

CANTABRIA CONBICI

San Fernando 86 Bajo 39010 Santander, Cantabria  
cantabriaconbici@gmail.com  
<http://www.cantabriaconbici.org>



DOCUMENTO

# **SANTANDER, CIUDAD Y MOVILIDAD PARA EL PGOU**

PROPUESTAS DE  
CANTABRIA CONBICI AL  
PLAN GENERAL DE  
SANTANDER (PGS)  
2020 EN MODELO DE MOVILIDAD



**SANTANDER, CIUDAD Y MOVILIDAD PARA EL PGOU**  
*PROPUESTAS DE LA ASOCIACIÓN CANTABRIA CONBICI*  
*AL PLAN GENERAL DE SANTANDER. 2020*

<b>• ÍNDICE DE CONTENIDOS</b>	<b>Página</b>
<b>– Objetivos .....</b>	<b>3</b>
<b>– Principios básicos para una regeneración urbana .....</b>	<b>5</b>
• Preservación del Medio Ambiente y la Salud .....	5
• Fomento de la sociabilidad .....	6
• Promover la igualdad .....	6
• Fomento de la economía, procurando una ciudad de proximidad .....	7
• Eficiencia del uso de recursos disponibles .....	7
• Evaluación y transparencia .....	8
• Coordinación administrativa .....	8
<b>– Estrategias básicas .....</b>	<b>10</b>
1. Integración territorial. Santander y el área urbana del Arco de la Bahía .....	11
2. Regeneración urbana. Transformaciones en la ciudad existente .....	13

## OBJETIVOS

Santander, como cualquier otra ciudad, no ha de ser ajena al contexto local en que se inserta ni a la realidad global que la condiciona. Los acuerdos internacionales de lucha contra el Cambio Climático, los Objetivos de Desarrollo Sostenible, los informes sobre Movilidad Urbana de la UE, o los cambios en el marco legal estatal en materia de suelo, movilidad o medio ambiente, como las Zonas de Bajas Emisiones, etc. están ahí y nos obligarán a asumir cambios. Todos ellos comparten objetivos sociales y ambientales en favor de la sostenibilidad y la mejora de la calidad urbana que deben ser atendidos. Los principios que conforman todos estos documentos y acuerdos debieran ser adoptados y adaptados como parte de las nuevas bases sobre las que organizar las estrategias del futuro urbano. Son muchas ya las ciudades que procuran incorporarlos, emprendiendo su transformación en clave de sostenibilidad. **La capacidad de la ciudadanía y los poderes públicos por acordar estrategias que inserten el marco local en la globalidad y viceversa será clave para el desarrollo de oportunidades para la ciudad.**

La sistemática especialización del espacio urbano al servicio de la movilidad motorizada que hemos venido realizando durante muchos años en Santander y su entorno tiene un alto coste con abundantes consecuencias negativas, y supone hoy en día una concepción regresiva para el futuro de la ciudad que debiera superarse en favor de un cambio asentado sobre principios de sostenibilidad. Es decir, resulta necesario la definición de los nuevos principios urbanos que faciliten la readaptación del modelo urbano al contexto contemporáneo.

**En la asociación Cantabria ConBici (CCB) entendemos la ciudad con una perspectiva integral, observando especialmente cuestiones sociales, ambientales y territoriales.** Vemos necesario que la planificación trabaje escuchando las demandas elaboradas por la ciudadanía y se asiente sobre un análisis riguroso de la capacidad de acogida territorial con el fin de adecuarse a ella. No se debiera planificar sin conocimiento de las aspiraciones ciudadanas y sin conciencia de los límites biofísicos. ¿A qué modelo de ciudad aspira la ciudadanía? ¿Cuáles son los compromisos urbanos que se han de adoptar en relación a los retos globales que debemos asumir? ¿Cuál sería la capacidad de la ciudad, en materia de movilidad, adecuada para preservar la calidad ambiental? ¿Cuál sería la capacidad residencial en función de una accesibilidad basada en la movilidad sostenible? Son parte de las preguntas que habrá de abordar la planificación para definir su propuesta.

En este contexto, desde CCB entendemos como objetivo fundamental de la planificación urbana adoptar las medidas necesarias para lograr **una ciudad comprometida con los retos globales, una ciudad de proximidad, una ciudad vital, que recupere la calle, el espacio público, como soporte básico de la**

**socialización, como espacio diverso.** Rehabilitar la calle como espacio social, frente a su concepción prioritaria en términos de movilidad o aparcamiento.

La ciudad ha de recuperar un modelo de cercanía con la densidad y forma adecuadas (“Ciudad de 15 minutos”) para que podamos hacer nuestra vida y resolver nuestras necesidades en ámbitos de proximidad, prevaleciendo los movimientos peatonales.

**Santander debiera priorizar la recuperación y mejora de su tejido urbano —el ya construido— y evitar extensiones innecesarias en las que la movilidad motorizada privada se convierta en la principal opción de desplazamiento** (atendiendo a los principios del art. 3 y 20 del RDL 7/2015).

