



# MEGA GRUPOS FOCALES (MGF) Y GRUPOS FOCALES (FG) EN LA CIUDAD DE SANTANDER.

GRUPO DE INVESTIGACIÓN DE SISTEMAS DE TRANSPORTE

UNIVERSIDAD DE CANTABRIA



MARZO DE 2015

## Contenido

|   |     |
|---|-----|
| 1. Antecedentes del estudio. ....   | 4   |
| 2. Metodología de trabajo empleada. ....  | 4   |
| 3. Mega Grupo Focal con AAVV del centro de la ciudad.....   | 11  |
| 4. Mega Grupo Focal con AAVV de áreas Periféricas de la ciudad de Santander. ....   | 33  |
| 5. Conclusiones finales y conjuntas de los Mega Grupos Focales con AAVV en el centro y periferia de la ciudad. ....             | 52  |
| 6. Grupos Focales.....  | 58  |
| 6.1. Grupo Focal Parking. ....  | 58  |
| a) Integrantes del Grupo Focal.....   | 58  |
| b) Comportamiento de los usuarios de vehículo privado en Santander (residentes y no residentes).....                            | 59  |
| c) Tiempos máximos tolerados de aparcamiento desde que se llega a la zona de destino hasta el momento del estacionamiento. .... | 63  |
| d) Evaluación sobre el sistema existente de regulación de aparcamiento (OLA). ....  | 63  |
| e) Evaluación de la utilidad de nuevas tecnologías aplicadas a la gestión del aparcamiento. ....                                | 67  |
| f) Evaluación de un posible sistema de economía colaborativa (compartir coche y compartir plazas de aparcamiento). ....         | 69  |
| g) Problemáticas existentes en el sistema de aparcamiento de la ciudad de Santander. ....                                       | 71  |
| 6.2. Grupo Focal sobre transporte público ..... 86  | 86  |
| a) Integrantes del Grupo Focal.....   | 86  |
| b) Comportamiento de los usuarios de transporte público en la ciudad de Santander. ....   | 87  |
| c) Valoración de la calidad del servicio del TUS. ....  | 89  |
| d) Problemáticas existentes. ....   | 90  |
| 6.3. Grupo Focal sobre bicicletas. ....   | 103 |
| a) Integrantes del Grupo Focal.....   | 103 |
| b) Evaluación del Sistema de Bicicletas Públicas.....   | 103 |
| c) Valoración ante la posibilidad de introducción de bicicletas eléctricas en el sistema de bicicletas públicas.....            | 106 |
| d) Problemáticas.....   | 109 |
| e) Soluciones propuestas ..... 122  | 122 |
| f) Conclusiones GF sobre bicicletas ..... 133   | 133 |



---

|   |     |
|---|-----|
| 7) ANÁLISIS DAFO (Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades) de los Grupos Focales (Parking, Bus y Bici). ..... | 136 |
| 8) Variables extraídas de los MGF y GF .....  | 139 |
| 9) Anexos: Pautas Guía y Transcripciones.....   | 142 |

## 1. Antecedentes del estudio.

A través de una metodología basada en la participación ciudadana se han extraído las variables determinantes para el diseño de una Encuesta Domiciliaria de Movilidad y una Encuesta de Preferencias Declaradas (PD) sobre aparcamiento en la ciudad de Santander.

Para ello se han efectuado 2 Mega Grupos Focales (MGF) donde han sido convocadas todas las Asociaciones de Vecinos de la ciudad de Santander. A través de los Mega Grupos Focales se ha producido un aproximamiento a cuales son las problemáticas, opiniones y percepciones de los ciudadanos en cuanto a la movilidad dentro del sistema de transportes de la ciudad. Los Mega Grupos Focales se han utilizado para que todos los segmentos de población sean considerados dentro del proceso y no exista discriminación ninguna.

El objetivo primordial de la realización de los Mega Grupos Focales (MGF) y Focus Group (FG) es el de extraer las variables esenciales para el posterior diseño de una Encuesta de Preferencias Declaradas (PD) que será realizada sobre el terreno y una Encuesta Domiciliaria de Movilidad.

## 2. Metodología de trabajo empleada.

Se trata de un estudio exploratorio de índole cualitativa desarrollado en base a la técnica de Mega Grupos Focales (MGF) y Grupos Focales (GF).

Con el fin de alcanzar los objetivos planteados en este estudio, se han realizado dos Mega-Grupos Focales” (MGF) configurados a través de las diversas asociaciones de vecinos de la ciudad. Para ello, se han convocado a dos representantes de cada AAVV de Santander en 2 sesiones distintas con el fin de discutir y debatir a través de un proceso de participación social, cuales son las problemáticas del sistema de movilidad en la ciudad (sistema de aparcamiento, transporte público y bici) en Santander en el momento actual y posteriormente elaborar posibles soluciones desde la experiencia personal de cada individuo. Las reuniones se han celebrado en la Escuela Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos en un aula habilitada para el efecto. Todas y cada una de las sesiones fueron grabadas tanto en video como en audio con la finalidad de recopilar toda la información necesaria sin perder detalle de ninguna de las aportaciones que en ellas se dieron.

Consecutivamente toda esta información ha sido procesada, siendo objeto de análisis e investigación para el diseño y realización posterior de una Encuesta Domiciliaria de Movilidad y encuestas de Preferencias Declaradas.

Para definir el orden de los participantes en los Mega Grupos Focales (Asociaciones de Vecinos de la ciudad de Santander) se ha efectuado un estudio previo y se ha visto que las características de la zona central de la ciudad y la zona periférica son completamente diferentes en cuanto a sistema de aparcamiento (Libre, OLA, Subterráneo) y también en cuanto a la configuración del transporte público de la ciudad. En base a esto, se ha dividido la ciudad en 2 sectores en función de este parámetro de configuración territorial.

- Grupo 1: Contiene todas las AAVV del Centro de la ciudad.
- Grupo 2: Contiene todas las AAVV de la Periferia de la ciudad.

Posteriormente se estableció contacto telefónico y también a través de correo ordinario con dichas Asociaciones de Vecinos con la finalidad de convocar y comunicar la fecha, hora, lugar y motivo de la reunión, además de confirmar la asistencia de los diversos representantes de cada una de ellas.

Todos los participantes fueron convocados en el aula de exámenes de la Escuela de Caminos de la UC (habilitada para el efecto) y el desarrollo de los mega grupos transcurrió en esta sala.

De manera esquemática, se distinguen tres etapas en las cuales se desarrollaron las tres sesiones. Estas tres etapas son las siguientes:

- 1ª ETAPA: Planteamiento de los problemas de transporte de los participantes y de las Asociaciones de Vecinos a las que pertenecen.
- 2ª ETAPA: Presentación y Evaluación del Proyecto Metro-TUS para la creación de un sistema de autobús de alto nivel de Servicio.
- 3ª ETAPA: Puntuación y jerarquización de las principales variables extraídas en la primera sesión (Ejercicio Posit).
- 4ª ETAPA: Mesas de trabajo conjuntas: bicicletas, transporte público y sistema de aparcamiento.

En primer lugar, a medida que los asistentes llegaban a la sala se confirmó de qué asociación venían cada uno de ellos y se les fue acomodando. Una vez que se abría la sesión, se les hacía una breve introducción de la situación de Santander en cuanto al transporte en general, y se les explica el motivo de la reunión mediante la presentación de las autoridades pertinentes.

De todas las AAVV que fueron convocadas para este proceso de participación social, no fueron todas las que asistieron finalmente, a pesar de haber confirmado ya su asistencia. Por todo ello se deduce, que este tipo de eventos requieren de la previsión por parte de los técnicos involucrados de este tipo de detalles, ya que, al tratarse de tal volumen de personas es muy difícil controlar la asistencia total de todos los invitados al ejercicio. Aun así, al haberse tenido en cuenta a todos y cada uno de los colectivos de las diversas AAVV de la ciudad, esto se traduce a un proceso participativo social en el que se han tenido en cuenta a todos los colectivos a pesar de haber participado aproximadamente el 50% de las AAVV convocadas.

En segundo lugar, se les dejó debatir durante 45 minutos exclusivamente acerca de los PROBLEMAS que ellos perciben en materia de transporte en la ciudad de Santander, siendo los referentes al sistema de aparcamiento, transporte público y bicicleta los que copaban la mayor parte de las reuniones.



Para esta parte de la sesión, se estableció un sistema de intervención por turnos en los cuales cada representante de las AAVV exponía sus motivos y problemáticas en función del área que representaba. Si bien se les dejaba total libertad a la hora de exponer sus quejas, los coordinadores del mega-grupo focal se servían de un guion previamente diseñado (Pauta Guía)



a través del cual se fue dirigiendo la reunión con el objetivo de que no se estancara y de que se tocaran todos los temas de especial relevancia.

Después de esta primera etapa los participantes a manera de síntesis efectuaron un ejercicio escrito donde identificaban las tres principales problemáticas que veían en cuanto al sistema de aparcamiento, el transporte público, y el uso de la bicicleta en la ciudad de Santander.



