para su centralización: identificación del punto, etc.
  - Fecha de instalación.
- Distribución de listas a los puntos de control.
- Importación masiva de bases de datos de matrículas.
- Gestión de altas y bajas en listas blancas y listas negras con introducción manual o importación de bases de datos existentes en formatos estándar.
- Generación de alarmas en el puesto de operador, así como envío de SMS y correo electrónico, con coincidencia con listas blancas o negras configurables por el usuario. Como por ejemplo matrículas de interés policial, vehículos sustraídos, sin seguro, sin ITV, etc.
- Matrículas anómalas, el sistema etiquetará aquellas matrículas que no se encuentren en las bases de datos disponibles para realizar un análisis de la causa de los errores detectados en su procesamiento para proceder a su resolución, para ello se realizará comprobación de la sintaxis o se consultará con bases de datos de matrículas existentes.
- Debe permitir la integración de diferentes ITS en la misma plataforma.
- Debe permitir la generación de propuestas de sanción incluyendo:
  - Matrícula leída del vehículo
  - Fotografía fechada y geoposicionada del vehículo
  - Fotografía o fotografías fechadas y geoposicionadas del entorno
  - Números de serie de los equipos implicados en la infracción
  - Lugar, fecha y hora en que se realizó la infracción
  - Restricción de circulación vigente durante la circulación del vehículo
  - Datos de vehículo (obtenidos desde integración base de datos de DGT)
- Validación manual de los ficheros (datos y fotografías) encriptados de infracción. En caso de que se decida rechazar una propuesta de sanción el sistema debe garantizar la trazabilidad de estas actividades y su registro.

- Selección de la fotografía de contexto más adecuada.
- Gestión de las grabaciones de video de los tránsitos.
- Capacidad de validación y anulación de sanciones.
- Transferencia de ficheros validados a la entidad tramitadora de las denuncias en formato definido por el Ayuntamiento.
- Almacenamiento de los datos tanto de infracciones como de tránsitos.
- Consulta mediante búsquedas por fecha o matrícula.
- Configuración de horarios y calendario de cada punto de control.
- Gestión de itinerarios (puntos de entrada y salida).
- Integración, sin coste adicional, de la información del aparcamiento público de Plaza de la Concordia, y con capacidad de ser escalable para otros aparcamientos públicos de rotación en el futuro.
- Generación de informes y estadísticas, con posibilidad de exportar a formatos estándar, como, por ejemplo:
  - Propuestas de sanción realizadas por el sistema, permitiendo filtrar por fecha, hora y punto de control, mostrando si son validadas o rechazadas, la matrícula del vehículo, carril de circulación, tipo de vehículo.
  - Denuncias agrupadas por fecha, punto de control y/o usuario denunciante.
  - Comparativa de infracciones.
  - Comparativa de rechazos.
  - Estadísticas de uso y eficacia de la acción.
  - Vehículos más denunciados en un intervalo y ubicación o ubicaciones elegidas por el usuario.
  - Autorizaciones puntuales de otros sistemas.
  - Información de tránsitos de los vehículos, que permita filtrar la información por punto de control, fecha y hora, y que muestre la matrícula del vehículo, carril de circulación, tipo de vehículo, fecha y hora de captura, y distintivo ambiental.
  - Tránsitos y matrices de desplazamiento de los vehículos.
- Módulo de Business Intelligence (BI) para extraer y representar mediante gráficos la información de capturas del sistema, mediante una lógica implementada por el usuario. El módulo permitirá la generación de plantillas de informes que puedan ser enviadas por correo electrónico a las direcciones configuradas, de forma automática, en función de una programación configurada.
- Cumplirá la Ley Orgánica de Protección de Datos Personales.
- Disponibilidad de API tipo Rest o similar para la integración con terceros.
- Exportación en formatos estándar csv y pdf.
- Deberá cumplir con lo establecido en la norma UNE 199142-3:2022 o equivalente. Detección de vehículos infractores. Parte 3: Especificación funcional y protocolos para el control en las Zonas de Bajas Emisiones y UVAR para garantizar interoperabilidad y la futura integración con diferentes sistemas ITS.
- Almacenamiento de los ficheros de tránsitos por un periodo de 30 días y de los ficheros de infracción por un periodo de 5 años. Deberán programarse procesos de borrado en el mantenimiento del sistema que gestionen el tiempo de vida de las imágenes.

El equipamiento para dar soporte a la Plataforma ZBE se compondrá de 1 puesto de operador para la gestión del sistema y ejecución de las aplicaciones con ordenador PC de escritorio y dos monitores de al menos 21" en las dependencias de la Policía Local situadas en el edificio del Ayuntamiento.

Además del nuevo equipamiento y su instalación debe incluirse en las propuestas las licencias de fabricante, actualizaciones y configuraciones de los sistemas operativos, virtualizaciones y similares.

Una vez hechas las instalaciones se tendrán que hacer las pruebas y verificaciones oportunas para garantizar el correcto funcionamiento y configuración de todos los sistemas y equipos.