Deseamos el compromiso de la ciudad para **transformar el modelo de movilidad actual, abandonando el uso masivo del vehículo a motor privado hacia una movilidad activa** y la integración modal de modos limpios y sostenibles como el peatonal, el ciclable o el transporte público. El incremento del espacio público, mediante la reducción del tráfico y el aparcamiento de vehículos de motor privados ha de ser un objetivo básico sobre el que adoptar medidas.

El tránsito hacia **un modelo urbano basado en el respeto escrupuloso a los valores ambientales y de salud**, con una significativa reducción de los agentes contaminantes. La integración de los espacios de valor ambiental, mejorando su conectividad y el incremento de las dotaciones de espacios verdes de cercanía sirviéndose del espacio liberado de vehículos en las calles.

Entendemos también que la planificación y la gestión de la ciudad debe asentarse sobre el **principio de transparencia**, debiendo ofrecer a los ciudadanos la información y los datos suficientes para conocer el estado de las cosas y su evolución, permitiéndonos de esta manera la acción y participación de manera fundamentada, dando paso hacia una ciudad de “smart citizens” capaces de colaborar con los poderes públicos, sumando fuerzas e inteligencia.

También deseamos que el PGOU de Santander no se configure estrictamente como una declaración de buenas intenciones que culmina con su aprobación formal, condicionada por unas ordenanzas que se comportan como verdadera herramienta de control, sino como **un instrumento vivo y adaptativo** cuyos resultados sean ser evaluados periódicamente y corregidos si es necesario o se aparten de los objetivos previstos para lograr el modelo urbano (art. 22 del RDL 7/2015).

## PRINCIPIOS BÁSICOS PARA UNA REGENERACIÓN URBANA

El futuro de la movilidad y la organización del espacio público de Santander debiera responder, al menos, a los siguientes principios básicos:

### – PRESERVACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE Y LA SALUD:

El derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado a la persona y el deber de conservarlo. El derecho a la protección de la salud o la tutela de los poderes públicos para garantizarla, mediante la adopción de las medidas necesarias, forman parte de nuestra estructura constitucional. Derechos y obligaciones consolidados como principios básicos imprescindibles para la mejora urbana. Por otro lado, son bien conocidos los efectos adversos de la *hipermovilidad*, especialmente la dependiente del modelo de movilidad centrado en la motorización. **Resulta necesario actuar y cambiar.**

La planificación de la movilidad no debiera actuar sin conocimiento de los **límites de capacidad**, entendida como aquella en que se respetan los límites que garantizan una adecuada calidad urbana y ambiental (contaminación de aire, ruido, seguridad vial, disponibilidad o saturación espacial, etc.), y de la interacción con otras funciones urbanas.

El espacio público es un gran contenedor que alberga una amplia cantidad de funciones (económicas, lúdicas, sanitarias, ambientales, etc.), por tanto, la planificación de la movilidad urbana no debiera hacer uso del mismo de forma hegemónica relegando a las otras funciones.

Cuando se configura el diseño de una calle concreta, cabe preguntarse cómo se evalúan el conjunto de necesidades ciudadanas y como se establecen prioridades. Por ejemplo, ¿se analizan las necesidades peatonales con el grado de detalle que se analizan las de los vehículos? ¿Se atiende a otras necesidades, como posibles carencias locales de espacio público frente a las del tráfico? ¿Se atiende a la posibilidad de concebir la calle como un espacio verde? ¿Se estudian las emisiones previsibles de los vehículos en función de la capacidad del espacio que se dispone para ellos? ¿Se limita la capacidad viaria por impacto acústico, o por el contrario se diseña el espacio público priorizando la movilidad motorizada? Cuando diseñamos una calle condicionamos las opciones vitales de los habitantes, por lo que debiera estar claro y ser público el orden de las prioridades en el diseño de la ciudad.

Desde CCB reclamamos la necesidad de **atender como prioritarias en cada una de nuestras calles las necesidades ambientales y de salud** para la definición y diseño del espacio público frente a la primacía que ha tenido la gestión del tráfico y el

aparcamiento de vehículos de motor. Reclamamos un lugar prioritario para las políticas en favor de la movilidad activa, modos peatonal y ciclable, así como para el transporte público, **para reconciliar la ciudad con la defensa de la salud y el medio ambiente.**

## – FOMENTO DE LA SOCIABILIDAD

El progreso de una ciudad se beneficia de la capacidad de compartir estrategias con fines comunes. En este sentido, rehabilitar la calle como espacio social nos parece una prioridad por los numerosos beneficios que reporta (sociales, ambientales, sanitarios, económicos, etc.). Entendemos por ello que **fomentar la calle como espacio social ha de ser una aspiración prioritaria.**

Durante mucho tiempo el uso del automóvil privado en el ámbito urbano ha ido imponiendo una progresiva ocupación del espacio público en detrimento de otras funciones. Los espacios de juego o de estancia se han desplazado de la calle hacia otras áreas especializadas, acotadas, incluso alejadas. La vida en la calle necesita de espacio. La experiencia de muchas ciudades corrobora que las calles recobran vitalidad en la medida que recuperan la dimensión humana; la diversidad las enriquece y con ello el atractivo de la ciudad como lugar para vivir y visitar. **Necesitamos disponer de más espacio libre de vehículos para facilitar la diversidad de actividades en la calle.**

La calle es un bien limitado y común. Por ello proponemos caminar hacia un escenario de corresponsabilidad que progresivamente acote el espacio del coche particular en el ámbito urbano en consonancia con las experiencias exitosas de otras ciudades. Los ciudadanos debiéramos ser conscientes del espacio que ocupa nuestro vehículo y asegurarnos de disponer de un espacio para él antes de su adquisición.

