

# MOVILIDAD SOSTENIBLE EN LA UNIVERSIDAD

## PROPUESTAS DE PEDALEA Y LA COMUNIDAD UNIVERSITARIA

La Universidad de Zaragoza declara su voluntad de actuar de forma responsable en materia de medioambiente y sostenibilidad. Concretamente, en su programa de actuación para 2009 se dice explícitamente:

**Línea 6.4.2: Creación de una política de sostenibilidad de la UZ para crear una sensibilidad colectiva y que constituya un elemento que dinamice e impulse las políticas medioambientales.**

**Línea 6.4.3: Potenciar el carril-bici, facilitando el uso de este medio de transporte mediante las infraestructuras necesarias.**

ACCIÓN: INCREMENTAR LA LONGITUD DEL CARRIL-BICI, FACILITANDO EL USO DE ESTE MEDIO ENTRE DIFERENTES EDIFICIOS UNIVERSITARIOS.

ACCIÓN: INCREMENTAR EL NÚMERO DE APARCABICIS.

Como asociación de usuarios de bicicleta y/o miembros de la comunidad universitaria, desde nuestra experiencia y conocimiento del asunto, enumeramos nuestras propuestas, agrupadas en varios bloques:

1. Medidas que solicitamos que se apliquen inmediatamente, que conlleven un coste nulo o muy moderado, y para las que contamos con una respuesta afirmativa, a la espera de plazos concretos de implantación.
  2. Medidas que comprendemos que puedan requerir más tiempo, pero que sugerimos que se mantengan con prioridad en la agenda para avanzar hacia ellas con determinación.
  3. Actividades en las que pensamos que pueden implicarse, también de forma inmediata, desde la Oficina Verde, a la que nos ofrecemos para asesorar en estas cuestiones.
  4. Iniciativas que sugerimos y apoyaremos que la Universidad tome como institución ante otras entidades y la sociedad en su conjunto.
- 
1. Medidas que solicitamos que se apliquen inmediatamente
    1. Ampliar sustancialmente el número de aparcabicis (U invertida de altura suficiente, al menor coste) donde el llenado ya se empiece a acercar al máximo, antes de que no quepan. En muchos casos ya están saturados, con bicicletas atadas a vallas, y hay además un alto número de bicicletas que pasan inadvertidas, porque los usuarios las introducen en sus edificios.
    2. Vigilar situaciones (pensamos que anecdóticas) de abandono de bicicletas, y proceder a su retirada, pero no impedir que las bicicletas pernocten en los campus (hay usuarios, típicamente estudiantes, que no disponen de espacio en sus pisos compartidos y colegios mayores, y una bicicleta en la calle por la noche no suele sobrevivir): el problema de falta de plazas que pueden provocar se resuelve aplicando el punto anterior.
    3. "Enjaular" algunos aparcabicis, con puertas cerradas con llave para los que la soliciten. La Facultad de Veterinaria (por propia iniciativa, como en otros casos) ya ha realizado una experiencia piloto. A corto plazo solicitamos únicamente que se continúe con la realización de experiencias, si efectivamente hay una preocupación sobre la frecuencia de los robos y su efecto desincentivador sobre el acceso en bicicleta. Sugerimos, por ejemplo:
      - o Espacio "muerto" tras el estanque del edificio Ada Byron, en el campus Río Ebro.
      - o Entre la valla exterior y el edificio, en la Facultad de Económicas.

