

# PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE SANTANDER

FEBRERO 2010





**ÍNDICE**

<b>1.- INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>3</b>	<b>5.6.- Programas complementarios .....</b>	<b>97</b>
<b>2.- DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL .....</b>	<b>3</b>	5.6.1.- Compartir Coche .....	97
2.1.- Análisis socioeconómico .....	3	5.6.2.- Aparcados .....	98
2.2.- Caracterización de la movilidad .....	19	5.6.3.- Proyecto MOVELE .....	98
2.3.- Análisis de infraestructuras .....	25	<b>5.7.- Plan de seguimiento de la movilidad.....</b>	<b>99</b>
2.4.- Encuadre ambiental .....	32	<b>5.8.- Plan de formación y difusión del Plan de Movilidad Sostenible.....</b>	<b>101</b>
<b>3.- ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN PREVISTA .....</b>	<b>39</b>	<b>6.- PROGRAMA DE ACTUACIÓN .....</b>	<b>104</b>
3.1.- Conexiones transversales .....	39	<b>7.- INTEGRACIÓN REGIONAL DEL PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE .....</b>	<b>109</b>
3.2.- Ejes longitudinales.....	41	<b>8.- CONCLUSIONES .....</b>	<b>110</b>
3.3.- Conclusiones .....	45		
<b>4.- OBJETIVOS DEL PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.....</b>	<b>47</b>		
<b>5.- PLANES DE ACTUACIÓN .....</b>	<b>49</b>		
<b>5.1.- Plan de Fomento del Transporte Colectivo.....</b>	<b>51</b>		
5.1.1.- Red de metro ligero.....	52		
5.1.2.- Carriles Bus-Taxi .....	57		
5.1.3.- Programa de mejora continua del Transporte Urbano.....	58		
5.1.4.- Intermodalidad Autobús – Barco .....	59		
5.1.5.- Unificación de las estaciones .....	59		
<b>5.2.- Plan de Fomento de los viajes no motorizados.....</b>	<b>60</b>		
5.2.1.- Plan Municipal de Accesibilidad .....	60		
5.2.2.- Peatonalización, calmado de tráfico y camino escolar .....	61		
5.2.3.- Fomento del Transporte en Bicicleta.....	69		
5.2.4.- Plan de Transporte Vertical.....	77		
<b>5.3.- Plan de Regulación del Sistema de Aparcamiento.....</b>	<b>83</b>		
5.3.1.- Aparcamientos disuasorios.....	84		
5.3.2.- Aparcamientos subterráneos para residentes.....	86		
5.3.3.- Reordenación de las zonas de aparcamiento limitado (O.L.A.) .....	91		
5.3.4.- Aparcamientos de proximidad.....	91		
5.3.5.- Aparcamientos para motos.....	91		
5.3.6.- Regulación del Transporte de mercancías.....	92		
<b>5.4.- Plan de Movilidad Específica por Cuestiones Laborales.....</b>	<b>93</b>		
<b>5.5.- Programa de Señalización .....</b>	<b>95</b>		
5.5.1.- Señalización aparcamientos de rotación.....	95		
5.5.2.- Señalización aparcamientos disuasorios .....	95		
5.5.3.- Radares informativos.....	95		
5.5.4.- Paneles de información variable.....	96		
5.5.5.- Programa de priorización semafórica para transporte público.....	96		

#### 4.- Objetivos del Plan de Movilidad Sostenible

Tal y como se ha concluido tras el análisis de las situaciones actual y futura de la movilidad en el entorno del municipio de Santander, los problemas derivados de la creciente dependencia de la sociedad actual del uso de transporte privado motorizado, están ocasionando dificultades de diversa índole.

Las mejoras viarias planteadas no palian todas las deficiencias detectadas, por lo que aquellas se deben complementar e integrar con el desarrollo del presente Plan Municipal de Movilidad Sostenible, que permita la solución de los problemas de ocupación del suelo, gestión de tráfico, contaminación medioambiental, etc. mediante la potenciación de otros modos de transporte con menor incidencia en estos puntos.

El Plan Municipal de Movilidad Sostenible de la ciudad de Santander debe implicar un cambio en las pautas de comportamiento individual, facilitando modos de movilidad diferentes al ciudadano y al visitante, no sólo en lo que se refiere a medios de transporte alternativo, sino también a facilitar el acceso a la vivienda, comercios, servicios, etc.

El Plan ha de tener en cuenta los condicionantes que definen los patrones actuales de movilidad tales como la situación de vivienda, comercios y servicios, la concentración de instituciones en la capital santanderina, su configuración como destino turístico o las barreras culturales o pautas de comportamiento de la sociedad actual (ocio, status social, etc.).

En este contexto y con el fin de establecer las directrices de comportamiento de las acciones a determinar por el plan se fija como objetivo principal del mismo:

**Mejorar la movilidad en general y, en particular, reducir la necesidad de movilidad con el vehículo privado y optimizar las condiciones de movilidad del transporte público colectivo, a pie y en bicicleta.**

Así, el PMSS debe presentar un modelo futuro de ciudad sostenible en el que el transporte colectivo y los modos no motorizados presenten un uso generalizado, debido a la existencia de infraestructuras y servicios adecuados y abundantes que hagan rápidos, eficientes y, en definitiva, preferibles aquellos medios más comprometidos con la sostenibilidad.