## – PROMOVER LA IGUALDAD

La movilidad puede ser un claro factor de discriminación social. **Garantizar y priorizar los medios más accesibles y asequibles al conjunto de la ciudadanía debiera ser una prioridad de la acción política y la planificación.**

El vehículo privado no es un bien accesible a toda la ciudadanía (por limitaciones económicas, físicas, de edad, etc.). **La movilidad en coche representa aproximadamente un 30% del total del reparto modal, sin embargo acapara un porcentaje muy superior en consumo de espacio y recursos.** Ha de ser un objetivo prioritario de la movilidad lograr un reparto modal más equilibrado respecto a medios de acceso universal como caminar, desplazarse en bici o el transporte público.

De igual manera, las acciones encaminadas a la gestión del tráfico y el aparcamiento

no debieran tener un sesgo que limite su aplicabilidad en base a la capacidad económica de los usuarios (el establecimiento de tarifas de acceso, las limitaciones de aparcamiento indiscriminadas, etc.). **Las políticas de movilidad pueden ser un desencadenante de procesos de “gentrificación” no deseables.**

Tampoco el diseño del espacio público puede desatender los sesgos de género. La ciudad de proximidad favorece la vitalidad y concurrencia de la calle convirtiéndola en espacios más seguros.

#### – FOMENTO DE LA ECONOMÍA, PROCURANDO UNA CIUDAD DE PROXIMIDAD:

La ciudad en términos económicos se mueve entre los flujos de la economía local y la creciente implantación de la globalidad. La ciudad de proximidad es una conquista convertida en realidad en numerosas ciudades —algunas cercanas a la nuestra—, siendo conocidos sus efectos positivos en la economía local. De igual manera, la alianza de la ciudad con su territorio de influencia fortalece las sinergias económicas y favorece el desarrollo de economías de proximidad. Por ello, **la diversidad funcional en la ciudad, la recuperación de la calle como espacio vital y de los vínculos ciudad-territorio pueden contribuir al desarrollo de la actividad económica.**

De igual manera, la organización de los flujos logísticos y lugares de intercambio que se requieren para el abastecimiento de la ciudad y su pleno desarrollo económico son dependientes de la organización de la movilidad. Un escenario de saturación o congestión espacial limitaría la eficiencia de los mismos. Por ello, **el transporte de mercancías ha de ser contemplado como una necesidad ineludible en el diseño de la vialidad y en la organización de la movilidad urbana.**

#### – EFICIENCIA DEL USO DE RECURSOS DISPONIBLES

La transformación y adaptación de la ciudad existente hacia una ciudad de mayor proximidad y hacia un modelo de movilidad sostenible requerirá de cuantiosas inversiones económicas. Por otro lado, la experiencia de esta y otras ciudades en la implementación de los cambios demanda prudencia, puesto que no existen fórmulas magistrales que garanticen el éxito en el proceso de cambio. Esto no debiera entenderse como razón para evitar el cambio, sino como un motivo para profundizar en el conocimiento o el consenso.

La capacidad de los recursos digitales permiten el conocimiento más preciso de la realidad y el diseño de estrategias más precisas. Las experiencias del urbanismo táctico, el diseño de estrategias flexibles (una calle puede tener una regulación diferente de usos según franjas horarias, permitiendo el uso peatonal a unas horas, el tránsito rodado a otras, etc.) o de poca inversión (como la reciente ampliación de la red

de vías ciclables de Santander), permiten una transformación más pragmática de la ciudad, e incluso la capacidad de reversión o corrección de errores.

## – EVALUACIÓN Y TRANSPARENCIA

Hemos de caminar hacia escenarios de **corresponsabilidad, en los que los poderes públicos han de actuar y comportarse con transparencia hacia la ciudadanía permitiendo la participación fundamentada de esta.** Una estrategia de interacción compartida entre administración y ciudadanía redundaría en un mayor enriquecimiento común, evitando los habituales recelos sobre la toma de decisiones.

A día de hoy, la ciudadanía tiene una notable carencia de acceso a datos sobre la ciudad, la administración debe hacer un esfuerzo por trasladar a la sociedad una información que le pertenece. El *big data* de la administración ha de ser accesible. Ocupación de espacio público, espacios verdes, aparcamientos en superficie o bajo concesión, plazas privadas, datos del flujo de tráfico, flujos de mercancías, datos del transporte público, costes de mantenimiento, etc. Sin esta información, la ciudadanía difícilmente puede conocer la realidad de su ciudad de forma objetiva, impidiendo la opinión fundada.

