



**Congreso Nacional del Medio Ambiente**  
Cumbre del Desarrollo Sostenible

**COMUNICACIÓN TÉCNICA**

# Movilidad sostenible en el Campus Miguel de Unamuno de la Universidad de Salamanca

Autor: José Fermín Rozas Rodríguez

Institución: Fundación de Iniciativas Locales  
E-mail: [ferminroz@inicia.es](mailto:ferminroz@inicia.es)

Otros autores: Teresa Vicente Ramos (Fundación de Iniciativas Locales)



## RESUMEN:

En la década de los 80 la Universidad de Salamanca abandonó de forma decidida su exclusivo desarrollo en el interior del casco antiguo de la ciudad, para buscar nuevos espacios que le permitieran acomodarse a las exigencias académicas e investigadoras de nuestro tiempo. Así surgió el 'Campus Universitario Miguel de Unamuno', al Oeste de la vieja ciudad, donde se concentra aproximadamente la mitad de la actividad que registra toda la Universidad. El Campus es un espacio con fuerte capacidad de centralidad que ha transformado los barrios limítrofes. Son 15.000 personas que todos los días acuden a este lugar, con muy diversas procedencias. Lógicamente esto provoca un importante impacto en la movilidad de la ciudad. Aunque el 66% de los desplazamientos dentro de Salamanca se realizan a pie (según la encuesta del año 2000 para el Plan de Movilidad), el uso del coche aumenta de manera considerable y abusiva. Esto produce unos efectos ambientales, económicos, sociales y culturales que afectan a toda la población: la contaminación del aire, la ocupación de espacio, la accidentalidad, el ruido, etc. En los distintos Campus de la Universidad el aumento del uso del coche se aprecia entre sus diversos integrantes. La ocupación del espacio como aparcamiento es cada vez mayor, invadiendo zonas no destinadas a ese fin, lo que provoca conflictos y problemas de accesibilidad. Así mismo, el transporte público resulta insuficiente y no satisface todas las demandas de los usuarios. El uso de la bici es reducido por la falta de infraestructuras y facilidades. Por otra parte, los peatones se encuentran con obstáculos al desplazarse por los Campus, ya que su diseño no tiene en cuenta sus itinerarios preferenciales. Se trata de un problema con dos vertientes: estructural (relacionada con el espacio y las infraestructuras de los distintos Campus) y 'cultural' (centrada en los hábitos de transporte de la comunidad universitaria). El trabajo de la Fundación de Iniciativas Locales se desarrolló en dos líneas de actuación íntimamente relacionadas: un Estudio-Diagnóstico de movilidad con propuestas de mejora y una Campaña de información y educación ambiental relativa a la movilidad y los distintos modos de desplazarse. Intenta conseguir un cambio de hábitos en la forma de movernos y desplazarnos para ir relegando el uso indiscriminado del automóvil a favor de otros modelos alternativos como el transporte público, la bicicleta o el paseo.



## 1. INTRODUCCIÓN.

La actual Universidad de Salamanca tiene un impacto en el plano de la ciudad notorio, decisivo y constante, que desde el punto de vista espacial se configura durante la segunda mitad del pasado siglo XX. En la década de los 80 la Universidad abandona de forma decidida su exclusivo desarrollo en el interior del casco antiguo de la ciudad, para buscar nuevos espacios que le permitan acomodarse a las exigencias académicas e investigadoras de nuestro tiempo. Así surge el “Campus Universitario Miguel de Unamuno”, al Oeste de la vieja ciudad, donde se concentra aproximadamente la mitad de la actividad que registra toda la Universidad.

El Campus es un espacio con fuerte capacidad de centralidad que ha transformado los barrios limítrofes, ayudado por otros centros docentes situados en sus cercanías. Son 16.500 personas que todos los días acuden a este lugar, con diversas procedencias tanto de dentro como de fuera de la ciudad, incluso de otras provincias. Lógicamente esto provoca un importante impacto en la movilidad de la ciudad. Aunque el 66% de los desplazamientos en Salamanca se realizan a pie (según la encuesta del año 2000 para el Plan de Movilidad), el uso del coche aumenta de manera considerable y abusiva. Esto produce unos efectos ambientales, económicos, sociales y culturales que afectan a toda la población. El cambio climático, la contaminación del aire, la ocupación de espacio, la accidentalidad, el ruido, etc., son algunos de los más conocidos.

En los distintos Campus de la Universidad el aumento del uso del coche se aprecia entre sus diversos integrantes. La ocupación del espacio como aparcamiento es cada vez mayor, invadiendo zonas no destinadas a ese fin (aceras, pasos de peatones, paradas de autobús, etc.), lo que provoca conflictos y problemas de accesibilidad. Así mismo, el transporte público resulta insuficiente y no satisfacer todas las demandas de los usuarios. El uso de la bici es reducido por la falta de infraestructuras y facilidades. Por otra parte, los peatones se encuentran con obstáculos al desplazarse por los Campus, ya que su diseño no tiene en cuenta sus itinerarios preferenciales. Este problema se agrava cuando para las personas con alguna discapacidad física, debido a la presencia de barreras arquitectónicas. En definitiva, se consigue con todo esto que el Campus deje de ser un sitio agradable donde acudir, con el sosiego necesario para la enseñanza y la investigación, para convertirse en un mero aparcamiento de vehículos.