#### Plataforma de interacción ciudadana

De igual forma se desarrollará una plataforma de interacción ciudadana mediante portal web de solicitud de exenciones y autorizaciones.

La operación de la plataforma ciudadana la realizará el personal del Ayuntamiento de Boadilla desde sus propios equipos, accediendo como clientes a la plataforma.

De esta forma todo vehículo a motor que tenga restringido el acceso y la circulación en las ZBE podrá solicitar la autorización de acceso bajo las condiciones impuestas por la Ordenanza Municipal y de esta forma formar parte de la lista blanca.

Dentro de estas exenciones o autorizaciones se podrá contemplar por ejemplo la solicitud de:

- Vehículos contaminantes que realicen un acceso esporádico a las ZBE.
- Vehículo de residentes o de acceso carga y descarga.
- Vehículos de acceso a hoteles.
- Vehículos dedicados al transporte de personas con movilidad reducida.
- Vehículos de servicios de emergencia y esenciales.
- Vehículos con matrícula extranjera.

La plataforma tendrá las siguientes funcionalidades mínimas:

- Zona pública de información sobre la ZBE, incluyendo zona y tipo de vehículos afectados.
- Zona de solicitud de registro y consultas por parte de la ciudadanía con control de acceso mediante identificación con conexión a la pasarela CI@ve del Gobierno de España, con certificado electrónico, DNI-e, CI@ve Permanente.
- Zona de gestión y resolución de las autorizaciones por parte del operador del Sistema.

### Otros requerimientos

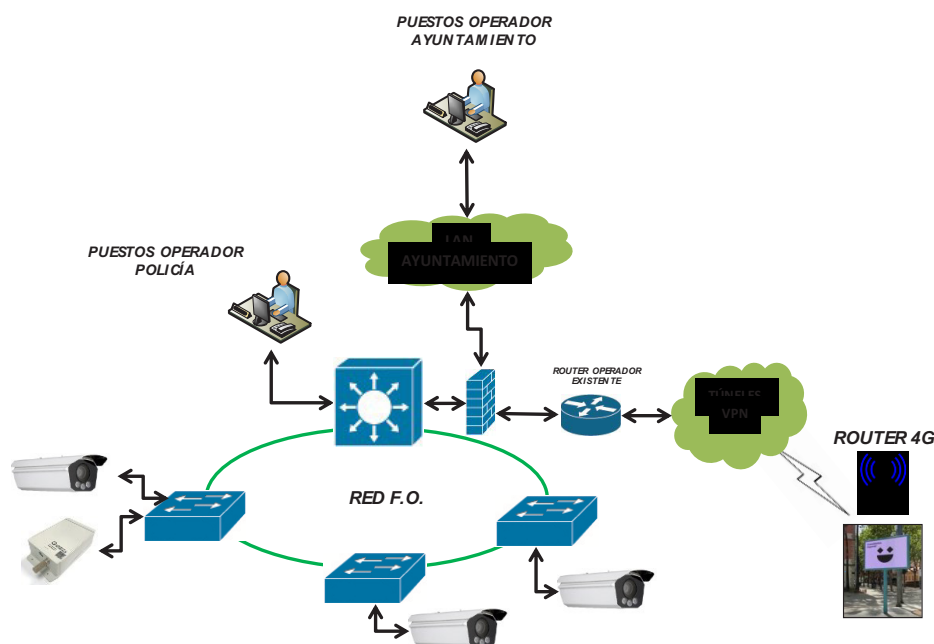
El contratista adjudicatario se encargará de establecer el sistema de interconexión con la plataforma de vehículo conectado DGT 3.0, a los efectos de que la geometría de la zona de bajas emisiones, así como sus horarios, vehículos permitidos y resto de características de la zona se puedan publicar en el Punto de Acceso Nacional de información de tráfico en tiempo real de modo que sea directamente accesible al ciudadano a través de navegadores, aplicaciones de movilidad y sistemas embarcados en los vehículos.

Así mismo, se tendrá que prever la integración de todos los datos obtenidos con la futura plataforma Smart City, permitiendo la interoperabilidad con plataformas tipo SENTILO o FIWARE.

### Red de comunicaciones

Para la interconexión de los diferentes cámaras con el Centro de Control se realizará el tendido de nueva fibra óptica monomodo sobre canalización existente de fibra óptica hasta el Centro de Control, según planos del Anexo nº2.

A continuación, se presenta un esquema de la jerarquía propuesta que deberá ser analizada y revisada por los ofertantes, presentando una propuesta en su memoria técnica.



Esquema lógico de la red de comunicaciones

En cada uno los puntos de acceso y en el interior del armario se implantará un Nodo 1G, que serán switches gestionables industriales de capa 2 interconectados de forma lógica en anillo. Los switches

dispondrán de suficientes puertos de cobre para la conexión de las cámaras y puertos de subida de fibra óptica de tipo GbE.

