

ASUNTO:

Consulta pública previa al procedimiento de aprobación de una Ordenanza Municipal Reguladora de la Zona de Bajas Emisiones en el municipio de Segovia

PROPUESTAS Y SUGERENCIAS

PREAMBULO:

La declaración de ZBE no debe ser circunscrita ni siquiera fundamentalmente al Recinto amurallado, que, afortunadamente, no es la zona más contaminada de Segovia. Menos, aprovechar esta ordenanza como la “excusa” para la toma de medidas referidas al barrio del Centro Histórico que nada tienen que ver con el objetivo de esta ordenanza y que, siendo necesarias, deben ser tomadas y contempladas desde otra perspectiva: las referidas especialmente a la consideración de la situación que vivimos los vecinos del Casco Histórico, afectados de carencias básicas que no tienen otros barrios, o medidas que puedan acentuar las condiciones aún más negativas que disuaden la llegada de nuevos vecinos sino, al contrario, al abandono de los que todavía resisten. En este sentido y por afinidad, la reducción de emisiones contaminantes debería extenderse también a las **contaminaciones acústicas**, o a las resultantes de **concentraciones festivas o de ocio** que también generan humos y, por supuesto suciedad de todo tipo, incluida suciedad “orgánica”, emisora también de **“gases contaminantes”**.

1. Reducción de vehículos privados que acceden al C.H.

Esta medida es una necesidad asumida desde el primer momento, tanto por residentes como por ciudadanos de otros barrios, con la mayor resistencia por parte de hostelería y, en su medida, comercio. Debe adoptarse, sin embargo, con criterios objetivos y nunca convertirse en una peatonalización generalizada del CH.

2. Compatible con el mantenimiento e incluso aumento de servicios

Una de las mayores fortalezas del CH es que sigue siendo el punto mejor comunicado con el resto de los barrios de Segovia gracias al transporte público. Fomentar, por tanto, el uso del transporte público. Hacerlo mediante bonificaciones o incluso gratuidad, como ya se hace en otras ciudades, es un recurso que da buenos resultados.

3. Mejora de los vehículos de transporte público, objetivo prioritario

Si el transporte público es, como hemos dicho, una fortaleza, es este el que debe ser especialmente cuidado y mejorado, especialmente en cuanto al aspecto de contaminación que producen los actuales vehículos, que es notoria. Los vehículos del transporte público deben ser el objetivo prioritario de mejora en cuanto a alcanzar el nivel de 0 emisiones. Esto tiene relación también con el tamaño de los vehículos y con la racionalización de sus frecuencias y sus recorridos. Una medida tan sencilla como la **secuenciación de salidas**, puede significar un notable aumento de frecuencias para determinados recorridos comunes. Los medios informáticos permiten racionalizar y combinar factores diversos (horario, recorrido, afluencia, número habitual de usuarios, etc.) que mejoran resultados en el transporte público. La sustitución de autobuses por lanzadera única al CH., destruye, en gran medida lo señalado como fortaleza y aislaría aún más al CH, convertido en la “reserva

del ocio". Esto que se dice referido directamente a vehículos del transporte público, debe aplicarse naturalmente a **otros vehículos de servicio público**, como son especialmente los dedicados a limpieza y recogida de basuras, y extenderse progresivamente y con las ayudas que sean necesarias a vehículos de reparto, obras, etc.

4. Sacar más partido a la LINEA 10: taxi urbano

El microbús de la Línea 10, debería potenciarse como un verdadero "taxi urbano". Se debe reconocer que la cabecera actual de los autobuses en la Calle Colón, deja a cierta distancia zonas del CH como es zona de Plaza Mayor a Alcázar, San Esteban, Hospital Misericordia, etc. Por eso, lejos de suprimir o limitar el recorrido del microbús, eliminando, como se rumorea, su paso por Daoiz, al contrario, su utilidad debe ser reforzada y fomentado su uso. Una medida que, a mi entender lo favorecería, además de tener un horario adecuado a sus posibles usos y no limitado y partido como ahora, sería recuperar la idea con la que nació y que no llegó a materializarse al menos tiempo suficiente. Es la condición de "**paradas a la demanda**". Que esto es más complicado, puede. Pero que mejora sus posibilidades de servicio, también es evidente.

5. Racionalización ponderada del acceso de vehículos privados al CH

Dado que no es CH, según las mediciones oficiales, uno de los lugares más contaminados de la ciudad, debe tenerse mucho cuidado de radicalizar las posibilidades de acceso y circulación a vehículos de 0 emisiones. Esto ocasionaría serios perjuicios a los residentes, que se verían obligados a cambiar de vehículo en cualquier situación, así como a familiares de los residentes, a los que se les debe posibilitar el acceso en condiciones similares a las del acceso en cualquier otro barrio. También habrá que extender esta consideración a vehículos relacionados con la actividad comercial, oficinas, hoteles y similares. En todo caso, la circulación de vehículos de residentes debe estar **autorizada para todo el CH**. No es aceptable que se limite para los residentes determinadas zonas del CH a las que sólo puedan acceder residentes de determinadas calles o zonas.

6. Revisar los recorridos actuales de los vehículos en el CH

Aunque se reduzca notablemente el acceso y la circulación de vehículos al CH, no es desdeñable la necesidad de hacer una revisión en profundidad de los actuales itinerarios de circulación dentro del Recinto Amurallado. No pocos de los habituales, responden a la rutina de la tradición convertida en práctica inamovible, que, sin embargo, suponen complicados recorridos que aumentan el tiempo de circulación con el consiguiente aumento de consumo de combustible y de emisiones contaminantes. Valga como botón de muestra, el desproporcionado recorrido que deben hacer los vehículos que se dirijan de la Plaza Mayor a la Plazuela de la Rubia, para salvar los escasos 100 metros que separan ambos puntos.

7. Aparcamientos disuasorios

Debería relacionarse inseparablemente con la reducción de gases contaminantes en la ciudad. Su existencia repercutiría notablemente en la mejora de la circulación en la ciudad y sería un argumento de autoridad para reducir la entrada de vehículos en la ciudad.

La existencia de **un remonte mecánico**, especialmente el que comunicara el barrio de San Millán con el CH sería un importante factor de comunicación limpia no contaminante, cuya existencia nada tiene que ver ni necesita la justificación de un aparcamiento bajo el Salón.

En Segovia, a 28 de noviembre de 2023
C/ San Agustín, 1. 4D – 40001. SEGOVIA