

# Propuesta Zona de Bajas Emisiones Ciudad de Segovia - 27 de noviembre de 2023

Me gustaría que empezásemos por el principio. Bajo mi opinión y la de la mayoría de las personas con las que he entablado conversación (pues esta no es una propuesta de una sola persona, sino de varias que se han reunido para llegar a un consenso), Segovia no es una ciudad, por mucho que pase de los cincuenta mil habitantes establecidos, que necesite la implantación de una zona de bajas emisiones puesto que los niveles de contaminación son mínimos y mucho más en el centro de la ciudad.

Esto se apoya en la mera observación diaria, en cuanto a la concentración de coches se refiere, que transitan las calles aledañas a correos puesto que, poner el punto de mira en la calle San Juan no es objetivo ya que se encuentra un instituto cercano.

La mayor afluencia de tráfico diario que accede al casco histórico corresponde a la cantidad de autobuses de transporte urbano que acceden a lo largo del día, en su mayoría, vacíos. Uno de los primeros puntos a tratar, bajo nuestra opinión, sería la disminución (si no fuese posible la eliminación total) de este número de autobuses puesto que son el mayor foco de contaminación de la ciudad. Lo más viable que hemos pensado, también leyendo las propuestas de otros ciudadanos, sería la terminación de las líneas de estos autobuses en la plaza de la artillería y sustituir el tramo por el casco histórico de todas ellas con la implantación de una lanzadera (como ya se hizo una prueba en su momento) que tuviera una frecuencia relativamente corta (entre cinco y diez minutos), la cual pudiera cogerse a ambos lados de dicha plaza.

Partiendo de estas premisas nuestra propuesta se basa en la justificación de la NO implantación de la zona de bajas emisiones supliendose mediante la peatonalización de ciertos ejes en torno a la zona de la plaza Mayor como son: la propia plaza Mayor, la calle Cronista Lecea desde su acceso por la Plaza de la Rubia, la calle Daoiz, la calle Marqués del Arco, la calle de la Infanta Isabel, la calle José Canalejas hasta su confluencia con la calle Arias Dávila, la calle Martine Campos, la calle de San Frutos, la calle San Geroteo, calle doctor Castelo e incluso la ronda de Don Juan II.

Estos son algunos ejemplos de zonas donde se puede implantar esta modalidad peatonal justificándose la reducción de tráfico en la zona centro sin necesidad de cortar el tráfico permanente, puesto que está medida puede ocasionar a largo y medio plazo la "muerte" de la zona centro de Segovia así como su pequeño comercio y hostelería que igualmente se podrían ver afectados.

Debido a la orografía que presenta nuestra ciudad el simple hecho de aparcar fuera de la muralla y tener que subir a pie a la misma puede disuadir a buena parte de población propia y turista.

En una ciudad como es Toledo, esta medida (la zona de bajas emisiones) se puede llevar a cabo puesto que dispone de un parking disuasorio gratuito al lado del casco histórico además de unas escaleras mecánicas que suplen este desnivel (por poner un ejemplo de gestión).

Fuera del tema propuesto pero que a la vez conecta con él, una solución que veríamos viable sería la implantación de un parking disuasorio en la zona del antiguo regimiento que fuera de varias plantas y en el cuál se estableciera zona de estacionamiento regulado (zona ORA) la cual favorecería que la población aparcara en dicho estacionamiento y tras recorrer el famoso y polémico boulevard peatonal en la calle Blanca de Silos canalizaría a toda esa población hacia la zona centro. Lo que facilitaría que se aparcara fuera de la zona amurallada y a la vez resolvería los problemas de aparcamiento en un barrio como es Santa Eulalia que últimamente se han visto más que agrabados a raíz de la instauración del carril bici.

En conclusión, hay más niveles de contaminación en la plaza de la universidad o en avenidas principales como son Vía Roma o Conde Sepúlveda que en el propio casco histórico de la ciudad.