En el Centro de Control se instalarán la electrónica de red necesaria permitiendo la interconexión con los nodos de campo. Se compondrá de un switch de acceso de capa 3 con puertos 1G en cobre para la interconexión de los equipos del Centro de Control y a la red de datos de Ayuntamiento, así como puertos de subida de fibra óptica de tipo 1G.

Los nodos de 1G se instalarán en los armarios de control nuevos, trabajarán en condiciones ambientales de frío y calor intenso por lo que dispondrán de rango extendido de temperatura de funcionamiento, que también deben disponer las fuentes de alimentación, convertidores de medios o cualquier otro dispositivo electrónico que se instale. Los armarios murales deberán ser estancos IP66 e IK10, provistos de placa de montaje y cierre con llave e incluirán tanto los equipos de comunicación, las fuentes de alimentación, cajas de fusión de fibra óptica y protecciones eléctricas y contra sobretensiones adecuadas.

Toda la electrónica de red propuesta deberá:

- Ser supervisable y configurable de forma remota.
- Disponer de suficientes puertos para dar la conectividad necesaria a todos los equipos y reserva del 30% para una posible ampliación.
- Garantizar el suficiente ancho de banda para un incremento futuro de la red.
- Disponibilidad superior al 99,98%.

Todos los elementos de red y cableados deberán ser etiquetados.

Se deberá implantar un sistema de administración, configuración, gestión y supervisión remota, del estado de la red y de los servidores, así como el análisis de incidencias, incluyendo tráfico de la red, estadísticas de calidad de servicio, RMON, etc

El cable de fibra óptica a tender será de al menos 16 fibras de tipo monomodo con armadura dieléctrica frente a roedores, protección antihumedad y cubierta de polietileno, cumpliendo la normativa CPR de aplicación. Antes de finalizar la implantación se deberán realizar la certificación y medidas de potencia y reflectometría de cada enlace. En cada nodo se procederá a realizar el sangrado y fusiones necesarias para garantizar la interconexión de la misma.

Para el tendido de cableado de fibra óptica se ha considerado el uso de la canalización de alumbrado público y de fibra óptica existente, realizándose un trazado preliminar en base a un estudio previo. Será responsabilidad del adjudicatario el verificar su disponibilidad y viabilidad real de su uso, o en su caso la propuesta de alternativas de su trazado para la aprobación por parte de los Directores del Contrato, sin que la modificación suponga coste adicional para la administración.

El adjudicatario deberá realizar la entrega de la documentación final de ejecución de los trabajos y manuales del fabricante. Se establecerá un esquema de codificación único de los diferentes elementos que forman el sistema. La documentación final deberá contener al menos:

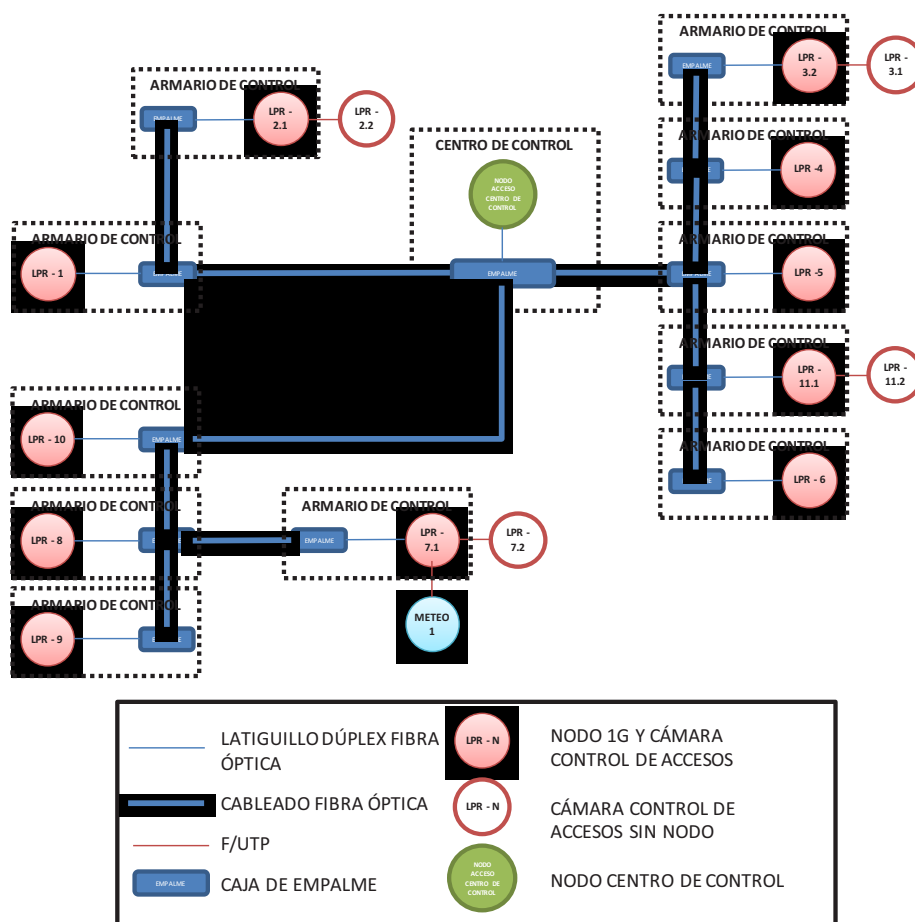
- Esquema de la nueva red que incluya todos los elementos utilizados: equipamiento, cableados, convertidores, etc. En dicho esquema se diferenciarán cada uno de los elementos y el ancho de banda de cada conexión entre los elementos de red.
- Listado de equipamiento que contenga el modelo, la codificación establecida, IP y ubicación física. La asignación de IPs se realizará de forma coordinada con el servicio correspondiente del Ayuntamiento para evitar utilizar IPs, redes o subredes ya en servicio para otros propósitos.
- Esquema de la red de fibra óptica, que incluya el trazado de la nueva fibra desplegada, así como la fibra propiedad del Ayuntamiento, cajas de empalme, bandejas, etc. En dicho esquema se diferenciarán cada uno de los elementos y se identificarán mediante un código las nuevas cajas de empalme y bandejas.
- Listado de la red de fibra que contenga el código de las cajas de empalme y bandejas, ubicación física de dichos elementos, así como los empalmes realizados indicado el tubo y fibra utilizado si es el caso.
- Cartografía de las cajas de empalme identificando nº y color de tubo, nº y color de fibras, así como la dirección de cada tubo (cuál es el otro extremo).