Es un problema con dos vertientes: estructural (relacionada con el espacio y las infraestructuras de los distintos Campus) y “cultural” (centrada en los hábitos de transporte de la comunidad universitaria). El trabajo de la Fundación de Iniciativas Locales se realizó en dos líneas de actuación íntimamente relacionadas: un **Estudio-Diagnóstico de movilidad** con propuestas de mejora y una **Campaña de información y educación ambiental**, relativa a la movilidad y los distintos modos de desplazarse. Se busca una movilidad sostenible dentro de los Campus Universitarios, que implica un nuevo modelo de relación social y ambiental de los ciudadanos con su entorno. Intenta conseguir un cambio de hábitos en la forma de movernos y desplazarnos para ir relegando el uso indiscriminado del automóvil a favor de otros modelos alternativos como el transporte público, la bicicleta o el paseo.

El trabajo se dividió en dos partes:

- Estudio técnico de las infraestructuras y servicios del Campus en relación al modelo de movilidad que presenta.



- Estudio sociológico basado en grupos de discusión sobre las percepciones y hábitos de la comunidad universitaria a la hora de desplazarse hasta el Campus y convivir en él.

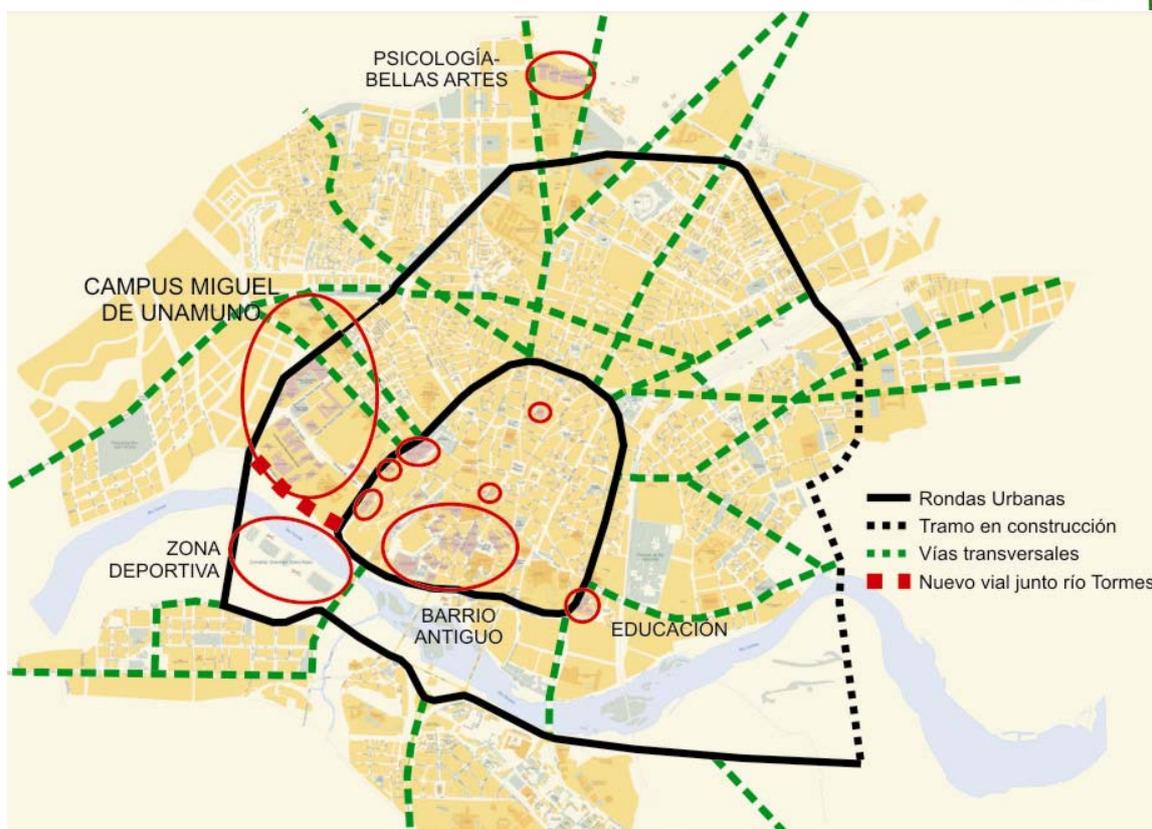
Estudio Sociológico:

- Técnica utilizada: grupos de discusión. Análisis cualitativo.
  - Sectores con los que se ha trabajado:
    - Personal de Administración y Servicios.
    - Alumnos/as de primer y segundo ciclo.
    - Alumnos/as de Tercer Ciclo y master, investigadores y becarios.
    - Profesorado.
    - trabajadores del campus (no dependientes de la Universidad)
  - Se definieron perfiles teniendo en cuenta los siguientes criterios:
    - Zonas de residencia y posibilidad de utilizar transporte público
    - Formas de desplazamiento de la población seleccionada

## **2. ESTUDIO TÉCNICO DEL DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD RELACIONADA CON EL CAMPUS UNIVERSITARIO “MIGUEL DE UNAMUNO”.**

### **SITUACIÓN DEL CAMPUS MIGUEL DE UNAMUNO.**

El Campus esta situado al Oeste de la ciudad, junto a la orilla derecha del río Tormes, apoyado por el Norte en la Avenida de Champagnat como principal acceso. Al Este está el Complejo Hospitalario de la ciudad, vinculado a la Universidad, siendo su límite más definido el Paseo de San Vicente. Por el Sur está el río Tormes, y más al Oeste queda limitado por la Segunda Ronda interna de la ciudad, en concreto el Puente de la Universidad sobre el Tormes y la Avenida del doctor Ramos del Manzano.



