



CIU-360

#accesibilidad #sostenibilidad #ciu360 #stopCO2

CIU - 360 es una vía de **circunvalación de tres carriles** cuyo **carril central** es de **sentido programable**. A excepción de dos tramos: El tramo **Sur Oeste**, que mantiene los **dos carriles** de la actual Calle Pintor el Greco y el **tramo Sur**, que se incorpora a la Avenida de Juan Herrera conservando sus **cuatro carriles de doble sentido**.

Gracias al **carril central de sentido programable** se consigue dar una **optimizada** respuesta a la variación de tráfico, según la franja horaria en la que se circule.

La configuración del trazado programado abierto 24 horas recupera el modelo bi-horario del Bus Vao en la A6, estableciendo un **horario de mañana y de tarde** cuyos sentidos predominantes serán **anti horario y horario** respectivamente. Además localizamos **4 nodos, 4 rotondas, 4 puntos de cambio de sentido**, en las correspondientes coordenadas: Nodo Norte [N.n], Nodo Oeste [N.o], Nodo Sur [N.s] y Nodo Este [N.e]. Que actúan a modo de **rotores** y adoptan el sistema de rotonda partida con dos raquetas, permitiendo que el **flujo principal del tráfico** no se vea interrumpido en ningún momento.

CIU - 360 rodea Ciudad Universitaria delimitando la extensión del nuevo campus en la que se encuentran todas las Escuelas y Facultades. Mediante esta estrategia **se reconectan** las Universidades que se habían quedado en la **periferia de CIU**, cosiendo la ruptura generada por la A6 y la **Avenida Complutense** que segregaban y dejaban totalmente marginadas, **La Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid**, **La Escuela Técnica Superior de Edificación**, **La Facultad de Bellas Artes** e **INEF**.

CIU - 360 mantiene y respeta todos los **aparcamientos** de las **propias Universidades**, gestionando el acceso para el personal, profesorado y alumnado a través de una serie de nuevos ramales.

Siendo requerimiento imprescindible de la propuesta que los **parkings** de cada Universidad conserven su actual y respectivo **funcionamiento**. Para ello se procede a la construcción de unas **bifurcaciones** que vinculan los aparcamientos con CIU-360 **aprovechando y reutilizando** el trazado actual, de pequeñas vías o calles secundarias, e **implementando y adecuando** los viarios de acceso más desgastados.

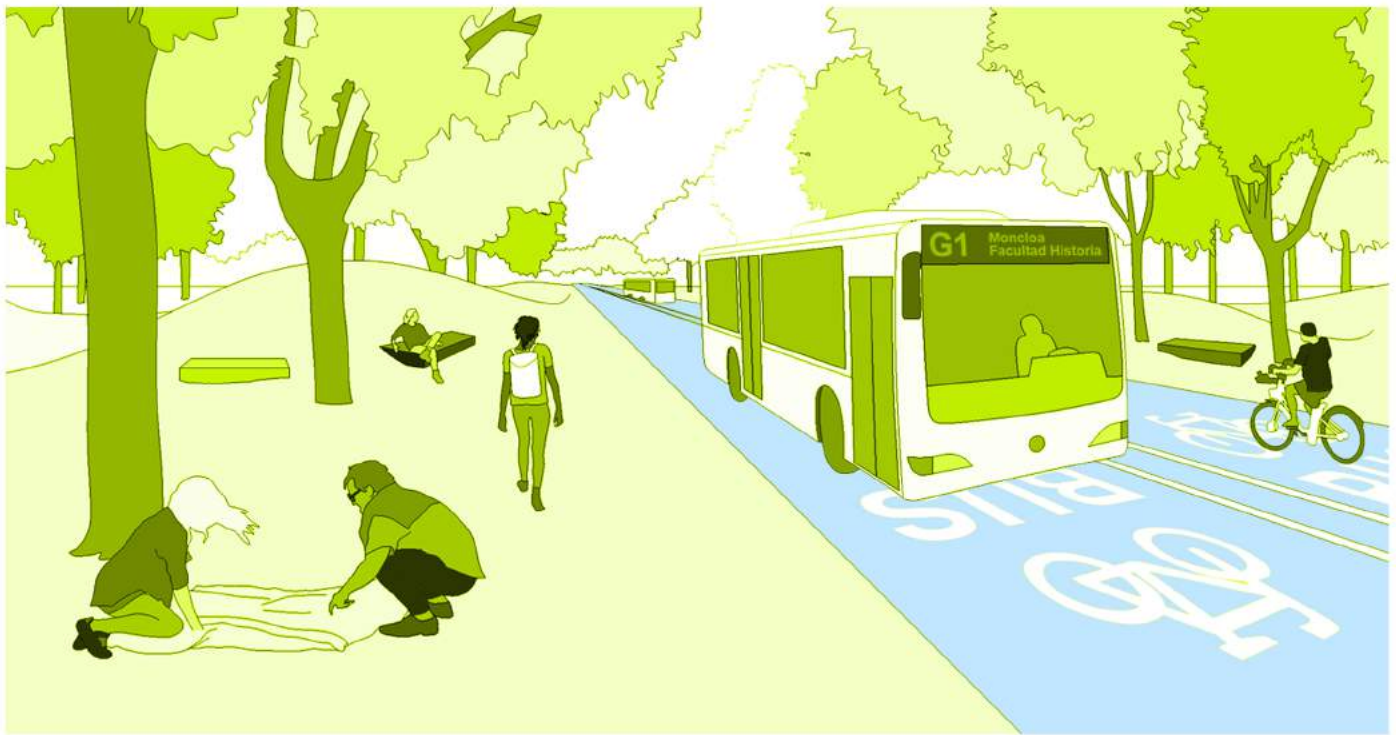
CIU - 360 como reactivador del aparcamiento público subterráneo Ramón y Cajal.