Finalizado el ejercicio, se daban unos 20 minutos de descanso antes de iniciar la 2ª parte de la sesión. Durante este paréntesis se ofrecía un aperitivo y los coordinadores del Mega Grupo Focal aprovechaban para disponer las condiciones de la sala en función de las necesidades siguientes. Finalizado el descanso, los participantes regresaron para continuar con la dinámica de grupo. En esta ocasión se han extraído todas las problemáticas y variables más repetidas por los participantes en el ejercicio anterior, y estos se encargan de valorarlo de señalar las tres principales (1, 2,3) por orden de importancia en lo referente a tres temáticas: BUS, BICI, Y APARCAMIENTO.

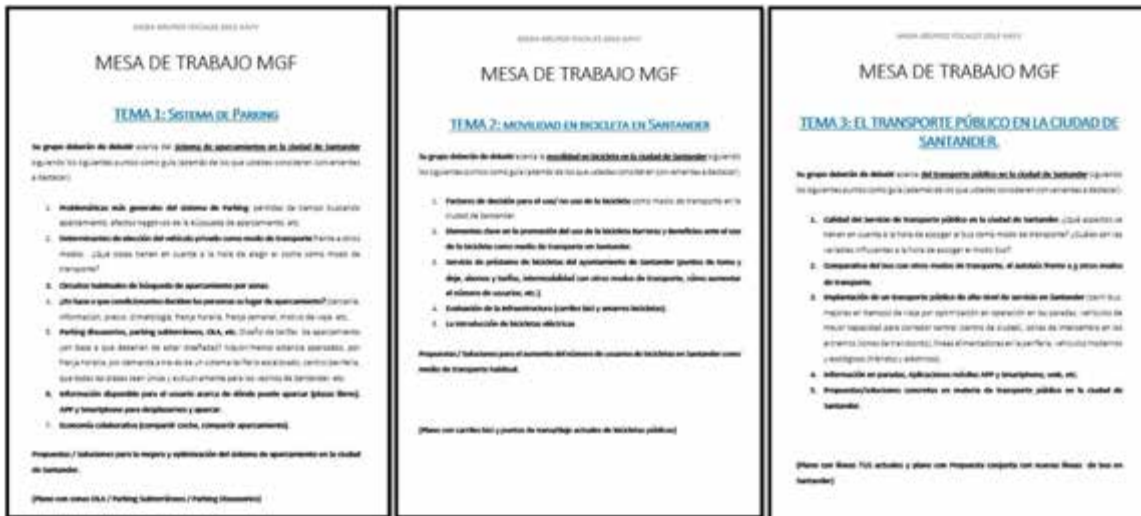


Realizado este breve ejercicio, se iniciaba la fase relativa a la realización de mesas de trabajo: 1) transporte público, 2) sistema de aparcamiento, y 3) Bicicletas. En esta parte de la sesión cada mase debatirá durante aproximadamente 20-30 min acerca de su tema y posteriormente un



portavoz en voz alta expondrá los resultados obtenidos en el grupo. Cada una de las mesas se les dio un guion que podían seguir en la mesa de debate.





Finalizada esta última etapa, se les pasó un cuestionario para que facilitasen datos de personas usuarias de bicicletas, transporte público y vehículo privado, con el objeto de reclutar a la gente que formaría parte de los futuros GF (de menores dimensiones y donde se tratarían temas más específicos). Se les agradecía su presencia y se les recordaba la importancia que tiene para este tipo de estudios su participación como representantes de la población en la ciudad de Santander.



### 3. Mega Grupo Focal con AAVV del centro de la ciudad.

En primer lugar, en cuanto a las problemáticas más genéricas percibidas por los residentes pertenecientes al sector centro de la ciudad de Santander en cuanto al sistema de transporte de la ciudad cabe destacar lo siguiente.

- Dificultades en la movilidad transversal de la ciudad limitándose en muchos casos a una movilidad longitudinal condicionada por la propia estructura orográfica de la ciudad (vaguadas, elevadas pendientes transversales, estrechez de las calles que atraviesan la ciudad de manera transversal, etc.).

*“Uno de los principales problemas que tenemos es la propia orografía de la ciudad ya que tal y como está estructurada son 3 vaguadas y núcleos de población altos, bajos...”*

*“Lo que vemos, es que la movilidad longitudinal a través de la ciudad es cómoda, en las líneas de autobús y de transporte público se puede ir bien de manera longitudinal, pero de manera transversal no hay nada”.*

*“La calle Castilla tampoco está bien conectada de momento con la Calle Alta y posteriormente con General Dávila, aunque están poniendo para peatones soluciones con escaleras mecánicas y eso.... esa parte de la orografía es un gran problema a solventar”*

*“Yo creo que bueno, aparte de la orografía que tenemos que es malísima pero que ante eso no podemos hacer nada.... Se trata solamente, creo yo, de copiar lo bueno que hay en otras ciudades... no inventemos cosas que ya están inventadas.....Porque las ciudades van a peatonalizarse sus centros en todas.... Pues no yo no estoy de acuerdo, yo creo que las ciudades se están des-peatonalizando...”*

- Incorrecta planificación de la ciudad en su interior: excesivas peatonalizaciones sin dar antes alternativas a los residentes.

*“yo estoy de acuerdo con que peatonalicen el centro, pero antes nos tienen que dar una solución a los que allí vivimos” (opinan la gran mayoría)*

*“Juan de herrera ahora le ha ganado al muelle... muchas ciudades donde se ha peatonalizado el centro de forma brutal se ha convertido en un desierto... entonces como se ha convertido en un desierto pues entonces se está volviendo atrás. No cometamos los errores que han cometido otros... es*

*decir los otros han peatonalizado...han cometido ese error y ahora vuelven atrás después de que se han dado cuenta de que ha sido un error.... Ahora lo están des-peatonalizando...”*



### 3.1. Problemáticas de movilidad en la ciudad de Santander.

#### a) Problemáticas del transporte público.

- Carencias en la información ofrecida a los usuarios del TUS en cuanto:
  - El recorrido de los autobuses.

*“Yo encuentro varios problemas, la mala señalización de los recorridos de los autobuses...”*

- Comprensión de la información dada sobre todo en el caso de personas mayores.

*“...es de muy difícil la comprensión la información que hay en las paradas”*

- Solapamiento de muchas líneas de autobús que hacen el mismo recorrido por el centro de la ciudad.

*“Al respecto de los problemas que por ejemplo pueden aparecer en San Fernando, tiene mucho que ver entendemos que es porque varias líneas dan el mismo servicio en el extremo de la ciudad: 12, 1, 2, 3, 4 engancha a partir del Ayuntamiento, 7, 5, hacen muchas líneas el mismo servicio”*



- Alta ocupación de los autobuses en ciertos momentos del día derivada de la poca frecuencia de algunas líneas.

*“El problema por una parte es una parte la frecuencia y que si una línea de poca frecuencia comienza a recoger a mucha gente, el valor de escoger el autobús como alternativa no es cómodo por tiempo y porque no vas cómodo en el bus.... Porque yo en un autobús que va hasta arriba pues no voy cómodo... busco otra alternativa menos agregada.... y luego que el resto de las líneas que salen desde el sur de la ciudad, ninguna de ellas salvo esta, la 12 pasa por zonas con grandes aparcamientos, la L3 va por zonas de carretera general con muy poco aparcamiento, la línea 13 una vez que empieza a callejear por el Alisal tiene problemas....”*

- Acumulación de autobuses en parada sobre todo en horas punta y días de lluvia. Este hecho ralentiza las incorporaciones de los autobuses tanto en su llegada a la parada como en su incorporación a la calzada. Se produce una saturación de autobuses en el centro de la ciudad.

*“La acumulación excesiva los días de lluvia de autobuses y la tardanza que hay.... Porque se desplazan todos juntos, llega uno la parada se llena, el segundo va a medias, el tercero va vacío....pero claro como no puede adelantar el bus de atrás al de adelante para en la siguiente parada coger a todos...”*

*“Yo creo que en días normales sin lluvia ni nada, también salen con esa carencia con paradas que en 7 o 10 minutos no pasa ni un solo autobús a determinadas horas.... Y cuando esto pasa yo pienso que se arrastra a toda la jornada...”*

*“si no llenamos el centro de autobuses que nos lleven al mismo sitio... hasta el portal. Estamos saturando el centro....”*

- Dificultad de acceso en las paradas para las personas mayores, lo que conlleva pérdidas de tiempo en los sube/baja.

*“Yo creo que otro de los problemas que puede haber en el transporte público son en las paradas... A mi entender hablando de que la mayoría de los usuarios de los autobuses son gente mayor y es una cosa que por lo menos en nuestro barrio hemos pedido es que las paradas.... El autobús pierde mucho tiempo cuando llega a las paradas en aproximarse y activar el sistema hidráulico para bajar el autobús y que esas personas puedan acceder... que en parte está bien, pero si conseguimos que las paradas estén a un nivel más elevado, ese tiempo, que parecerá una tontería pero que a lo largo del día se puede transformar en bastante tiempo, agilizaría todavía mucho más el tráfico”.*



- Desajustes horarios en días y horas conflictivas con tiempos de espera en el centro sin que pase ningún autobús de 20 minutos.