El Campus viene a ser una prolongación del emplazamiento tradicional de la Universidad, en el centro de la ciudad monumental. La Universidad básicamente se sitúa en una franja que se extiende desde el Campus de Educación situado en la confluencia del Paseo de Canalejas con el de Rector Esperabe. Continúa por el casco histórico donde se encuentra entre otros el edificio más antiguo de la Universidad, sigue por el Barrio de San Vicente con otras instalaciones universitarias para concluir en el Campus Miguel de Unamuno. Curiosamente la Universidad siempre se mantiene próxima al río Tormes, aunque ello no ha servido para que se fije más en él, sólo en los últimos tiempos ha intervenido en el proyecto municipal de un parque Botánico debajo del Puente de la Universidad; aunque esto no quiere decir que el acceso al mismo, por ejemplo, sea el más adecuado para el universitario.

#### “POBLACIÓN” DEL CAMPUS.

El Campus Miguel de Unamuno concentra cerca de la mitad de las personas relacionadas con la Universidad, alumnos, profesores y personal auxiliar. En concreto los números del curso 2003-2004 eran los siguientes:

	ALUMNOS					PERSONAL DOCENTE			PERSONAL NO DOCENTE	
	Total	M	H	3er Ciclo	Títulos propios	Total	M	H	P.A.S.	Otros
CAMPUS	13.058	8.152	4.906	1.106	814	1.055 963	403	652	292	140
UNIVERSIDAD	30.085	17.957	12.128	2.053	1.149	2.349	847*	1.386*	1.079	



\*No incluye personal centros adscritos

**(La “Población” del Campus asciende a 16.411 personas en el curso 2003-2004).**

## **VIAJES QUE GENERA EL CAMPUS.**

### **ALUMNOS.**

Los viajes se han calculado con datos muy diversos, teniendo presente que el comportamiento de este enorme colectivo es un tanto dispar, así como por el nivel de asistencia, sin olvidar los datos que aporta el Plan de Movilidad de la ciudad.

- Por las mañanas acuden 9.700, unos 19.400 viajes.
- Por las tardes acuden 4.500, unos 9.000 viajes.
- Alumnos de Tercer Ciclo y Títulos Propios suponen 4.000 viajes, al menos 650 de ellos por las tardes.

### **VIAJES PERSONAL DOCENTE.**

El personal docente tiene un comportamiento parecido al de los alumnos, sin olvidar que en algunos centros del Campus hay una importante actividad investigadora que cambia en algo los comportamientos. Aproximadamente dos tercios de los viajes se realizan por la mañana. Este colectivo resulta especialmente móvil por diversas circunstancias.

- Representan 3.400 viajes al día, 2/3 de ellos por la mañana.
- Se han localizado cerca de 100 profesores que se desplazan a o desde otros Campus con horas muy diversas.

### **VIAJES PERSONAL NO DOCENTE.**

Este es un colectivo con situaciones laborables muy diversas. Hay un importante número de personas vinculadas al aparato administrativo de los Centros que sólo trabajan por las mañanas. Una vez analizado el listado de trabajadores, el tipo de servicios y horarios, se llega a la siguiente conclusión en cuanto al número de viajes:

- El personal No Docente aporta unos 1.000. En torno al 60% se realizan por las mañanas.
- Otros trabajadores 400.

**EN TOTAL, LOS DIAS LABORABLES NORMALES, EL CAMPUS UNIVERSITARIO MIGUEL DE UNAMUNO GENERA APROXIMADAMENTE 37.200 VIAJES AL DÍA. Esto supone casi el 9 % de los viajes detectados en el Plan de Movilidad de la ciudad.**

### **COMO SE LLEGA AL CAMPUS.**

De forma abrumadora al Campus Universitario se llega caminando, en mucha menor medida en vehículo privado o en transporte público.

### **FORMAS DE ACCESO:**

#### **Vehículo privado:**

El acceso a través de este medio está condicionado por las 1.100 plazas aparcamiento + 18 para minusválidos existentes tanto en el interior como en el exterior del recinto del Campus. Con los datos recogidos, y la observación del comportamiento de los vehículos



a lo largo del día, se ha podido llegar a la siguiente conclusión respecto al número de viajes que se realizan en vehículo privado:

- 2.500 viajes por la mañana aproximadamente.
- 1.800 viajes por la tarde aproximadamente.

Los principales usuarios del vehículo privado, de forma abrumadora, son el personal docente, y en menor medida (también son menos trabajadores) el personal no docente. Podemos decir que el uso por parte de alumnos es todavía testimonial a pesar de algunas percepciones en sentido contrario. Entre el personal Docente y el No Docente parece que existe un número importante de residentes fuera de la ciudad, que utilizaría el vehículo privado para desplazarse, incluso en aquellos casos en los que exista un transporte público razonable. **Representa el 11'6% de los viajes totales.**

La mañana se extiende entre las 9 y las 14 horas, con plena ocupación de los aparcamientos entre las 10 y las 13 horas. La tarde se extiende entre las 16 y las 21 horas, a partir de las 19 horas la ocupación baja de forma ostensible. Por las tardes se observa menor presión sobre el aparcamiento en general. El nivel de ocupación de los vehículos es el habitual en la ciudad, 1'2 personas por vehículo. Los principales usuarios del vehículo privado, de forma abrumadora, son el personal docente, y en menor medida (también son menos trabajadores) el personal no docente.

#### **Bicicleta:**

Este es un medio de uso minoritario y casi exclusivo del colectivo de Estudiantes, en especial vinculados a programas europeos. Aunque es innegable que es cada día más visible en la ciudad, a pesar de la casi absoluta falta de promoción, tiene un uso testimonial. Se establece una media de 30 vehículos por aparcados por las mañanas.

