

LA ASOCIACIÓN ECOLOGISTAS EN ACCIÓN CANTABRIA PRESENTA LAS SIGUIENTES APORTACIONES AL PRIMER DOCUMENTO DEL "PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE" PRESENTADO POR EL AYUNTAMIENTO DE SANTANDER EL DÍA 7 DE FEBRERO DE 2008

1. Punto 1 del Plan de Movilidad Sostenible (PMS). Diagnóstico de la situación actual:

a. Observamos como el PMS se centra sobre todo en el análisis de infraestructuras, dando un peso muy relevante a las destinadas al transporte privado motorizado, que adquieren un enorme protagonismo en detrimento de las relacionadas con el transporte público (autobuses municipales y trenes/tranvías) o a los modos más sostenibles (andar, bicicleta).

b. Creemos que en el diagnóstico debe de analizar en profundidad diferentes elementos clave como son:

- a. La demanda real de movilidad.
- b. El sistema actual de movilidad en el transporte público
- c. El sistema actual de movilidad de transporte privado
- d. El sistema actual de movilidad peatonal
- e. El sistema actual de movilidad ciclista
- f. La intermodalidad existente entre los distintos sistemas: infraestructuras existentes.

d. Creemos que la caracterización de la movilidad en Santander además de haberse realizado con una encuesta telefónica de 750 personas debe de completarse con la realización de consultas a los vecinos de las diferentes zonas de la ciudad. Dichas consultas deberán ir encaminadas a conocer las necesidades reales de movilidad (a pie, en bicicleta, en transporte público, estacionamientos, etc..) de cada zona.

e. Pensamos que al modelo de encuesta utilizado para las consultas telefónicas no es el adecuado ya que apenas incide en el cambio modal, haciendo muy escasa referencia a la predisposición del ciudadano del uso del transporte público. Además no permite obtener la información que relacione las pautas de movilidad con los problemas existentes de comunicación entre Santander y zonas cercanas.

Si se introdujesen estos puntos en la encuesta de un modo más concreto, se lograrían conocer y poder llegar a solucionar las dificultades de movilidad reales existentes en nuestra ciudad.

e. Creemos que deberían de analizarse con mayor profundidad las siguientes características del sistema de movilidad:

- a. Los problemas y ventajas del sistema de movilidad actual
- b. La adecuación de la oferta de movilidad a la demanda real
- c. Los efectos negativos del modelo de transporte actual

f. Creemos que el diagnóstico del PMS tiene que contar con la participación de los diferentes agentes sociales implicados (sindicatos, asociaciones de vecinos, administraciones autonómica y local, etc).

g. Creemos que el PMS puede ser una excelente ocasión para el ayuntamiento de Santander en materia de participación ciudadana. (ver Agenda 21).

h. Consideramos que debe incluirse en el diagnóstico un apartado en el que se establezcan las principales conclusiones obtenidas tras el análisis pormenorizado de los anteriores puntos.

2. Respecto al punto 3. objetivos del Plan de Movilidad:

a. Pensamos que hace falta definir con claridad en este punto cual/es es/son **el/los escenario/s de movilidad** que se pretende/n alcanzar en el futuro.

Esta definición es estrictamente necesaria para determinar con claridad las diferentes actuaciones que se van a ir desarrollando en el tiempo así como cual va a ser su evaluación. Es decir si los objetivos que se marcan se consiguen o no.

b. Creemos que la determinación de estos futuros **escenarios de movilidad** es esencial para orientar las previsiones de aumento de movilidad y mejorar la calidad de vida de la ciudad. Dichas definiciones pueden realizarse mediante simulaciones.

c. Uno de los objetivos del Plan es el fomento del uso del transporte colectivo de viajeros a partir de:

- La coordinación, tanto física como de tarifas entre las redes de transporte urbano, autobuses interurbanos, FEVE y RENFE.
- La creación de nodos de intercambio entre el vehículo privado y la red de transporte colectivo.