*“Pues se monta una buena y el primero va ralentizando muchísimo todo el recorrido de tal manera que te puedes encontrar que en un día conflictivo puedes estar más de 25 minutos sin un autobús y después llegan todos al tiempo a la parada...”*

*“Esto debería de corregirse, no puede darse el caso de que en paradas como Ayuntamiento, correos... y el centro de la ciudad se esté hasta más de 7 minutos sin el paso de un solo autobús.... Y que después te vengan todos juntos....las frecuencias deberían de ser cada 3-4 minutos en las líneas...”*

*“Hay ciertas horas de la mañana y de la tarde sobre las 11 de la mañana o así, que en San Fernando pues te puedes encontrar igual con una parada de 20 minutos que no te para ningún autobús.... y a las 6 de la tarde viene a pasar más o menos lo mismo”.*

*La tardanza que hay por ejemplo de San Fernando al Barrio Pesquero.... Casi que llegas antes andando que en autobús.*

- Desincronización de líneas de similar recorrido en cuanto a sus horarios de salida de cabecera.

*“...la 1 y la 3 salen exactamente al mismo tiempo de su cabecera, y las otras se van unificando de tal forma que luego en 3 minutos pasan todas juntas”*

- Recorridos excesivamente largos de algunas líneas de autobús.

*“Algunos autobuses hacen recorridos excesivamente largos, soy usuaria del 13, del 7, del 4, y ahora que tenemos la tarjeta transbordo y con el nuevo que se va hacer sería estupendo, porque es imposible....es que coges el 3 en el ayuntamiento y te lleva casi hasta Igollo.”*

- Exceso de tráfico rodado en la ciudad lo que dificulta que los autobuses lleguen a tiempo y cumplan sus pasos por parada.

*Yo pienso que ahora mismo pues ya salen los autobuses con una cadencia de 2-3-4 minutos, pero claro, el tráfico es imprevisible...las retenciones que se puedan generar por ejemplo por un accidente, estas una mañana en la calle San Fernando con una tromba de agua y un camión parado que invadía la carretera....pues llagaba el atasco hasta el antiguo Simago... eso es imprevisible...y luego ¿qué hace?*

- Horas de entrada y salida de los Centros Educativos.

*“Sobre las 9 de la mañana yo sufro estos atascos, yendo dirección al Sardinero... bien para meterme al túnel de Tetuán por la falta de dirección del tráfico en colegios como los Escolapios que colapsan*

*toda la glorieta de Puerto Chico... pero es que ese problema es puntual, es todos, todos los días... porque claro un charco o una inundación no lo es, pero es que el problema en esa hora es allí... porque por donde el marítimo se juntan hasta 4 autobuses... a esas horas hay una afluencia grande de llevar a las criaturas a los Colegios y no hay un policía o unos policías que estén ordenando en ese momento....Entonces efectivamente los autobuses están allí 4...”*

- Poco control por parte de los operarios para solucionar problemas en tiempo real.

*“Yo creo que hay dos problemas, ahí en la calle san Fernando hay una cabina y hay dos o tres personas que deberían de dar control al servicio de autobuses o proceder a que alguno se anticipe a la hora de su parada, porque es que.... Porque si allí tenemos una cabina con unos funcionarios, pues digo yo que están para algo, pues que funcionen también dando el servicio que corresponda.”*

- Ralentización de los tiempos de viaje del autobús debido al sistema semafórico de la ciudad.

*“Eso por una parte, por otra, respecto a los grandes recorridos, se ralentiza por el paso por los semáforos...”*

- Tamaño excesivamente pequeño de algunas paradas de autobús.

*“El problema viene también por las paradas, hay algunas paradas críticas, por ejemplo San Fernando en dirección salida de Santander.... La de enfrente de Carrefour es muy pequeña, la gente tarda mucho en subirse al autobús, porque tiene que recorrer todas la parada, porque hay muchas personas que esperan el autobús fuera de la paradas, y entonces para acceder al autobús tienes que quitar gente....”*

- Ralentización de las subidas al autobús a causa de un inadecuado sistema de cobro.

*“Por otro lado hay que decir que también ralentizan mucho los métodos de pago, pasar con la tarjeta y eso pues es un poco lento, que también se ha comentado....”*

- Desconocimiento de aplicaciones APP y dificultad por parte de las personas mayores para su uso. Para el caso de personas jóvenes las APP son muy útiles y utilizadas por estos usuarios.

*“Pero algo que no se ha comentado todavía es el tema de la tecnología, hay aplicaciones móviles, yo utilizo el móvil muchísimo como es evidente, y no sé si se conoce el caso de “google now” que es una aplicación de servicio directo, el teléfono se entera de tu posicionamiento y te da en el momento soluciones de transporte....la ciudad no lo tiene instalado... ósea yo sé cuánto tardo en coger un tren, yo sé cuándo puedo coger un interurbano, pero no sé cuándo puedo coger un autobús del servicio interurbano municipal.... Si se apuesta por un modelo moderno eso debería de ser importante”*

*“Hay una aplicación en el móvil que yo la tengo, que me indica cuanto falta para la llegada del autobús...”*

*“Yo no me refiero a la aplicación que se desarrolló para el TUS, esto que digo yo es una plataforma integrada y además tus trayectos habituales”*

*“Pero eso para personas muy jóvenes....pero pónselo tu eso a personas más mayores, y a ver quién se mete en eso!!! Si para saber dónde y cuándo tengo que coger un autobús tengo que hacer un master..... (Desacuerdo)...”*

*“También hay que pensar en las otras personas.... si ya pero las necesidades de la gente son para todos... hay que ir poco a poco con la tecnología, algo que sea accesible para todo el mundo. Pero esa tecnología tendrá que existir, y aparte tendrá que existir algo más rudimentario y fácil para aquellas personas que no sepan hacer uso de esas nuevas tecnologías....”*

#### **b) Problemáticas de aparcamiento en la ciudad.**

- Inexistencia de aparcamientos disuasorios reales en la ciudad a pesar de haber existido multitud de intentos.

*“El tema de parking como aparcamiento disuasorio es un proyecto que fue aprobado hace ya 8 años, hace 4... y constantemente.... Y están los proyectos.... Y no se han puesto en funcionamiento porque parece un poco... los parkings disuasorios que se proyectaron, se aprobaron, incluso en el pleno municipal eran a la entrada de la Marga, eran en la zona Centro en las naves del puerto, otro era en la parte de San Martín en la zona...”*

- Mala planificación de los parkings disuasorios existentes, que provocan la saturación de la ciudad.

*“el tráfico de la ciudad se duplica porque son los que vienen de fuera, me da igual por la S20 que por los Castros, que por la zona de Marqués de la Hermida y para llegar al parking disuasorio estamos colapsando la ciudad...por eso se hablaba de si el parking disuasorio era algo real...”*

- Elevadas tarifas de los parkings subterráneos en el momento actual.

*“...los parking subterráneos no los puede usar todo el mundo porque no son nada baratitos por cierto...”*

- Efecto frontera muy marcado en la saturación de las zonas de aparcamiento libre limítrofes con la Zona OLA actual.

*“Respecto al aparcamiento en sí, la regulación actual de los aparcamientos es terriblemente problemática, y eso lo conocemos nosotros de primera mano, somos de las pocas partes urbanas que no tenemos zona azul y tenemos todos los aparcamientos llenos...y la posición además de los vecinos es totalmente diametral... unos quieren tener una regulación para seguir aparcando gratis y otros no quieren tenerla para garantizarse el aparcamiento como residentes... no hay consenso en este tema”*

- Problemas dentro de las propias zonas azules ya que no existe suficiente aparcamiento para todos los residentes. Saturación de las zonas OLA.

*“El problema es que los residentes también pagamos por aparcar, pero aun así no tenemos donde hacerlo....”*

### **3.2. Soluciones.**

#### **a) Soluciones para el transporte público:**

- Transporte vertical es bien valorado por la ciudadanía como una de las soluciones de carácter peatonal para solventar las conexiones transversales de la ciudad y obtener un mejor sistema de movilidad.

*“La calle Castilla no está bien conectada de momento con la Calle Alta y posteriormente con General Dávila, aunque están poniendo para peatones soluciones con escaleras mecánicas y eso.... esa parte de la orografía es un gran problema a solventar”*

- Implantación de un carril bus segregado del resto de tráfico.

*“A veces te vienen todos los autobuses seguidos...Esto solamente yo veo que tendría un arreglo si existiera un carril bus”*

- Implantación de lanzaderas para evitar duplicidad en los recorridos de las líneas de autobús y así hacer el transporte público más ágil.

*“ la lanzadera en principio debería de solucionar esto, que es una de las ideas tan buenas que a nosotros especialmente nos gusta”*

- Implantación de microbuses lanzadera para los ejes transversales de la ciudad y evitar saturación.

*“Una cosa, si van a comprar nuevos autobuses, que compren microbuses... para que puedan ir por el centro de la ciudad sin saturar... porque no se compone de poner un autobús y ala...”*

- Implantación de un sistema de priorización semafórica que facilite el paso a los autobuses.

*“Sé qué hace tiempo en otras ciudades se intentó poner en marcha un sistema de control de la red semafórica en mandos de los autobuses, porque aquí mismo en la universidad, realmente el tráfico rodado a media mañana se corresponde con el autobús... hay muy poco volumen de tráfico que altere la red semafórica....”*

- Aumentar el tamaño de ciertas paradas céntricas que se quedan pequeñas al llegar varios autobuses de manera simultánea.