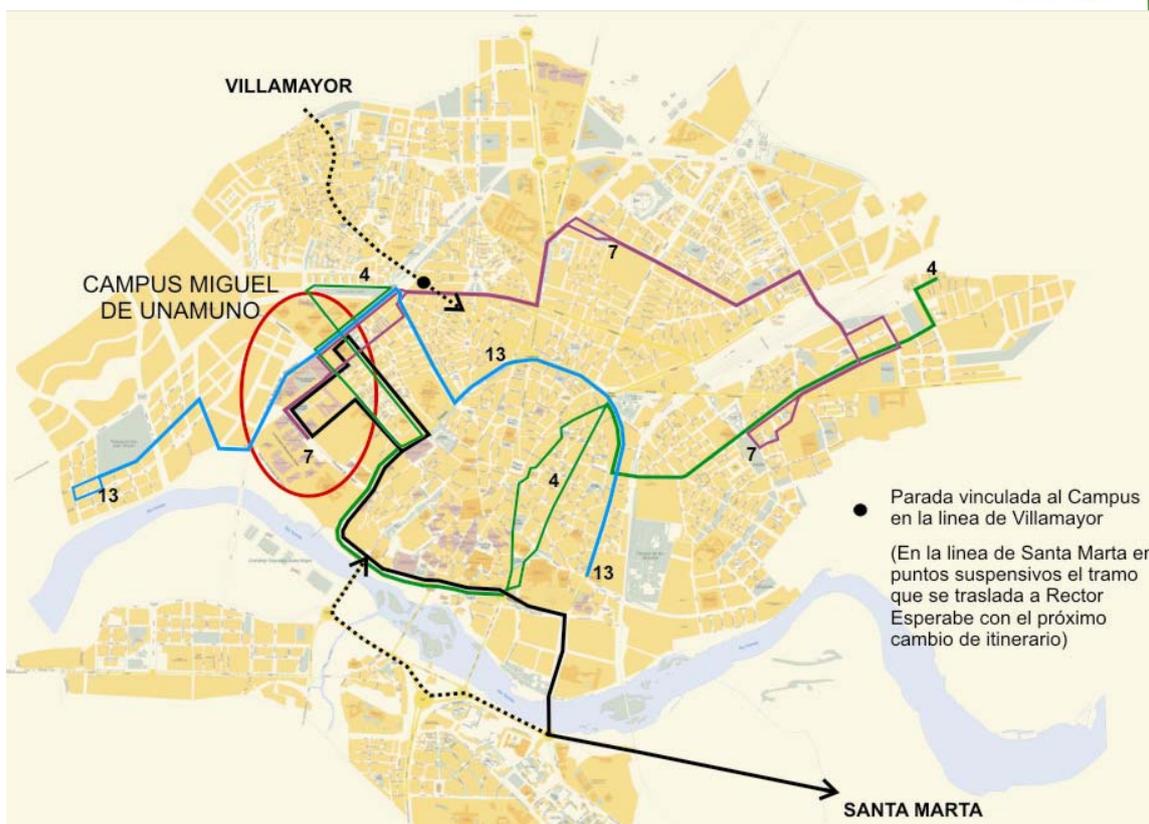
#### **Transporte Público.**

En este medio hay situaciones distintas, los que llegan desde la propia ciudad los que proceden del entorno de la misma, y los que vienen de más allá, en especial de las ciudades de Ávila y Zamora.

#### **Transporte Urbano.**

Las líneas que se acercan al Campus son las Líneas 4, 7 y 13. De forma mucho casi testimonial también se utilizan en alguna medida líneas que utilizan la parada que podemos denominar de Hospitales en el Paseo de San Vicente (5, 6, 10 y 11), aunque su aportación es poco significativa. Respecto a las líneas que podemos denominar universitarias, sus datos diarios son los siguientes (media del año 2004):

- LINEA 4: 7.830
- LÍNEA 7: 2.200
- LÍNEA 13: 720.



### Transporte Público de la Comarca.

Desde los pueblos limítrofes a la ciudad hay personas que acceden a la Universidad de Salamanca. En el caso de Villamayor la Agenda 21 Local nos indica que cerca de 400 viajes diarios tienen relación con el Campus. Respecto a los demás tenemos los datos indicativos del trabajo “Estudio del Transporte en el Área Periurbana de Salamanca”, para los municipios de Santa Marta, Caberizos, Carbajosa de la Sagrada, Los Villares de la Reina, Doñinos de Salamanca, Monterrubio de la Armuña, Villamayor, Carrascal de Barregas y Aldeatejada. Entre todos sumaron un TOTAL de 2.319.146 viajeros en el año 2003 en su relación con Salamanca.

Entre los datos podemos observar que el 38% de los viajeros se declaran estudiantes, el 77% son usuarios habituales, y el 21,12% de los viajes se consideran relacionadas con el motivo Estudios.

Sólo Santa Marta de Tormes tiene una línea con destino al Campus Universitario, con una frecuencia de 60 minutos. Villamayor cuenta con una línea con cuatro viajes diarios en cada sentido por las mañanas que llega hasta la Estación de Autobuses, pero que tiene un uso testimonial. La línea que une este municipio con Salamanca (cada 30 minutos) pasa relativamente próximo al Campus, en concreto en la Calle Carretera de Ledesma, donde se detectan usuarios con destino al Campus.

### Transporte exterior a la ciudad. Más allá de la Comarca.

Los datos se refieren al curso 2003.2004.

#### **De los 30.085 Alumnos de 1º y 2º Ciclo, proceden:**

- 11.544 de la provincia de Salamanca.



- 2.773 de la provincia de Ávila.
- 4.410 de la provincia de Zamora.

