

www.fcirce.es

PMUZ Huesca

Plan de Movilidad Saludable y Sostenibilidad de la Universidad de Zaragoza para el Campus Huesca
RESUMEN EJECUTIVO

OFE-04123-H3F7F0

INE / EC

02/11/21

Plan de Movilidad Saludable y Sostenible -
Universidad Zaragoza (PMUZ)



Campus de Teruel
Universidad Zaragoza

1 Introducción

El concepto de movilidad urbana pasa a ser una necesidad y un derecho que debe estar garantizado para toda la ciudadanía, de manera que el esfuerzo que requieran los desplazamientos para tener acceso a bienes y servicios no tenga repercusiones negativas en la calidad de vida ni en el desarrollo económico, cultural y educativo de las personas.

De este modo, el presente informe surge de la necesidad de proporcionar los medios más sostenibles, saludables y seguros para los desplazamientos generados por la comunidad universitaria, lograr un uso racional del viario y los espacios libres existentes en los campus y mejorar la calidad de vida en Huesca. El PMUZ se divide en cuatro fases diferenciadas: los trabajos previos (1), el diagnóstico (2), el desarrollo del plan de acción (3) y el seguimiento y evaluación de dicho plan (4).

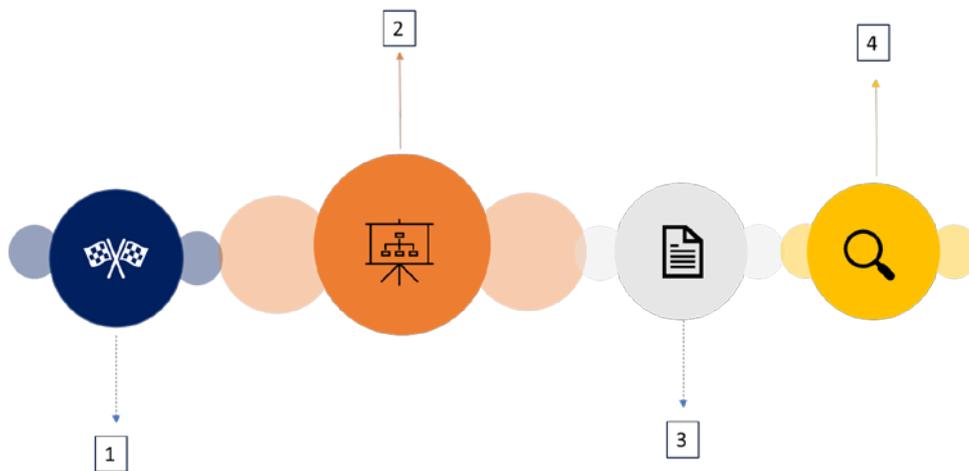


Figura 1. Fases del PMUZ

2 Metodología y alcance

El estudio se centra en el análisis de la situación actual de la comunidad universitaria, tomando como referencia para su ejecución documentos como los planes de transporte al trabajo del IDAE, la Guía ELTIS, la Guía del PMUS y las buenas prácticas del Observatorio de Movilidad, así como el Plan de Sostenibilidad 2021-2030 de la Universidad de Zaragoza. La revisión de este plan, así como documentación de referencia y junto con el trabajo de campo realizado, ha permitido alcanzar las conclusiones sobre el estado actual de la movilidad del Campus de Huesca.

El diagnóstico de movilidad se ha obtenido a partir de un doble eje que incorpora el análisis cuantitativo y el cualitativo a partir del proceso participativo llevado a cabo.



Figura 2. Diagnóstico movilidad urbana, sostenible y segura

El alcance adoptado para elaborar el diagnóstico recoge el horizonte temporal, la escala espacial y la escala institucional. Se añade una escala institucional cuyo objetivo es asegurar que el PMUZ Huesca no solo responda a las Directrices de Movilidad de la Universidad de Zaragoza y al Plan de Sostenibilidad 2011-2030, sino que también permita un desarrollo armonizado entre los procesos de planificación de movilidad que se están llevando a cabo para el Campus de Teruel y el Campus Zaragoza.