*“Hay paradas en el centro como la de San Fernando que se montan unas de cuidado, colas de autobuses esperando...hay que hacerlas más grandes”*

- Sistemas de aviso a tiempo real a los conductores para facilitar que se cumplan los horarios de pasos por parada establecidos.

*“Hay dos temas, respecto a lo de los horarios de los autobuses, en algunos países yo he visto que tienen la parada, el horario en que tiene que llegar el autobús a esa parada y cuando tiene que salir, eso va combinado no solamente con la parada que tiene su horario donde tiene que llegar y salir, sino que el mismo autobús tiene dentro un control que va diciendo que a esa parada tiene que estar a las 7:17 por ejemplo, y entonces el conductor se ve presionado para tener que llegar a esa hora allí, eso es una cosa que funciona, que en Alemania por ejemplo tienen”..*

- Elevar el nivel de las paradas para facilitar el acceso al autobús de personas mayores y así evitar pérdidas de tiempo en los sube/baja.

*“El autobús pierde mucho tiempo cuando llega a las paradas en aproximarse y activar el sistema hidráulico para bajar el autobús y que esas personas puedan acceder... que en parte está bien, pero si conseguimos que las paradas estén a un nivel más elevado, ese tiempo, que parecerá una tontería pero que a lo largo del día se puede transformar en bastante tiempo, agilizaría todavía mucho más el tráfico.”*

- Aumentar la franja horaria de servicio del TUS para abarcar un mayor número de usuarios que no disponen de este servicio a causa de no tener servicio en las horas iniciales de su jornada laboral.

*“Para descongestionar un poco el tráfico y el resto de la ciudad también, yo ampliaría los horarios de las líneas de autobuses para los centros de trabajo, porque claro vamos a ver, el que vaya a trabajar en el turno de las 6 de la mañana es que no tiene autobús para ir....y por eso tiene que ir en coche.... Y muchas veces en el turno de tarde, cuando quieres salir son las 23:00 h y claro si el último autobús*



*a esa zona es a las 22:30 h... si empiecen a funcionar los autobuses a las 5 de la mañana, pues esos coches ya no se moverían, no andarían.... Y se utilizaría el autobús en vez del coche en esas ocasiones...”*

- Entradas y cobros automáticos por puertas traseras y delanteras para evitar las pérdidas de tiempos en parada.

*“Y otro sistema que funciona para evitar el pago en la entrada es que los billetes se validen allá donde entres, es decir, en todos los medios de transporte alemanes puedes entrar por la puerta que quieras, tu metes tu billete, le metes en unos aparatitos que hay y te le valida.”*

### **b) Soluciones para la mejora del aparcamiento en la ciudad:**

- Disminuir las tarifas de los parkings subterráneos para aumentar su uso, sobre todo en aquellas zonas donde nadie los usa y se encuentran vacíos (Ejemplo Tetuán).

*“Hay parkings que es una vergüenza, están vacíos el 90 % del día, quizá si disminuyesen su tarifa muchos usuarios lo utilizarían, sobre todo los que son más periféricos...”*

- Destinar una parte de las plazas de aparcamiento de los parkings subterráneos solo para residentes para completar el sistema OLA.

*“En principio lo ideal es que una parte de los parkings fuesen exclusivamente para residentes o gente que trabaje en la ciudad, sin tener que ser residente y el resto por franja horaria por ejemplo estaría bien. En una parte aparcarían residentes y en otra parte aparcaría gente que viene a trabajar, y el resto pues no sé, por horarios por ejemplo.”*

- Potenciar la intermodalidad a través de la combinación de parkings y autobús.

*“Respecto de los aparcamientos si se utilizan en combinación con los autobuses sería bueno tener en mente que tipo de usuarios es el que pasaría a utilizar un parking disuasorio y luego un autobús... el usuario urbano casi siempre se va a mover en autobús, y sin embargo el usuarios que utiliza un parking disuasorio yo creo que puede venir de otras partes de la región y te da lo mismo venir de Astillero a Santander en autobús que de Maliaño en coche, eso implica que haya problemas con el aparcamiento..”*

- Aprovechamiento de parkings existentes en combinación con autobús.

*“Respecto al aparcamiento disuasorio no necesariamente tiene que ser un área establecida para ello, sino que hay que pensar que hay muchos aparcamientos en entornos cercanos a los recorridos de autobús, por ejemplo alrededor de la línea 12, toda la zona de la L12 tiene aparcamiento y se puede ir*

*cualquiera de la ciudad dejar el coche allí y coger la línea 12 que además da muchas vuelta y pasa por bastantes sitios....y así esa línea puede hacer de coche escoba para recoger a esa gente...”*

- Creación de tarjetas de transporte intermodales para la combinación de bus y parking.

*“...se me ocurre a modo de propuesta utilizar las tarjetas de transporte las grises o las que están, medir los tiempos de residencia en el autobús y en base a eso segmentar al usuarios por el tipo de transporte o los transbordos que hace, es una forma de sacar datos automáticamente porque el sistema es informático.... Además encaja muy bien con la filosofía del Smart Santander... no sé si eso ya se ha planteado, sacar la información de la propia tarjeta de transporte...”*

- Creación de parkings verticales en el centro de la ciudad, que ocupan menos espacio y son más efectivos.

*“Hay que hacer parking verticales... hay muchos sitios en el mundo en el que se utilizan y están funcionando, son más baratos que los parking normales y no pasa nada por hacer un edificio bonito, con los cristales estéticos que parezca la torre Iberdrola de Bilbao, y por dentro sean 20 plantas de parking a un precio razonable y económico....eso soluciona todos los problemas, porque no nos preocupa la zona azul, porque iba a salir el mismo coste, la gente se puede desplazar hasta el centro de las ciudades, y le favorece mucho al comercio que no tiene el problema que tiene ahora por culpa de los aparcamientos...”*

*“En Barcelona los hay en pleno centro... y funcionan de maravilla...”*

- Creación de aparcamientos disuasorios aprovechando el espacio existente en la ciudad (Puerto de Santander, zona del Mundial de Vela, zona Calle Castilla-Estaciones).

*“Después del Mundial de Vela ha quedado una explanada en la zona donde se aparejaban todos los barcos, ha quedado sin utilización alguna....”*

*“...después de que se habla de tanta colaboración entre Ayuntamiento y Puerto de Santander, pues se podía hacer una zona disuasoria de aparcamiento si se habilitase como tal cabría una amplia flota de coches, se liberaría muchísimo la zona centro y la zona periférica de la ciudad, y bien se podía enganchar de ahí con un autobús que saliese al centro....Se trata de una zona que ahora mismo está infravalorada, no se le está dando ninguna utilidad y sin embargo sería ...”*

*“Buen momento es ahora con la obra que se pretende hacer, que se van a sacar en la zona de la calle castilla en las estaciones, esto también es ahí reciente y eso se podría soterrar también con los aparcamientos y yo creo que está también en el corazón de la ciudad con la estación de autobuses, estaciones, todo... y ese sí que sería un buen aparcamiento disuasorio siempre y cuando se tuviera en cuenta el coste...que no pase como ahora que tienes que aparcar mismamente arriba de las estaciones*

*pero claro siempre es carísimo poner un coche en cualquier aparcamiento, y ahora tenemos la oportunidad ahí de 30.000 m que van a quedar libres y soterrar y hacer un buen aparcamiento ahí para toda la gente, incluso de la ciudad, de la zona que no hay aparcamiento, y se puede utilizar también para eso....”*

- Reubicación correcta de los parkings disuasorios para evitar el colapso de ciertas vías de entrada y salida de la ciudad (RENFE, Peña Castillo, Nueva Montaña, etc.).

*“Yo quería matizar el tema de los parking disuasorios, el que hay ahora como tal figura en el ayuntamiento, está en el Sardinero...significa que normalmente los parking disuasorios suelen ser para los que vienen de fuera...porque la mayoría de los que ya estamos en el centro pues con las líneas de autobuses y los transbordos lo hacemos....eso significa que ahora mismo, el tráfico de la ciudad se duplica porque son los que vienen de fuera, me da igual por la S20 que por los Castros, que por la zona de Marqués de la Hermida y para llegar al parking disuasorio estamos colapsando la ciudad...por eso se hablaba de si el parking disuasorio era algo real....”*

*“Estaban propuestos en la zona de la marga y en la zona de arriba de Peña Castillo, precisamente porque son los que más van a usar el parking disuasorio...”*

*“¿Y si se llevan las estaciones a nueva montaña?...y todo ese espacio que quede libre se puede llegar a habilitar como aparcamiento...que algún contratista de cierta importancia se puede construir ahí un aparcamiento al aire como existe en algunos sitios ya...”*

*“Es decir no hay algo que se encuentre cerca de las líneas y que sea un espacio abierto donde se pueda aparcar... y sino aprovechar todas esas zonas urbanas donde aún no hay muchas zonas edificadas y aprovechar ese espacio para ello.”*

*“Yo creo que la idea que hay de juntar FEVE y RENFE donde están pero digamos que hacia la pared, hacia el túnel....ese espacio, ahí quedaría perfecto pero dejando la estación donde está.”*

- Economía colaborativa para compartir plazas de aparcamiento en el centro de la ciudad. Se sugiere como solución factible y tan solo existe una persona concedora del sistema actual, existe desinformación acerca de esta política que parece ser una solución para muchos de los vecinos. Parece ser que este sistema solo es conocido por la gente joven pudiendo ser utilizado por más gente si se diese un correcto marketing.

