



GRUPO DE TRABAJO 5

---

**TERRITORIO Y MOVILIDAD.**

*Ciudad sostenible, abierta y accesible*

COMPOSICION DEL GRUPO DE TRABAJO .....	1
PENSAMIENTO POSITIVO .....	2
PENSAMIENTO CRÍTICO.....	8
PENSAMIENTO CREATIVO .....	14

## COMPOSICION DEL GRUPO DE TRABAJO

1. Concejalía de Infraestructuras, Urbanismo y Vivienda: César Díaz
2. Concejalía de Medio Ambiente: María Tejerina
3. Director General de Urbanismo: Fernando de la Fuente
4. Urbanismo: Gema Sotero
5. Director General de Ordenación del Territorio: Fernando Silió
6. Ordenación del Territorio: Angel de Diego
7. Delegación del Gobierno: Benjamín Piña
8. Autoridad Portuaria: Javier de la Riva
9. Universidad Cantabria: Soledad Nogués
10. Universidad de Cantabria: Jaime Mario Muñoz
11. Universidad Cantabria: Ángela de Meer
12. COACAN: Ignacio Pereda
13. ICCP Cantabria: José Sánchez
14. Colegio de Biólogos: Santiago González
15. SEO/BIRDLIFE: Nacho Fernández
16. Ecologistas en Acción: Luis Cuenca
17. ARCA: Carlos García
18. PRC: José María Mazón
19. CCOO: Alberto López
20. AAVV Ciudad de Santander: Ramón Carrancio

## PENSAMIENTO POSITIVO

### Intervenciones

#### ■ **Colegio de Biólogos: Santiago González**

Respecto al apartado 5.1, propone planificar la tipología de manzanas densificadas, con usos y funcionalidades habitables (no sólo sistemas de espacios libres y equipamientos).

Conceptos como el desarrollo sostenible y la calidad ambiental en las zonas de nuevo crecimiento.

La ampliación del Parque de la Vaguada de Las Llamas debe ser un espacio verde, además de albergar equipamientos, con un diseño más de parque y jardín.

#### ■ **Urbanismo: Gema Sotero**

Considera como muy positiva la experiencia de otras ciudades con plan estratégico.

#### ■ **COACAN: Ignacio Pereda**

Rehabilitar zonas de la ciudad consolidada.

Fomentar las comunicaciones.

Mejorar la relación desde Santander con el resto de la Comunidad Autónoma.

No dividir el sector primario.

Destaca la importancia de la Universidad.

Crecimiento urbanístico paulatino, evitando que permanezcan zonas residuales.

#### ■ **Director General de Ordenación del Territorio: Fernando Silió**

Planteamiento integrador con la comarca de la Bahía.

Fórmulas para fomentar el transporte público, además sostenible.

Apostar por lugares de encuentro y convivencia.

#### ■ **Ordenación del Territorio: Angel de Diego**

Considera muy positivo este encuentro.

Apartados 5.1 y 5.2. Desarrollar de forma sostenible la zona periurbana y la ciudad ya consolidada.

Apartado 5.3. Considerar la integración plena de todos los modos de transporte y su articulación en el territorio (Arco de la Bahía).

#### ■ **Director General de Urbanismo: Fernando de la Fuente**

Desde la perspectiva jurídica, responde a las necesidades del desarrollo sostenible de la ciudad.

Se debe potenciar la diversidad de usos para lograr una ciudad cohesionada y policéntrica.

Afluencia masiva de vehículos de las zonas periurbanas como problema. Necesarias plazas de aparcamiento en la salida de las ciudades y más transporte público.

■ **AAVV Ciudad de Santander: Ramón Carrancio**

Síntesis de lo ya tratado. No interviene en este punto.

Apartados 5.4 y 5.5 como muy positivos.

Capacidad de la ciudad para salir de la crisis.

■ **Concejalía de Medio Ambiente: María Tejerina**

Aspectos medioambientales como la biodiversidad, la disminución de CO2, las energías en desarrollo, etc.

Lo más positivo incentivar las sinergias.

■ **ICCP Cantabria: José Sánchez**

Participará en el tercer tiempo.

Santander aglutina a la mitad de la población de Cantabria.

■ **Universidad Cantabria: Ángela de Meer**

Apartado 5.3 transporte público. Dar más importancia a la coordinación del transporte en el área metropolitana.

Concienciación y desarrollo de temas medioambientales y energéticos.

Destaca el papel de las universidades y posibles sinergias.

■ **Delegación del Gobierno: Benjamín Piña**

Reunión muy positiva.

Binomio PES y PGOU muy positivo. Gran dependencia mutua.