1. **Horizonte temporal:** 2030. Alineado con los objetivos europeos, nacionales, regionales y locales en materia de clima y energía y respecto a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). Se establecerán metas a corto, medio y largo plazo.
2. **Escala espacial:** Se propone una doble escala geográfica de análisis tanto para la movilidad interna del Campus, como para la influencia ejercida sobre la movilidad urbana de la ciudad de Teruel.
3. **Escala institucional:** El campus universitario de Teruel, así como toda la comunidad universitaria, teniendo en cuenta las particularidades que estudiantes, Personal Administrativo y Servicios (PAS), Personal Docente e Investigador (PDI) y demás colectivos puedan presentar. Además, el desarrollo del PMUZ Huesca estará alineado con los procesos de planificación de los Campus de Teruel y de Zaragoza.

3 Prediagnóstico

3.1 Caracterización Campus Huesca

El Campus de la Universidad de Zaragoza de Huesca se compone por 7 edificios, ubicados por diferentes puntos de la ciudad. En cuanto a la movilidad cotidiana, la gran mayoría de los estudiantes provienen de Huesca y la mayor parte de sus desplazamientos los realizan a pie. Sin embargo, aquellos estudiantes que estudian en la Escuela Politécnica, a las afueras de la ciudad, no residen en un área definida de la ciudad, sino que presentan una mayor dispersión territorial y sus desplazamientos no son a pie.

El campus se encuentra dividido en dos zonas bien diferenciadas. Por un lado, el Campus Río Isuela, localizado entre el río que atraviesa la ciudad, que le otorga su nombre, y la Ronda de Montearagón, vial que separa el Campus del centro histórico de la ciudad. Se posiciona en el flanco noreste, pasada la Ronda, y continua el parque del Isuela aprovechándose del eje verde que supone para la ciudad y continuándolo a través del Parque Universitario. Por otro lado, la Escuela

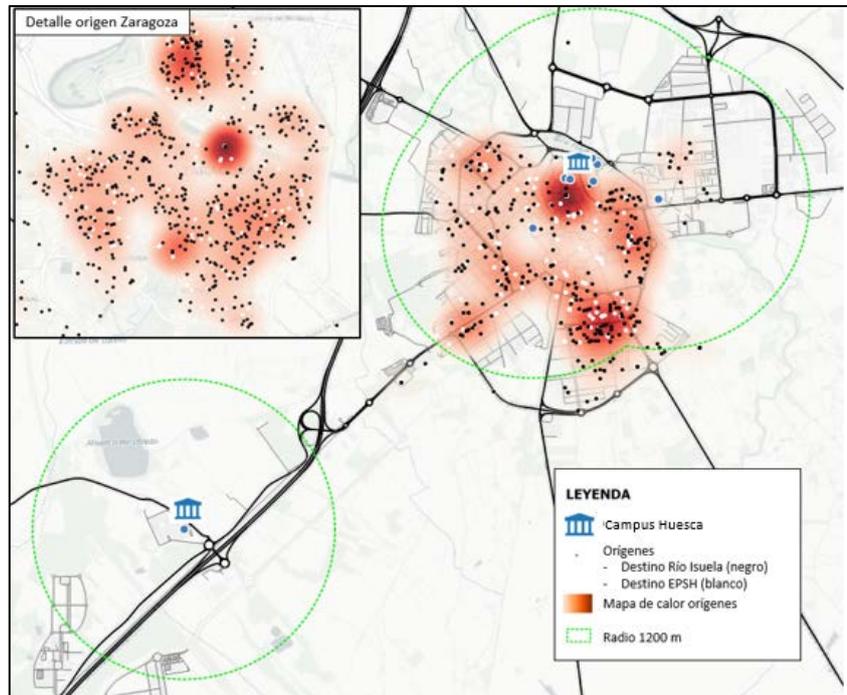


Figura 3. Distribución de los estudiantes

Huesca compone el otro Campus Universitario de la ciudad y se localiza en la periferia de esta, en torno a una de las rotondas que articulan la salida de Huesca por la N-330 hacia Zaragoza, estrictamente en la Calle de Cuarte. Se localiza además anexa al Instituto de Enseñanza Secundaria IES Pirámide, formando un conjunto estudiantil importante en la localidad.

4 Diagnóstico técnico de movilidad

Movilidad peatonal

En lo que respecta la movilidad peatonal, existe una gran diferencia en función del Campus al que tengan que acudir los miembros de la comunidad, mientras que un tercio de las personas usuarias del Campus Río Isuela acceden al mismo mediante desplazamientos a pie, de entre todas las personas encuestadas pertenecientes al Campus de la EPS no hubo nadie que desarrollara este trayecto de tal forma. Las condiciones de las aceras o la inexistencia de esta, es una de las razones por la que los miembros de este campus evitar acudir a pie al centro, aunque estarían dispuestos a ir de este modo si tuvieran las infraestructuras adecuadas.