En el caso de los paneles de señalización variable aislados la conexión se realizará a través de la red de telefonía 3G/4G con instalación de Routers ruggedizados y tarjetas SIM de tipo M2M industrial. Queda incluido en el alcance del proyecto el suministro de las tarjetas SIM M2M, así como sus costes mensuales durante la duración del contrato.

La transmisión de los datos e imágenes se realizará a través de comunicaciones seguras mediante el uso de túneles VPN con protocolos de comunicación estandarizados (IPSEC o VPNMPLS) permitiendo establecer un direccionamiento privado para proporcionar comunicaciones bidireccionales entre el software de control y los equipos de campo.

En el Centro de Control se implantará un equipo que realizará funciones de Firewall y Router para la gestión de las VPN y ciberseguridad, que se interconectará con el switch del Centro de Control.

En la siguiente imagen se presenta un esquema físico de la red de comunicaciones que deberá ser analizada y revisada por los ofertantes, presentando una propuesta en su memoria técnica.



Esquema físico de la red de comunicaciones

### Suministro Eléctrico

En cada una de las ubicaciones se deberá proceder a la adecuación del suministro eléctrico, consistente en la instalación de protecciones eléctricas (magnetotérmico y diferencial) en los cuadros existentes y tendido de nuevo cable eléctrico hasta el armario de control.

Los equipos se conectarán los puntos de conexión eléctrica más cercanos según información proporcionada por el Ayuntamiento e indicados en planos. De forma general la conexión se realizará el tendido de cable RZ-1 0,6/1KV de sección adecuada según distancias y mínimo 6mm<sup>2</sup>.

Para el tendido de cableado eléctrico se ha considerado el uso de la canalización de alumbrado público según información proporcionada por el Ayuntamiento. No obstante, al tratarse de estudios estimados, será responsabilidad del adjudicatario verificar su disponibilidad y viabilidad real de su uso, o en su caso la propuesta de alternativas de su trazado para la aprobación por parte del Director del Contrato, sin que la modificación suponga coste adicional para la administración.



En cada armario de control se instalarán los borneros, las protecciones eléctricas adecuadas y contra sobretensiones, incluyendo un enchufe tipo Schuko.

Todas las conexiones de los circuitos de tierra se realizarán mediante terminales, grapas, soldadura o elementos apropiados que garanticen un buen contacto permanente y protegido contra la corrosión, conectando al cableado de tierra del alumbrado público más cercano.

El adjudicatario deberá entregar los boletines de instalación, certificaciones y memorias referentes a la instalación eléctrica con los esquemas eléctricos.

El sistema implantado deberá cumplir con toda la legislación vigente, especialmente en referencia al Reglamento Electrotécnico de Baja Tensión y las ordenanzas municipales.

Todos los trabajos a realizar deberán ser coordinados con los servicios de mantenimiento de la red de alumbrado público.

Se incluye dentro de los trabajos y precios todos los costes derivados del replanteo, suministro, instalación, configuración, pruebas y puesta en servicio, así como los trabajos de legalización necesarios, y la limpieza de la zona de los trabajos.

#### **Obra civil**

Los principales trabajos de obra civil consistirán en:

- La ejecución de canalizaciones y arquetas para la interceptación de canalización existente de alumbrado público y fibra óptica, para el posterior tendido de cableado necesario. Se incluye la reposición del pavimento.
- La implantación de columnas y ejecución de su cimentación, debiendo el adjudicatario presentar los cálculos correspondientes, previo a su suministro e instalación. Se incluye la reposición del pavimento.