Pensamos que para que esta integración de las diferentes redes de transporte colectivo de viajeros se de tanto en Santander como en el resto de Cantabria es necesario que se desarrollen en un futuro próximo los siguientes tres puntos:

1. La aprobación y ejecución de una Ley de Movilidad Sostenible para Cantabria
2. La creación de un organismo gestor del Transporte (tipo Consorcio, ATM) dependiente del Gobierno Regional
3. La creación de un Observatorio de la Movilidad dependiente del Gobierno Regional.

3. Respecto al punto 4.1.1 Aparcamientos disuasorios dentro del punto 4.1. Plan de Fomento del Transporte Colectivo El Plan dice que: *"Deben ser aparcamientos gratuitos o priorizando las estancias largas, por lo que su acceso debe ser limitado al uso previsto, evitando su utilización como aparcamiento para las viviendas o comercios cercanos"*.

a. Entendemos que los aparcamientos de disuasión son un tipo de aparcamiento cuya función estriba en facilitar la conectividad automóvil-transporte público, siendo una pieza clave para articular el urbanismo disperso a la red de transporte público. Con estas actuaciones se trata de favorecer la intermodalidad, evitando el acceso del vehículo privado al interior de la ciudad, por lo que lo suyo es situarlos en la periferia de las áreas urbanas, (como sería el caso de La Marga, el Alisal ó similar), a la entrada de la ciudad y próximos a las vías de alta capacidad, pero nunca en el interior de la ciudad. De este modo los aparcamientos del Palacio de Festivales y del Sardinero no son aparcamientos disuasorios.

b. Los aparcamientos previstos en la zona de las Estaciones, Pza. Cachavas, Correos, Pº Pereda, Palacio Festivales ó El Sardinero en ningún caso se pueden considerar disuasorios, porque funcionan como lugares de atracción del tráfico privado hacia el interior de la ciudad y si disuaden de algo, es de la no utilización del transporte público.

c. Las tarifas de los aparcamientos disuasorios no deben ser gratuitas y siempre deberán estar asociadas a las del transporte público.

4. Respecto al punto 4.1.1. Red de metro ligero dentro del punto 4.1. Plan de Fomento del Transporte Colectivo:

El Plan de Movilidad dice: que *a tal efecto, se considerará en cada alternativa, al menos: Los gastos de explotación a lo largo del período de vida de la concesión. y "Para ejecutar la red de metro ligero se propone la creación*

de una sociedad en la que participen las principales instituciones interesadas en el proyecto y que sea la responsable de llevar a cabo todos los estudios, proyectos y obras necesarias hasta la puesta en marcha de las infraestructuras propuestas".

- a. ¿por qué aparece el tema económico en esta frase cuando el PMS no lleva memoria económica?

5. Respecto al punto 4.1.5.1 Compartir coche dentro del punto 4.1.5. Otras medidas dentro del punto 4.1. Plan de Fomento del Transporte Colectivo:

- a. El Plan dice que *"Durante el año 2.007 un total de 18.000 personas se han interesado por este servicio, habiéndose realizado más de 600 viajes"* Sin desechar la propuesta, que apoyamos sin fisuras, para que esta idea hubiera dado resultados significativos habría que hablar de al menos 150.000 viajes compartidos (en el supuesto de que el 50% de las personas interesadas hubieran concluido con éxito sus viajes, los vehículos hubieran transportado a dos personas y los viajes se hubieran realizado durante al menos 10 meses al año). La cifra es anecdótica: lo ha utilizado el 1% del total de interesados en no mas de 3 ocasiones.

- b. Solicitamos al ayuntamiento la futura creación de una empresa con capital mixto (público-privado) de coche compartido operativa desde distintas bases relacionadas con los aparcamiento disuasorios periféricos y de rotación en el casco urbano.