■ **Universidad Cantabria: Soledad Nogués**

Intervenciones en la ciudad consolidada y no solo regeneración urbana, sino se actúa también en movilidad sostenible. Medidas urbanísticas para mejorar el transporte.

Los barrios de nuevo crecimiento deben ser densos y policéntricos.

Realidad metropolitana. Aspectos que colaboran: urbanismo y transporte. Corredor Santander-Torrelavega. Sistema de asentamientos e infraestructuras.

■ **Autoridad Portuaria: Javier de la Riva**

Respecto al apartado 5.4, el objetivo de una ciudad plenamente comunicada es primordial para su integración en la zona europea.

■ **Ecologistas en Acción: Luis Cuenca**

Destaca la importancia del transporte público. Sería buena una autoridad única metropolitana y un título de transporte único.

■ **CCOO: Alberto López**

Consenso en temas de movilidad y transporte sostenible.

■ **SEO/BIRDLIFE: Nacho Fernández**

Se deben incorporar aspectos ambientales y conservación de la biodiversidad al apartado 5.1 (lujo del primer mundo).

Mantener vínculo con la naturaleza.

■ **Universidad de Cantabria: Jaime Muñoz**

Considera que el PES es una buena base.

■ **ARCA: Carlos García**

Apartado 5.1: espacios verdes, mejorar los espacios degradados y conservar la biodiversidad.

Reordenación de los espacios ferroviarios; red de transporte con los municipios cercanos; peatonalización; carriles bici; y conexiones transversales.

■ **Concejalía de Infraestructuras, Urbanismo y Vivienda: Cesar Diaz**

Importancia de la colaboración interadministrativa.

Destaca como proyecto el metro ligero, que garantiza frecuencias, es limpio y permite otros proyectos de peatonalización. Supone cambios integrales de la sección viaria y de la morfología urbana.

Mejorar la entrada y salida de los flujos diarios externos.

## Notas aportadas por los componentes del grupo de trabajo

1. “Crear marca de ciudad.”
  
1. “Importancia de las zonas verdes y de los espacios de encuentro.”
2. “Mejora de espacios y áreas degradados.”
3. “Proponer dinamismo en área urbana.”
4. “Integración Puerto – ciudad.”
5. “Ejes norte-sur.”
6. “Plan de Movilidad Eléctrica.”
7. “Fomento del transporte público.”
8. “Variedad y cohesión social.”
9. “Integración de la comarca de la Bahía.”
  
1. “Incorporación de los valores ambientales; ampliación de las zonas verdes y los espacios de encuentro ciudadano; preservación de la calidad del medio acuático; conservación e incremento de la biodiversidad.”
  
1. “Muy positivo que exista una planificación estratégica previa que sirva de base a los objetivos de la planificación urbanística.”
  
1. “Los elementos y líneas planteadas tienen una buena base y pienso que se podrían poner en funcionamiento.”
  
1. “5.3. Valor del transporte público y la coordinación del transporte en el área metropolitana, potenciando la intermodalidad.”
2. “5.5. Valor de la concreción en los temas energéticos y medioambientales.”
  
1. “Potenciar la rehabilitación del patrimonio inmobiliario de la ciudad.”
2. “Comunicaciones a todos los niveles.”
3. “Máximo cuidado en el desarrollo del borde marítimo.”
4. “Mayor relación entre Santander capital y el resto de la Autonomía.”
5. “Potenciar un parte económica del sector primario.”
6. “Máxima potenciación de la formación de la población.”
7. “Potenciación Puerto-medios de transporte.”
8. “Máxima atención al desarrollo y crecimiento urbanístico de la ciudad.”