El Campus Río Isuela se encuentra próximo al centro de la ciudad y presenta unas condiciones de seguridad vial correctas, prácticamente toda la vía es de acceso peatonal, restringido a vehículos. Su acceso es idóneo para hacerlo a pie, a excepción de Rda. Misericordia, donde pueden estacionar los vehículos y Rda. Montearagón por donde circulan. Cabe destacar que la calle que conecta el Colegio Mayor Ramón Acín con el Campus tiene una pendiente que supera el 15% y cuyas aceras

son muy estrechas o inexistentes. Este hecho es un factor muy conflictivo entre peatones y vehículos, reduciendo las condiciones de seguridad vial, y todavía en mayor medida reduciendo las posibilidades de accesibilidad universal.

Aunque esta zona del campus dispone de accesos para personas con movilidad reducida, el recorrido que deben hacer para acceder hasta las puertas de la Facultad de Empresa y Gestión Pública es mayor, debido a las escaleras.



Figura 4. Accesos a los Campus de Huesca

Sin embargo, el tránsito hasta la Politécnica tiene una estructuración que dificulta el acceso con cualquier medio que no sea motorizado. A dicho Campus se accede, desde Huesca, por la N-330 y presenta en su recorrido una salida y entrada por la A-23. Durante el recorrido hay falta de infraestructura peatonal y tiene puntos negros donde hay ausencia de pasos de cebra, obligando al peatón a circular por la carretera. Aunque el campus se encuentre adaptado para personas con movilidad reducida, el recorrido para acceder al mismo no es apto, ni a pie ni con servicio de autobuses.

Movilidad ciclista y VMP

El potencial ciclista de un área urbana viene determinado por factores como la topografía, la edad de la población y la distancia a los centros de atracción. Huesca es una ciudad idónea para circular con este medio, sin embargo, a nivel urbano se ve limitado por la intermitencia del carril bici. A nivel más localizado el carril bici está más destinado a paseos en bicicleta que a la realización de desplazamientos cotidianos.

De acuerdo con lo indicado por el Ayuntamiento de Huesca, actualmente se plantean 3 proyectos de movilidad ciclista que podrían cambiar la situación actual. Primero y de relevancia para el Campus, la conexión ciclista del IES pirámide (junto a la EPSH) con la infraestructura existente por el costado norte de la Autovía a Zaragoza. Segundo, la construcción de carriles bici radiales para conectar los barrios con el centro. Tercero, la adecuación de caminos para promover el uso de la bicicleta para conectar municipios aledaños a Huesca. De la movilidad ciclista se demanda, por parte de los miembros de los Campus, un carril bici directo a la universidad y estacionamiento seguros.