5. Respecto al Plan de mejora de la Red Viaria punto 4.2 del PMS

- a. Vemos como no existe ningún punto en el que se establezcan mejoras para que existan zonas en la ciudad en las que coexisten peatones, bicicletas y vehículos privados motorizados.

b. Creemos necesario en este punto la mejora de la ordenación y gestión de la red viaria con medidas como las siguientes:

- . Establecimiento de un plan de Jerarquización viaria (que vías tienen prioridad)
- . Establecimiento de tasas adecuadas que regulen el estacionamiento en superficie
- . Coordinación de tarifas entre los aparcamientos de superficie y subterráneos.
- . Aprobación de incentivos funcionales y fiscales para estacionamientos no municipales (vados, garajes privados de rotación, aparcamientos de la Administración y empresas)
- . Mayor control de infracciones por exceso de velocidad
- . Ejecución eficaz de las sanciones (retirada de vehículo mal estacionado, etc..)

c. Pensamos que para poder conseguir disminuir la presencia de vehículos privados dentro de la ciudad el ayuntamiento debe de mejorar y crear redes viarias más seguras para la ciudadanía que se desplaza andando ó en bicicleta. Para ello pensamos que el ayuntamiento debe aprobar una serie de medidas de intervención concretas como pueden ser:

- . La delimitación de áreas de prioridad residencial/peatonal con **templado de tráfico** (medida encaminada a reducir la intensidad y velocidad de los vehículos que circulan por una zona para conseguir una utilización peatonal confortable y segura del espacio público)
- . El establecimiento de **zonas 30** formadas por conjuntos de calles en las que se establezca el templado de tráfico, imponiendo limitación de velocidad a 30 km/h, actuando a menudo sobre la calzada con estrechamientos e implantación de badenes
- . La oferta de aparcamientos sólo para residentes en superficie
- . La reducción de tramos y cruces con mayor riesgo (ejemplo Avda de los Castros)

- . La implantación de elementos pacificadores de tráfico y de protección fijos

- . Cualquier medida encaminada a mejorar la seguridad peatonal en espacios periurbanos

- . La mejora de los itinerarios peatonales de la ciudad

- . La separación diferenciada del carril taxi-bus

6. Respecto al punto 4.2.1. Conexiones transversales dentro del punto 4.2. Plan de Mejora de la Red Viaria:

a. Consideramos que los ejes **Corbán – El Alisal – El Empalme - Nueva Montaña**, bajo el monte de Peñacastillo, y **C.C. Bahía de Santander – Peñacastillo – Parque Tecnológico**, en paralelo al tramo **Peñacastillo-Cacicedo de la Ronda de la Bahía**, son duplicaciones innecesarias e injustificadas en la actualidad del trazado de la autovía Ronda de la Bahía y de la conexión desde el **Distribuidor de la Marga que conectan las autovías S-10 y S-20** y las nacionales N-634 y N-611. Creemos que hay una proliferación injustificada de nuevos enlaces de conexión Norte-Sur por el Oeste de la ciudad. Consideramos que hay otra serie de obras prioritarias para la ciudad a realizarse con el fin de mejorar la movilidad como pueden ser el arreglo de aceras en diferentes calles, el desarrollo de la red de carriles bici, la construcción de aparcamientos disuasorios, la adecuación real y efectiva del sistema de transporte público (autobuses y trenes) encaminada a la disminución del uso del automóvil en el centro de la ciudad, etc....

b. Los **nuevos accesos por las estaciones**, aprovechando el terreno liberado por la remodelación de este espacio, se dice que deben ser prioritarios para el transporte público (tranvía y autobuses municipales); cuando se dice que permitirá separar los tráficos de carácter local y de largo recorrido, ¿a qué largo recorrido se refiere cuando se trata de un viario que solo va a dar acceso al centro de la ciudad? ¿se pretende implementar una infraestructura que permita aumentar el contingente de tráfico privado en la ciudad y en absoluto

lo disuada?. Configurar este nuevo acceso de la forma que se diseña en el PMS pensando en el transporte privado motorizado resulta contradictorio con un PMS como tal.