1. “Una movilidad sostenible predominando el transporte público, a pie y en bicicleta; con más zonas verdes y peatonales.”
  2. “Estrategias con intervenciones muy consensuadas.”
  3. “Bien planteadas las estrategias, en general, para lograr una ciudad sostenible.”
  4. “Eje 5.1: de acuerdo en su mayoría. Reflexión 1: ¿Santander está suficientemente dotada de espacios verdes? Reflexión 2: Cuidado con los usos permitidos en el Parque público Litoral del Norte. Buscar la utilidad pública. Reflexión 3: Objetivos claros y consensuados para la Vaguada de las Llamas, con más zonas verdes y peatonales.”
  5. “Eje 5.2: objetivos claros de necesidades. ¿Ejes transversales norte-sur?”
  6. “Eje 5.3: más carriles bici con acceso a polígonos industriales; espacios entre vías para mayores espacios verdes; mejora de la red de cercanías con buen acceso a polígonos industriales; no aumento de conexiones aéreas porque no es sostenible; aparcamientos externos.”
  7. “Destacar la importancia de un alto consenso de todas las acciones y estrategias a desarrollar.”
- 
1. “Mejora de accesos a la ciudad: distribuidor de la Marga, túnel Camilo Alonso vega, tren ligero conexión Área Bahía y aparcamientos disuasorios.”
  2. “Reordenación espacio ferroviario.”
  3. “Potenciación del Puerto mediante reducción de tarifas y disposición de mercancías de traslado rápido al centro de España mejorando vías.”
  4. “Mejora de la entrada-salida de la ciudad.”
  5. “Desarrollo de la energía eólica en las zonas aptas procurando minimizar su impacto en el paisaje.”
  6. “Desarrollo de la energía mareo-motriz hidráulica, tanto en las subidas de mareas (bajas) como de corrientes, entrada-salida barcos a la Bahía.”
  7. “Desarrollo real de comunicaciones regionales.”
- 
1. “Destacan los bloques 5.1 y 5.3.”
  2. “Incorporación decidida de la escala intermedia: el municipio en el Arco de la Bahía.”
- 
1. “Destacar los aspectos medioambientales: conservación y aumento de la biodiversidad en parques y jardines tanto públicos como privados; campaña de sensibilización y reducción del CO2 (pacto de alcaldes).”
  2. “Destacar también como muy positivo el aprovechamiento de las sinergias universidad-empresas privadas-gobierno municipal, muy interesante y que ya se está desarrollando con éxito, por ejemplo en la Oficina del Cambio Climático o en la Mesa Permanente de Cambio Climático.”
- 
1. “En general, los objetivos están bien, claros y delimitados.”



1. “Páginas 11 y 12: Hacer hincapié en que las intervenciones en la ciudad consolidada (regeneración de espacios obsoletos, redensificación, mayor complejidad de usos,...) no solo generan revitalización urbana sino que tienen una clara influencia en la disminución del número y distancia de los desplazamientos. El modelo de ciudad incide en la movilidad y por ello, para conseguir una movilidad sostenible, deben establecerse medidas urbanísticas y no solo desde el punto de vista del transporte.”

## PENSAMIENTO CRÍTICO

### Intervenciones

#### ■ **ARCA: Carlos García**

En el apartado 5.1 aparecen diversos objetivos donde no se apuesta por un modelo que se apoye en la naturalización y el paisajismo.

En cuanto a la movilidad, es crítico con la conexión con Madrid mediante AVE. Sí a los trenes de cercanías para dejar el coche en casa.

#### ■ **Universidad de Cantabria: Jaime Muñoz**

Considera críticos temas como el territorio, la movilidad, las infraestructuras y los servicios (incluiría en ellos la gestión del agua).

#### ■ **SEO/BIRDLIFE: Nacho Fernández**

El apartado 5.1 necesita mayor nivel de concreción. Hay que definir objetivos concretos.

Un objetivo podría ser fijar un porcentaje de superficie que no se urbanice con objetivos ambientales, delimitando áreas.

Proyectos de escaso impacto. Los valores ambientales de una zona deben ser los que definan su uso.

Criterios de consumo responsable.

#### ■ **CCOO: Alberto López**

Apartado 5.3. Verdadera movilidad sostenible. Accesos a polígonos industriales (transporte público y más permeabilidad).

Son necesarias una auténtica red de cercanías y la reordenación de las estaciones.

Se opone a una mayor frecuencia aérea por no ser sostenible.

#### ■ **Ecologistas en Acción: Luis Cuenca**

Echa en falta una serie de indicadores cuantificables para medir la consecución de los objetivos.

Es necesario un estudio económico severo para comprobar la viabilidad del metro ligero.

Se opone a las ayudas públicas a Ryanair.

Los espacios ferroviarios y la zona norte de la ciudad quedan condicionados a planes sectoriales.

#### ■ **Autoridad Portuaria: Javier de la Riva**

Accesibilidad marítima. Santander tiene que aprovechar sus condiciones de ciudad marítima y portuaria. Tema poco tratado en el documento.

Desviar el tráfico portuario del centro urbano.

■ **Delegación del Gobierno: Benjamín Piña**

Desviar el tráfico portuario de pasajeros del centro urbano puede ser positivo para esta mesa, pero negativo para algunos sectores como el comercio del centro.

■ **Universidad Cantabria: Ángela de Meer**

Apartado 5.1 Cambiaría en el título “centro urbano” por “espacios urbanos”.

Propuesta muy centrada en aspectos medioambientales y no urbanos. Añadir un contenido urbanístico.

Pág. 10 “añadir zonas verdes”.

Pág. 15 “espacios degradados”.