El objetivo es **eliminar** todas las **plazas de aparcamiento adheridas** a la nueva vía para evitar retenciones u colapsos. Como respuesta ante esta situación se reabren los **accesos y salidas** del **aparcamiento dinosaurio soterrado** bajo la plaza Ramón y Cajal, y se vinculan directamente a la entrada del cinturón, por la Rotonda de Cardenal Cisneros. Con **1.498 plazas** es actualmente el parking más grande de Madrid por lo que su capacidad y su accesibilidad no van a ser objeto de conflicto.

Sin embargo, para que este nuevo aparcamiento se entienda como un **equipamiento para los estudiantes** se establece su **acceso gratuito** a través del uso de la **tarjeta universitaria**.

CIU - 360 posibilita la **exclusión del tráfico** rodado en las avenidas principales y afluentes de Ciudad Universitaria, **liberando** así el **interior** de coches y generando el vacío que el conjunto necesitaba para volver a ser tratada como Ciudad y no como espacio servidor de Madrid. Pero una ciudad Moderna, en la que el **biandante** vuelve a ser **sujeto** y no complemento, en la que los espacios que ofrece se conviertan en **lugares de oportunidades, de encuentros, de libertad y de vida**.

Una nueva Ciudad Universitaria que invite a estar en ella y no simplemente a pasar por ella.



MOVILIDAD INTERNA DE CIU-360

#movilidad #sostenibilidad #ciu360 #stopCO2

Una vez **eliminado el acceso a vehículos** motorizados privados por el interior del Campus Universitario, se despliega una amplia y heterogénea respuesta acerca de cómo van a desplazarse los usuarios dentro de la Ciudad Universitaria.

Se pretende fomentar el uso del **transporte público**, manteniendo el acceso de los autobuses de tal manera que el **carril bus** que atraviesa CIU, dispone en toda su extensión de una carretera de dos carriles, de doble sentido, cuyo objetivo es **mejorar** la respuesta a los **desplazamientos** y hacer más efectivos los **tiempos de movilidad**. Para ello se instauran una serie de modificaciones en las líneas preexistentes y se añade una nueva línea completa.

Las actuales líneas U y F se mantienen y se procede a **doblar** la **línea G** en dos nuevas **Líneas G1 y G2** que realizan respectivamente el actual recorrido de la **Línea G**, en sentido horario y anti horario. Finalmente se incorpora la **línea P**, actualmente inexistente y cuyo objetivo es ajustar las conexiones entre las diferentes Universidades.

La **nueva línea P** parte desde la parada del **metro de Ciudad Universitaria** se dirige en sentido anti horario hacia la **rotonda de Cardenal Cisneros**. Una vez en esta, baja por la **Avenida de Juan Herrera**, donde se podrán apear los usuarios de la **Facultad de Bellas Artes**, **INEF**, la **Escuela Técnica Superior de Edificación** y la **Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid**. A continuación continua su ruta por la **calle del Arquitecto López Otero** para llegar al polideportivo cantarranas donde efectúa una parada. Finalmente sigue por la **calle Antonio Saavedra** y tuerce a la derecha en la **calle del Profesor Aranguren** para recuperar la **Avenida Complutense** y cerrar su recorrido, de nuevo a la parada de metro.

El itinerario de las **líneas 132 y 82** se modifica para disminuir la circulación interna de Ciudad Universitaria, **trasladando su recorrido** de la **Avenida Complutense**, al tramo **Este de CIU-360**, donde podrán mantener sus itinerarios por las inmediaciones del Campus, sin ninguna alteración.

La otra línea que sufre modificaciones es la **línea G** que se subdivide en dos líneas, **G1 y G2**, **reduciendo** la duración de los **desplazamientos** y **minimizando** los **tiempos de espera**.

La **línea G** se modifica a partir del cruce de la **Avenida Complutense** con la **calle del Profesor Aranguren** donde las nuevas líneas toman dos direcciones. La **línea G1** da la vuelta alrededor del núcleo deportivo Norte, continuando por la **Avenida Complutense** mientras que la **línea G2** tuerce a la izquierda por la **calle del Profesor Aranguren** hasta llegar a la **Facultad de Geografía e Historia** donde da la vuelta y cierra su recorrido.

Con este **nuevo plan de conectividad**, se pretende explotar la **exclusividad de circulación de los autobuses**, **aumentando la afluencia** de transporte público dentro de la Ciudad Universitaria, para **reducir** la duración de los **trayectos** y **disminuir** los **tiempos de espera**.