6. Respecto al punto 4.2.3. Remodelación de la Avenida de los Castros dentro del punto 4.2 Plan de Mejora de la red Viaria

a. El Plan dice que la Avda. los Castros es una de las calles de la ciudad de Santander que anualmente registra una mayor siniestralidad debida a la circulación a alta velocidad. Por tanto el Ayuntamiento reconoce que en esta vía se incumple el Código de Circulación que dice que en todas las zonas urbanas la velocidad no debe exceder los 50 kms/h. Para solucionar el problema pensamos que hay numerosos medios a mano: lomos elevados, reducción de la anchura de los carriles, instalación de radares y aplicación más ágil de multas, etc.

6. Respecto al punto 4.2.4. Aparcamientos para residentes dentro del punto 4.2. Mejora de la red Viaria

a. Solicitamos que la aprobación de la construcción de dichos aparcamientos cuente con la participación de los vecinos implicados (asociaciones vecinales, etc) en cada zona que van a ser los principales usuarios de los mismos.

b. Solicitamos que la transformación de plazas de rotación a residentes en los aparcamientos de Correos, Pombo, Ayto, etc sea progresiva de forma que lleguemos en 10 años a la proporción 80/20 (residentes/rotación). En el nuevo aparcamiento proyectado en Tetuán la proporción de residentes es por primera vez superior a la de rotación (62/38). En los otros parkings proyectados (Marqués de la Hermida, Las Antenas, Pº de Pereda, C/ Alta, Pza. Mendicouague, La Atalaya, Tantín-San Simón y C/ del Carmen,..) conforme se

vayan alejando de los principales accesos a la ciudad la proporción de residentes debería llegar hasta el 90% sobre la de visitantes.

c. Pensamos que en cualquier aparcamiento un elevado número de plazas de rotación tendrá un efecto imán sobre el tráfico privado que se dirija al centro de la ciudad provocando congestión y peor calidad de vida.

d. Creemos que las 2000 plazas del aparcamiento de las Estaciones y el del Pº Pereda son innecesarias por número y volumen, en un eje donde la oferta se nos antoja excesiva y sobredimensionada: Estaciones – Ayto – Las Cachavas – Correos – Pereda – Puertochico.

e. Pensamos que sólo es necesario uno de los dos aparcamientos proyectados en la zona de la Calle Marqués de la Hermida y Plaza de las Estaciones. Siempre que se destine a residentes. Dado que hay ya uno proyectado disuasorio en el distribuidor de La Marga.

f. Creemos que tienen mucha razón de ser los aparcamientos definidos en torno a las áreas sanitarias de Valdecilla y de la Residencia Cantabria (distribuidor de La Marga).

7. Respecto al punto 4.2.5. de transporte de Mercancías

a. Pensamos que el PMS debe de ordenar y regular la distribución de mercancías en el centro de la ciudad.

b. Creemos que las medidas a adoptar para lograr dicha ordenación estarían divididas en los siguientes tres grupos:

1. Las que tienen relación con las **infraestructuras**, como podrían ser:

- . La distinción entre áreas de prioridad residencial/peatonal
- . El diseño viario

. La integración de la carga y descarga (C/D) en la planificación urbanística

2. Las que son de **ordenación y gestión**, que incluirían:

- Modificación de ordenanzas de carga y descarga (cambios de horarios para los distribuidores, etc...)
- Creación de un grupo de agentes de movilidad específico de carga y descarga
- Aumento de la capacidad de las zonas de carga y descarga: más plazas,
- Limitación de la máxima duración de estacionamiento de C/D
- Existencia de depósitos de mercancías (consignas)
- Existencia de parkings subterráneos para mercancías + microplataformas
- Creación de carriles multiuso
- Regulación horaria C/D con zonificación / carga y descarga nocturna
- Uso de vehículos ecológicos
- Mayor control y vigilancia en las zonas de C/D
- La adaptación del tipo de vehículo comercial al tipo de zona
- Creación de distintivos para operadores/distribuidores ejemplares
- La aplicación de instrumentos logísticos (fomento concentración de pedidos)

