

CONNECTIN' CIU

MEMORIA

1. Presentación.....	1
2. Análisis.....	1
3. Objetivos.....	3
4. Trabajo desarrollado.....	3

1. PRESENTACIÓN.

Los paneles adjuntos constituyen la respuesta al anuncio de Concurso de Ideas publicado en el la página web del COAM denominado "Concurso de Ideas para la mejora de la accesibilidad y la movilidad urbana sostenible en la Ciudad Universitaria de Madrid".

Tras leer la convocatoria de la misma, nos propusimos el objetivo de conocer las demandas y necesidades del mayor número posible de usuarios del entorno, con la intención de elaborar una propuesta de consenso social, que responda a unas necesidades reales.

2. ANÁLISIS.

Conscientes de la diferencia en la experiencia territorial entre los usuarios del entorno sur del Campus, situado bajo el límite meridional de la A6, y los usuarios del norte, en el extremo, al otro lado de la barrera circulatoria, elaboramos una encuesta abierta a todos los usuarios de la Ciudad Universitaria de Madrid, basada en esta segregación y en posibles vías de unión. A continuación, se muestra el extracto de las respuestas obtenidas en una muestra de 150 personas:

El 62,6% de los encuestados son usuarios habituales de la zona norte del campus, entendiendo como tal el área emplazada al norte de la autovía, que comprende las facultades de Medicina, Enfermería, Agrónomos, Odontología, Farmacia, Ciencias de la Información, Caminos, Telecomunicaciones, Filosofía, Historia, Matemáticas, Física, Química, Derecho, Filología, Aeronáutica, Navales, ..., así como los Colegios Mayores de Metropolitano.

El 37,4% restante, disfruta de las instalaciones de la zona sur; de ellos, un 29,8% lo hacen en las facultades de Arquitectura, Arquitectura Técnica, INEF y Bellas Artes; mientras que el 7,6% restante son residentes en los Colegios Mayores de Villa Séneca, que estudian en la zona norte, residiendo en la zona sur.

Una vez determinado el ámbito de uso de los encuestados, procedemos a determinar, mediante una breve batería de preguntas, su modo de acceso al Campus, movilidad dentro del mismo, y conocimiento de otras áreas. Para los usuarios del Sur del Campus, estas son las respuestas obtenidas:

-¿Cómo llegas a tu facultad? En Metro desde Ciudad Universitaria (26,5%), en Metro desde Moncloa (4,1%), en autobús EMT (30,6%), autobús Interurbano (1%), en bicicleta (4,1%), en coche (10,2%), andando (20,4%), otro medio de transporte (1%).

-¿Cómo te mueves dentro de la Ciudad Universitaria? Andando (65,3%), en autobús (26,5%), en bicicleta (4,1%), en coche (2%), otro medio de transporte (2%).