ESCUCHAR LA GRABACIÓN.

■ **ICCP Cantabria: José Sánchez**

Unir criterios e indicadores, que serán valorados y criticados. Los indicadores deben ser los mínimos.

Concretar en infraestructuras y servicios.

El transporte urbano no puede llegar a todos los puntos de la ciudad. Se pueden estudiar nodos como el del PCTCAN.

Bonos tipo bonobus, tarjeta de transporte (no solo el público, también concesionados).

Carril bici (caso de la Avda. de los Castros).

■ **AAVV Ciudad de Santander: Ramón Carrancio**

Faltan medios económicos. No hacemos nueva ciudad.

Espacios verdes muchos, pero poco repartidos.

Priorizar porque si no, no se hará nada: puerto, salida ciudad, energía. Primero deberían plantearse proyectos que generen empleo y medios para posteriores mejoras.

■ **Concejalía de Infraestructuras, Urbanismo y Vivienda: Cesar Diaz**

Priorizar es el objetivo de hoy.

Colaboración privada en proyectos. Ser realista a la hora de plantear su viabilidad.

■ **Director General de Urbanismo: Fernando de la Fuente**

Apartado 5.1. Considera que son objetivos que se consiguen mediante el planeamiento urbanístico.

Apartado 5.2. Complicada orografía. Echa en falta una alusión a la manera de conseguir cumplir la orden 2010 para Accesibilidad.

■ **Ordenación del Territorio: Angel de Diego**

Priorizar para que no se quede todo en palabras.

Enfatizar en el tratamiento de la trama urbana. Importancia de los espacios infrutilizados.

Movilidad: excesivo hincapié en el metro ligero. ¿Se han hecho los estudios necesarios? Se deben evitar errores que después no puedan repararse.

Red de autobuses: menos concepción en línea y más en red.

■ **Director General de Ordenación del Territorio: Fernando Silió**

Mecanismos legales.

Carácter social de nuestra ciudad “segregada”.

Carencias de la ciudad “histórica” cultural.

Medidas para la puesta en valor del patrimonio cultural, sobre todo del portuario.

Reducción en las expectativas de aparcamiento en el centro.

Evitar diseños artificiales para espacios libres (plazas sobre aparcamientos o parques).

Batería de indicadores, pocos pero significativos.

Dar publicidad a los costes de mantenimiento de las infraestructuras urbanas.

■ **PRC: José María Mazón**

Habla a título personal y no como representante del PRC.

El documento le parece poco práctico y se reduce a una declaración de intenciones.

¿Cómo podemos ser productores de energía desde la ciudad? Sería casi a nivel doméstico.

Se dan temas por cerrados y aún falta mucho, como en el caso de las Estaciones. Falta la parte ciudadana.

Mejora de las conexiones transversales. No entiende el soterramiento de Camilo Alonso Vega con General Dávila.

No al metro ligero. Se debe potenciar la red de autobuses y el transporte eléctrico.

Propuesta: transbordador de coches en la bahía.

No al AVE como se planteó en su día.

■ **Colegio de Biólogos: Santiago González**

Emplear el término “ecobarrios” para barrios nuevos.

Hay que ser más rigurosos en términos como “sostenibilidad y biodiversidad”.

Utilizar indicadores para medir.

Documento realista y ajustado en el tiempo (cuestión de credibilidad).

Pantallas acústicas inviables.