3. Las que tienen relación **con la formación , participación de los sectores implicados, información pública**, etc como serían:

- La concertación entre la administración y las empresas privadas
- La aplicación de instrumentos logísticos / señalización
- La creación de sistemas de información al transportista
- La realización de campañas de difusión y comunicación
- La realización de cursos/conferencias/jornadas
- La creación de un observatorio de la movilidad metropolitana

- La creación de planes de movilidad específicos en los polígonos industriales
- La creación de planes de movilidad específicos para áreas de cierta actividad económica
- La realización de planes de transporte específicos dentro de las empresas implicadas

7. Respecto al punto 4.2.6.2. *aparcamientos para motos* dentro del punto 4.2. Mejora de la red Viaria

a. Pensamos que es muy importante el establecer (bien señalizados) aparcamientos diferenciados para motos en la calzada, en superficie.

b. Creemos que sería importante también tener más plazas para motos en los aparcamientos subterráneos. Con la posibilidad de que las plazas fueran mixtas para que actúen de forma estacional para motos en verano y coches /motos en invierno.

8. Respecto al Punto 4.3. Plan de Fomento de los viajes no motorizados

a. **Pensamos que hace falta la existencia de un documento concreto de fomento de los viajes a pie.**

b. Pensamos que este apartado debe de incorporar la existencia del denominado *camino escolar*, estrechamente relacionado con las redes de itinerarios peatonales y de vías ciclistas. Por **camino escolar** se entiende el conjunto de medidas que promueven que el viaje a la escuela se realice andando. El objetivo que se persigue con este elemento es doble: mejorar las condiciones de seguridad y comodidad del itinerario para ir a los colegios, y promover en los niños y niñas hábitos de movilidad sostenible y autónoma.

El nivel de autonomía y utilización de los modos a pie y bicicleta por parte de los menores en su viaje al colegio es un buen indicador de calidad de vida,

ya que evidencia las condiciones seguridad vial en el itinerario peatonal, y también la actitud de padres e hijos en relación a la movilidad sostenible.

Desde la **perspectiva educativa**, los niños son los ciudadanos del futuro, y si desde pequeños utilizan de forma prioritaria el modo a pie, este hábito estará adquirido para cuando sean adultos. Por el contrario, si los niños son transportados a la escuela en coche, pierden muchas oportunidades de socialización, de descubrir el entorno, y reducen su dinamismo y atención. La dependencia en la movilidad de su padres entorpece el aprendizaje de su autonomía, retrasa la facultad de adaptación a nuevas situaciones, y determina de mayores un sentimiento de cautividad en relación al coche. Desde la **perspectiva de la salud**, caminar poco genera problemas de salud. La obesidad, especialmente la infantil, se debe tanto a los malos hábitos alimentarios como a la falta de ejercicio. A corto plazo, esta carencia provoca graves problemas de integración psicosocial. A largo plazo puede provocar enfermedades cardiovasculares, problemas de articulaciones, etc.

Actividades de este tenor se están desarrollando en numerosos países europeos. Así, en el área metropolitana de Londres se están llevando a cabo planes de desplazamiento a la escuela, "*school travel plans*", estableciendo el *council* londinense el objetivo de que todas dispongan de uno antes de 2009.

En nuestro caso, apostamos claramente porque todos los centros educativos de enseñanza primaria y secundaria cuenten con acceso desde la red peatonal y, al menos los de secundaria, sean también accesibles desde la red de vías ciclistas. El objetivo reside en crear un entorno seguro que incite al alumnado a desplazarse a pie o en bicicleta y les ayude a desarrollarse y a independizarse. La finalidad sería estimular una nueva cultura de la movilidad en la ciudad y potenciar entre el alumnado una mayor sensibilización sobre la seguridad vial en su itinerario al centro escolar.