*¿Y por ejemplo alguna plataforma colaborativa de intercambio de plazas de aparcamiento entre el que vive en la ciudad y sale y el que llega que sus cruces de horarios son más o menos parecidos, puede existir algo así?*

*“En Barcelona y por ahí si existe y va muy bien me han dicho...”*

*“Y en Santander también” (dice una persona joven)*

- Cerrar el centro de la ciudad al tráfico rodado, dejando paso exclusivamente a los residentes.

*“Y vamos a san Sebastián y tenemos que aparcar a las afueras o en un parking porque en la ciudad solamente aparca el residente y nada más.... Y vas a Granada y dejas el coche fuera de la ciudad....”*

### **3.3. Resumen de las principales problemáticas/soluciones (ejercicio Problemáticas/soluciones y Jerarquización de variables).**

A continuación se muestran los cuadros resumen que todos los participantes rellenaron tras el debate abierto. En él se han sintetizado las problemáticas y posibles soluciones planteadas a nivel individual. Con ello se muestra como muchas de ellas son coincidentes tanto de manera individual como en el pensamiento en colectivo.

Para el caso del transporte público las principales problemáticas y soluciones detectadas son las siguientes:

| PROBLEMÁTICAS/SOLUCIONES DEL TRANSPORTE PÚBLICO  |   |
|--|---|
| PROBLEMÁTICAS  | SOLUCIONES  |
| <b>Horarios de comienzo inadecuados (desajustados a los horarios de trabajo, entrada colegios, etc.)</b>                     | Ampliación horaria (6 de la mañana) y que finalicen más tarde (no cuando aún hay vida en la ciudad).  |
| <b>Recorridos inadecuados con falta de acceso a algunas zonas de la ciudad</b>   | Ajustar los recorridos para llegar a las zonas de trabajo en el extrarradio zonas como Fernando de los Ríos son tierra de nadie/ Dar servicio a las zonas con mayor población.                                    |
| <b>Flota de vehículos actuales obsoleta</b>  | Adquisición de microbuses para conexiones transversales   |
| <b>Deficiencias en la conexión transversal de la ciudad</b>  | Dar servicios a través de microbuses  |
| <b>Falta de respeto de los vehículos privados a las incorporaciones de los autobuses desde parada</b>                        | Mayor vigilancia de agentes de movilidad y/o policía local: Creación de un Carril Específico para BUS.  |
| <b>Lentitud de las líneas, bajas frecuencias</b>   | Creación de sistemas lanzaderas con elevadas frecuencias  |
| <b>El embarque es muy lento</b>  | Mejora del sistema de embarque (que se suba por ambas puertas, máquinas de validación en cada entrada), más inspecciones para controlar/Máquinas dispensadoras de billetes en las paradas/Creación de CARRIL BUS. |
| <b>Desajustes horarios en cuanto a frecuencias (acumulación de autobuses en ciertas horas del día, yendo algunos vacíos)</b> | Dar información sobre la ocupación de los autobuses para que la gente se redistribuya y no se intente subir todo el mundo al mismo autobús.   |

|  |   |
|--|---|
| <b>Solapamiento de muchas líneas que pasan por la misma zona</b>   | Cambios en los recorridos para que las líneas no coincidan todas en el mismo sitio y cubran más territorio.                 |
| <b>Inadaptación de muchas personas a las nuevas tecnologías (gente mayor)</b>  | Buscar otros canales de llegada de la información a las personas mayores  |
| <b>Poca penetración tecnológica</b>  | Mejora de las APP a través de la integración de servicios 6000 LE NOW   |
| <b>Acumulación de muchos autobuses es las paradas</b>  | Ampliación del tamaño de las dársenas de autobús  |
| <b>Autobuses perjudicados por los tascos en las entradas de los Colegios</b>   | No dejar aparcar mal a la entrada del colegio, ni en doble fila   |
| <b>Líneas excesivamente largas</b>   | Acortar las líneas y sincronizar los horarios para hacer trasbordos ágiles  |
| <b>Tiempos de descanso en cabecera demasiado largos</b>  | Ajustes de los tiempos en cabecera  |
| <b>Existencia de demasiadas paradas en el centro de la ciudad (muchas paradas en poco espacio recorrido)</b>               | Mayor distanciamiento de las paradas  |
| <b>Dudosa limpieza de los coches</b>   | En muchas ocasiones no se encuentran en condiciones óptimas de higiene.   |
| <b>Mal funcionamiento de los paneles informativos que no se corresponden en muchas ocasiones con la realidad</b>           | Mejorar el sistema de información de los paneles/ poner paneles informativos en todas las paradas no solo en las del centro |
| <b>Existen líneas que no cubren bien su servicio (Línea 5)</b>   | Poner refuerzo en horas punta en aquellas líneas donde realmente hace falta   |
| <b>Paradas poco accesibles a personas mayores con movilidad reducida (insuficiente altura, marquesinas pequeñas, etc.)</b> | Elevar bordillos a la altura del autobús y agrandar las marquesinas con más espacio para sentarse.                          |

Por otro lado, en cuanto a la jerarquización por orden e importancia de las variables más destacadas y que más se repitieron en el ejercicio anterior (problemáticas/soluciones a nivel individual), cabe destacar que para el caso del transporte público, como puede observarse en el siguiente cuadro, la acumulación de autobuses en parada es percibido como una de las grandes problemáticas por parte de los usuarios que opinan que éste se ve ralentizado a causa de esta problemática.

Por otro lado, la inadecuada información y su difícil comprensión sobre todo en el caso de las personas mayores que se ven incapaces en muchos casos de hacer legibles los planos en parada, los horarios, los pasos por parada, etc.

Otras tres problemáticas detectadas y que suponen una importancia similar se corresponden con la lentitud de acceso a los autobuses, la duplicidad de muchas líneas en sus recorridos, y los horarios insuficientes que no se adaptan a la realidad de las personas (entradas a jornadas laborales, entradas a colegios e institutos, etc.).



Por último, para las personas residentes en el centro de la ciudad, opinan que existe desconexión con bastantes zonas de la periferia que quedan desprovistas de transporte al igual que en última estancia piensan que en muchas ocasiones la información de los paneles no se corresponde con la realidad.



| PROBLEMÁTICAS                          | 1  | 2 | 3 | Total |
|--|----|---|---|-------|
| Acumulación de autobuses en parada     | 13 | 1 | 1 | 15    |
| Difícil comprensión de la información  | 5  | 0 | 8 | 13    |
| Lentitud de acceso a los autobuses     | 2  | 2 | 5 | 9     |
| Duplicidad de líneas en sus recorridos | 0  | 8 | 1 | 9     |
| Horarios insuficientes                 | 4  | 2 | 3 | 9     |
| Zonas desconectadas                    | 2  | 4 | 1 | 7     |
| Problemas en paneles informativos      | 2  | 1 | 3 | 6     |



Para el caso del sistema de aparcamientos en la ciudad las principales problemáticas y soluciones detectadas son las siguientes:

| PROBLEMÁTICAS/SOLUCIONES EN SISTEMA DE APARCAMIENTO  |   |
|--|---|
| PROBLEMÁTICAS  | SOLUCIONES  |
| <b>Elevado coste económico de Parkings subterráneo y del Sistema OLA para no residentes</b>        | Economizar y bajar el sistema tarifario   |
| <b>Tamaño excesivamente pequeño de las plazas en los Parking subterráneos</b>                      | Que se diseñen con las plazas más amplias   |
| <b>Pocas plazas de aparcamiento dentro de algunos parkings del centro que siempre están llenos</b> | Hacer parkings en altura dentro del centro de la ciudad   |
| <b>Ubicación incorrecta de muchos parkings</b>   | Creación de parkings en la entrada de la ciudad, en sitios estratégicos y bien conectados   |
| <b>Información</b>   | Mejora de información en cuanto a ocupación en zonas OLA, parkings, etc...y también en cuanto a existencia de aparcamientos vacíos disuasorios.   |
| <b>Inexistencia de Parkings disuasorios reales</b>   | Creación de aparcamientos disuasorio bien conectados con buses lanzadera en las afueras de la ciudad a través de plataformas de intercambio (zona de la Marga, Centro Tecnológico, Zona de Gamazo, etc.). |
| <b>Desajuste oferta/demanda en OLA: muchos residentes y pocos aparcamientos.</b>                   | Hacer ampliaciones de OLA más ajustadas en base al número real de residentes (las zonas son muy pequeñas) / que en determinadas horas estas zonas solo se utilicen para residentes.                       |