De forma general se ejecutará canalización subterránea y arquetas para la interconexión con la actual red de alumbrado público del Ayuntamiento. En este sentido las canalizaciones estarán compuestas por 1 tubo de 110mm de PVC embebido en hormigón. Se dispondrán arquetas de 40x40 cm a menos de 2 metros de cada poste y cada 25 metros o cambios bruscos de dirección. Las arquetas, a ejecutar in situ o prefabricadas, deberán cumplir con la hipótesis de carga de la norma "UNE 133100-2: Infraestructuras para redes de telecomunicaciones. Arquetas y cámaras de registro." o equivalente, y dispondrán de tapa de tipo B-125 en aceras y de tipo hidráulica en fundición dúctil D-400 en calzadas. Para aquellos tramos donde se ejecute canalización se cumplirá con el Reglamento de Baja Tensión y normativa municipal.

Para la instalación de armarios, columnas o cualquier otro elemento sobre la vía pública se tendrá en cuenta la normativa referente a la instalación de mobiliario urbano en su aspecto de accesibilidad, donde se estime necesario se instalarán losas de indicación para invidentes del mismo tipo existente en la zona.

Antes del comienzo de los trabajos, el adjudicatario de los mismos, deberá proveerse, si fuera necesario, de todos los planos de los distintos servicios existentes en la zona objeto del contrato. De esta forma el adjudicatario deberá garantizar, durante las obras, el funcionamiento de los servicios urbanos existentes, todas las actuaciones previas necesarias para el retranqueo o sustitución de servicios afectados por los trabajos (calicatas para detección de servicios, servicio de vigilancia e inspección de las distintas Compañías, pruebas de recepción, gestiones con Compañías y Organismos, etc.) , así como la propia reposición de la afección se consideran repercutidos dentro de los distintos precios que integran las partidas de contrato por lo que no serán objeto de abono aparte.

#### **CONTAMINACIÓN. SITUACIÓN ACTUAL**

La calidad del aire en el municipio de Boadilla del Monte es muy buena. Nos encontramos en un municipio con gran cantidad de suelo ocupado por suelos vegetales y agrícolas y con unas fuentes de contaminación muy limitadas.

Para confirmar esta indicación, con fechas 10 de mayo de 2023 a 12 de junio de 2023 se ha realizado un estudio de calidad del aire en el término municipal de Boadilla del Monte, a través de una unidad móvil de la Comunidad de Madrid de su Red de Calidad del Aire. La unidad móvil se situó en el



Instituto de Educación Secundaria Máximo Trueba, en la Calle Santillana del Mar nº 22, entre los días 10 de mayo a las 08:00 h (hora solar) y el 12 de junio de 2023 a las 07:00 h (hora solar).

Con el fin de poder evaluar las concentraciones registradas en la unidad móvil situada en Boadilla del Monte, se incluyen en este estudio los datos de las estaciones fijas más representativas que se encuentran en la misma zona. Concretamente, los resultados se comparan con los de la estación fija de Majadahonda para los parámetros NO<sub>2</sub>, O<sub>3</sub>, PM<sub>10</sub> y meteorología, con Colmenar Viejo para los parámetros NO<sub>2</sub>, O<sub>3</sub>, PM<sub>10</sub> y CO y con los de la estación fija de Collado Villalba para los parámetros NO<sub>2</sub>, O<sub>3</sub>, SO<sub>2</sub>, PM<sub>2,5</sub>, benceno (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>) e hidrocarburos totales.

Los procesos que se siguen para la instalación de la unidad móvil son los siguientes:

- Selección de la ubicación por parte de personal especializado y gestión de permisos
- Traslado e instalación de la unidad móvil
- Calibración de los analizadores
- Campaña de medida
- Finalización de las medidas y retirada de la unidad móvil
- Realización de los informes

Para determinar la ubicación de la unidad móvil, la Red de Calidad del Aire de la Comunidad de Madrid comunicó los requisitos necesarios para el emplazamiento al Ayuntamiento de Boadilla del Monte, que propuso una ubicación. Ésta se consideró adecuada por parte de la Red, teniendo en cuenta los criterios expresados en las normativas actuales y en particular, los del Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, así como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo. Además, la ubicación seleccionada se encuentra a menos de 100 metros de los límites de la Zona de Bajas Emisiones del Casco Urbano.



La unidad móvil se situó en las coordenadas en el sistema de referencia ETRS89 siguientes: Unidad móvil: 40°24'26.614" N, 3°52'53.360"W.

#### RESULTADOS OBTENIDOS.

Se comprobó la similitud en la evolución de las concentraciones de los distintos contaminantes entre la unidad móvil instalada en el municipio de Boadilla y las estaciones fijas de Majadahonda, Colmenar Viejo y Collado Villalba.