Pero esta propuesta debe insertarse en un contexto general de itinerarios peatonales de calidad que articulen el conjunto de áreas urbanas, asegurando las conexiones entre los grandes centros generadores de desplazamientos que incluya el acceso a los centros educativos. Para ello habría que actuar sobre las aceras de las calles, garantizando una amplitud

mínima que haga viable los desplazamientos a pie a cualquier punto de la ciudad en condiciones adecuadas.

b. Asimismo creemos que es importante el reestructurar en un futuro próximo la mayor parte del viario para un uso peatonal, en condiciones al menos de igualdad con los otros modos de transporte, mediante la creación de zonas peatonales o zonas 30. La peatonalización en Santander no se debe limitar únicamente a las calles comerciales del centro de la ciudad y del casco histórico. El ayuntamiento debe de propiciar la recuperación de la calle como espacio de convivencia.

9. Respecto al punto 4.3.1. Carrilles Bici dentro del punto 4.3. Plan de fomento de los viajes no motorizados

a. Consideramos desde un punto de vista conceptual que es mejor enunciar el capítulo como red o malla ciclista.

b. Creemos que es importante el pensar que la bicicleta es un elemento que va a favorecer la recuperación del espacio público como espacio de convivencia. No se trata de introducir sin más, un nuevo elemento desconectado del resto en el paisaje urbano, sino cambiar el propio paisaje urbano hacia patrones de mayor convivencia que generen vitalidad urbana en cada lugar de la ciudad.

c. En el Plan se anuncia la creación de aparcamientos para bicicletas en los principales puntos de generación/atracción de viajes mediante la realización de un estudio que determine los puntos de ubicación y número de ellos, que sirva de base para la licitación de obras. Pensamos que antes de pensar en la implantación de los aparcamientos de bicicletas se debe empezar por realizar un diagnóstico de la movilidad ciclista en Santander. Dicho diagnóstico previo será el que permitirá hacer un inventario de las infraestructuras ciclistas existentes: vías ciclistas, intersecciones, implantación de aparcamientos,

interacción con el transporte colectivo, etc, para continuar definiendo la Red Básica de Vías Ciclistas y la Red Complementaria de Santander.

d. Pensamos que debe de mejorarse el sistema de préstamo de bicicletas en la ciudad. Crear una red de aparcamientos distribuidos por los centros neurálgicos de la ciudad: intercambiadores, centros administrativos, institutos, etc. de forma que el sistema no se centre únicamente en su uso turístico sino que también tenga como objetivo el desplazamiento a los puestos de trabajo o estudio. Un ejemplo de esto último está en el modelo de bicing implantado en Barcelona que ha conseguido que el sistema de préstamo de bicis sea un nuevo medio de transporte público y un complemento ideal al transporte tradicional en la ciudad, siendo su finalidad la de cubrir trayectos diarios medios y cortos.

10. Respecto al punto 4.3.2. Plan de Transporte Vertical dentro del punto 4.3. Plan de fomento de los viajes no motorizados

a. Creemos que falta en este documento la descripción de la conectividad de estas propuestas con los mallados de la red de vías ciclistas y el de itinerarios peatonales, del que solo se ofrecen leves apuntes. Tampoco se ofrece un escenario de posibles usuarios. La propuesta más emblemática, la del funicular, se dice en el documento que surge como una necesidad que garantice el acceso a las personas que pretendan acceder a la zona alta de General Dávila desde la zona central. Esta acertada propuesta debería argumentarse con un análisis más detallado.