- ¿Consideras que tu facultad/Colegio Mayor tiene una buena oferta de transporte público? Sí (57,1%), no (18,4%), no mucho (24,5%).
- ¿Consideras adecuado el recorrido desde tu facultad/ Colegio Mayor al resto de Ciudad Universitaria? Sí (42,9%), tal vez (2%), no mucho (28,6%), no (26,5%).
- Si vas a pie, ¿Consideras fácil cruzar la A6? Sí (30,6%), no mucho (34,7%), no (30,6%), no voy a pie (4,1%).
- ¿Por dónde cruzas la A6? Puente de Agrónomos (51%), Glorieta de Cisneros (32,7%), otro (4,1%), no cruzo la A6 (12,2%).
- ¿Has usado alguna vez el autobús para moverte dentro de Ciudad Universitaria? Muy a menudo (16,3%), a veces (34,7%), rara vez (30,6 %), nunca (18,4%).
- ¿Consideras fácil/rápido llegar al resto de Ciudad Universitaria? Sí, mucho (0%); bastante (16,3%); puede mejorarse (57,1%); no mucho (20,4%); en absoluto (6,1%).
- ¿Conoces los equipamientos culturales y deportivos al norte del Campus (Paraninfo, Cantarranas...)? Sí (32,6%), no mucho (34,7%), no (32,7%)
- ¿Consideras el recorrido desde tu facultad/Colegio Mayor accesible para personas con movilidad reducida? Sí (10,2%), tal vez (28,6%), no (61,2%).
- ¿Qué importancia le das a la conexión con el resto de Ciudad Universitaria? Le doy mucha importancia (20,4%), le doy bastante importancia (32,7%), es importante (36,7%), no es tan importante (2%), no me importa (8,2%).
- ¿Echas en falta pasos de peatones en alguna parte de tus recorridos habituales? Sí (69,4%), tal vez (8,2%), no (22,4%).
- Sugerencias más recurrentes (respuesta abierta):
 - La A-6 supone una barrera física que impide la conexión peatonal y en bicicleta.
 - Del puente de los franceses a la glorieta cardenal Cisneros y viceversa podrían poner carril bus
 - Hay muchas líneas de bus que paran en la plaza del cardenal Cisneros pero usan paradas diferentes, quizás sería interesante unificar todas las paradas en una
 - Igual que existen autobuses como el U, G o F que conectan la zona norte de Ciudad Universitaria, que exista un autobús que recorra de norte a sur toda la ciudad universitaria, desde INEF hasta Geografía e Historia
 - Añadir más buses
 - Para cruzar la A6 no hay demasiados pasos. La única manera de ir es cruzar por Agrónomos (que es peligroso), subir a Moncloa o ir a la Glorieta Cardenal Cisneros, cosa que supone doblar el recorrido en tiempo y distancia.

La batería de preguntas para los usuarios de la zona norte, distinta en alguna de las cuestiones, presenta interesantes cambios en las interrogaciones comunes:

- ¿Cómo llegas a Ciudad Universitaria? En Metro (62, 2%), en autobús EMT (15,9%), en autobús interurbano (2,4%), en bicicleta (6,1%), andando (7,3%), en coche (3,7%), otros (2,4%).
- ¿Cómo te mueves dentro de la Ciudad Universitaria? Andando (76,8%), en autobús (13,4%), en bicicleta (6,1%), otro (3,7%).

-¿Conoces las facultades y pistas deportivas en el campus al sur de la A-6? (Zona de arquitectura, INEF, Museo del Traje...) Sí (43,9%), poco (29,3%), no (26,8%).

-¿Consideras fácil llegar allí? Sí (36,6%), no demasiado (39%), no (24,4%).

-¿Consideras suficiente la oferta de transporte público para moverse dentro del campus? Sí (42,6%), no mucho (35,4%), no (22%).

- Sugerencias más recurrentes (respuesta abierta):

- Menor tiempo de espera o existencia de más autobuses
- Añadir más líneas de autobús, y sistema de bicicletas
- Bicicletas gratuitas para los universitarios.
- Mayor comunicación directa entre las zonas más alejadas, como la Facultad de Educación (Metropolitano), y el resto del campus
- Mejor mantenimiento y respeto del carril bici y que llegue a nuevo lugares, aparcamientos para bicis y que BiciMad llegue hasta el campus. Reducir el tráfico privado.
- Falta BiciMad.
- BiciMad en la zona.
- Carriles bicis hacia el sur.
- Para acercarse desde la estación de Ciudad Universitaria hasta Caminos, la Biblioteca María Zambrano o las facultades alrededor de esta se tarda menos andando que en autobús, ya que el G da demasiada vuelta a la ida, no es una alternativa rápida.
- Las líneas de autobuses que salen de Moncloa, como el G son prácticamente imposibles de coger en Ciudad Universitaria, porque ya vienen llenas de la cabecera de línea, lo que provoca que mucha gente a hora punta tenga que irse andando hasta su facultad (en mi caso, Geografía e Historia).
- Microbús solo para ciudad universitaria / metropolitano

3. OBJETIVOS

Tras analizar los resultados anteriormente obtenidos, nos fijamos los objetivos de mejorar las comunicaciones entre las dos zonas del Campus, de manera que este se conciba de manera unitaria, y no como dos piezas independientes, segregadas por la autovía del norte; y al mismo tiempo facilitar y mejorar las condiciones de seguridad del trayecto a peatones, ciclistas y PMR, en déficit actual, frente a la predominancia del tráfico rodado.