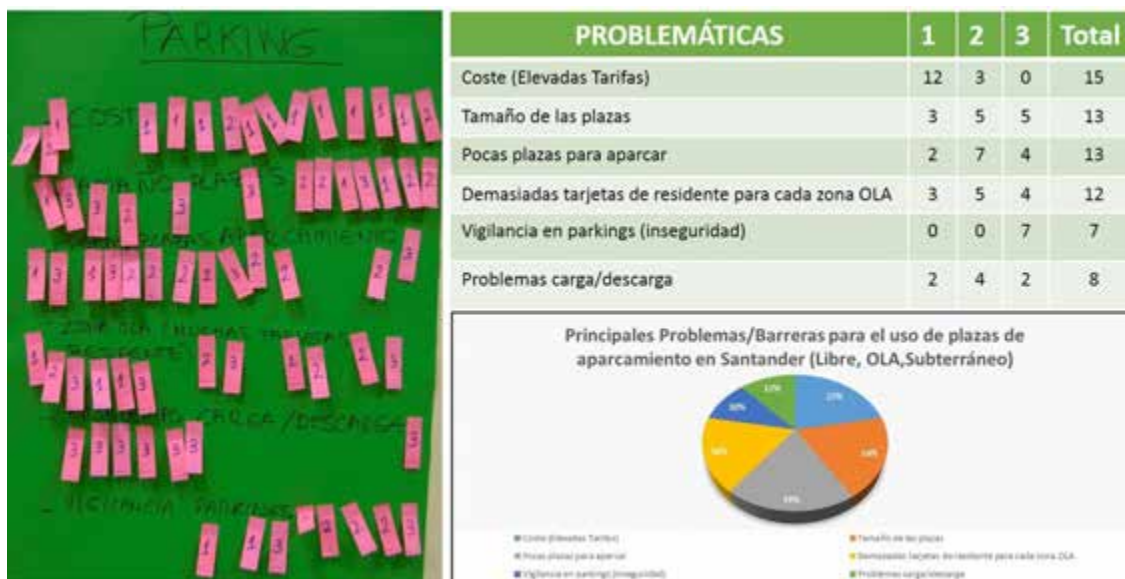
|   |  |
|---|--|
| <b>Sistema rotatorio</b>  | Que se pongan zonas verdes como en otras ciudades donde se puedan aparcar en OLA 4 horas seguidas /que se pueda volver a pagar sin tener que mover el vehículo |
| <b>Saturación en zonas de aparcamiento libre en zonas cerca a los límites de la OLA (efecto frontera)</b>   | Aplicación de la zona OLA a otras zonas como Tetuán, General Dávila, etc.  |
| <b>Saturación de Parkings en ciertas épocas</b>   | En fiestas en verano o en navidades, acceso libre sin tarifa a los parkings  |
| <b>Inseguridad ante ausencia de vigilancia</b>  | Mayor vigilancia en el interior de los parkings que en ocasiones da miedo entrar (mayor iluminación)   |
| <b>Problemáticas para aparcar en zona OLA para las personas que no son residentes</b>   | Creación de zonas verdes exclusivas para trabajadores/no residentes de fuera de la ciudad  |
| <b>Eliminación de muchas plazas de aparcamiento en el interior de la ciudad debido a las bicicletas y el autobús</b>  | Dar alternativas reales antes de eliminar las cosas  |
| <b>Mala distribución de las zonas OLA (existencia de plazas vacías en algunas zonas y otras donde no se puede aparcar (ejemplo: Zonas 4 y 6; y zonas 9 y 10).</b> | Unificar estas zonas   |

Por otro lado, en cuanto a la jerarquización por orden e importancia de las variables más destacadas y que más se repitieron en el ejercicio anterior (problemáticas/soluciones a nivel individual), cabe destacar que para el caso del sistema de aparcamiento según la opinión de los residentes de la zona centro de la ciudad, el principal inconveniente detectado se corresponde con el exceso de tarifas en el caso de los parkings subterráneos unido en segundo lugar al pequeño tamaño de las plazas de aparcamiento.

Por otro lado destacan la importancia de las pocas plazas de aparcamiento existentes tanto en zona OLA como en espacios de libre aparcamiento. En cuarto lugar en orden de importancia, se sitúa el hecho de que las zonas OLA tienen demasiadas tarjetas de residente produciéndose un déficit de aparcamiento para los propios residentes que numerosas ocasiones no encuentran plaza de aparcamiento en su propia zona.

Existe cierta disconformidad con el hecho de existen numerosas plazas exclusivas para carga y descarga en las zonas azules, lo que disminuye aún más el número de plazas disponibles para aparcar los residentes.

Por último otros problemas destacados suponen la escasa vigilancia en el interior los parkings lo que genera que en ciertas horas (sobre todo para el caso de las mujeres) se genere cierta inseguridad para aparcar derivado de la escasa iluminación, etc.



Para el caso del uso de la bicicleta como modo de transporte en la ciudad, las principales problemáticas y soluciones detectadas son las siguientes:

| PROBLEMÁTICAS Y SOLUCIONES DEL MODO BICI   |  |
|--|--|
| PROBLEMÁTICAS  | SOLUCIONES   |
| <b>Orografía inadecuada: cuevas, desniveles y pendientes</b>   | Introducir bicicletas eléctricas en el sistema público de bicis.   |
| <b>Climatología inadecuada: lluvia y viento</b>  | Bicicletas públicas cubiertas  |
| <b>Pocos espacios para la bicicleta en el centro de la ciudad</b>  | Hacer carriles bici en paralelo a los carriles de circulación y las aceras.                                      |
| <b>Continuas calles en obras</b>   | Evitar que los carriles bici crucen calles peatonales/ Balizar los bordillos de aceras.                          |
| <b>Utilización por parte de los ciclistas de los túneles lo cual hace que ralenticen el tráfico de la ciudad</b> | Prohibición de circular a los ciclistas por el túnel, y habilitar un lado del túnel (peatonal) para carril bici. |
| <b>Los carriles bici no están bien pintados ni señalizados</b>   | Hacer carriles bici de verdad, que no patinen con la lluvia y que sean de otro color.                            |
| <b>Escasez de aparcamientos y amarres para bicicletas particulares</b>   |  |
| <b>Ubicación de puntos de toma y deje para uso turístico</b>   | Ampliar las zonas o puntos para coger y dejar una bici cerca de zonas de trabajo                                 |
| <b>Carriles bici turísticos</b>  | Aumentar la red de carriles bici dentro de la ciudad.<br>Creación de carriles paralelos                          |
| <b>Los puntos de toma y deje no se encuentran cercanos a paradas de bus.</b>                                     | Acercar puntos de toma y deje a paradas de bus.  |
| <b>Escasez de vigilancia ante posibles robos de las bicicletas.</b>  | Controles y sanciones severas a los ciclistas  |
| <b>No existe respeto por parte de los peatones al carril bici generándose inseguridad</b>                        | Sancionar a los peatones que pisan el carril bici  |
| <b>Exceso de velocidad: por su velocidad son más peligrosas para los peatones que los coches</b>                 | Limitar la velocidad a los ciclistas en el interior de la ciudad   |
| <b>Las bicicletas no circulan debidamente</b>  | Alejar los carriles bici de las zonas ajardinadas y donde hay gente mayor y niños                                |
| <b>No hay vigilancia de los ciclistas que circulan de manera ilegal por la acera.</b>                            | Que la Policía Local ponga multa sino se circula por el carril bici.   |

|  |  |
|--|--|
| <b>Accidentes: Conflicto y peligro con los peatones.</b>       | Que sancionen a los ciclistas que van por las aceras.  |
| <b>Existen pocos usuarios de bicicleta</b>                     | Crear mayor sensibilización a todos los usuarios de la vía pública (ciclistas, conductores, peatones)  |
| <b>Poco civismo tanto de ciclistas, conductores y peatones</b> | Hacer más visibles los carriles bici y hacer una campaña de sensibilización a los ciudadanos (institutos, colegios, centros de trabajo, centros de funcionarios, etc.) |
| <b>Elevadas tarifas para usuarios</b>                          | Bajar el precio del alquiler   |
| <b>Precio de las bicicletas</b>                                | Que se financien por el Ayuntamiento y sean más baratas  |

Por otro lado, en cuanto a la jerarquización por orden e importancia de las variables más destacadas y que más se repitieron en el ejercicio anterior (problemáticas/soluciones a nivel individual), cabe destacar que para el caso del uso de la bicicleta como medio de transporte Santander, según la opinión de los residentes de la zona centro de la ciudad, el principal inconveniente detectado se corresponde con peligrosidad existente en las zonas peatonales (conflicto inminente entre peatón y ciclista). Además destacan el uso indebido por parte de los usuarios de bicicleta del propio carril bici y el exceso de velocidad de las bicicletas que generan un claro peligro en el sistema de movilidad de la ciudad, según las opiniones recogidas por los representantes vecinales.

Por otro lado, otra de las barreras detectadas para el uso de la bicicleta como medio de transporte es la existencia aún a día de hoy de pocos puntos de toma y deje de bicicletas públicas y el sistema tarifario de las mismas, ya que consideran que debería de ser gratuito para su mayor uso.

Por último, destacan como una problemática a tener en cuenta la circulación de las bicicletas por los túneles (túnel de Tetuán y pasaje de Peña) que obstaculizan el tráfico rodado y lo ralentizan sobre todo en las horas punta.



| PROBLEMÁTICAS                                 | 1  | 2  | 3 | Total |
|---|----|----|---|-------|
| Peligrosidad para los peatones                | 5  | 12 | 1 | 18    |
| Uso indebido del carril bici                  | 12 | 3  | 1 | 16    |
| Exceso de velocidad de las bicis              | 2  | 4  | 6 | 12    |
| Pocos puntos de toma y deje de bicis públicas | 0  | 3  | 3 | 6     |
| Tarifas elevadas de bicicletas públicas       | 1  | 0  | 6 | 7     |
| Circulación de bicis en túneles               | 1  | 0  | 4 | 5     |



### 3.4. Principales Resultados en las mesas de trabajo.

A continuación se muestran los principales resultados obtenidos en las mesas de trabajo de los representantes vecinales residentes en el centro de la ciudad.