## Notas aportadas por los componentes del grupo de trabajo

1. “**Ser conscientes de lo que somos**, ciudad del norte, con las comunicaciones que tenemos, con las plazas hoteleras y las infraestructuras con las que contamos.”
  1. “Buscar mayor naturalidad, evitando diseños exigentes en mantenimiento.”
  2. “Reducir las expectativas de accesibilidad a la ciudad central: aparcamientos subterráneos, disuasorios y lanzaderas.”
  3. “Evitar la ciudad segregada.”
  4. “Indicadores: conocimiento, sistema de información.”
  5. “Conservación y puesta en valor del patrimonio edificado y portuario: cultura histórica.”
  6. “Publicidad de los costes del sistema urbano.”
- 
1. “Es necesario un mayor nivel de concreción a la hora de definir los objetivos de conservación del territorio, desde el punto de vista ambiental.”
  2. “Es necesario establecer un objeto superficial (% del municipio) en el que se limitarán los desarrollos urbanísticos (propuesta del 20% del municipio).”
  3. “Es necesario apuntar que es porcentaje del municipio debe corresponder a las áreas de mayor interés natural (identificadas en estudio previo).”
  4. En el caso de las zonas verdes, se debe ir más lejos, integrando criterios ambientales en el diseño y gestión de estos espacios, potenciando una naturalización de la ciudad.”
  5. Por último también es importante la incidencia de la ciudad sobre otros territorios, intentando minimizar este impacto mediante patrones de “consumo responsable”, como maderas certificadas, productos de comercio justo,... “
- 
1. “Respecto del primer punto no entiendo la relación entre el punto de partida y la finalidad; de hecho pienso que la finalidad es parte del punto de partida. Tenemos una ciudad a la que se le reconoce una cierta belleza y singularidad por su amplia bahía; sin embargo, esto no se explota. Y por otro lado, si se parte de una morfología urbana poco cohesionada, que no sé muy bien a qué se refiere, porque se quiere como finalidad solo potenciar el centro urbano, bueno; y sobre centro urbano habría que establecer una definición de lo que se quiere con centro urbano a mi entender. Esta primera finalidad no la veo bien definida o yo al menos no la veo clara.
  2. “La segunda sí me parece más clara; partimos de una debilidad física y buscamos una solución, o se plasma una solución obvia. Si bien las opciones 2 y 3 se podrían unir.”
  3. “El punto 4, tal y como está planteado, se entiende mejor en el eje de posicionamiento exterior que en el eje de territorio y movilidad. Se debería centrar en la movilidad interna.”

4. “En el punto 5.5 me parece correcta la propuesta desde el punto de vista de la sostenibilidad, pero poco factible dadas las características del territorio en el que se pretende, y la propuesta del tipo de energías renovables (propuesta sobre todo de origen eólico).”
1. “Recomendaría ampliar el nombre del eje estratégico a “Territorio, movilidad, infraestructuras y servicios para la sostenibilidad”, debido a que hay temas, como la gestión de residuos o la del agua, que requieren líneas específicas.”
1. “Dar mayor valor a la morfología urbana, a la ciudad, correspondencia en el 5.1 entre “De” y “A”, sino es una propuesta demasiado centrada en lo medioambiental. Cambiar centro urbano vital y sostenible por espacios urbanos.”
2. “Cuestión metodológica: solo están definidos los objetivos.”
3. “Mejorar el espacio urbano degradado y conseguir su plena revitalización económica (y yo añadiría urbanística).”
4. “En la página 15 se ampliaría y se conseguiría mejor lo que se plantea en la página 11 (“Mejorar los barrios”); y en la página 10 “Ampliar y distribuir las zonas verdes”. ”
1. “Evitar el estancamiento de Santander en el pasado.”
2. “Huir de que se trate de una ciudad con demasiada componente cultural-turística, sino una ciudad que abarque todos los sectores posibles.”
1. “Creo que hay una serie de apartados que pueden posponerse dado que lo principal es activar la economía. Ejemplo: ampliación de zonas verdes en pequeños espacios en zonas que no tienen un parque cercano.”
2. “Faltan proyectos productivos: estudiar proyectos lúdico-culturales que no se hallan en la zona de la Cornisa.”
3. “Priorizar los proyectos realizables y de interés general, previos a proyectos costosos; esto es, priorizar proyectos productivos económicos (puerto, energías, comunicaciones) y en su día mejora de pequeños espacios interiores de la ciudad.”
1. “En este sentido, el Plan reúne aspectos que actualmente están poco desarrollados y que habrá que hacerlo en un futuro con mayor profundidad, como el desarrollo de las energías renovables.”
1. “Ausencia de indicadores cuantificables en todo el documento.”
2. “Las propuestas presentan más dudas, sobre todo en lo que se refiere a los túneles N-S desde las Estaciones, a la nueva definición del espacio ferroviario y a los acuerdos que adopte la ciudad sobre el espacio portuario.”

1. “Página 11: Respecto a las zonas de nuevo desarrollo se dice que convendría evitar la creación de barrios muy densificados y con carencia de dotaciones, con lo que estoy de acuerdo, pero creo que el principal problema de los nuevos crecimientos es la proliferación de barrios laxos, poco compactos, densos y diversos, escasamente conectados a los nodos de transporte público y, por ello, muy dependientes del vehículo privado.”
2. “Páginas 19 y 24: Asimismo, se habla de la existencia de una realidad metropolitana y de que por ello es preciso una coordinación intermunicipal a nivel urbanístico y del transporte. Me gustaría incidir en que sería conveniente adoptar una visión territorial mediante la formulación de los correspondientes planes territoriales (área de la Bahía, corredor Santander-Torrelavega) que impulsen un sistema territorial coherente con la necesaria reducción de las demandas de desplazamiento.”

## PENSAMIENTO CREATIVO

### Intervenciones

#### ■ ICCP Cantabria: José Sánchez

Para reducir número de viajes: reagrupar actividades de la misma naturaleza.