De esta manera, este objetivo principal se divide en dos objetivos secundarios y de especial relevancia para el presente Plan de Movilidad:

- ✓ **Garantizar a las personas el derecho a la movilidad en las mejores condiciones.**
- ✓ **Mejorar la calidad de vida en la ciudad, a partir de la promoción de los modos de transporte menos contaminantes, y la consiguiente disminución de los índices de contaminación ambiental derivados del sistema de transporte.**

El cumplimiento de los objetivos definidos da lugar a la fijación de unos criterios esenciales que han de regir los diferentes planes de acción que se estructuren en base al presente plan. Estos son:

✓ **Disminuir el número de vehículos en el centro de la ciudad, de manera compatible con los usos existentes.**

Permitiendo la mejora de las condiciones de movilidad para los usuarios del resto de los modos por el efecto de un reparto más equitativo en la participación de los mismos a la movilidad municipal.

✓ **Fomentar el uso del transporte colectivo de viajeros a partir de:**

- La coordinación, tanto física como tarifaria, de 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 que faciliten el transporte intermodal, y que permitan fomentar la inclusión de otros modos en estos puntos de conexión.
- La generación de sistemas de transporte colectivo que permitan relacionar los centros de mayor generación/atracción de viajes de Santander, independientemente del sistema viario.
- La reorganización de la red de transporte urbano, con el fin de aumentar las zonas accesibles, las frecuencias y los tiempos de recorrido.

✓ **Fomento de los transporte no motorizados, incorporando**

- Itinerarios peatonales y carriles-bici cómodos y seguros, que den prioridad al flujo peatonal y en bicicleta sobre el vehículo privado.
- Un sistema de alquiler de bicicletas que acerquen al ciudadano de una manera fácil al uso cotidiano de este medio de transporte.

✓ **Adecuar el sistema de aparcamientos, facilitando el estacionamiento para residentes e impulsando los aparcamientos de larga duración en el exterior de la ciudad.**

La limitación de las plazas de rotación, las políticas de compartición de aparcamientos, regulación de aparcamiento en superficie o la ejecución de aparcamientos disuasorios en el exterior y exclusivos para residentes en el interior permiten desincentivar y/o penalizar el uso del transporte privado motorizado en el interior de la ciudad.

Asimismo, se considera importante para continuar con el proceso de mejora del sistema de transporte en la capital de Cantabria, el establecimiento de un proyecto más amplio de movilidad sostenible a nivel regional, el cual queda fuera del ámbito competencial del Ayuntamiento de Santander, para lo cual se incluyen diversas recomendaciones cara a su posible consecución por las administraciones regionales y estatales.

En conclusión, mediante este Plan de Movilidad se pretende dotar a la ciudad de todos los elementos estructurales que garanticen la conexión de todo el tejido urbano, actual y futuro, para lo cual se ha llevado a cabo un estudio de las soluciones que se pretenden llevar a cabo para superar las barreras existentes y conseguir un cambio en el reparto modal de la movilidad urbana de la ciudad de Santander.

Entre los beneficios que se pueden destacar del estableciendo de las medidas recogidas en el plan destacan las siguientes:

1. La adopción de medidas que favorecen el uso de medios de transporte alternativos al vehículo privado hacen que se descongestionen las vías urbanas, ya saturadas en algunos puntos, consiguiendo de esta forma mejorar la fluidez del tráfico y ahorros de tiempos.
2. Ahorros energéticos basados en el trasvase entre medios y otros sistemas de transporte alternativos (taxi o autobuses, bicicletas,...) dado que se pretende conectar todas las zonas de la ciudad y hacerlas accesibles a toda clase de usuarios viandante y personas de movilidad reducida.
3. Claros efectos medioambientales mediante el trasvase de población que usa su vehículo privado para desplazarse a modos de transporte alternativos.
4. Rehabilitación de zonas degradadas que verán como el establecimiento de nuevas infraestructuras revitaliza dichas zonas aportando valor añadido.
5. Beneficios sociales que pueden hacer florecer nuevas oportunidades de negocio en la zona donde se lleven a cabo las actuaciones derivadas del poder de atracción y comodidad que presentan, dotando de mayor vitalidad a todo el tejido urbano.
6. Incremento en los niveles de seguridad, al disminuir el número de circulaciones que se producen en aquellas calles en las que se va a implantar las medidas determinadas por el plan.
7. Progreso de la zona centro de la ciudad y de las zonas comerciales tradicionales.
8. Configurar Santander como destino de atractivo turístico singular complementando el evidente atractivo turístico de sus playas y monumentos históricos con el diseño de las nuevas infraestructuras y medios de transporte.
9. Compromiso de bienestar con la ciudadanía, reflejado en la batería de medidas que se proponen y que tiene por finalidad integrar a todos los colectivos y sectores de la sociedad.
10. Percepción de la ciudad como una unidad en la que todos sus subsistemas (barrios y distritos) se encuentran perfectamente comunicados, persiguiendo la obtención de los mismos estándares de calidad en los servicios.