A la vista de los resultados expuestos, los contaminantes estudiados durante la campaña de Boadilla del Monte en la unidad móvil y en las estaciones fijas de Majadahonda, Colmenar Viejo y Collado Villalba se situaron, en términos generales, alejados de los límites legislados.

No se midieron concentraciones de SO<sub>2</sub> superiores al valor límite horario para la protección de la salud (350 µg/m<sup>3</sup>) ni en la unidad móvil ni en la estación de Collado Villalba. Los valores diarios de SO<sub>2</sub> fueron también muy inferiores al valor límite diario aplicable (125 µg/m<sup>3</sup>).

En el caso del NO<sub>2</sub>, los niveles horarios máximos registrados fueron de 42 µg/m<sup>3</sup> el día 7 de junio en la unidad móvil, de 40 µg/m<sup>3</sup> en Majadahonda los días 30 de mayo y 7 de junio, de 53 µg/m<sup>3</sup> en Colmenar Viejo el día 6 de junio y de 80 µg/m<sup>3</sup> en Collado Villalba el 4 de junio, por lo que no superaron el límite horario de 200 µg/m<sup>3</sup>.

El valor promedio de NO<sub>2</sub> durante de la campaña en la unidad móvil fue de 11 µg/m<sup>3</sup> mientras que en Majadahonda fue de 10 µg/m<sup>3</sup>, en Colmenar Viejo fue de 12 µg/m<sup>3</sup> y 15 µg/m<sup>3</sup> en Collado Villalba. De esta forma, no se sobrepasa el valor límite anual para la protección de la salud, establecido en 40 µg/m<sup>3</sup>, en ninguna de las ubicaciones.

Las partículas PM<sub>10</sub> no excedieron el valor límite diario para la protección de la salud humana. El valor máximo diario ha sido de 26 µg/m<sup>3</sup> en la unidad móvil el día 7 de junio, de 17 µg/m<sup>3</sup> en la estación fija de Majadahonda el día 27 de mayo y de 20 µg/m<sup>3</sup> el día 27 de mayo en Colmenar Viejo. Los días 27 de mayo y 7 de junio se alcanzan los valores máximos diarios de PM<sub>10</sub>. Estos días coinciden con episodios de intrusión sahariana, lo que ha podido provocar los picos que se observan en las gráficas. El valor medio de PM<sub>10</sub> durante la campaña ha sido de 13 µg/m<sup>3</sup> en la unidad móvil, 9 µg/m<sup>3</sup> en Majadahonda y de 9 µg/m<sup>3</sup> en Colmenar Viejo, ambos alejados del valor límite anual de 40 µg/m<sup>3</sup>.

Por otra parte, las partículas PM<sub>2,5</sub> no superaron el valor límite anual de 25 µg/m<sup>3</sup>, siendo los promedios de la campaña de 9 µg/m<sup>3</sup>, para la unidad móvil y 8 µg/m<sup>3</sup>, en la estación fija de Collado Villalba.

Respecto al O<sub>3</sub>, los valores horarios medidos durante la campaña no superan los umbrales de información y de alerta establecidos en 180 µg/m<sup>3</sup> y 240 µg/m<sup>3</sup> respectivamente. El valor máximo horario fue de 145 µg/m<sup>3</sup> en la unidad móvil, 147 µg/m<sup>3</sup> en Majadahonda, 165 µg/m<sup>3</sup> en Colmenar Viejo y 162 µg/m<sup>3</sup> en Collado Villalba. El valor objetivo a largo plazo se superó en dos ocasiones en la unidad móvil, dos ocasiones en Majadahonda, seis en Colmenar Viejo y en una ocasión en Collado Villalba.

En relación con el CO, las concentraciones octohorarias registradas en la unidad móvil y en la estación fija de Colmenar Viejo han sido muy inferiores al valor límite establecido de 10 mg/m<sup>3</sup>.

En lo referente al benceno, el valor medio de la campaña en la unidad móvil ha sido de 0,1 µg/m<sup>3</sup> mientras que en la estación fija de Collado Villalba ha sido de 0,2 µg/m<sup>3</sup>, inferiores al valor límite anual para este contaminante establecido en 5 µg/m<sup>3</sup>.

Con respecto a los hidrocarburos totales, se han registrado valores bajos durante toda la campaña.

En el Índice de Calidad del Aire predominan valores de 1 y 2 durante toda la campaña, hay días con el valor 3, debido al ozono, y los días 6 y 8 de junio aparecen valores de 4, debido al aumento de ozono, en el caso del día 6, y al aumento de PM<sub>2,5</sub>, en el caso del día 8. El día 8 de junio se produce un episodio de intrusión sahariana, lo que puede haber afectado al valor de PM<sub>2,5</sub> y, por tanto, aparecer un valor de ICA 4.