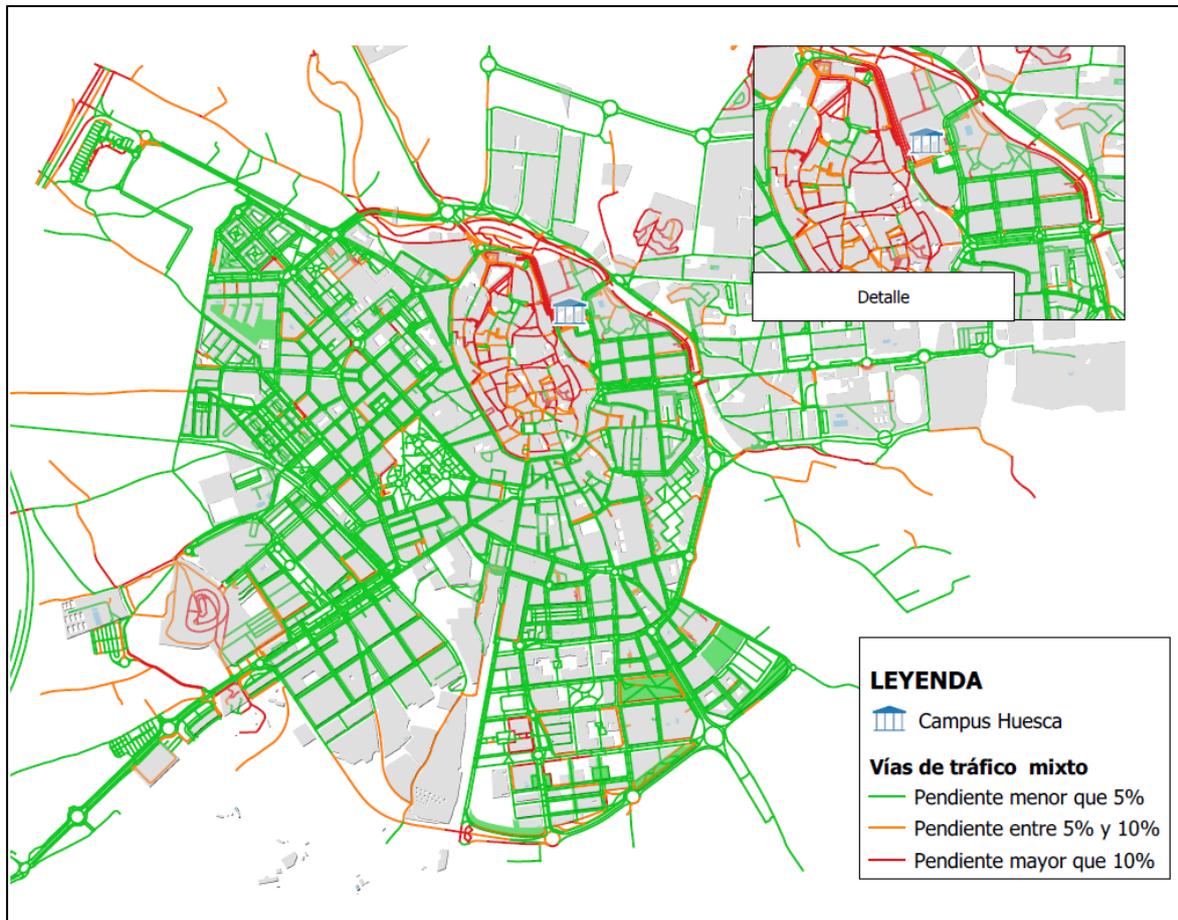


Figura 5. Revisión del potencial ciclista del Campus Huesca

Transporte público

A pesar de que la red de transporte público ofrece una alternativa para el desplazamiento de los miembros de la comunidad hasta el Campus, no existe apenas demanda por parte de los miembros universitarios del Campus Río Isuela.

Sin embargo, los miembros de la politécnica no disponen de servicio de autobús público para acceder al campus, y tan solo disponen de un servicio mínimo de autobuses de carácter privado, insuficientes desde el punto de vista de la demanda y cuyos horarios son mínimos. Las demandas en este servicio hacen referencia, principalmente, en la necesidad reestructurar el recorrido, ampliando la línea hasta la Escuela Politécnica.

Transporte privado

Con relación al tráfico privado, los edificios de la universidad se encuentran dispersos por la ciudad, y algunos en zonas con acceso restringido para vehículos. En la ciudad, los horarios con mayor aforo de tráfico son, por la mañana de 8:00-11:00 y por la tarde a primera hora, es decir, a las 13:00. Con la flexibilidad de horarios que permite la Universidad, se pueden gestionar los horarios de forma que cuadren con los momentos más tranquilos para el tráfico en la zona de tal forma que las personas con una movilidad activa o con intención para desarrollarla, puedan ver la vía como una zona más segura para desarrollar su trayecto.

El acceso a la Escuela Politécnica Superior de Huesca se realiza a través de la Carretera Nacional N-330, por lo que la afluencia de tráfico en esta zona se comprende que está sentenciada, no pudiendo establecerse otras rutas ni caminos alternativos para las personas usuarias de vehículo privado. La zona universitaria en torno al Río Isuela, presenta numerosos accesos. Los puntos más influyentes en la intercepción de vehículos hacia la Universidad se producen en el Paseo Lucas Mallada, que funciona como cinturón viario para la ciudad comunicando la N-330 con el Paseo Ramón y Cajal, ambas vías principales para la ciudad. Específicamente, se decide intervenir sobre la desviación de este paseo por la Ronda Misericordia, que da acceso a la Universidad.

La zona universitaria del Campus Río Isuela no dispone de estacionamiento privado, sino que depende de los estacionamientos que hay en los alrededores del Campus o del aparcamiento subterráneo privado que hay en la Facultad de Empresa y Gestión Pública. En cuanto a los estacionamientos de las personas usuarias de la EPS, la oferta se localiza en torno a tres parques con dimensiones suficientes para dar servicio a los miembros.