Focalizar puntos de oficinas para realizar gestiones unificando.

#### ■ Universidad Cantabria: Ángela de Meer

Relacionar ejes y proyectos.

Buscar implicación de las diferentes administraciones.

Para que la ciudad sea sostenible hay que encontrar proyectos que afecten distintos ejes (caso de YA+ o del Plan Director de la Magdalena).

UC y UIMP están juntos. Corregir en el párrafo de “Campus Internacional”.

#### ■ Delegación del Gobierno: Benjamín Piña

Buscar la viabilidad económica.

#### ■ Universidad Cantabria: Soledad Nogués

Impulsar un modelo territorial. No solo policentrismo a escala urbana, también territorial. No modelos laxos y extensivos, sino delimitados.

Proponer estándares en los nuevos desarrollos. Más suelos urbanizables con dimensión estructurada necesaria, más umbrales de densidad y cuotas de actividad, más umbrales de distancia a espacios libres,...

#### ■ Autoridad Portuaria: Javier de la Riva

La bahía no es solo del municipio de Santander. Hay que tener una visión global.

Conectar distintas zonas, con barcos del tipo “Los Regina”.

Plantear objetivos a nivel de área metropolitana, en torno al Arco de la Bahía.

#### ■ Ecologistas en Acción: Luis Cuenca

Proponer ordenanzas sobre energía solar y mini-eólica.

Transporte en itinerarios escolares. Transporte público gratuito hasta los 16 años para que la gente se acostumbre a usarlo desde la infancia.

El Ayuntamiento de Santander debería gestionar un título de transporte que fomente la intermodalidad.

Accesos al hospital de Valdecilla desde un intercambiador, de autobuses y trenes.

Introducir elementos de geodiversidad en la senda litoral.



■ **SEO/BIRDLIFE: Nacho Fernández**

Establecer en el PGOU una secuencia en sectores de suelo urbanizable. Desarrollar primero el urbanizable prioritario.

En cada sector, en los espacios libres debería ser protagonista el carácter singular de la zona.

Mantener ganadería y pastoreo dirigidos.

Programa de Voluntariado Ambiental.

■ **ARCA: Carlos García**

En el apartado 5.3, Plan de peatonalización del centro relacionado, con continuidad, con más recorridos peatonales por toda la ciudad.

En el apartado 5.5, fórmulas para la generación de energía por parte de las comunidades de propietarios.

■ **Colegio de Biólogos: Santiago González**

Plan entre Ayuntamiento de Santander y la sociedad santanderina para que tenga validez.

Introduciría indicadores en el Plan.

■ **Director General de Ordenación del Territorio: Fernando Silió**

Hay que replantearse los accesos a la ciudad, cuidando cómo lo perciben los que nos visitan.

Destaca las medidas en educación, información y participación.

■ **Director General de Urbanismo: Fernando de la Fuente**

Educación: gratuidad del transporte en edad escolar y restricción al centro de vehículos privados.

Centros intermodales en los accesos a la ciudad, dotando de aprovechamiento urbanístico a este tipo de uso.

■ **AAVV Ciudad de Santander: Ramón Carrancio**

El puerto tiene carácter nacional y regional.

Un tren ligero recorrería los pueblos del lado oeste de la bahía.

Incidir en el tema de las energías.

Proyectos nuevos atractivos, de carácter lúdico-cultural, que no existen en la zona norte. Pista de hielo permanente. Piscina climatizada con agua de mar y además un tobogán.

■ **Concejalía de Infraestructuras, Urbanismo y Vivienda: Cesar Diaz**

Destacar el carácter metropolitano de determinados proyectos.

No volver la espalda al litoral norte que continúa con municipios colindantes, hasta Liencres.

