

Huesca ampliará su zona peatonal con calles de carácter residencial y velocidad a 20 km

● El Ayuntamiento quiere pacificar el entorno del área urbana con tráfico restringido para implantar la ZBE

HUESCA. La renovación de las cámaras y del sistema de control de acceso de los vehículos a la zona peatonal, la ampliación de la zona peatonal con la denominada zona residencial (Z20) en las calles que la rodean y la puesta en marcha de medidas para incrementar la seguridad vial en el entorno de los colegios de la ciudad. Son las tres primeras acciones que llevará a cabo el Ayuntamiento de Huesca para definir la ZBE (zona de bajas emisiones), a partir de los resultados del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS).

La implantación de la ZBE en Huesca es obligatoria por ley (Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética), por ser una ciudad de más de 50.000 habitantes. El responsable del área municipal de Movilidad, el concejal Iván Rodríguez, recordó ayer que la calidad del aire «es buena» y que no se sobrepasan los niveles permitidos por las emisiones de gases de efecto invernadero.

Por ello, el modelo de la ZBE es el de la zona peatonal implantada «con éxito» en 2014. Según se anunció recientemente, para circular por el ámbito restringido no

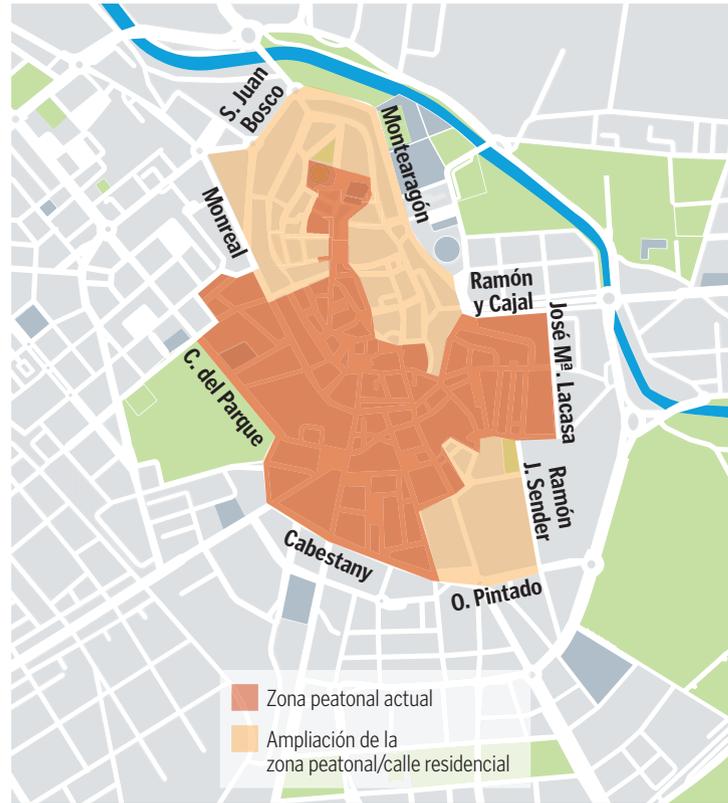
harán falta las etiquetas que indican el nivel de contaminación, que sí se precisan en otras ciudades de España.

El concejal ha explicado que el control de accesos a la ZBE o peatonal se realizará mediante las cámaras de lectura de matrículas existentes en 20 puntos del casco urbano y que van a renovarse en su totalidad. Además se colocarán otras 14 con visión artificial para monitorizar la movilidad en el resto de la ciudad. Además, se dispondrá de una plataforma de 'big data' que permitirá recopilar todos los datos que va a generar la ciudad.

La segunda línea de actuación es la designación de zonas residenciales (o zona 20) en el entorno de la zona peatonal, en la que habrá una prioridad para los viandantes. No habrá controles de acceso, pero sí se limitará la velocidad a un máximo de 20 km. Se aplicará en dos ámbitos. Uno de ellos, al norte del casco urbano, quedará limitado por la ronda de Montearagón, las calles de San Juan Bosco y la avenida de Monreal. El otro está ubicado al sur de la ciudad, entre las calles de Cabestany, Obispo Pintado, Ramón J. Sender y José María Lacasa.

En tercer lugar, se acometerán acciones de seguridad en los entornos de los colegios, empezando por señalización y marcas viales. No se descartan pasos de cebra elevados e iluminados o zonas similares a las de carga y descarga para detenerse un momento a las horas de entrada y salida de los centros escolares y evitar los coches aparcados en doble fila, según comentó el concejal.

Plano de la zona de bajas emisiones



Ayuntamiento de Huesca.

HERALDO

Este plan, que se dio a conocer ayer en la Ponencia de Movilidad se marca como objetivos reducir los accesos no justificados y reducir las sanciones por descuido, de manera que se va a trabajar en la posibilidad de generar avisos ante una posible infracción.

Su implantación supondrá un a inversión de 1.495.443,25 (con IVA) y tiene un plazo de ejecución de cuatro años. Se financia gracias a la concesión de fondos

Las restricciones seguirán siendo solo en la zona peatonal y sin control de etiquetas

El Plan de Movilidad se marca como objetivos reducir los accesos no justificados y las sanciones por descuido

Next Generation y no contempla obras.

El responsable de Doymo (consultora que ha elaborado el PMUS), Manuel Pineda, incidió en que «Huesca parte de una situación excelente en calidad del aire; no solamente cumple la normativa española actual, sino que ya, ahora mismo, cumple la que ha establecido la Unión Europea para 2030».

Según dijo, más del 60% de los desplazamientos en la ciudad se hacen «en modo sostenible». «Prácticamente la mitad del espacio público se destina al peatón, mientras la media en España es de un 33%», precisó.

Asimismo, destacó que la adopción de medidas en los entornos escolares y actuaciones de mejora en el transporte público y de seguridad vial «con el objetivo de que la siniestralidad tienda a cero». «El objetivo es convertir a Huesca en una ciudad 30 km en algunos puntos», apostilló.

El ruido

Joaquín Lasierra, de la consultoría de ingeniería acústica Nivel-4 ha realizado el mapa estratégico de ruido de la ciudad. Ha manifestado que «el diagnóstico inicial es muy bueno porque no se superan los niveles máximos en el entorno industrial ni en las infraestructuras ferroviarias». El plan de acción propone, no obstante, medidas correctoras para disminuir el ruido del tráfico en las calles perimetrales que superan el límite en un 2%. Consistiría en reducir las velocidades de los vehículos.

ISABEL G.ª MACÍAS