Evaluación ambiental y energética

Cada miembro de la comunidad universitaria es, en promedio, responsable del consumo de 2,46 MWh y de emitir 0,8 ton CO₂-eq. Si se compara con otras ciudades aragonesas como Zaragoza (0,64 ton CO₂/hab-año), Monzón (0,62 ton CO₂/hab-año) o Utebo (0,79 ton CO₂/hab-año), el caso del Campus Huesca presenta valores cercanos, aunque mayores a las emisiones de estas otras ciudades. Aunque en estos casos, se debe tener en cuenta que corresponde a la movilidad dentro del término municipal, así que no es representativo para comparar la movilidad intermunicipal que caracteriza al Campus Huesca, especialmente desde Zaragoza.

La ciudad de Huesca cuenta con los recursos necesario que permiten un desarrollo progresivo de la movilidad urbana, en respuesta a las demandas de una sociedad dinámica y plural, que, apuesta por un modelo de movilidad abierto, inclusivo y diverso, en el que los medios de transporte más saludables vayan ganando terreno al vehículo privado.

5 Plan de acción

Las propuestas de actuación presentadas a continuación son producto del trabajo realizado durante la primera fase de diagnóstico, incluyendo el proceso de participación puesto en marcha. Desde el inicio del estudio, la redacción del PMUZ Huesca ha mantenido como meta consolidar el rol de la Universidad de Zaragoza como ente de referencia, promotor, generador de conocimiento y formador de unos hábitos de vida sostenibles y saludables.

El refuerzo de la movilidad en el Campus de Huesca pasa por adoptar un enfoque de visión integral del municipio, que aborde las cuestiones derivadas del diagnóstico en cuanto a vertebración,

accesibilidad y potenciación del uso de espacios. Desde esta perspectiva, la movilidad debe ser entendida con distintos alcances, tomando en consideración tanto las necesidades globales del municipio, como las particularidades específicas del Campus.

Las mejoras esperadas con la implementación del plan se revisan en tres horizontes de planificación.

- **Horizonte corto plazo (2021-2024):** Inicio de los trabajos. Las medidas a implementar atienden principalmente la movilidad urbana generada internamente en Huesca. Tanto caminar como acudir en bici le ganan terreno al uso del coche, mientras que se promueve el compartir vehículo entre los estudiantes y demás miembros de la comunidad para todos sus viajes, sean urbanos o interurbanos.
- **Horizonte medio plazo (2025- 2027):** Se continúa consolidando la movilidad activa y compartida entre los estudiantes, a la vez que se empieza a promover el uso del transporte público para los viajes interurbanos. Además, se implementa una política más flexible de presencialidad y telestudio/teletrabajo.
- **Horizonte largo plazo (2027 -2030):** Todos los indicadores continúan mejorando, la movilidad del Campus Huesca es sinónimo de gente que camina, pedalea y comparte sus vehículos. Se reduce considerablemente la necesidad de realizar viajes mediante nuevas metodologías de enseñanza en línea y la movilidad eléctrica ya no es una novedad sino una realidad.

A continuación, se presentan los principales ejes de intervención fundamentados a partir de las directrices del Plan de Sostenibilidad 2021-2030 de la Universidad de Zaragoza.



Figura 6. Eje y objetivos específicos del PMUZ Huesca

5.1 Movilidad peatonal

Para poder consolidar el papel de las personas como principales actores de la universidad, es necesario que se fomente la movilidad activa y se mejore la accesibilidad universal. Las principales propuestas incluidas en el PMUZ, por tanto, han buscado aportar soluciones que se adapten a las necesidades de los colectivos concretos.

La infraestructura peatonal que une la ciudad con la Escuela Politécnica se encuentra en mal estado, llega a ser ausente en algún punto y supone un riesgo para la seguridad vial, por ello se propone la mejora de estos accesos peatonales (CAM1) a la EPS y señalización para que los vehículos reduzcan su velocidad. Del mismo modo, para potencial los desplazamientos a pie se propone establecer una red peatonal a escala urbana accesible para todos, mejorando la calidad del itinerario peatonal (CAM2), así como información temporal de los desplazamientos (CAM3).

En línea con esta propuesta se encuentra la CAM4, concienciar a la comunidad universitaria a través de una campaña que fomente la movilidad peatonal. Dichas campañas deben servir para sensibilizar del problema ambiental que generan los vehículos motorizados, y los beneficios que existen en la movilidad activa, ya que, aunque un gran número de miembros se desplaza a pie, un alto porcentaje sigue utilizando el vehículo privado para desplazarse.