4. TRABAJO DESARROLLADO.

Con el propósito de cumplir con los citados objetivos, proponemos la intervención en el entorno en tres escalas diferenciadas:

En primer lugar, a gran escala, o escala del Campus, se busca potenciar la conexión entre la zona norte y sur del mismo, mediante la modificación de la actual línea de autobús (U), eliminando su recorrido por Avenida Séneca, sustituyéndolo por el transcurso por Martín Fierro.

De esta manera, los entornos servidos por la línea continuarán siendo los mismos (los usuarios de la línea en Avenida Séneca, correspondientes a los universitarios que habitan en los Colegios Mayores de dicha Avenida, poseen en todos los casos, de una salida a la calle Obispo Trejo, donde se ubicaría la parada, dando servicio a su vez a las instalaciones deportivas), por lo que satisfaciendo una misma demanda, las esperas del autobús, se verán reducidas, y con ello, incrementado el número de usuarios, al evitar la entrada hacia Moncloa por la Avenida del Arco de la Victoria.

En la misma escala de intervención, proponemos la integración de una segunda línea de autobús, propia del Campus, (denominada en proyecto, "Línea V"), que dé servicio a las zonas del campus carente de él actualmente, (como lo son las facultades de Caminos, Bellas Artes o Arquitectura, en las que el autobús U no realiza parada); siendo otra faceta a reseñar de la misma, el hecho de conectar las zonas deportivas de Cantarranas, con las pistas deportivas de la Complutense (vinculadas espacialmente a la Facultad de INEF). Para favorecer la circulación de estas dos líneas así como de otras coexistentes, y servir de manera disuasoria al tráfico no universitario, que utiliza la Avenida Complutense como zona de paso, dos de los carriles de dicha avenida (uno por cada sentido), son habilitados como carril-bus.

En segundo lugar, focalizándonos en el Eje Escuela de Arquitectura-Museo del Traje, realizamos intervenciones a escala media: Se desprende por parte de los usuarios de estas instalaciones, la necesidad de mejorar el acceso inmediato a ellas: la mayor afluencia de usuarios, se da en transporte público hasta el Metro de Ciudad Universitaria, punto desde el cual, se culmina el trayecto a pie.

Este trayecto implica, en todos los casos, solventar el obstáculo de la A6. Un alto porcentaje de usuarios realiza este cruce a través de las instalaciones de la Facultad de Agrónomos, para dirigirse desde ahí a la pasarela sobre la autovía; no obstante, se desprende de ellos, la necesidad de una reforma en este paso: en el tramo de la Facultad de Agrónomos, coexisten coches y peatones en un mismo espacio indiferenciado, suponiendo un peligro especialmente para estos últimos. Proponemos en este entorno, la alternancia de los espacios de parking y jardín, de manera que el tránsito de peatones se realice por un entorno ajardinado, que les guíe a la pasarela; mientras que el aparcamiento de coches se sitúe en la cara opuesta del edificio, junto a la actual entrada, de manera que su trayecto se vea reducido, así como riesgo de accidentes provocados por encuentro infortunado entre vehículos y peatones; resultando beneficioso para todos los usuarios. Resultando un total de 205 plazas de aparcamiento para coches, frente a las 150 actuales.

Los caminos peatonales que transcurren por el jardín, así como el pavimento del carril bici, se proyectan en Hormigón poroso Hydromedia permitiendo la filtración del agua, reduciendo la superficie impermeable del actual espacio libre de Agrónomos, favoreciendo de esta manera el medio natural existente, y la potenciación del propuesto. Se sugiere el empleo del color rojo indio para los caminos peatonales, por su cercanía al cromatismo marrón, coherente con el verde florecido durante la época estival, permitiendo a su vez reconocer el camino a transitar, y de reducido impacto visual entre la gama pardo-amarilla que presentará la nueva vegetación durante la época de otoño/invierno.