Si algo debe ser una *Smart City* es un gran centro de datos abierto. La ciudad ha de procurar la generación de un amplio banco de datos de la información que resulte relevante para la vida de la ciudad. Por poner solo un ejemplo, ¿podemos considerar que tenemos datos suficientes sobre calidad del aire?, ¿existen suficientes puntos de medición que nos permita tener una radiografía completa del conjunto urbano?

**El ejercicio de la planificación urbana ha de caminar hacia escenarios capaces de evaluar el cumplimiento de los objetivos propuestos de forma periódica,** huir de la rigidez habitual donde una plan era concebido como una imagen fija predeterminada en el momento de su aprobación. Para ello habrá que establecer indicadores, medir, evaluar y corregir si es necesario. Los objetivos no pueden quedar como mera declaración de intenciones frente a una regulación que se impone por la fuerza de las ordenanzas. Los objetivos de la planificación han de cumplirse o revisarse.

Los procesos de participación en la transformación de la ciudad (el diseño de una calle o la aprobación de planes, por ejemplo) siguen sin ser suficientemente abiertos, de tal manera que se pueda contrastar la pluralidad de opiniones. **La participación en la toma de decisiones de la ciudad debe ser abierta para todo aquel que se interese.**

## – COORDINACIÓN ADMINISTRATIVA

La intensidad de los flujos de movimientos y actividades entre Santander y los

municipios próximos manifiesta la poderosa interrelación existente entre ellos. Pensar en una movilidad sostenible para Santander no puede abstraerse de esta realidad. Coordinar las diferentes estrategias de infraestructuras o de gestión de los diferentes medios resulta imprescindible para ofrecer una movilidad de calidad.

A su vez, el municipio aborda el desarrollo de diferentes instrumentos de planificación. Es muy posible que del estudio detallado del Plan de Movilidad puedan surgir necesidades concretas que requieran del apoyo del planeamiento urbanístico (obtención de suelo para la realización de infraestructuras, ubicación de aparcamientos disuasorios, realización de vías ciclables, etc.).

**La coordinación entre y dentro de las administraciones públicas es una necesidad urgente que no se puede seguir aplazando en el tiempo.** Las tareas de coordinación, tampoco deberían depender del signo político, la existencia de herramientas de planificación territoriales y sectoriales aprobadas perfilaría los objetivos facilitando los acuerdos.

## ESTRATEGIAS BÁSICAS

Son muchos los factores colaterales a la planificación urbanística que pueden incidir en el devenir de la movilidad urbana, desde la evolución tecnológica de los vehículos, las energías de propulsión de estos o los cambios en el régimen de tenencia de los mismos, las estrategias del transporte público, la transformación de la demanda comercial y logística, el desarrollo de los recursos digitales, las posibilidades del teletrabajo, etc. Pero, sin duda, la forma y organización del espacio público condiciona las opciones de la movilidad (no se puede olvidar que es el soporte de la movilidad). Son muchas las ciudades que, con independencia de la evolución de esos otros factores, entienden que es prioritaria la gestión del espacio público y realizan **una apuesta decidida por transformar la organización espacial, ganando espacio libre, con la aspiración de mejorar la calidad de vida urbana**. Los vehículos podrán ser propulsados por motores sin emisiones, funcionar sin conductor, etc., pero una calle libre de vehículos es muy diferente a una llena de ellos. El diseño de las estrategias de movilidad, más allá del devenir tecnológico de los artefactos de movilidad, ha de ser parte de una decisión participada sobre el modelo urbano al que aspira una ciudad. Por tanto, la prioridad de partida es definir el modelo al que aspiramos en Santander.

**Alrededor de 100.000 coches están censados en el municipio**, tantos como viviendas, una cantidad enorme que ocupa buena parte de nuestro espacio público disponible, ya sea circulando o aparcados. Entre 40.000 y 80.000 vehículos entran —y salen— a diario en Santander, contribuyendo a la congestión del sistema urbano. Sin duda, a día de hoy, la ciudad está condicionada por estas cifras de movilidad. ¿Queremos mantener esta situación, creemos que podemos incrementar la movilidad en coche o entendemos que hay motivos y opciones para la transformación?

**Desde Cantabria ConBici defendemos una ciudad de proximidad y creemos que el conjunto de estrategias de movilidad para la misma debiera encaminarse a facilitar movimientos a pie y en bicicleta con una progresiva disminución del uso del automóvil**. El PGOU puede establecer criterios y objetivos de referencia de manera conjunta con otras políticas e instrumentos como el Plan de Movilidad, con el fin de alcanzar un equilibrio espacial entre los modos activos y el coche a medio plazo y poder invertirlo a largo plazo en buena parte de la ciudad.