Es necesario aportar soluciones a colectivos concretos, principalmente a aquellos con movilidad reducida. Aunque la zona del campus presenta unas condiciones de accesibilidad universal adecuadas, aún quedan puntos por mejorar en lo que se refiere a barreras arquitectónicas de los edificios (CAM5).

5.2 Bicicleta

La escasa red ciclista en la ciudad supone una barrera para el uso de este medio para realizar los desplazamientos cotidianos, pero se debe sacar el máximo potencial ciclista a la comunidad universitaria. Por ello, es importante seguir fomentando la ampliación de la infraestructura ciclista (BIC1), por ello se proponen itinerarios de conexión en bicicleta que favorezcan el uso lúdico y deportivo de este medio de transporte garantizando la seguridad vial de los ciclistas y evitar el conflicto entre ciclista-vehículo y ciclista-peatón. Del mismo modo, se propone habilitar espacios espacio para aparcabicis de seguridad (BIC3) en la entrada del Campus con acceso a partir de tarjeta electrónica y de un servicio de préstamo de bicicletas (BIC2) contratadas de manera puntual, mensual o cuatrimestral según las necesidades y que servirá para favorecer los desplazamientos en este modo. Adicionalmente a este servicio se propone el desarrollo de otros equipamientos para bicicletas (BIC4) como servicios de ducha y taquillas o auto taller de bicicletas.

Desde los talleres de movilidad se informó del peligro que supone desplazarse en patines eléctricos por la ciudad. No sólo para los usuarios de estos medios de transporte, sino por los propios peatones que transitan por la calzada, que no cumplen con las normas de velocidad, los dejan

estacionados en mitad de la acera suponiendo un obstáculo y ponen en peligro a los peatones. Por ello, la medida BIC5 propone promover el uso responsable de estos medios de transporte.

5.3 Compartir

La movilidad privada, a nivel general, debe avanzar progresivamente a un modelo más sostenible, seguro y saludable, en el que el vehículo privado pierda protagonismo en favor de la movilidad no motorizada o compartida ya que, actualmente, el 69% de los miembros del campus acceden en vehículo privado de manera individual.

El aumento de la demanda del transporte público depende del servicio que se ofrece a los ciudadanos, por ello comprende dos medidas: Coordinación línea de autobús urbano (COMP4) y soluciones de última milla para los trayectos intermunicipales (COMP4). En el diseño del nuevo recorrido y paradas, como la habilitación de una parada de autobús que sirva a la EPSH (COMP1) de la línea urbana, se ha tenido en cuenta la necesidad de la comunidad universitaria. A su vez, se puede mejorar este servicio se propone la firma de un convenio (COMP2) entre la empresa encargada del servicio interurbano (autobús o tren) y la Universidad. Dicho convenio tendrá como objetivo la adquisición de los billetes a un menor precio y un mayor uso a los sistemas de información de frecuencias, horarios y combinaciones.

El problema detectado en el proceso participativo, donde se vio que existía una plataforma para compartir vehículo en la universidad, pero que era desconocida por muchos alumnos, supuso un incentivo para proponer la medida COMP5 donde se quiere promover el coche compartido a través de aplicaciones existentes o creando una plataforma que facilite compartir vehículo. Además, un alto porcentaje de los miembros del campus utilizan el vehículo privado para hacer sus desplazamientos, y que un alto porcentaje no comparte su vehículo. En línea con lo anterior, se propone establecer criterios de movilidad sostenible para la regulación del estacionamiento dentro y alrededor del campus (COMP6).

5.4 Ambiental

Se debe contribuir al desarrollo neutro en carbono y a la calidad de vida de la universidad y sus ciudades, incorporando principios y valores del desarrollo sostenible, inclusivo e igualitario. Es por ello por lo que se proponen medidas que articulen el campus como parte de la infraestructura verde de la ciudad (AMB3) reordenando el espacio público de tal manera que convierta al peatón como protagonista. Para ello, se deben crear espacios peatonales que puedan albergar las actividades culturales y deportivas entre los universitarios, fomentando e incrementando la vida universitaria.

Se proponen estudios de calidad del aire y control de ruido que permitirán ver la evolución de la calidad del aire y del ruido en función de las medidas implantadas en términos de movilidad, así como la redacción de un manual de los diferentes contaminantes generados por los vehículos.