**De los 2.053 Alumnos de 3º Ciclo, proceden:**

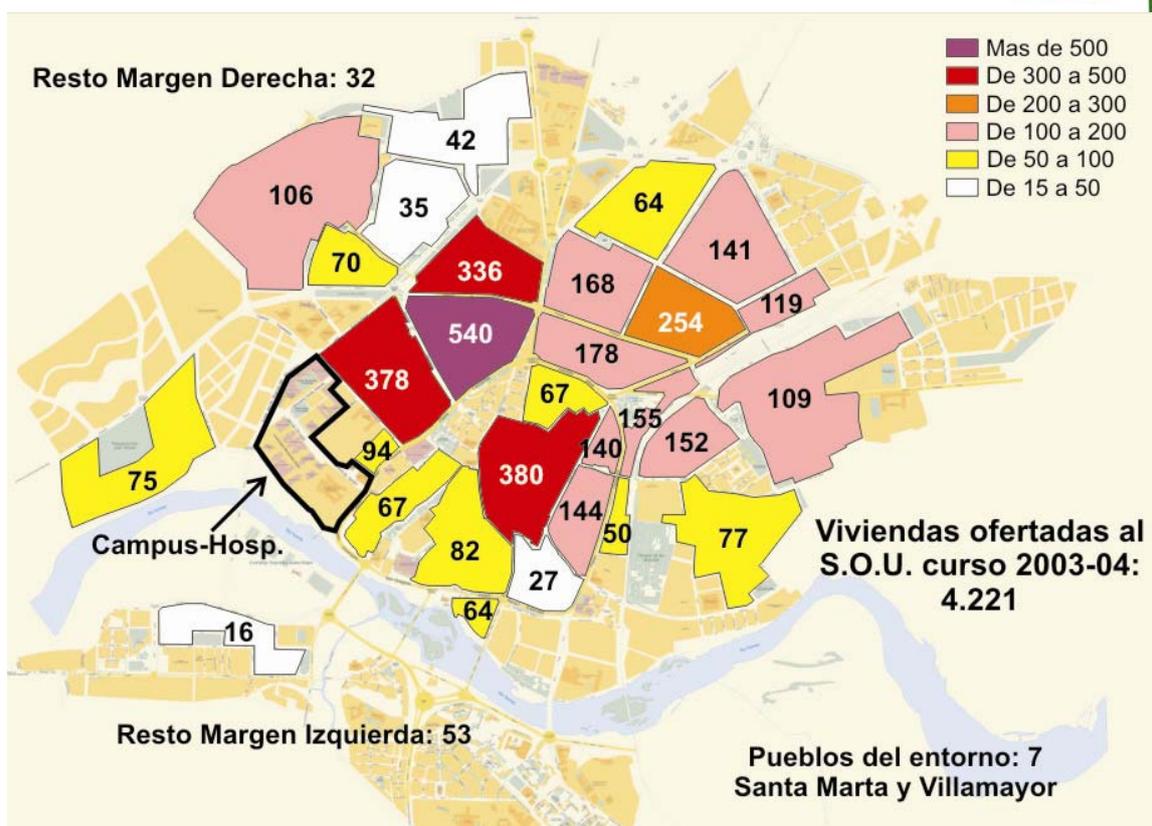
- 1.193 de la provincia de Salamanca.
- 66 de la provincia de Ávila.
- 102 de la provincia de Zamora.

Los únicos datos de que disponemos nos indican que en 1998 los viajeros de la línea Zamora y Salamanca fueron 1.860 al día, 613.319 al año. Respecto a Ávila todos los días se desplazan a Salamanca dos autocares procedentes de esa capital.

**Caminando.**

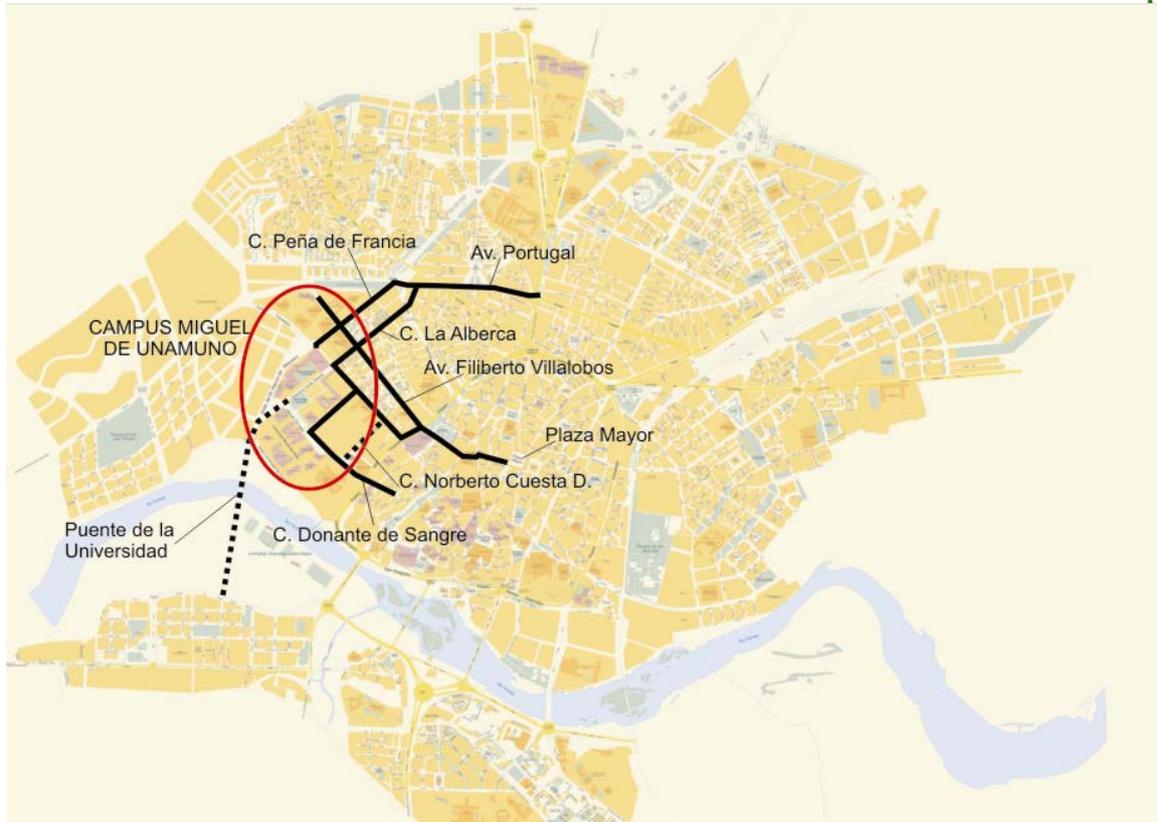
Los salmantinos universitarios se encuentran en cualquier lugar la ciudad o la comarca, aunque los barrios de finales de los 70 o principios de los 80 aportan más estudiantes. La propia dinámica urbanística de la ciudad expulsa nuevas familias hacia la periferia, como parece indicar el grado de envejecimiento y despoblamiento que se observa en los barrios más céntricos y aquellos de los 60 y los 70. Esto provoca que la aportación de los barrios más periféricos sea poco importante, algo que cambiará con el tiempo, en especial de la margen izquierda y de los pueblos más próximos de la comarca.