No se trata de establecer límites a la movilidad o la autonomía de las personas, sino, al contrario, de favorecer la cercanía, respetar el Medio Ambiente y la Salud y devolver la equidad social sobre un modelo urbano y de movilidad altamente dependiente del vehículo privado que establece múltiples barreras (sociales, físicas, ambientales, etc.), mediante una estrategia conjunta de diseño urbano y gestión de la movilidad.

Las estrategias que se proponen desde CCB para este documento no pretenden abordar el conjunto de objetivos en materia de movilidad, sino aquellas cuestiones que

se centran en aspectos que puedan ser implementados en la planificación urbanística. Estas son:

## 1. Integración territorial. Santander y el área urbana del Arco de la Bahía

En el área geográfica en torno a la bahía de Santander se ha conformado una realidad territorial polinuclear, cuyos límites superan los de la organización administrativa municipal. La intensidad de las interacciones entre los municipios que la conforman, sin que hasta la fecha existan instrumentos de planificación o gestión comunes, provoca notables carencias por la inexistencia de estrategias comunes que resuelvan conflictos compartidos y aprovechen oportunidades comunes.

Buena parte de los flujos de movilidad a Santander provienen de municipios limítrofes o pueden ser gestionados en ellos. Las decisiones sobre la movilidad urbana han de considerar esta realidad, haciendo imprescindible la formalización de **herramientas de coordinación a escala territorial** (planificación territorial, de movilidad, consorcios...) enfocadas a **gestionar y limitar el acceso de vehículos a los núcleos de población y facilitar el intercambio hacia alternativas sostenibles**.

La conurbación polinuclear del entorno de Santander se ha articulado básicamente sobre la red de vías de titularidad estatal y autonómica (autovías, antiguas carreteras nacionales y comarcales) y apoyada por la red de cercanías de ferrocarril. El mallado viario intermunicipal ha atendido casi de manera exclusiva a la conectividad mediante vehículos a motor, olvidando las necesidades de los modos peatonales y ciclables que se suman al descuido del transporte público, provocando una gran inequidad entre modos y ciudadanía. Por ello, se debieran buscar soluciones que favorezcan el reequilibrio mediante **el mallado peatonal y ciclable, así como una estrategia común (espacial y de gestión) para la intermodalidad y el refuerzo del transporte público en la conexión entre Santander y los núcleos próximos**.

En este sentido, cabe apuntar algunas oportunidades de futuro en la **reconversión de los ejes estructurantes de la conurbación de Santander**. ¿Debemos seguir entendiéndolos como autopistas dentro de esta conurbación, o podrían transformarse en grandes ejes urbanos? El incremento de las infraestructuras de vehículos en la periferia se ha realizado como una permanente suma, sin que en ningún caso la aparición de una nueva vía suponga la transformación de la preexistente, a la que sustituye o complementa. Así, la S-10, una vez se ha puesto en servicio la S-30, se podría reconvertir en un gran eje-bulevar que articulase esta conurbación polinuclear de la bahía hacia el sur, desde Santander hasta Astillero (ha de tenerse en cuenta que el acceso a los principales nodos de actividad económica pesada y el puerto pueden realizarse mediante la S-30 y A-67). De manera similar, se pudieran repensar el resto de vías estructurales a la hora de llevar a cabo un mallado territorial, así las nacionales N- 611 y N-623, en los tramos más urbanos, deberían transformar su actual diseño como carreteras hacia otro más próximo al de un bulevar o calle. La CA-231, que

articula en buena medida el itinerario norte, no debiera seguir concibiéndose como una carretera autonómica, bastante saturada, y empezar a entenderse como un eje de conexión urbana por el norte y dotarse de las dimensiones e infraestructuras necesarias para comportarse como un eje urbano estructural, conectando San Román con Bezana, Liencres y su Parque Natural, puesto que la S-20 y A-67 ya resuelven las funciones de vías rápidas por el norte.

A la par que la vialidad se reorganice cobra una grandísima importancia **lograr en espacios próximos a los núcleos consolidados el intercambio de los coches a otras modalidades más sostenibles**, lo que requerirá una clara estrategia en relación con el transporte público, vehículos compartidos, redes peatonales y ciclables e infraestructuras de aparcamiento asociadas. Se debería prever para ello lugares en los que albergar los correspondientes intercambiadores (aparcamientos perimetrales e intercambiadores modales). Al menos, debieran realizarse provisiones en los accesos norte y sur de Santander y en las cabeceras de los ejes antes mencionados: Astillero, Camargo, Bezana y Piélagos.

Se ha de tener muy presente en el diseño de la política de movilidad que un modelo de ciudad de proximidad ha de atender de manera prioritaria la **accesibilidad y conectividad a los equipamientos, servicios básicos y centros de gran movimiento de personas, así como a espacios libres y de valor ambiental en el Arco de la Bahía**. Así, el Plan Especial de la Bahía, PEB, a pesar de sus limitaciones espaciales, propone una idea, a modo de semilla de **“infraestructura verde” de conexión blanda** entre nodos de interés. Por ejemplo, El hospital Valdecilla, la Biblioteca Central de Cantabria, las universidades, los humedales de Alday, Peñacabarga o el Parque Natural de las Dunas de Liencres, son lugares de interés a escala territorial que atraen flujos más allá del término municipal y pueden convertirse en los elementos clave de la articulación de la conurbación polinuclear del entorno de Santander, del Arco de la Bahía.