5.5 Educación

Las propuestas de educación para el campus esta alineada con las anteriores, puesto que el objetivo es ser un ejemplo que seguir en materia de movilidad sostenible a través del conocimiento. Las propuestas de educación están recogidas en cuatro medidas: Hacer del campus un referente en investigación de movilidad sostenible (EDU1), campañas de concienciación desde la universidad a la ciudad (EDU2), elaborar un protocolo de movilidad sostenible para estudiantes de primer año (EDU3) y llevar a cabo una formación relacionada con la movilidad ciclista en área urbana (EDU4).

Para poder llevar a cabo las acciones propuestas en este eje es necesario que exista un compromiso por parte de los docentes, y que existan líneas de investigación en los diferentes grados que se cursan en el campus relacionadas con la movilidad sostenible. A su vez, se deben realizar campañas que den a conocer los diferentes sistemas de gestión de desplazamientos compartidos que tiene la universidad, como la medida COMP5, la idea es llegar a un mayor número de público e informar y sensibilizar de los impactos que generan los modelos de movilidad motorizados, dando ejemplo de cómo un cambio puede suponer no sólo un beneficio ambiental, sino también para la salud de la ciudadanía.

5.6 Gestión

Desde la Universidad se deben establecer medidas internas y alianzas para la promoción de la movilidad urbana sostenible. Desde la Agenda 2030 que plantea la Universidad de Zaragoza, se recogen una serie de desafíos sociales, económicos y ambientales que requieren transformaciones en el funcionamiento de la sociedad. La Universidad, a través de sus actividades de investigación, proporciona conocimiento, la base empírica, las soluciones y las innovaciones necesarias, esenciales para superar estos desafíos, pero para ello, es necesario llevar a cabo medidas y alianzas que la conduzcan hacia una movilidad sostenible.

En la actualidad, no existe una figura que gestione la línea de movilidad sostenible, por ello se parte de la idea de crear una mesa o consejo de movilidad (GEST1) que identifique los problemas de movilidad o preocupaciones en este ámbito, formulando propuestas eficientes y en beneficio de toda la comunidad. De igual modo, es necesario que los miembros de esta mesa se encarguen de realizar un seguimiento de la ejecución de las medidas propuestas en este plan (GEST2).

El Campus de Huesca debe seguir la línea de promoción de deporte y salud que lleva a cabo el Ayuntamiento de Huesca y en base a ello, desarrollar un protocolo para realizar eventos 100% sostenibles (GEST3). A su vez, se propone la integración en los pliegos de contratación de los criterios ambientales de la CRUE para la compra de productos y para la contratación de servicios en las universidades (GEST4) que se corresponde con el objetivo de desarrollo sostenible número 12 sobre producción y consumo responsable.

Es necesario que exista una participación por lo agentes locales y las redes universitaria (GEST5) si se quieren solucionar los problemas detectados en el campus o mantener la situación actual.

Para poder solucionar los problemas detectados en el campus y mejorar o mantener la situación actual, es necesario que exista una participación por parte de los agentes locales y las redes universitarias (GEST5). Se busca su implicación y que se trabaje en los cambios de movilidad desde las administraciones públicas y las empresas de transporte.

6 Seguimiento, priorización y valoración económica

Con la definición de las medidas de actuación del PMUZ, se presenta una priorización para su implementación en el horizonte corto plazo (2021-2024), horizonte medio plazo (2025-2027) y horizonte largo plazo (2027-2030). Esta priorización tiene en cuenta criterios de evaluación de impacto social, ambiental económico y transversal. A su vez, estos criterios tienen una serie de indicadores con un peso determinado. Para cada medida, se valoró el nivel de impacto respecto a cada uno de los criterios descritos anteriormente. Los valores utilizados corresponden a “impacto alto” equivalente a 3, “impacto medio” con valor 2, “impacto bajo” igual 1 o “no impacta” cuya cuantía es 0.

Finalmente, se presenta una valoración económica preliminar dividida en tres columnas. Por un lado, la puntuación de valoración obtenida a partir de los valores de impacto de cada medida, el presupuesto estimado de la ejecución de dicha medida y el horizonte temporal para llevarla a cabo.