Un dato importante, vinculado a los estudiantes foráneos que residen en la capital, son las viviendas ofertadas al SOU para alquiler. Son especialmente abundantes en barrios próximos al Campus como San Bernardo, Oeste, Vidal, y también el Centro. Reseñar la importancia del viejo Garrido. En cambio la margen izquierda apenas aporta pisos, aunque existen expectativas respecto a Chamberí.



Las calles que canalizan mayor flujo de peatones en dirección al Campus son la Avenida de Portugal entre Torres Villarroel y la Avenida de Villamayor, y desde aquí las Calles Peña de Francia y La Alberca. También son importantes la Avenida de Filiberto Villalobos y la Avenida de Champagnat. La peatonal Calle Norberto Cuesta Dutati, también funciona como acceso. Por último señalar la Calle del Donante de Sangre, que une el Campus con el centro histórico de la ciudad y los servicios centrales de la Universidad; tiene una empinada escalera para acceder al Paseo de San Vicente.

Estas calles en general son poco adecuadas y atractivas para los peatones. En algunos casos las aceras son estrechas, como en la Avenida de Champagnat, Calle de La Alberca y Peña de Francia. Muchos pasos de peatones están fuera de los itinerarios obligando a realizar rodeos innecesarios. Un caso llamativo es el de la Calle de La Alberca, tanto en el cruce con Filiberto Villalobos donde todavía se puede observar en el pavimento como el paso de peatones fue borrado incomprensiblemente, como en el cruce con la Avenida de Champagnat donde antes del paso hay un gran alcorque convertido en un gran charco cuando llueve. Las personas con problemas de movilidad no cuentan con rutas bien adaptadas, aunque recientemente se ha habido mejoras. Resulta llamativo este grave problema si tenemos presente que en una de las rutas peatonales está situado el Centro de Recuperación de Minusválidos Físicos.



## **PREVISIONES DE LA REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE SALAMANCA (PGOU).**

Desde el punto de vista de la Movilidad las previsiones de cambio en la zona no son muchas, aunque si parecen tener una gran importancia.

### **Nueva avenida al sur del Campus.**

Se propone construir una carretera tipo avenida, paralela al río. El cruce con la Avenida de Ramos del Manzano a la altura del puente de la Universidad se resolvería con una rotonda, aportación interesante dada la peligrosidad del actual cruce en este punto. Puede tener alguna otra ventaja como posibilitar el traslado del acceso principal de la inadecuada Avenida de Champagnat al cruce, hoy cerrado al tráfico, entre la Calle Francisco Tomas y Valiente y la Avenida del doctor Ramos del Manzano, que tiene menos interferencias con los flujos peatonales de acceso al Campus.

Desde el punto de vista ambiental esta carretera no es muy afortunada, introduce al coche en un espacio muy delicado próximo a la orilla del río y de indudables potencialidades ambientales. Aunque cuidando su diseño se puede minimizar el impacto. Aparte de la posible afección ambiental, puede reforzar el efecto barrera que ya provoca el actual cerramiento del Campus Universitario, diseñado a espaldas del río.

### **Plan de Movilidad.**

Entre las cosas más interesantes que nos aporta el Plan de Movilidad de la ciudad de Salamanca, está el reparto modal de los viajes que se realizan en la ciudad, de un total 428.517 viajes en un día laborable medio del año 2000:

A PIE: EL 66 %.  
 EN COCHE: EL 20 %.  
 EN TRANSPORTE PÚBLICO: EL 13 %.  
 EN MOTO: EL 0'3 %.  
 OTROS: EL 0'8 %.

Los viajes motivados por los estudios son el 11 %, de los cuales el 75% se realizan andando. Las horas punta detectadas coinciden con las observadas en el Campus. Hay un déficit de plazas de aparcamiento en la zona del Campus Universitario, pero no se propone que aumenten. También nos aporta el tiempo medio de los viajes a pie, 18 minutos; y que se realizan unos 3.000 testimoniales viajes diarios en bicicleta.