#### a) Transporte público.

Las principales conclusiones obtenidas en la mesa de trabajo de transporte público destacan:

- Adecuada calidad, en líneas generales, del transporte público de la ciudad de Santander.

*“La calidad del servicio de transporte público en la ciudad de Santander es correcto y ha mejorado durante los últimos años, aunque aún quedan muchas cosas por mejorar, como ya hemos dicho antes”*

- Se valoran positivamente los beneficios del transporte público frente al uso de otros modos de transporte motorizados y no motorizados.

*“Lo bueno que tiene el autobús es que no hay necesidad de aparcamientos frente al uso del coche, su uso frente a otras alternativas como la bicicleta o ir andando, va en base a las necesidades que tenga la gente de tiempos... y también frente a las otras alternativas de movilidad peatonal que están apareciendo que casi se tarda lo mismo en subir unas escaleras mecánicas que en coger una línea de autobús pero afectado por la edad del usuario...”*

*“Estableciendo una comparativa con otros medios de transporte, se puede decir que el bus es más cómodo, no se necesita aparcamiento, es más barato en su coste global”*

- Necesidad de adaptar en mayor medida el transporte público a los usuarios reales del mismo (personas mayores con movilidad reducida).

*“Las personas mayores que están un poco limitadas en movimiento tienden a utilizar el autobús.... y eso muchas veces influye en que no se cojan, y muchas personas que tienen problemas de movilidad tampoco cojan el autobús.”*

- Necesidad de completar la red de paneles informativos para que lleguen a todas las paradas (el caso deficitario de General Dávila).

*“En algunos sitios hay una necesidad de marcadores de tiempo, General Dávila es un caso, donde hay muy pocas paradas con el marcador”*

*“...y el mantenimiento de los paneles informativos en muchas paradas es deficiente, está apagado o funciona mal... vamos es importante que se mejore”.*

- Solapamiento de muchas líneas en sus recorridos.

*“Y otro problema que se ha dado es que los recorridos de muchas líneas coinciden en espacio, en la parte central de la ciudad casi todas las líneas se solapan”.*

- Evaluación positiva ante la implantación de un sistema de autobús de alto nivel de servicio en la ciudad de Santander (METROTUS).
  - Educación de la población para habituarse al sistema de transbordos que se plantea en el METROTUS.

*“En cuanto a la implantación de un transporte público de alto nivel de servicio, es una idea buena, pero la problemática que vemos es el transbordo, que la gente de la ciudad se acostumbre que para hacer trayectos hay que coger dos autobuses... y que no sea me monto y acabo en la misma línea... habrá que educar a la población para resolver este problema de hábitos.”*

- Incertidumbre de soluciones en el trascurso de su implantación.

*“En cuanto al tema del METROTUS, con las dos cabeceras tanto en el Sardinero como en Valdecilla, no se el tiempo que se tardará en implantar, pero hasta que se implante, como hay que hacer unas obras de infraestructura tanto de carril bus, como de paradas...”*

*“...mientras no se haga el METROTUS, una solución para la zona centro, por ejemplo de Cachavas, sería que pueda salir del túnel de botín, toda esa zona es totalmente desatendida por los autobuses urbanos...”*



*“¿Y cuál ha sido la alternativa que nosotros manejamos?... pues el autobús que tenemos nosotros para hacerle un poco más viable sería ir hasta donde va ahora pero meterse por el túnel de botín dando servicio a la calle Cádiz, Calderón de la Barca con parada en las Estaciones y después Pasaje de Peña y ya venir para acá, y así pensamos que sería mucho más rentable”*

*“Nosotros en ese momento propusimos que el 12, que nos diera servicio, para no hacer línea nueva y evitar todo esto.... ¿Pero qué pasa?... que sería bueno porque sería complementario ya que tiene una frecuencia de 30-35 minutos... y el nuestro por así decir le ampliáramos, y la frecuencia en vez de ser de 20 minutos diese de 30 min, podrían intercalarse, ya que como el 12 pasa por Puerto Chico a menos cuarto y a y cuarto, este que pase a en punto y a y media...”*

- Adaptación de las aplicaciones informáticas a los usuarios existentes y mejoras en la página web.

*“En cuanto a las aplicaciones informáticas, hay que destacar que en general es buena pero se puede mejorar... que sea más fácil cuando accedes a la página web del ayuntamiento, poder ver el horario y la aplicación en tiempo real...”*

- Elevado coste de las tarifas del TUS.

*“Y por último unas propuestas, en la línea en lo que se ha hecho hasta ahora está bastante bien, pero no se ha hablado del precio.... No somos una ciudad en la que el precio del servicio sea bajo... y si se puede mejorar por ahí, ya que el servicio de transporte público es un servicio público y no se debería de sacar más que un beneficio social...”*

### **b) Sistema de aparcamiento.**

Las principales conclusiones obtenidas en la mesa de trabajo sobre el sistema de aparcamiento destacan:

- Mal acondicionamiento de algunos parkings subterráneos lo cual les hacen inseguros.

*“hay falta de iluminación en muchos parking lo cual les hace algo inseguros de noche y hay muchas goteras cuando llueve, demasiadas columnas y falta de vigilancia.”*

- Pequeñas dimensiones de las plazas de aparcamiento.

*“El tamaño de las plazas en los parking es muy estrecho, y mucha gente ni siquiera se atreve a aparcar el coche con tanta columna y poco espacio”*

- Comodidad del vehículo privado frente al transporte público condiciona el hecho de que muchos usuarios utilicen su vehículo particular.

*“la comodidad, la rapidez, la posibilidad de llevar animales y es más ágil que el autobús con lo cual hay más facilidad para ir a diferentes sitios, no como el transporte público que puede que no haya una parada justo donde tú vas...”*

- Las personas afirman que sus circuitos de aparcamiento suelen ser improvisados en las zonas centro de la ciudad.

*“...generalmente se buscan aparcamientos por donde se puede y salvo que vayas al centro y vivas en la periferia que vas al parking, se aparca por donde se puede...”*

- Rediseño necesario de las tarifas de aparcamiento.

*“Nosotros creemos que las tarifas de aparcamiento deberían de estar diseñadas en base a franjas horarias, lo dejaríamos como está ahora o incluso lo modificaríamos en algunas zonas.”*

- Extensión a toda la ciudad de información sobre plazas libres de aparcamiento.

*“Hay que ampliar más la información de donde se puede aparcar y en este caso el tema de plazas libres pensamos que debería de llevarse a toda la ciudad el sistema que se ha implantado en la zona de la calle Bonifaz y alrededores que señala que plazas hay libres de aparcamiento con lo cual evitarías estar dando vueltas constantemente con el coche para aparcar.”*

### ***c) El uso de la bicicleta como modo de transporte.***

Las principales conclusiones obtenidas en la mesa de trabajo sobre el uso de la bicicleta como modo de transporte:

- Los factores condicionantes o barreras que dificultan el uso de la bicicleta como modo de transporte en la ciudad de Santander se identifican principalmente con factores de clima adverso, elevadas pendientes hecho que provoca la existencia de pocos usuarios de este medio de transporte.

*“El no uso se debe más que nada al clima y a las cuestas, ciudad muy incómoda... no se puede cambiar la ciudad.”*

- Ubicación correcta de manera genérica de los puntos de toma y deje de bicicletas públicas, aunque esta ubicación se encuentra orientada a la prestación de un servicio de carácter turístico.

*“Los puntos son correctos pero faltan usuarios, se usa poco en Santander... generalmente se usa más en verano y en semana santa con los visitantes, que la misma gente de Santander.”*

- Pocos amarres para bicicletas en la ciudad y la estructura de los existentes no es la adecuada (cada punto solo dispone de un aparcamiento para 4 bicicletas).

*“Hay escasez de amarres, se han puesto ahora últimamente, por lo menos lo que hemos visto nosotros por Puerto Chico y en Tetuán y tal, han puesto amarres escasos que solo valen para amarrar 4 bicicletas.”*

*“Son un par de horquillas de acero inoxidable con lo cual solo pueden aparcar 4, y la mala utilización de ellos, la gente sigue yendo en bicicleta y lo amarran a una farola o a una barandilla que a los amarres estos”.*

#### 4. Mega Grupo Focal con AAVV de áreas Periféricas de la ciudad de Santander.

En primer lugar, en cuanto a las problemáticas más genéricas percibidas por los residentes pertenecientes al sector periférico de la ciudad de Santander en cuanto al sistema de transporte de la ciudad destaca la desconexión existente con el resto de la ciudad y con las propias zonas periféricas de la misma.

*“Aquí no hay comunicación, porque Liencres es San Román... no hay una comunicación directa de traslado desde Liencres....”*

*“No hay comunicación, con existe buena comunicación con la periferia...”*

*“Los pueblos de Santander están en estado tercermundista... solo interesa el centro de la ciudad... pero ¿Qué pasa con la periferia?”*

Según las opiniones trasladadas por los representantes de la periferia de la ciudad, existe un problema global relacionado con la mala planificación del sistema de transporte en la ciudad que se está planificando sin tener en cuenta aspectos relacionados con los cambios demográficos y urbanísticos experimentados en estas zonas durante los últimos años.