Contaminante	Valor límite (VL)/ Valor objetivo (VO)/ Umbral de alerta	Concentración	Periodo promedio	Número de superaciones Máximas/año	Fecha cumplimiento
<b>SO<sub>2</sub></b>	Valor límite horario (VLH)	350 µg/m <sup>3</sup>	1 hora	24 horas/año	2005
	Valor límite diario (VLD)	125 µg/m <sup>3</sup>	24 horas	3 días/año	
	Umbral de alerta	500 µg/m <sup>3</sup>	3 horas consecutivas en área representativa de 100 km o zona o aglomeración entera		
<b>NO<sub>2</sub></b>	Valor límite horario (VLH)	200 µg/m <sup>3</sup>	1 hora	18 horas/año	2010
	Valor límite anual (VLA)	40 µg/m <sup>3</sup>	1 año		
	Umbral de alerta	400 µg/m <sup>3</sup>	3 horas consecutivas en área representativa de 100 km o zona o aglomeración entera		
<b>PM<sub>10</sub></b>	Valor límite diario (VLD) <sup>14</sup>	50 µg/m <sup>3</sup>	24 horas	35 días/año	2005
	Valor límite anual (VLA)	40 µg/m <sup>3</sup>	1 año		
<b>PM<sub>2.5</sub></b>	Valor límite anual (VLA)	25 µg/m <sup>3</sup>	1 año		2015
<b>Pb</b>	Valor límite anual (VLA)	0,5 µg/m <sup>3</sup>	1 año		2005
<b>CO</b>	Valor límite (VL)	10 mg/m <sup>3</sup>	Máximo en 24 horas de las medidas móviles octohorarias		2005
<b>C<sub>6</sub>H<sub>6</sub></b>	Valor límite anual (VLA)	5 µg/m <sup>3</sup>	1 año		2010
<b>O<sub>3</sub></b>	Valor objetivo (VO)	120 µg/m <sup>3</sup>	Máximo en 24 horas de las medidas móviles octohorarias	25 días/año (en un promedio de 3 años)	2010
	Objetivo a largo plazo (OLP)	120 µg/m <sup>3</sup>			No definida
	Umbral de información	180 µg/m <sup>3</sup>	1 hora		2010
	Umbral de alerta	240 µg/m <sup>3</sup>	1 hora		2010
<b>As</b>	Valor objetivo (VO)	6 ng/m <sup>3</sup>	1 año		2013
<b>Cd</b>	Valor objetivo (VO)	5 ng/m <sup>3</sup>	1 año		2013
<b>Ni</b>	Valor objetivo (VO)	20 ng/m <sup>3</sup>	1 año		2013

### Concentraciones límite de contaminantes

### ANÁLISIS DE IMPACTO ECONÓMICO, SOCIAL Y DE GÉNERO

A continuación, se expone el análisis de impacto de la creación de Zona de Bajas Emisiones en el casco urbano de Boadilla del Monte.

ANÁLISIS DE IMPACTO	POSITIVO	NEUTRO	NEGATIVO	COMENTARIOS
<b>SOCIAL</b>				
Impacto en igualdad de género	X			
Impacto intergeneracional	X			
Impacto en colectivos vulnerables	X			
Impacto en la familia	X			
Impacto en la infancia y adolescencia	X			
Impacto en no discriminación y accesibilidad universal	X			
Impacto en la salud pública	X			
Impacto en promoción de empleo	X			
<b>AMBIENTAL</b>				
Impacto en combatir el cambio climático	X			
Impacto en calidad del aire	X			
Impacto en el ciclo hidrológico		X		
Impacto en los recursos naturales		X		
Impacto en el paisaje			X	Los elementos verticales afectan al paisaje urbano
<b>ECONÓMICO</b>				
Impacto en la economía local	X			
Impacto en el gasto público			X	Incrementa el gasto público
Impacto en cargas administrativas			X	Incrementa las cargas administrativas
<b>OTROS</b>				
Impacto en el desarrollo de Agenda 2030	X			
Impacto en estrategias locales de sostenibilidad	X			
Sinergias con otros proyectos, planes o estrategias locales	X			

### SEGUIMIENTO Y REVISIÓN

La Zona de Bajas Emisiones tiene que cumplir unos objetivos de mejora de la calidad del aire a través de la disminución del tráfico de vehículos contaminantes limitando el acceso, circulación y estacionamiento de los mismos y promocionando otros medios de movilidad más sostenibles.

La revisión de la Zona de Bajas Emisiones se hará según lo establecido en la ordenanza reguladora. La revisión de la ZBE supone valorar a través de los datos existentes e indicadores de evaluación el progreso de las actuaciones y medidas específicas y establecer las correcciones o adaptaciones en su caso que fuera necesario hacer para lograr los objetivos establecidos en virtud del análisis realizado.

Esta revisión incluirá un informe en el cual se evaluará la evolución del tráfico en la Zona de Bajas Emisiones y los datos de contaminación atmosférica obtenidos de la estación de medición ubicada en la zona y los datos de las estaciones temporales que se hubieran instalado. Se revisará la superficie y límites de la ZBE así como el estado y tipo de la señalización, así como otros aspectos sociales, económicos y ambientales. Este informe concluirá con propuestas de medidas o correcciones según se cumplan los objetivos y los plazos de las medidas.