### LA ACCESIBILIDAD PARA TODOS.

Este problema afecta al 9 % de la población. Desde el punto de vista de la definición de caminos adaptados, Salamanca no es una ciudad acogedora. Observando los itinerarios peatonales se han detectado problemas, especialmente falta de rampas en los pasos de peatones, y en la ruptura de itinerarios en algunos puntos al no ser posible cruzar por un lugar señalizado como tal. También hay malos diseños en plazas de aparcamiento, inaccesibilidad de algunos servicios o severas limitaciones en alguna entrada en los edificios, o la casi imposibilidad de comunicación para personas con discapacidad entre el Hospital Clínico y el Campus. Los problemas de las personas ciegas no se contemplan en absoluto tanto en los itinerarios de acceso como en el propio interior del Campus.



### VIVIR EL CAMPUS.



El Campus no debería ser sólo un espacio de paso desde el origen de un viaje hasta el centro docente o de trabajo universitario, las propias peculiaridades de sus usuarios permite que podamos pensar en él también como un lugar para disfrutar. El impacto del entorno en la propia actividad docente existe, hay trabajos de investigación que han detectado problemas derivados de un entorno negativo.

### **El ruido.**

Uno de los impactos negativos de la ciudad es el ruido. Y el Campus no se encuentra en un lugar poco ruidoso, lo peor ha sido el propio diseño del espacio colocando los edificios junto a calles con un importante nivel de tráfico, cerrando un gran espacio vacío central (ocupado en gran medida por vehículos aparcados y sus accesos). Observemos a este respecto los datos del Mapa de Ruidos de la ciudad de 1999:

	<b>Festivo Día</b>	<b>Festivo Noche</b>	<b>Laborable Día</b>	<b>Laborable Noche</b>
C/ del Doctor Ramos del Manzano y C/ Peña de Francia.	65-70	55-60	60-65	55-60
Avenida de Champagnat	60-65	55-60	65-70	55-60
Zona Campus/Hospital Clínico	60-65	50-55	60-65	50-55

La celda gris señala zonas de impacto que sobrepasan los niveles recomendados. El ruido está generado por el tráfico de vehículos. Aunque los datos de Intensidad Media Diaria de vehículos del Mapa de Ruidos ya están desfasados, es significativo observar como el problema lo generaba un número reducido de vehículos al día, cifras que hoy han crecido notablemente. Este problema puede aparecer también en la zona junto al río, hoy muy tranquila, con el nuevo vial previsto paralelo al río.

### **¿Es habitable el Campus?**

Otro de los problemas del Campus es que su diseño inicial se limitó a señalar donde colocar los edificios y a dibujar calzadas y aceras. Apenas se cuidó un universo de pequeños detalles que pueden conseguir un lugar más habitable, más atractivo para el encuentro y la estancia.

Por ejemplo se olvidó la larga práctica, ya casi desaparecida en Salamanca, de integrar en los edificios elementos para proteger al paseante de las inclemencias meteorológicas, como los soportales. Existen en el Campus, aunque pocos, y apenas aportan algo más que un toque estético a una fachada, o se limita en exceso su funcionalidad. En cambio el Campus es un lugar donde los espacios abiertos y sin protección son excesivos. Por ejemplo, entre el Paseo de San Vicente y el edificio F.E.S. hay 500 metros en los que el peatón no encuentra lugar donde protegerse de la lluvia o una fuerte insolación.

Respecto a los espacios verdes. Hay un exceso de praderas de césped, poco sostenibles en un clima como el salmantino, y escasez de sombra. También el Campus está escaso de mobiliario urbano tipo bancos, fuentes o incluso mesas para realizar trabajos que no exijan una excesiva concentración personal.



### **3. ESTUDIO SOCIOLÓGICO DE MOVILIDAD EN EL CAMPUS MIGUEL DE UNAMUNO DE LA UNIVERSIDAD DE SALAMANCA**

Con este estudio se pretendió acercarse a la realidad de los distintos grupos de población que se desplazan al Campus Miguel de Unamuno. Poder profundizar a través de sus discursos en las motivaciones, actitudes y comportamientos que forman parte de sus vidas cotidianas en relación a la manera de acercarse al Campus, nos ayudará a entender posibles opciones futuras a realizar teniendo en cuenta todos los criterios de la población que forma parte de este campus universitario.

Las realidades cotidianas de todos los actores que forman parte del entramado social que aglutina la Universidad de Salamanca, concretamente los centros del Campus Miguel de Unamuno, debe ser tenida en cuenta a la hora de afrontar posibles acciones en dicho espacio físico. Tener en cuenta la participación de más de 100 personas muy diversas y con concepciones muy diferentes de las posibles alternativas a la mejora del tráfico en el campus, supone ya de inicio una gran disposición por parte de la Universidad de Salamanca para afrontar el tema de la movilidad en el Campus Miguel de Unamuno desde una perspectiva no sólo científica sino con criterios ya iniciales de sostenibilidad.

Criterios donde se tendrán en cuenta no sólo aspectos ambientales de mejora en los temas de movilidad urbana concretamente para el Campus, sino sociales, ya que se han recogido opciones presentadas por quienes se desplaza al Campus.

Aprovechando además el estudio, se han obtenido datos surgidos de los mismos grupos de población consultada y que ayudan a orientar nuevas líneas de actuación futura para el Campus. Entre los participantes surgieron cuestiones como: un Campus Universitario más humano, con zonas más verdes y sociales; temas de residuos en el Campus; edificios más ecoeficientes, etc...

#### **Respecto al uso del coche.**

- El Tercer Ciclo plantea la reflexión de una “ciudad abarcable” frente a la supremacía del coche teniendo claro que el principal problema del Campus está asociado a la utilización del mismo.