4. Abandonar cualquier proyecto de construir carriles bici dentro de un campus, y dedicar el dinero correspondiente a medidas más efectivas, como incrementar y mejorar los aparcabicis, instalar barreras contra los excesos de velocidad y los aparcamientos indebidos, o controlar los accesos. Los campus deberían tratarse íntegramente como parques, con preferencia para los peatones, poniendo todos los medios necesarios para reducir al mínimo la circulación con vehículos motorizados en su interior, y en cualquier caso que la velocidad no supere los 20 km/h (o incluso 10 km/h).
  5. Convertir suficientes aparcamientos para coches, los situados en lugares privilegiados, en aparcamientos para bicis y/o motos, para favorecer el uso de estos vehículos frente al coche y a la vez prevenir el aparcamiento de motos sobre las aceras, que son zonas peatonales. Por ejemplo:
    - Aparcamientos en cordón (excepto la zona para minusválidos) de M<sup>a</sup> de Luna, y primera fila del aparcamiento frente al edificio Betancourt.
    - Aparcamiento en batería frente al Inter (no el inmediato, sino el que hay cruzando, al lado del carril bici inútil).
2. Medidas que sugerimos para avanzar hacia ellas
1. Limitar y controlar el acceso rodado a la Facultad de Veterinaria y al campus Río Ebro, como ya se ha hecho en el caso del Campus de San Francisco, e ir sustituyendo las zonas ahora mayoritariamente destinadas a aparcamiento de coches por zonas peatonales y verdes (con xerijardinería), para evolucionar desde la actual imagen de aparcamiento suburbial, con coches subidos a los jardines, hacia una imagen de campus universitario moderno de un país civilizado. Vemos con satisfacción el proyecto para el futuro inmediato en el caso de la Facultad de Veterinaria y a largo plazo en el caso del campus Río Ebro, y animamos a que se agilice su realización.
  2. Reducir y encarecer progresivamente las plazas de aparcamiento de coches en todos campus, destinándolas preferentemente a visitas, no a aparcamiento habitual de nadie (salvo excepciones bien justificadas). Comprendemos que haya opiniones en contra de este encarecimiento, pero no las compartimos, y no nos parece aceptable que se esté subvencionando estos aparcamientos con los presupuestos de todos (la entrada de coches provoca necesidades de mantenimiento y costes en el control de accesos, sin contar el coste latente del espacio empleado para este “servicio” en detrimento de otros).

### 3. Oficina Verde

1. Dar visibilidad a esta Oficina, instalar aparcabicis en la entrada de su ubicación definitiva, e incluir en su agenda las cuestiones de movilidad, que son una parte importante de los problemas de consumo energético, contaminación y habitabilidad.
2. Que elabore una campaña positiva en favor de la movilidad sostenible. Destacar los "modos" peatón, bici y transporte público, y la intermodalidad.
3. En lo que respecta a las bicis, que facilite información sobre seguridad (en los recorridos y ante robos), y enlaces de interés: asociaciones, compra de bicis, bicis de segunda mano (por ejemplo para estudiantes de intercambio), reparaciones, aprender a ir en bici, inmersión en el tráfico, etc.
4. Que elabore un estudio sobre las necesidades de movilidad de la comunidad universitaria, para cuantificar precisamente quiénes y por qué necesitan utilizar el coche, y así poder gestionar el asunto de forma racional y con fundamento. La intención sería que, en el futuro, sólo los que necesiten verdaderamente el coche lo usen, sin trabas ni incomodidades debidas al abuso de los demás. Así, además, el equipo de gobierno tendrá un respaldo para responder objetivamente a los que quieran abusar de la "necesidad de usar el coche" para justificar lo injustificable. El estudio sólo requiere cruces de direcciones (de los centros de trabajo y los domicilios, los datos ya están disponibles, sólo hay que autorizar que los responsables del estudio los exploten, y explotarlos) y alguna encuesta complementaria sobre motivaciones.

### 4. Iniciativas de la Universidad ante otras entidades y la sociedad

1. Inclusión en los campus de estaciones del BiZi suficientes (algunos campus las necesitarán dobles y triples, hay que modularlo con el número de usuarios esperables).
2. Disponer de itinerarios ciclables seguros y cómodos entre los campus. En muchos casos puede bastar con identificar y señalar calles existentes, y publicarlas en un mapa. En algún caso puntual puede requerirse la extensión de los carriles bici: seguramente el futuro carril-bici del segundo cinturón (Plaza Europa, María Agustín, Clavé, Goya, Tenor Fleta, Camino de Las Torres, Miguel Servet) sea suficiente, si le faltase algún tramo debería hacerse a la vez. Sobre estas cuestiones ofrecemos nuestra capacidad de análisis y experiencia para asesorar sobre los detalles técnicos.
3. Acudir al Observatorio de la Bicicleta como "gran institución" especialmente interesada en la movilidad sostenible, y que se ofrece, en coherencia con sus fines últimos (conocer y enseñar), como banco de pruebas y modelo para la sociedad.
4. Aprovechar las especiales características de la Universidad, y el favorable perfil diferencial de su comunidad, para trasladar a la sociedad una imagen positiva sobre la responsabilidad medioambiental, y en particular sobre la movilidad sostenible, por ejemplo mediante el uso de la bicicleta.