### PLAN DE COMUNICACIÓN Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA

La comunicación y participación ciudadana es un pilar esencial en la implantación de la Zona de Bajas Emisiones que permite incluir a todos los agentes implicados.

Se establece un plan de comunicación y participación ciudadana consistente en tres líneas de trabajo:

- Información accesible para todos.
- Grupos de trabajo de participación activa
- Incorporación e integración de propuestas y participaciones pasivas.

#### INFORMACIÓN ACCESIBLE PARA TODOS

Se establecerá un canal de información continuo vía web principalmente, pero combinado con otros medios para que llegue a toda la población.

#### GRUPOS DE TRABAJO DE PARTICIPACIÓN ACTIVA

Se crearán grupos de trabajo de participación activa que podrán integrar sectores específicos que promuevan propuestas y recojan necesidades a satisfacer con la Zona de Bajas Emisiones. Las conclusiones se integrarán en la gestión y medidas a realizar.

#### INCORPORACIÓN E INTEGRACIÓN DE PROPUESTAS Y PARTICIPACIONES PASIVAS.

Se desarrollarán sistemas de canalización y captación de propuestas ciudadanas o de sugerencias que fuera de los grupos de trabajo se realicen para la Zona de Bajas Emisiones.

### MEMORIA ECONÓMICA

La Ordenanza de Bajas Emisiones tiene repercusiones directas en gastos e ingresos públicos presentes y futuros.

Se ha realizado un análisis económico de los gastos directos en los primeros cuatro años de su puesta en funcionamiento con los datos económicos obtenidos de precios de mercado y de la experiencia de gestión interna en expedientes de tramitación y gestión similar. Los ingresos debidos al establecimiento y gestión de la Zona de Bajas Emisiones son únicamente los procedentes de las multas en los que se prevé recaudar más en los primeros años con una estabilización en los años posteriores.

CÓDIGO	GASTOS	SUBTOTAL (€)
1	ESTUDIO PRELIMINAR ZBE	12.750,00
2	IMPLANTACIÓN ZBE	332.958,05
3	CONTRATOS DE DF, CSS Y CONTROL DE IMPLANTACIÓN	14.950,00
4	SOPORTE INICIAL	17.629,42
5	MANTENIMIENTO INTEGRAL ZBE (4 años)	106.059,20
6	GESTIÓN MUNICIPAL REGISTRO Y SANCIONES (4 años)	50.000,00
	<b>PRESUPUESTO GASTOS (€) SIN IVA</b>	<b>534.346,67</b>

Los ingresos corresponden a la estimación por multas e infracciones.

CÓDIGO	INGRESOS	SUBTOTAL (€)
1	ESTIMACION INGRESOS POR MULTAS (4 años)	40.000,00
	<b>PRESUPUESTO INGRESOS TOTAL</b>	<b>40.000,00</b>

Con fecha 24 de julio de 2023 se ha publicado en el BOE anuncio de la Secretaría General de Transportes y Movilidad por la que se conceden las ayudas de la segunda convocatoria del programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

El municipio de Boadilla del Monte ha obtenido subvención para los conceptos 1, 2 y 3 del capítulo de gastos, con lo que esos gastos no recaerán sobre los presupuestos municipales.

La competencia sobre la ZBE corresponde a la concejalía-delegada de Gestión Ambiental y del Monte y de Zonas Verdes y Festejos, con dirección en:

Ayuntamiento de Boadilla del Monte  
C/ Juan Carlos I nº42  
Boadilla del Monte – 28660

#### APÉNDICES

##### Apéndice nº1 ESTUDIO DE UBICACIONES

APÉNDICE N1 ESTUDIO DE UBICACIONES.pdf (CSV:28660IDOC2849586B1EA0FFA48B8)  
<https://carpetaciudadano.aytoboadilla.org/eAdmin/IrAValidarDocumento.do?IdDoc=28660IDOC2849586B1EA0FFA48B8>

##### Apéndice nº2 PLANOS

APÉNDICE N2 PLANOS.pdf (CSV:28660IDOC20CF48710908ABA498C)  
<https://carpetaciudadano.aytoboadilla.org/eAdmin/IrAValidarDocumento.do?IdDoc=28660IDOC20CF48710908ABA498C>

Lo que se hace público para general conocimiento, indicándose que contra el presente acuerdo, que pone fin a la vía administrativa, podrá interponerse directamente recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, en el plazo de dos meses, contados desde el día siguiente al de la publicación de este anuncio en el BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 10.1 y 46.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, todo ello sin perjuicio de que los interesados puedan ejercitar, en su caso, cualquier otro recurso que estimen procedente en derecho.

En Boadilla del Monte, a 16 de agosto de 2024.—La concejala-delegada de Gestión Ambiental y del Monte y Zonas Verdes, y de Festejos, Purificación Pizarro Cabrera.

(03/13.427/24)