Para **garantizar la conectividad de la bicicleta en el conjunto del Arco de la Bahía**, se han de completar, al menos, los objetivos de la Red Prioritaria del Plan de Movilidad Ciclista de Cantabria y atender muy especialmente a los anteriormente mencionados respecto a una infraestructura verde de conectividad blanda entre los lugares destacables de la articulación territorial. Resulta fundamental en este mallado territorial dentro del municipio de Santander completar la conectividad del Eje Sur con el Noroeste, de Nueva Montaña a Peñacastillo, pero también lo ha de ser Valdecilla Sur con La Albericia para distribuir y conectar los flujos de la periferia de Santander con las vías longitudinales que la articulan.

Este mallado entroncaría de los viales estructurantes territoriales a los municipales, y de estos a calles calmadas para lograr el acceso mediante la bicicleta a cualquier punto en condiciones adecuadas.

## 2. Regeneración urbana. Transformaciones en la ciudad existente

Como se ha puesto de manifiesto son objetivos fundamentales para CCB lograr cumplir los retos ambientales y facilitar que Santander pueda ser una **ciudad de proximidad**, una ciudad compacta, 'Ciudad de 15 minutos', apoyada en un modelo urbano en el que las necesidades básicas se puedan resolver, en un entorno cercano, caminando. Se trata de no aumentar la extensión del espacio urbanizado, preservar el suelo no transformado y recualificar los espacios ya urbanizados.

Como en cualquier estructura urbana compleja, también existirán funciones más especializadas y necesidades que conlleven desplazamientos mayores, para los que habrá que procurar unas **condiciones de accesibilidad preferente por modos activos y sostenibles, bicicleta o transporte público preferentemente**.

Esta apuesta, compartida y en desarrollo por otras muchas ciudades, requiere un gran trabajo para reorganizar un modelo urbano muy dependiente de la movilidad en coche que se ha consolidado físicamente, pero también culturalmente como una forma de entender y pensar la ciudad por buena parte de su ciudadanía. Por tanto, cambiar el modelo urbano conlleva no solo, que no es poco, un cambio de la estructura física o de modelos de gestión de la ciudad, sino un gran cambio cultural que requerirá de una acción didáctica que haga comprensible los beneficios comunes del cambio de prioridades. En este sentido, los poderes públicos deberían asumir y liderar esa responsabilidad.

Para Cantabria ConBici, **la regeneración del tejido urbano existente se presenta como un compromiso ineludible para alcanzar los retos ambientales y mejorar la calidad de vida de los habitantes de Santander**, facilitando además la elección de este lugar como residencia (no se puede obviar que Santander lleva perdiendo población de manera sistemática en favor de los municipios limítrofes).

Ha de ser prioritario **facilitar la mejora y diversificación de la vivienda, garantizar la accesibilidad a equipamientos, espacios libres, espacios verdes y servicios básicos en la cercanía y mejorar las condiciones y disponibilidad del espacio público** (viales, plazas, etc.) capaces, también, de albergar funciones de espacio libre y verde, no solo de movilidad.

**La ciudad próxima requiere diversidad** para que pueda acoger el máximo de funciones diferentes en un ámbito cercano. Santander presenta una segregación funcional que incentiva la movilidad y dependencia de unas áreas respecto a otras, se detectan tejidos monofuncionales de residencia o actividades económicas, así como un área central muy terciarizada. Esta situación debiera tratar de corregirse, de forma que cualquier proceso de regeneración o ampliación urbana debiera incidir y permitir la posibilidad de desarrollar un tejido urbano multifuncional y diverso (el desarrollo formal de ciertas áreas de la expansión de Cueto-Valdenoja, el PCTCAN, etc., se han

configurado formalmente de una manera que dificulta que puedan albergar otras funciones complementarias a las previstas inicialmente, propiciando tejidos de escasa diversidad).

La reorganización del modelo urbano hacia una ciudad de proximidad habría de apoyarse en la concepción de la ciudad a partir de **“unidades de cercanía” interrelacionadas** (denomínense barrios, *supermanzanas*, unidades 15’) como base para la toma de decisiones organizativas. El balance de necesidades de equipamientos y servicios, espacios libres y verdes, etc. debiera realizarse de forma local, desde la escala de las “unidades de cercanía”. Estas “unidades de cercanía” debieran disponer de sus respectivas **centralidades** que favorezcan la sociabilidad y la disposición de espacios de referencia e identificación.