## Notas aportadas por los componentes del grupo de trabajo

1. “Aprovechar eventos de otros contextos para crear producto (Mundial de Vela, Centro Botín o Centenario del Palacio de la Magdalena).”
1. “Medidas disuasorias del tráfico: peatonalización, aparcamientos disuasorios, lanzaderas.”
2. “Reducción de las expectativas de aparcamiento: no más parkings subterráneos.”
3. “Planes de calidad del aire en áreas problemáticas.”
4. “Confort urbano: convivencia ciudadana/ocio.”
5. “Incremento del arbolado en el espacio urbano.”
6. “Criterios de diseño de espacios públicos basados en la sostenibilidad y el paisaje natural.”
7. “Plan de mejora de entradas a la ciudad (Mejora urbana).”
8. “sistema de información urbana, con especial atención a la sostenibilidad económica.”
9. “Fomento de la cultura histórica de la ciudad.”
10. “Mejora de las conexiones marítimas y ciclables con el fondo de la Bahía.”
11. “Refuerzo de las medidas de **información, participación y educación.**”
1. “Establecer un indicador de biodiversidad basado en el seguimiento de las aves reproductoras (en aplicación desde el año 2006).”
2. “Potenciar la ganadería como herramienta de gestión y conservación de la campiña costera del Parque Litoral Norte (“pastoreo dirigido”).”
3. “Integrar las áreas o elementos de mayor interés natural de los nuevos desarrollos (sectores de nueva urbanización en los sistemas de zonas verdes).”
4. “Poner en marcha un programa de voluntariado ambiental.”
5. “Establecer en el 20% del territorio la reserva de suelo dedicado a la conservación de la naturaleza, paisaje, hábitat natural, biodiversidad,...”.
1. “Encadenar el plan de seguimiento y los indicadores del Pan Estratégico con los del PGOU de Santander.”
1. “Recomendaría incluir un modelo de desarrollo de construcción sostenible para introducir cambios en las normas y métodos de evaluación de los proyectos, y así hacerlos más sostenibles.”

1. “Relacionar los ejes y los proyectos. Tendrían más éxito y es más fácil implicar a los agentes si reúnen varios objetivos. Por ejemplo, el Plan Director de la Magdalena o el Proyecto YA+.”
  2. “Es el Campus del CCI y no UIMP y UC.”
- 
1. “La Bahía es el principal atractivo ambiental y paisajístico, pero en sus orillas se asientan varios municipios más, además de Santander.”
  2. “Su potencial como medio de comunicación en un área donde vive casi el 40% de la población de Cantabria es muy elevado y está poco aprovechado.”
  3. “Por esta razón, determinados aspectos relacionados con el transporte y la movilidad debería plantearse con una visión global de la Bahía, superando los límites estrictos del municipio.”
  4. “Otra serie de objetivos también debería plantearse globalmente para todo el área de la Bahía.”
- 
1. “Convergencia en el desarrollo del Frente Marítimo.”
  2. “Proyectos de regeneración del casco urbano.”
  3. “Máxima atención a la rehabilitación del patrimonio arquitectónico.”
  4. “Estudio pormenorizado de la zona ferroviaria.”
  5. “Desarrollo fehaciente de las Inspecciones Técnicas de la Edificación.”
  6. “Potenciación del eje San Martín- Frente Marítimo- Zona Ferroviaria-La Remonta, del eje Las Llamas-Peñacastillo y de las conexiones transversales entre ellos.”
- 
1. “Combinación de usos en los nuevos desarrollos urbanísticos que no hagan necesario el continuo desplazamiento N-S o E-O.”
  2. “Evitar ciudades o barrios dormitorio.”
  3. “Diseño de redes de playas de aparcamientos en la entrada de la ciudad, con posibilidad de reconocerles aprovechamiento en el planeamiento urbanístico, con el fin de abrirlo a la iniciativa privada, y conectadas con la red de transporte público.”
  4. “Ampliación de zonas verdes y espacios de encuentro ciudadano. Zonas públicas de uso público.”
  5. “Metro ligero: cambio de hábitos de vida y de la morfología urbana.”
  6. “Mecanismo de restricción de acceso del vehículo al centro.”
  7. **“Educación.”**
- 
1. “Puerto: Todas las conexiones de comunicación interregional; y reducir costes de atraque y uso.”
  2. “Comunicación con un puente Santander-Somo.”