B. Estamos de acuerdo en la necesidad de implementar de un modo inteligente el transporte vertical. Creemos que es necesario analizar con detalle cada caso por separado desde un punto de vista económico, ambiental y social. Ya que si el número de usuarios potenciales es reducido los costes económicos y energéticos son altos.

c. Respecto a la demanda necesaria para poner en marcha las diferentes estructuras de transporte vertical pensamos que los ascensores son adecuados para puntas de demanda que no excedan de los 350 usuarios/sentido, lo que se traduce en un flujo diario de 3.500 personas/sentido. En el caso de las rampas mecánicas y dependiendo de la anchura de banda y velocidad de desplazamiento, la demanda puede oscilar en un rango situado entre los 4.500 y los 13.000 usuarios/hora. Y para el funicular del Río de la Pila, dimensionándolo a escala local y tomando como referencia el de Montjuich, podría tener capacidad para unos 200 pasajeros pudiendo llegar a transportar 4.000 personas/hora/sentido.

d. Pensamos que las propuestas de rampas y escaleras mecánicas en los itinerarios de Calle Vargas – Calle Alta, Bajada de Juan Blanco – Calle Burgos y Hospital de Valdecilla – Residencia Cantabria, deberían revisarse y sustituirse mejor con ascensores. Tal sugerencia se sustenta en que los costes de energía, de instalación y de mantenimiento de los ascensores son menores a los de las rampas. Y la accesibilidad es la misma.

10. Respecto al punto 4.4. Plan de fomento de la Intermodalidad dentro del PMS

- a. En el PMS al tratar la intermodalidad sólo se hace referencia a la unificación de las estaciones y los distintos aparcamientos de proximidad. Pensamos que deben incluirse también los accesos peatonales desde las infraestructuras ferroviarias a las distintas áreas de actividad económica y de ocio o a polígonos industriales.
- b. Creemos que las dos líneas de FEVE que llegan a Santander pueden mejorarse atendiendo a los viajes más demandados. En la línea Santander-Astillero podría incluirse una nueva parada en la zona del Centro Comercial Bahía de Santander y en la Línea Santander- Torrelavega podrían adecuarse los

accesos al P.I El Campón de Peñacastillo y al Centro Comercial Carrefour desde la parada de Adarzo (Santander-Torrelavega).

11. Respecto al punto 4.5. Plan de Seguimiento de la Movilidad:

- a. Creemos que para poder evaluar el desarrollo del PMS es importante el haber planteado adecuadamente los objetivos que se pretenden alcanzar.
- b. No estamos de acuerdo con la Comisión de Seguimiento del PMS que figura en el documento. Nos parece que no cuenta con la participación real de todos los agentes implicados en el PMS.
- c. Pensamos que la evaluación debe de contar en todo su desarrollo con la participación de todos los agentes implicados, (ciudadanos, asociaciones de vecinos, sindicatos, organizaciones empresariales, administraciones local y regional, etc...)
- d. Creemos que los indicadores que permitan evaluar el desarrollo del PMS deberán ser determinados contando con la participación de los diferentes agentes implicados.

12. Respecto al punto 4.6. Plan de Formación y difusión del PMS:

- a. Pensamos que es importante para su desarrollo el tener claros cuales son los objetivos (escenarios) de movilidad que pretendemos alcanzar en el futuro a la hora de organizar este plan de difusión del PMS.
- b. Consideramos que es esencial que la información relativa al PMS llegue a todas las personas implicadas. Los modos que figuran en el documento nos parecen adecuados.