La ciudad debiera asumir la delimitación de ‘Zonas Urbanas de Atmósfera Protegida’, también denominadas **‘Zonas de Bajas Emisiones’** (compromiso que terminará convirtiéndose en obligación normativa europea), en ámbitos de la ciudad, lo más generosos posible, convertidos en espacios de prevalencia peatonal y limitaciones al uso indiscriminado del coche. Estas áreas son incompatibles con el modelo actual de movilidad, sin embargo casan bien con el modelo de “ciudad próxima”. Deberían preverse criterios y ámbitos en el PGOU, y atender las necesidades que se deriven de ellas (en materia de accesibilidad, áreas de aparcamiento, logística, etc.).

**Para recuperar las calles serán fundamentales las acciones enfocadas a la reorganización del espacio público**, buscando un nuevo equilibrio funcional y de reparto espacial, recuperando usos propios de las calles frente al sobredimensionamiento de la movilidad a motor. La reorganización del espacio público puede ser una de las principales herramientas que dispone la administración para transformar la ciudad en el sentido propuesto.

La reorganización vial de la ciudad, en base a unidades de cercanía, requerirá **reinterpretar el mallado urbano** en diferentes jerarquías que den respuesta a la conectividad a diferentes escalas, claramente diferenciadas. La ciudad no debiera ser una malla homogénea donde todos los viales de la red pueden servir a cualquier finalidad conectora. Aparecerán los **viales estructurantes**, encargándose de relacionar los diferentes barrios de la ciudad y a esta con el resto del territorio, y los **viales internos a los barrios**, que quedarían al servicio de los mismos (deberían ser diseñados para garantizar un tráfico calmado y evitar el tránsito de paso). Cobraría una importancia prioritaria la **trama peatonal**, garantizando la conectividad universal, y la **trama ciclable**, ubicada preferentemente en los viales estructurantes.

Los viales principales que estructuran la ciudad serían los ejes básicos de la movilidad, pero también formarían parte de otras funciones como la construcción de la imagen de la ciudad, etc. Deberían ser diseñados para albergar un espacio adecuado y suficiente a la demanda peatonal, al transporte público (con plataformas reservadas en los casos

que se requiera) y la movilidad en bicicleta, y, con carácter general, liberados del aparcamiento de coches, salvo las necesidades derivadas del transporte público, de mercancías o de personas con movilidad reducida. Liberar estos viales de aparcamiento de coches particulares permitiría obtener espacio para mejorar su funcionalidad y calidad espacial. En la medida de lo posible, deberían de configurarse como “bulevares” de referencia en la ciudad. En la trama urbana de Santander encontramos situaciones diversas que requerirán acciones diferenciadas, pero los objetivos y criterios debieran ser comunes.

El PGOU debiera identificar este mallado de vías principales que estructuran la ciudad y establecer criterios para su diseño. Las vías principales tendrían que acoger la **Red de Vías Ciclistas**, abarcando los ejes longitudinales y transversales principales de la ciudad. Al menos, desde la perspectiva ciclista, se deberían identificar los siguientes **ejes longitudinales**: Eje Sur conectando desde Puerto Chico las calles Castilla y Hermida con Valdecilla sur hacia Nueva Montaña; El eje Central conectando Sardinero, Puerto Chico, Paseo Pereda, Ayuntamiento, Cuatro Caminos, Valdecilla, hacia Peñacastillo y Bezana; otro eje central conectando desde Sardinero, el Alto Miranda, General Dávila, Cazoña a Peñacastillo y Bezana; Un eje norte por la avenida de los Castros al PCTCAN y Bezana; otro eje norte por la avenida de la Constitución o la avenida Cantabria prolongándose a Bezana y otro conectando los núcleos rurales de Cueto, Monte, San Román hacia Bezana. y los siguientes **ejes transversales**: uno oeste conectando Valdecilla Sur con la Albericia, otro por el centro conectando Valdecilla sur con Camilo Alonso Vega y Justo Colongues; otro por el oeste conectando Puerto Chico con el túnel de Tetuán, Vega Lamera con la avenida del Faro y otro por el antiguo túnel ferroviario de Tetuán.

Los viales secundarios serían la base de la organización interna de los barrios o “unidades de cercanía”, su característica fundamental debiera ser la circulación de los vehículos a baja velocidad y la preferencia peatonal. Debiera evitarse que se conviertan en viales de tránsito urbano mediante un diseño adecuado que limite la velocidad y una organización que dificulte el tráfico de tránsito. Los barrios deben tener garantizada la accesibilidad, prestando especial atención en los lugares donde la trama o la orografía lo dificultan, la accesibilidad por medios mecánicos ha de garantizar el acceso y la salida (hasta ahora dominan las intervenciones ascendentes que limitan el movimiento de los barrios al centro de la ciudad). La liberación de espacio ocupado por la movilidad motorizada favorecerá el crecimiento de los espacios libres, de los espacios verdes y el desarrollo de las centralidades de barrio apoyándose en los viales existentes una vez liberados.