Tabla 1. Plan de implementación del PMUS del Campus de Huesca

Código	Medida	Valoración PMUS	Presupuesto	Horizonte
BIC1.	Fomentar la ampliación de la infraestructura ciclistas	8,4	G.A.	1.Corto
EDU1.	Hacer del campus un referente en investigación de movilidad sostenible	8	UNIZAR	1.Corto
CAM4.	Campaña que fomente la movilidad peatonal	7,7	10.000-20.000	1.Corto
CAM3.	Información de la red peatonal del Campus	7,6	UNIZAR	1. Corto
COMP6.	Criterios de movilidad sostenible para la regulación del estacionamiento dentro y alrededor del campus	7,6	G.A.	1.Corto
COMP3.	Coordinación con el servicio de autobús urbano	5,7	N.D.	1.Corto
COMP4.	Soluciones de última milla para proyectos intermunicipales	5,6	G.A.	1.Corto
BIC5.	Promover el uso responsable de patinetes y PMV	5,2	1.000	1.Corto
COMP1.	Habilitar una parada de autobús que sirva a la EPSH	5,1	N.D.	1.Corto
COMP5.	Promover el coche compartido	5,1	5.000	1.Corto
COMP2.	Establecer un convenio con el servicio interurbano	4,7	N.D.	1.Corto
BIC3.	Aparca bicicletas seguro	4,1	20.000	1.Corto
BIC4.	Desarrollo de otros equipamientos para bicicletas	3,8	1.000/año	1.Corto

Código	Medida	Valoración PMUS	Presupuesto	Horizonte
GEST3.	Protocolo de eventos 100% sostenibles	3,7	1.000	1.Corto
GEST4.	Contratación de productos y servicios con criterio ambiental	3,6	--	1.Corto
EDU2.	Campañas de concienciación desde la universidad a la ciudad	2,7	UNIZAR	1.Corto
GEST2.	Procedimiento para la implementación y el seguimiento del Plan	2,1	1.000	1.Corto
CAM1.	Mejorar los accesos peatonales a la Escuela Politécnica Superior	8,2	G.A.	2.Medio
CAM2.	Mejorar la calidad del itinerario peatonal desde el Pabellón Río Isuela a la FCCSYD	5,9	G.A.	2.Medio
CAM5.	Accesibilidad universal	5,8	G.A.	2.Medio
BIC2.	Sistema piloto de préstamo de bicicletas	5,8	25.000	2.Medio
AMB3.	Articular el Campus como parte de la infraestructura Verde de la Ciudad	5,6	G.A.	2.Medio
EDU4.	Formación relacionada a la movilidad ciclista en área urbana	5,6	4.000	2.Medio
EDU3	Protocolo de movilidad sostenible para estudiantes de primer año	3,1	UNIZAR	2.Medio
GEST1.	Establecer la mesa de movilidad sostenible del Campus	2,9	--	2.Medio
AMB1.	Estudio de la calidad del aire y ruido en áreas próximas al Campus	3,0	2.000/año	Continua
AMB2.	Aumentar el control de ruido y emisiones contaminantes de los vehículos	3,0	2.000/año	Continua
GEST5.	Participación con agentes locales y redes universitarias	3,0	1.000	Continua

Al tratarse de medidas en fase de plan, que dependerán de un anteproyecto y de diseño de detalle, se presenta su valoración económica aproximada. Dependerá de la decisión que se adopte en cada caso y del presupuesto que se disponga para la ejecución de las obras necesarias o la adquisición de servicios requeridos. Entre los costes aproximados se incluyen 2 tipos de excepciones explicadas a continuación:

- G.A.: (Gestión Ayuntamiento): se trata de aquellas propuestas que encajan dentro de las tareas de gestión propias de los diferentes departamentos del Ayuntamiento de Huesca. Se recomienda fortalecer la alianza entre la Universidad de Zaragoza y el Ayuntamiento de Huesca para llevar a cabo estas acciones.
- N.D. (No disponible): son aquellas intervenciones que no dependen de la universidad o el ayuntamiento, De manera general, hace referencia a la posible intervención de entidades externas como pueden ser otras administraciones, RENFE, ADIF, ALSA.
- UNIZAR: se trata de aquellas propuestas que encajan dentro de las tareas de gestión propias de los diferentes departamentos de la Universidad de Zaragoza.

Además, se debe tener en que el **PMUS del Campus Huesca se concibe como un instrumento de planificación vivo** que debe servir para cumplir con las expectativas expresadas por la comunidad

universitaria. Por esta razón, las tareas de implementación y seguimiento también deben ser aprovechadas para realizar actualizaciones que mejoren el impacto de las medidas propuestas, así como corregir posibles errores que se identifiquen a medida que se lleve a cabo el proceso de implementación. Se recomienda continuar con la promoción de la ciudadanía como eje estructural de este proceso planificador, acordando nuevas actuaciones a realizar de manera colectiva a través de la Mesa de Movilidad.