Y 13. Respecto al contenido total del PMS y derivado de todos los puntos anteriormente expuestos:

- a. Estudiado todo el documento pensamos que el ayuntamiento de Santander debe de trabajarlo y mejorarlo un poco más desde diferentes puntos de vista. A lo largo del mismo observamos como están planificadas una serie de

medidas que van encaminadas a la mejora de la movilidad y reducción del número de vehículos privados dentro de la ciudad al mismo tiempo que prevee entre otras cuestiones la construcción de aparcamientos de más de mil plazas en el centro de la misma. Esto nos parece que es un poco contradictorio. La contradicción también se encuentra en otras partes del documento como en el situar un aparcamiento disuasorio en el Sardinero y otro en el Palacio de Festivales y en no incluir dentro del plan de fomento del transporte no motorizado un plan de fomento de los viajes a pie. Creemos que esta contradicción es debida a la falta de objetivos reales a alcanzar en materia de movilidad en la ciudad de Santander. Si no determinamos entre todos los agentes implicados en un futuro próximo dichos objetivos concretos (escenarios de movilidad concretos) que pretendemos alcanzar en nuestra ciudad, seguiremos en la indefinición y cualquier obra ó medida que se lleve a cabo no podrá ser evaluable desde la realidad.

b. Creemos que los objetivos del PMS de Santander deben ir encaminados hacia un sistema de movilidad:

1. **Más sostenible;** para lo que sería necesario:

. Mejorar la eficiencia social del espacio urbano. Se debe repartir más equitativamente el espacio público de forma que permita priorizar la movilidad del peatón y del transporte público. Hemos de recordar que el vehículo privado requiere 80 veces más espacio (entre circulación y estacionamiento) que el transporte público e ir andando.

.Reducir la contaminación atmosférica. El vehículo privado es responsable de una parte importante de las emisiones contaminantes en la ciudad. El control del número de vehículos, de su tipología y de la velocidad del desplazamiento son factores esenciales para su reducción.

.Reducir la contaminación acústica. El nivel sonoro en buena parte de la red viaria de la ciudad supera los límites aconsejables establecidos por la Organización Mundial de la Salud (65 dBA). El ruido es un factor de deterioro no sólo de los estándares de confort sino también de la salud pública.

.Reducir el consumo de energías no renovables. El vehículo privado es el principal consumidor de petróleo en las ciudades, recurso limitado y caro.

2. **Más eficiente**, para lo que habría que conseguir un sistema de movilidad que:

- . Garantice la regularidad en los tiempos y frecuencia del transporte público
- . Mejore la calidad del transporte público
- . Mejore el sistema de distribución de mercancías y su incidencia en la movilidad general.

3. **Más universal**, es decir, que:

- . Garantice el derecho a la movilidad de todos los ciudadanos
- . Consiga que las tarifas del transporte público sean asumibles por todos los usuarios.
- . Mejore la accesibilidad a todos los medios de transporte de las personas con movilidad reducida.
- . Garantice la participación de todos los agentes implicados en su desarrollo y evaluación posterior.

4. **Más seguro**, que significa que:

- . Reduzca el número y la gravedad de los accidentes
- . Disminuya la siniestralidad entre jóvenes y tercera edad.
- . Mejore la asistencia a personas accidentadas, peatones y conductores

c. Pensamos que otro de los objetivos que debería de incluir el Plan de Movilidad Sostenible de Santander es contribuir a combatir el cambio climático a escala global.

- e. Creemos que el Plan de Movilidad de Santander para que se denomine Plan de Movilidad Sostenible debe de contar para la toma de decisiones con la participación real y efectiva de las personas, organizaciones sociales, asociaciones de vecinos, etc.. implicadas.
- f. Creemos que el Plan de Movilidad de Santander para que se denomine Plan de Movilidad Sostenible debe de contar con medidas concretas y reales que disuadan del uso del automóvil en la ciudad e insten al uso del transporte público, en bicicleta ó a pie en la misma.
- g. Pensamos que es esencial la coordinación entre las diferentes administraciones local, autonómica y nacional para abordar un plan de estas características
- h. Solicitamos al ayuntamiento de Santander a que inste de la necesidad de:
 - 1. Crear una Ley de Movilidad Sostenible para Cantabria
 - 2. Crear un organismo gestor de transporte (tipo Consorcio, ATM) dependiente del Gobierno Regional
 - 3. Crear un Observatorio de la Movilidad dependiente del Gobierno Regional.