

300 BICIS

Ciudad Universitaria tiene toda una serie de problemas relacionados con la movilidad y la accesibilidad que radican en la concepción que se tiene del usuario (estudiantes, profesores, trabajadores...) en la que se va de la universidad a casa y viceversa, ya sea en transporte público o en coche. Los espacios entre las universidades no son de estancia sino de paso, y los desplazamientos dentro de ciudad universitaria se reducen a ir a coger el coche, metro o autobús. Esto se ve reflejado en una distribución del espacio público donde peatones y ciclistas tienen un espacio mínimo o inexistente, mientras que la mayoría de la calle está ocupada por calzada para tráfico rodado o aparcamientos en superficie.

Los problemas de un modelo de transporte basado en el automóvil son bien sabidos por todos: contaminación –tanto acústica como ambiental-, atascos, inseguridad en peatones y ciclistas, y deterioro del espacio público.

En la Avenida Juan de Herrera, en concreto, encontramos dos carriles de subida y dos de bajada para coches, más un carril de aparcamiento a cada lado. En total, unos 18 metros de calzada por 8 de acera. Entre la Avenida Juan de Herrera y la calle Paul Guinard hay un total de 225 plazas de aparcamiento, además de los aparcamientos de las Escuelas de Arquitectura y Edificación, del Museo del Traje y de los campos deportivos de la Complutense. Aun así, es difícil encontrar un hueco libre, y es frecuente ver coches mal aparcados en las esquinas e intersecciones con otras calles.

Debajo de la Avenida Complutense y la Plaza Ramón y Cajal se construyó en 2009 un parking subterráneo de 5 plantas y 1498 plazas. A día de hoy, dos de esas plantas están cerradas por falta de uso. Además, en este parking se encuentran más de 300 bicicletas abandonadas desde 2014, cuando cerró el servicio de alquiler de bicicletas BiciCum, iniciado en 2011. Este servicio contaba también con 20 marquesinas para aparcar las bicicletas repartidas por toda Ciudad Universitaria que hoy se encuentran en desuso.

Estas marquesinas se unen a otros elementos urbanos que no tienen uso por parte de la gente que transita por la zona, como una serie de tablones de anuncios donde se amontonan carteles hasta el punto de que nadie se fija en ellos por la sobreinformación que suponen. Toda esta publicidad, unida a la que se suele repartir en la salida del metro, produce una contaminación tanto visual como de residuos; al quedar la calle completamente llena de papeles.

Se pretende rehabilitar y reutilizar todos aquellos elementos que permitan un mejor uso del espacio público, eliminando los que sean prescindibles.

En primer lugar, se crea un servicio gratuito de bicicletas para los estudiantes (algo que ya se ha hecho en otros países, como *Bicipuma* en la UNAM de México) que opere en las 20 marquesinas existentes y se sustituyen los carriles de aparcamiento de la Avenida Juan de Herrera por una prolongación del carril bici que llega a la rotonda del Cardenal Cisneros. Los carriles de circulación se restringen a un carril sólo para buses y otro sólo para vehículos de alta ocupación. Al reducir la capacidad de la vía, el tráfico se reduce, lo que se conoce como tráfico evaporado o disipado.

De este modo, a la vez que se optimiza el uso del parking subterráneo de Ramón y Cajal, se incentiva el uso de medios de transporte menos contaminantes, como la bicicleta, el transporte público y el coche compartido.

Las marquesinas se modifican, incluyendo una pantalla de información en tiempo real sobre la gente que comparte coche (indicando a dónde van, a qué hora y con cuántas plazas disponibles), que cuenta con soporte en una app móvil, facilitando el acceso a esta forma de transporte. Las marquesinas también proporcionan información digital sobre talleres, cursos, fiestas, etc; sustituyendo a los tableros de anuncios (y penalizando la publicidad en papel si fuera necesario). Estas pantallas funcionan gracias a la energía obtenida por paneles solares situados en el techo de la marquesina, en el que una parte se ocupa por las placas solares y otra es una cubierta verde que ayuda a reducir la contaminación.

Al reducir el tráfico y ganar espacio para peatones y bicicletas, se permite la creación de zonas que no sean sólo de tránsito, sino también de reunión y de socialización, permitiendo otras actividades a parte de ir de la universidad al metro (y viceversa), y mejorando la movilidad entre las distintas partes de Ciudad Universitaria.