- Esta misma percepción se complementa con la de los estudiantes que además hablan del Campus Miguel Unamuno como un potencial espacio sociocultural.

- Esto no es tan claro en las reflexiones de todos los grupos: el PAS analizar el abusivo uso del coche pero plantea la necesidad de aparcamientos al igual que el profesorado.

- El aparcamiento se percibe como una ocupación indeseable del espacio, los estudiantes plantean recuperarlo para el uso y disfrute de toda la población de la ciudad.

*“Los sábados y domingos esto está lleno de gente que viene al campus. (...) Bajan a pasear, o sea que es una zona lúdica aunque no esté bien acondicionada del todo para esto”.*



### **El transporte público.**

- Las líneas de autobús se consideran insuficientes y con una frecuencia y tardanza relativamente larga para lo una ciudad como Salamanca.
- También salen en los grupos de discusión problemas como el precio. El tema afecta mucho más a los estudiantes, en especial a los que utilizan líneas de localidades cercanas. Aparece el problema de no contar con una mancomunidad de autobuses que posibilite opciones diferentes para llegar como precios más adecuados

### **La Bici.**

- En cuanto a usuarios que no utilizan el coche, el uso de la bici se ve con gran potencial por el gran número de estudiantes, pero también reconocen que relacionar la bici con la seguridad es primordial.
- Se considera que la ciudad tiene unas dimensiones adecuadas para la implantación de este nuevo sistema y con un tipo de población universitaria que lo apoyarían.
- Los usuarios de la bici se consideran en tierra de nadie, no tienen un espacio propio.

## **4. PROPUESTAS DE MEJORA.**

### **PEATONES.**

- Ampliación de las aceras en calles de acceso al Campus como La Alberca o la Avenida de Champagnat.
- Dotación de pasos de peatones continuando las dos aceras de las calles apuntadas como itinerarios de acceso más cercanos, para mantener de forma adecuada esos itinerarios.
- Apertura de los accesos situados peatonales tras la Biblioteca Francisco de Vitoria, así como la construcción de una rampa adecuada a los peatones junto al Aulario de Biología (esta propuesta está vinculada a otra también relacionada con los vehículos de emergencia y Autobuses).
- Conseguir la accesibilidad absoluta en todo el Campus Universitario subiendo los pasos de peatones en los cruces a la altura de las aceras, todo el Campus se ha de convertir de forma efectiva en un espacio de prioridad peatonal.
- Reformar aquellas puertas donde sea posible de Edificios universitarios para permitir una mayor accesibilidad a personas con deficiencias.
- Colocación de elementos que ayuden a proteger de las inclemencias del tiempo a los peatones, el Campus tiene espacios demasiado desprotegidos, desde el F.E.S. hasta el Paseo de San Vicente hay unos 500 metros sin ningún tipo de protección.

### **TRANSPORTE PRIVADO.**

- Supresión del aparcamiento central del Campus (185 plazas), sobre todo si sigue adelante la intención de más que duplicar las plazas de aparcamiento del Hospital Clínico.
- Introducir un sistema de solicitud de plaza de aparcamiento para que estas sean utilizadas por aquellos que realmente las necesitan.
- Creación de medios que permitan fomentar el uso de coches compartidos, a los que se les puede facilitar el aparcamiento en el interior del recinto.



- Cambio del acceso para vehículos del Campus a través de la Calle Francisco Tomas y Valiente, para que este se realice por el cruce de esta misma calle con la Avenida Ramos del Manzano en las proximidades del Puente de la Universidad. El actual sólo quedaría para el Transporte Público.
- Mejorar las plazas de aparcamiento para vehículos de minusválidos, para conseguir que estas sean utilizables.
- Si se construye la Avenida previstas paralela al río Tormes se puede eliminar uno de los carriles por cada dirección para permitir un aparcamiento regulado.

### **TRANSPORTE PÚBLICO.**

- Recuperar el sistema de refuerzos en las horas punta de la línea 7 que funcionaron bastante bien en el pasado.
- Construcción de una rampa que permita habilitar la circulación rodada entre el Campus y el Hospital Clínico, de uso exclusivo para Servicios de Emergencia y Transporte Público.
- Conversión de la línea 7 en línea circular que permita comunicar el Campus Miguel de Unamuno con el Campus de Educación. Pasaría por las proximidades del casco antiguo.
- Se puede estudiar la creación de alguna línea nueva de autobús, o adaptación de alguna existente para mejorar la comunicación del Campus con la margen izquierda, así como la zona de Pizarrales.
- En el diseño de las líneas comarcales se debería incluir el Campus Universitario-Estación de Autobuses como uno de los destinos.
- Creación de una línea de autobús que una los Centros Universitarios de la Capital con los previstos en Villamayor.
- Cambio de los vehículos no adaptados por otros que permitan su uso independientemente de la situación física de los usuarios. También se deben adaptar mejor las paradas.
- Creación de un punto de venta de tarjetas para el Transporte Público en el entorno del Campus.

### **OTROS MEDIOS DE TRANSPORTE.**

- Creación de un sistema de alquiler de Bicicletas bien propio o a través de acuerdos con empresas u otras entidades.
- Mejora y ampliación de los aparcamientos para bicicletas.
- Proponer al Ayuntamiento la creación de una red de itinerarios ciclistas que permitan comunicar con facilidad y seguridad al Campus con el resto de la ciudad.

### **OTRAS PROPUESTAS.**

- Convertir el Campus en un gran parque, no ya solo para el uso y disfrute de los universitarios, sino también de los salmantinos de las proximidades. Asimismo se recuperaría el río como zona de esparcimiento. Para ello hay que dotarlo de vegetación que posibilite la sombra, bancos, mesas, fuentes, etc