El incremento de las alternativas de movilidad y la mejora de su eficiencia, las mejoras destinadas a los peatones, la existencia de una red de vías adecuadas para la bicicleta, la mejora de la eficiencia del transporte público, el desarrollo de otras opciones de movilidad como los coches compartidos o las nuevas modalidades de alquiler (puede que hagan innecesaria la posesión de un coche), la gestión del

aparcamiento, la implantación de medidas de control del tráfico, etc. son medidas que de manera conjunta facilitarán la disminución del uso del coche y la liberación de espacio público para lograr el objetivo de una ciudad de proximidad. Algunas de ellas, muy posiblemente, serán controvertidas, sobre todo las encaminadas a modificar el aparcamiento. Cambiar nuestros hábitos cuesta, por lo que la disposición de medidas de apoyo y educativas será fundamental.

Liberar espacio público ocupado por coches requerirá la acción **sobre el espacio de aparcamiento en la vía pública** con nuevas regulaciones de gestión y disponibilidad espacial. Se debiera dar preferencia al aparcamiento de residentes, pero también conocer en la medida de lo posible las necesidades de estos para regularlo de manera precisa (hay residentes que mueven el coche diariamente, semanalmente, etc.), el uso de las posibilidades de la tecnología digital y la gestión de datos, será clave . Santander dispone de una importante cantidad de aparcamientos subterráneos (se desconocen los datos de plazas, concesiones, etc.) en su área central que deberían entrar en juego dirigiéndose preferentemente a residentes. Además, el modelo de movilidad dirigido a facilitar el intercambio modal en los accesos disminuiría el flujo y la demanda de aparcamiento en el centro de la ciudad.

La creación de alternativas al actual modelo de movilidad habrá de ser rigurosa y, en este sentido, **la bicicleta como recurso de movilidad** debiera ser tratado con el mismo rigor que se ha alcanzado para el coche. Además de garantizar condiciones para el desplazamiento, también habrá que hacerlo para el **aparcamiento de las bicicletas, tanto público como privado**. Actualmente muchas bicicletas han de guardarse en el interior de las viviendas, muchas de ellas de reducida dimensión. La planificación debiera establecer estrategias para resolver esta situación tanto en los desarrollos de nueva vivienda como en la ciudad consolidada. El PGOU debiera exigir previsiones en las nuevas edificaciones y posibilitar la creación de una red de aparcamientos cubiertos que faciliten el depósito de bicicletas de forma segura. También debieran quedar garantizados los aparcamientos cubiertos y seguros para las mismas en los grandes equipamientos (hospitales, universidades, edificios públicos...), como en las zonas céntricas o de tránsito elevado. En los lugares de intercambio modal, ya sean estaciones o grandes aparcamientos de coches, se deberán prever aparcamientos seguros para bicicletas.

La situación de centralidad y contigüidad de las estaciones de bus, tren y marítima es una fortaleza de la ciudad, (pocas ciudades podrán disfrutar de una situación semejante) a la que no se debiera renunciar. Cualquier remodelación del entorno prevista por la planificación debiera tener como objetivo reforzar estos vínculos de proximidad, pudiendo presentarse como una oportunidad para potenciar el carácter de intercambiador central con un gran espacio libre, subsanando carencias de conectividad peatonal, esperas, intercambios o aparcamiento de bicicletas, cubierto y seguro (téngase en cuenta que las demandas de aparcamiento de bicicletas en el futuro seguramente sean muy diferentes de las actuales).

La hipermovilidad del modelo actual dificulta la capacidad de la ciudad para abastecerse y dar cabida a la **demanda logística**. Las condiciones de tráfico y aparcamiento dificultan enormemente la actividad logística; políticas de disminución del tráfico y de liberación de espacio permitirían realizar las actividades logísticas de manera más eficiente. El PGOU deberá analizar las demandas del sector para incorporar las reservas necesarias para el desarrollo de plataformas logísticas de *última milla*.

**El uso de herramientas digitales y del Big Data será fundamental en todo este proceso** podrá encaminarse, entre otras cosas, a obtener datos para detectar necesidades de movilidad, frecuencias, etc., facilitando la precisión en la adopción de medidas de movilidad. Así, por ejemplo, sería posible el análisis de la movilidad motorizada cuya sustitución por otros modos sea compleja ( y se necesite asociar en distancias y costes razonables vivienda y aparcamiento) o atender a las peculiaridades sociales para evitar procesos de exclusión (gentrificación) por razones de movilidad (son numerosos los hogares que difícilmente puedan hacer frente a la adquisición de espacios privados de aparcamiento) o profundizar en el conocimiento de los flujos peatonales, etc. Por ello, el uso inteligente de los datos que puedan resultar de los trabajos de la planificación de la movilidad, especialmente del aparcamiento, será determinante en el diseño del espacio público de la ciudad. **Planeamiento de movilidad y planeamiento urbanístico habrán de coordinarse y compartir decisiones.**

La regeneración de la ciudad enfocada de esta manera pretende una **defensa del interés general**, desde una gestión inteligente del uso del espacio público, limitando el uso excesivo del vehículo privado en favor de los modos activos y el transporte público, y logrando una mayor cantidad de espacio para uso público.

*Santander, 28 de septiembre de 2020  
Asociación Cantabria ConBici*

Raúl Reyes Benito  
Presidente de CCB