CONEXIÓN ETSAM - CIUDAD UNIVERSITARIA

#movilidad #sostenibilidad #ciu360 #plaza #soterramiento

Se plantea la necesidad de reincorporar, La Escuela Técnica Superior de Arquitectura, La Escuela Técnica Superior de Edificación, INEF y La Facultad de Bellas Artes, dentro del Campus Universitario. Poniendo de manifiesto, la actual desconexión que surge por el paso intermedio de la A6.

Una vinculación que no se limite a ser más rápida o directa sino que se convierta en un punto de reclamo, apoyado por el eje de rotación que ofrece el jardín del Museo del Traje.

Para ello se procede a la **ampliación del soterramiento** actual de la A6 hasta La Escuela Técnica Superior de Ingeniería Agronómica, Alimentaria y de Biosistemas. Despejando una amplia **plataforma peatonal**, que adopta el carácter de **plaza**.

Un **espacio de oportunidad** para integrar la actual pradera en desuso de la ETSIAAB y eliminar las barreras que mantiene en la actualidad, el Museo del Traje, convirtiendo en público el parque que hay en su interior. Un jardín delicadamente trazado, cuyo recorrido invita a serpentear sus tamizadas pendientes. Un reclamo paisajístico, que abraza el edificio dispuesto sobre pilotis. Premio Nacional de Arquitectura en 1969, es una referencia para los estudiantes de Arquitectura que transiten por su interior. A diferencia del antigua y obsoleta pasarela peatonal verde, de accesibilidad limitada, que une la Casa Velazquez con el Parking de la ETSIAAB hasta conectar con la parada de metro.

Además cabe mencionar que el puente no cumple con las pendientes mínimas recomendadas por lo que se procede a su retirada. Mejorando de nuevo las **condiciones de movilidad** de los usuarios, que disponen de una consecuente **ampliación y adecuación** de la **Parada de bus** de la Avenida de Puerta de Hierro 4500 en sentido Moncloa.

El conjunto de la intervención pretende posibilitar la **unión entre todas las Universidades** de Ciudad Universitaria a través de **un paseo**. Un paseo, continuo para recorrer **sin obstáculos**. Un paseo en el que poder disfrutar de la superposición de estas nuevas **plazas** que dan lugar al **nuevo parque lineal de Ciudad universitaria**.

La nueva entrada Sur del Campus aspira a ser:

El nuevo punto de encuentro.

Un lugar de paseo.

Un espacio para estar.

El graderío de conferencias veraniegas.

El escenario de fiestas universitarias.

Entre otras 355 posibles situaciones a las que CIU 360 da soporte, aportando nuevos espacios, nuevos ambientes y nuevos contextos.



LA PLAZA DE CIU 360

#movilidad #sostenibilidad #ciu360 #plaza #soterramiento

LA PLAZA de CIU 360 propone generar un **espacio continuo, de unión** entre todas las Escuelas y Universidades, del nuevo Campus. Un **punto de encuentro ininterrumpido** para todos los habitantes de Ciudad Universitaria. **Una plaza.**

Una plaza para Madrid.
 Una plaza para los estudiantes.
 Una plaza para estar.
 Una plaza para pasear.
 Una plaza para las bicicletas.
 Una plaza para el ocio.
 Una plaza para el disfrute.
 Una plaza para encontrarse.

El objetivo de LA PLAZA es **desdibujar el eje Norte Sur**, marcado por la actual Avenida de la Complutense que divide en 2 el conjunto, y mantiene inconexas numerosas universidades.

LA PLAZA rompe barreras para incorporar en su recorrido diversos ambientes que enriquecen y favorecen la experiencia del Usuario; desde los **senderos en el bosque de pinos**, pasando por el **jardín botánico** hasta detenerse por el **exuberante jardín del Museo del Traje**.

LA PLAZA tiene su núcleo central en la antigua Plaza de Ramón y Cajal, donde se sitúa la salida del metro Ciudad Universitaria. En este lugar se desarrolla una intervención a mayor escala y nivel de detalle:

1. **Eliminación** de todo tipo de **obstáculo artificial** que rompa con la continuidad de la plaza.
2. **Conservación** de los **árboles** actuales.
3. Se incluyen **nuevas zonas verdes** por toda la plaza.
4. **Implantación** de una serie de **infraestructuras** que complementan las zonas verdes y amplían el abanico de uso de la plaza.
Pequeñas colinas, mesas de ping-pong o sinuosos graderíos para conferencias
5. **Nueva estación de BiciMAD** en Ciudad Universitaria. Situada en frente de la parada de metro. Con capacidad de albergar 150 bicicletas.

La propuesta considera tan importante los **puntos de interés** que actúan a **modo de reclamo**, como la **optimización de recorridos**, para **reducir los tiempos residuales** que producen los desplazamientos. Por ello con todas estas **estrategias de movilidad**, se pretende incluir CIUDAD UNIVERSITARIA, dentro de la red de conexión general de LA CIUDAD DE MADRID.

Lo que la convierte LA PLAZA para los estudiantes, en UNA PLAZA para todos los madrileños.