Esta vegetación será en su mayoría la preexistente, ya que se trata de un entorno muy arbolado, los nuevos árboles a plantar crearán ámbitos de reunión y serán ciruelos y catalpa, por sus buenos resultados en un clima como el de Madrid, estos se plantarán preferentemente para resguardar zonas a orientación sur / oeste, críticas en verano, y al ser árboles de hoja caduca en invierno dejarán pasar la luz del sol. También se emplearán arbustos aromáticos autóctonos como el romero.

Las zonas despavimentadas se sustituirán en su mayoría por praderas de césped, esto unido al uso de pavimentos filtrantes Hydromedia mejorará el régimen hídrico del terreno, aumentando su permeabilidad, recuperando el ciclo natural del agua.

A esta misma escala se realiza una intervención en el viario, aprovechando los ya existentes carriles bici, ampliando su trayecto hasta la facultad de Ciencias de la Actividad Física y del Deporte y pistas deportivas de la zona Sur, respondiendo a la demanda de un mayor recorrido apto para bicicletas, que se desprende de las encuestas, en la que, un elevado número de participantes, señalan que esta sería la opción elegida por ellos para acceder a las facultades en caso de disponer de ella. También estos carriles bici se proyectan en Hormigón poroso Hidromedia de color rojo indio, facilitando la diferenciación visual de los mismos con el resto del viario, además de mejorar el entorno permitiendo la absorción del agua buena de la lluvia, y reduciendo la isla de calor del entorno inmediato a las universidades, generada por el exceso de asfalto. Este carril bici quedará protegido del tráfico con una franja de hormigón de medio metro de sección, coronada por balizas h75 de plástico reciclado y franjas reflectantes para mejorar su visibilidad y seguridad.

Concluyendo las intervenciones a media escala, proponemos la aparición de un conjunto de señalética, que facilite, no solo a los usuarios habituales de una de las zonas del Campus el conocer la otra, sino a los eventuales visitantes, opositores y otros usuarios ocasionales de la zona, la ubicación dentro del entorno universitario, no posible actualmente, pues los carteles disponibles han sido deteriorados por una prolongada exposición a las condiciones meteorológicas adversas. Nos basamos en dos modelos, el actual usado por el Ayuntamiento de Madrid en las zonas turísticas, pero con ligeras variaciones como la introducción de las distancias a las facultades (tanto en metros como en tiempo) y la recomendación de distintos itinerarios dependiendo del modo de transporte o de la accesibilidad. También estudiamos el modelo londinense, *legible London* una serie de "tótems" que contienen el plano de la zona, el de toda Ciudad Universitaria y distancias e indicaciones a las facultades y puntos de interés, contribuyendo a un mejor conocimiento del campus por parte de los estudiantes tanto de la UCM como de la UPM.

Por último, a menor escala, se proyectan una serie de intervenciones puntuales que facilitarán el recorrido a viandantes y personas de movilidad reducida, disminuyendo peligrosas dificultades actuales:

Emplazamiento de un paso de peatones, inexistente actualmente, entre las dos paradas de autobús que flanquean Avenida Herrera, donde diariamente los usuarios de las mismas, atraviesan la avenida entre coches a la espera de los semáforos, o en carrera, para evitar ser atropellados.

Restauración del paso de peatones en el acceso este de las instalaciones deportivas, borrado por la exposición climática.

Proponemos también la reubicación del actual paso de peatones en el acceso a Obispo Trejo desde la rotonda Cardenal Cisneros, pues, para evitar un aumento del recorrido, los peatones cruzan por la vía, unos metros más arriba, siendo el único fin del paso de peatones en su situación actual, generar congestión en el tráfico de Obispo Trejo. La medida se ve reforzada por la incorporación de una isleta, que además de proteger a los peatones, permite realizar el paso del carril bici.

Como última intervención, y de manera generalizada en el entorno, se propone el rebaje de los bordillos en la zona de encuentro con los pasos de peatones, no muriendo los mismos en ángulo recto sino con pendiente, de manera que las personas con movilidad reducida puedan hacer uso de las aceras y no tengan la necesidad de circular por el borde de las carreteras.