3. “Metro ligero: conexión de la ciudad con todos los pueblos del Arco de la Bahía.”
  4. “Usos productivos: proyectos de atracciones no existentes en la zona norte del cantábrico, para la atracción y estacionamiento de foráneos (piscina climatizada de agua de mar en la península de la Magdalena, como final de un tobogán desde Cabo Mayor, deslizándose por la Finca de Jado hasta la Campa; o pista de hielo permanente).”
  5. “Prioridad a la energía hidráulica y eólica, aunque exceda del ámbito de la ciudad. Evidentemente son proyectos que se pueden y deben contar con capital público-privado o privado por concesión.”
1. “Introducir el tema de la gestión del agua, de los residuos y de la energía dentro del Plan.”
1. “Ordenanza municipal solar y mini-eólica.”
  2. “Declarar toda la ciudad zona 30, excepto las vías preferentes.”
  3. “Transporte público gratuito para escolares en Primaria y ESO (hasta los 16 años).”
  4. “Apoyo al tren-tran.”
  5. “Limitación velocidad en áreas metropolitanas a 80 km/h en vías de alta capacidad.”
  6. “Caminos escolares seguidos y bien señalizados.”
  7. “Transporte público en el Plan de la Magdalena.”
  8. “Inclusión del TUS en títulos de transporte intermodales.”
  9. “Aparcamientos disuasorios.”
  10. “Mejora de los accesos peatonales a Valdecilla Sur.”
1. “TERRITORIO: Impulsar modelos territoriales que disminuyan las necesidades de desplazamientos y favorezcan la salvaguarda de los recursos naturales:
    - a. Coordinar el planeamiento urbano y de la movilidad a nivel municipal y adoptar una visión territorial que evite el desarrollo laxo y extensivo mediante la formulación de los correspondientes planes territoriales (Bahía de Santander, eje Santander-Torrelavega).
    - b. En estos planes se debería establecer un modelo territorial que siga un enfoque policéntrico, con áreas urbanas mejor delimitadas y un grado adecuado de compacidad, densidad y diversidad de actividades, de forma que sea posible reducir las necesidades del vehículo privado.”
  2. “CIUDAD: Apostar por la regeneración de la ciudad existente, priorizando la mejora y reutilización de los tejidos consolidados sobre el desarrollo extensivo de nuevos tejidos, con el objeto de favorecer la revitalización urbana y la reducción de los desplazamientos:
    - a. En este punto, muchas de las medidas ya se recogen en el documento: urbanizar las bolsas de suelo vacantes y regenerar los espacios obsoletos;

- fomentar la variedad y mezcla de usos y actividades; mejorar la dotación de equipamientos y zonas verdes,...
- b. Además, se deben reestructurar los tejidos suburbanos de baja densidad y los desarrollos aislados procedentes del crecimiento a saltos, integrándolos en la ciudad, redensificándolos y dotándolos de centralidad y acceso al transporte público.
  - c. Plantear nuevos crecimientos basados en la densidad, complejidad y mezcla de usos, limitando la generación de espacios segregados, monofuncionales y dependientes del vehículo privado. Esto debe hacerse proponiendo umbrales y estándares desde el planeamiento urbanístico:
    - i. En la clasificación de nuevos suelos urbanizables dimensionar estrictamente el suelo necesario.
    - ii. Establecer una estructura urbana jerarquizada basada en centralidades y vinculada a las redes de transporte público.
    - iii. Proponer barrios compactos y definir en el planeamiento umbrales de densidad, para minimizar el consumo de suelo y optimizar las dotaciones.
    - iv. Complejizar los usos del suelo estableciendo en el planeamiento umbrales mínimos de reserva de suelo para dotaciones y actividades no residenciales. Asimismo, planificar los usos atendiendo a umbrales de distancia de acceso a los equipamientos, espacios verdes y actividades económicas.
    - v. Establecer en el planeamiento tipologías edificatorias congruentes con la compacidad.
    - vi. Introducir criterios de urbanización y diseño de calles que den prioridad al peatón frente al automóvil, buscando la continuidad del espacio público y su uso como espacio de convivencia.”
1. “En cuanto a la movilidad, hay que intentar eliminar la dependencia del vehículo privado (coche) a favor de medios alternativos de transporte público. Tener en cuenta que la ciudad no presenta unos altos problemas de congestión y hay que saber adaptar las soluciones a nuestra dimensión. Habrá que disminuir la necesidad de desplazamientos en coche, plantear cómo afrontar los necesarios y proponer y fomentar medios alternativos.
  2. Santander es la capital de Cantabria y se debe establecer un estudio de transporte/movilidad a nivel regional para delimitar la movilidad de la ciudad. No se puede centrar exclusivamente en la propia movilidad de la ciudad y de su municipio, sino de toda la región. Hay que demarcar el límite metropolitano de movilidad, en la que se encuadren los movimientos diarios atraídos por la ciudad. A partir de este estudio ya se podría establecer las medidas oportunas respecto por ejemplo a la idea del transporte ferroviario mencionado en el documento, como medio de transporte principal, etc.
  3. Para terminar es fundamental para esa ciudad más compacta la remodelación del frente marítimo y la reordenación ferroviaria, haya AVE o no lo haya. La situación de

las vías en la ciudad es privilegiada y sería necesario soterrar y aprovechar el espacio libre de las mismas para reactivar estas zonas y cohesionar el espacio Castilla-Hermida con calle Alta-Cuatro Caminos-Las Estaciones. No sabemos hasta qué punto sería interesante hacer una estación común ferroviaria (FEVE-RENFE) e incluso con autobuses (estación intermodal), ya que al estar tan cerca en realidad funciona como tal. El frente marítimo abriría la ciudad al mar en más del doble del espacio actual.”