*“Hace falta un análisis global de la afluencia de la gente de fuera, de los pueblos, del extrarradio de la ciudad, para así poder planificar bien el transporte...”*

*“Lo cierto es que yo veo que se están poniendo cosas pero el análisis global no se está teniendo en cuenta... para ir haciendo cosas puntuales y que además sean complemento y que al final todas ellas finalicen en el desarrollo general...eso, no se está haciendo.”*

Existe una elevada congestión de la ciudad que trae múltiples problemas en el sistema de movilidad de la misma (congestión vehicular, falta de aparcamientos, mal funcionamiento del transporte público etc.). Se deben de dar solución a estos problemas a través de la peatonalización del centro de la ciudad acompañado de una red eficiente de aparcamientos disuasorios conectados con autobuses de alta frecuencia y cobertura.

*“Primero hay que facilitar aparcamientos disuasorios y un transporte transversal... y luego pues sí, intentaremos sacar el coche de la ciudad”.*



#### 4.1. Problemáticas de movilidad en la ciudad de Santander.

##### a) Problemáticas del transporte público.

- Desconexión de las zonas periféricas a las que no llega el transporte público (San Román, el Albericia, Campogiro).

*“Yo veo bastantes problemas, por ejemplo yo represento una zona occidental de Santander que se corresponde con todo el entorno de San Román, el Albericia hasta casi llegar a soto de la Marina...”*

*“Nosotros somos de Campogiro, que está en la zona de Peña Castillo, allí hay más asociaciones y hay desde luego una distribución del transporte bastante amplia salvo la línea 3, la línea 3 tiene un recorrido muy específico, y esa zona está, sin esa línea 3 está muy mal comunicada”*

- Inexistencia de transporte público en ciertas áreas de la ciudad (Zona de Montaña).

*“Bueno hasta ahora todo el mundo dice que tiene autobús pero que la frecuencia no es la adecuada... pero es que hay zonas en las que directamente no se dispone de ninguna línea de transporte público, entonces ahí sí que no nos queda más remedio que usar el coche para todo.”*

*“Yo recuerdo que hace años el Ayuntamiento planteó que el objetivo era que no hubiera ni un solo vecino de Santander que no tuviese una parada de autobús a menos de 300 m de su casa... y aquí ni a un kilómetro... hay un problema como es el del centro de Salud de Montaña, y esa gente que es de un*

*barrio con mucha población mayor no tiene posibilidades de ir en transporte público hasta allí, porque esa gente tendría que coger un autobús para desplazarse al centro para después en el centro coger otro autobús para ir a Montaña....”*

*“Es verdad que el transporte público en los últimos años en nuestra ciudad ha mejorado y que existen zonas súper bien comunicadas, pero también es cierto que hay otra gente que no dispone de un autobús, ni a trescientos metros ni a un kilómetro... es que no tenemos”.*

- Poca frecuencia de los autobuses existentes para conectar el centro con la periferia (Cueto, San Román, Valdenoja).

*“Problemas, no hay servicio de autobuses, va el 17 pero con muy poca frecuencia... los Sábados y Domingos no tenemos servicio”.*

*“Tenemos la zona de Valdenoja que van el 1 y el 2 cada 10 minutos, sin embargo hay otras zonas donde no pasa un autobús ni cada tres cuartos de hora... o sea creo que la planificación no está todo bien... hay zonas ahora como es Ernenst Lluck toda la S20 que no tienen ni siquiera un autobús, y sin embargo por arriba pues van el 1, el 2, el 20.... Creo que habría que planificar mucho mejor los recorridos, porque toda esa zona se está superpoblando...”*

*“...nosotros también somos de la periferia, somos de Cueto y la problemática es que tenemos muchos problemas en función del flujo de autobuses...”*

*“Yo tengo un chiquillo que va a San Román a jugar al rugby y tiene que coger el 18... y es que nos tenemos que saber los horarios y no puede faltar porque entonces a la media hora tiene que esperar otra media hora para coger otro 18.... O sea el problema es la poca frecuencia”*

- Modificación del servicio durante la época estival, hecho que perjudica enormemente a los usuarios de la periferia que ven como sus recorridos se multiplican en distancia y no son directos.

*“Y hemos pedido que en verano el autobús tenga un servicio directo y que en la época estival en verano pues que bajen hasta la playa y que el servicio baje por la zona de Mataleñas...”*

- Todos los viajes entre zonas periféricas pasan por el centro de la ciudad provocando transbordos y alargando los tiempos de viaje.



*¿Y en la plaza de las Estaciones en 15 minutos? No que va hay que coger un autobús y luego otro autobús.... (Transbordos incómodos con largos tiempos de conexión).... Pues 40 minutos que te tiras para llegar al centro....*

*“Si yo quiero ir al Albericia o mis hijos o mis nietos van a estudiar allí, porque tengo que cogerme un autobús irme al centro y desde allí cogerme otro para ir al Albericia... que hagan líneas circulares periféricas... que se conecte también la periferia entre sí, sin necesidad de pasar por el centro de la ciudad siempre.... Porque tenemos que ir siempre al centro.... Es que no tenemos ninguna comunicación para esa zona.... O a la residencia de Cantabria por ejemplo... hay que dar la vuelta a toda España!!!”*

- Largos tiempos de viaje derivado de los recorridos poco directos desde la periferia al centro y viceversa.

*“Si es que te pones a mirar y tardas más en llegar de Liencres a Santander en autobús, que de Santander a Bilbao en coche... eso no puede ser...”*

*“...de la Iglesia a de Cueto a Santander yo puedo tardar más de tres cuartos de hora...”*

- Incumplimiento de los horarios establecidos de salidas en cabecera en las áreas periféricas.

*“La zona del Cementerio de Cueto por ejemplo, esa zona está totalmente olvidada....bueno ahí no sabes cuando llega el autobús, por ejemplo si sale a menos cuarto, pues tienes que estar allí a menos 25 porque depende del tráfico que haya en Santander pues a ver cuando llega.... Y como llega marcha...”*

- Ausencia de paneles informativos en ciertas marquesinas de la periferia de la ciudad.

*Yo pertenezco a la Asociación de Vecinos del Alisal, que estamos en el radio de acción del Complejo del Albericia, y nosotros la verdad es que más o menos estamos contentos, aunque no tenemos en las marquesinas los indicadores de cuando llegan los autobuses, contamos con dos el 17 y el 6....*

- La aplicación APP del TUS para teléfonos móviles está muy bien pero solo para una parte de los usuarios (no para las personas mayores).

*“Y también la aplicación esta que hay del TUS para el teléfono móvil ayuda muchísimo, yo la utilizo, la conozco... y hay mucha gente que la conoce y creo que está bastante bien, pero no llega a todo el*

*mundo, no toda la gente tiene un Smartphone, por ejemplo la gente mayor no está adaptada a estas nuevas tecnologías”.*

- Largos recorridos de ciertas líneas de autobús.

*“Nosotros pensamos que la línea 3, y lo hemos manifestado muchas veces, tiene un recorrido demasiado amplio...”*

*“...no se pueden hacer unas líneas con exceso de recorrido, que no se vayan creando tapones para efectuar aparcamientos periféricos, que pienso yo que darían dos frutos: 1) el no entrar con los coches al centro de la ciudad, y 2) el facilitar líneas con recorridos cortos pero rápidos... porque no tiene sentido que uno de Peña Castillo se vea implicado por la saturación de gente que se baja en San Fernando...”*

- Elevada ocupación de los vehículos sobre todo durante la época estival, hecho que perjudica enormemente a los usuarios de las líneas periféricas (Ejemplo línea 3).

*“línea 3 en verano la playa la satura sobre todo a la hora de regresar, la gente que al medio día va a trabajar, o viene del colegio para comer y volver a salir... pues se encuentra con que los autobuses casi siempre vienen llenos y no los pueden coger...”*

*“...yo vivo en Cazoña, y Cazoña efectivamente por pasar una serie de líneas está muy bien comunicada... pero sin embargo se ha ido notando como a medida que las zonas periféricas se van poblando, como se va cargando y se saturan líneas... y dices... cómo es posible que en Cazoña llegue un autobús lleno...”*

- Inadecuación de los horarios del servicio TUS a las actividades de la ciudadanía en la periferia.

*“La zona de Peña Castillo además se trata de una zona de trabajadores, que ya en su día al Alcalde esto se le comentó.... Que hace falta un servicio pues a la 6 de la mañana... porque hay muchísima gente que entra a esa hora a trabajar...”*

### ***b) Problemáticas del sistema de aparcamiento***

- Desinformación acerca del posible uso de aparcamientos disuasorios ya existentes en la ciudad de Santander.

*“De hecho hay aparcamientos disuasorios, hay uno ahí en el Sardinero en la zona de los Campos de Fútbol, pero no está todo lo bien explicado para que la gente lo utilice... para que el ciudadano sepa que dejas allí el coche y tienes allí todo a mano...”*

*“Existe falta de información acerca de los aparcamientos disuasorios sobre todo por parte de la gente de otros municipios que acude a Santander...”*

*“Es que si se diese la información adecuada, porque por ejemplo los que bajamos de Cueto pues podíamos quedarnos en el Sardinero con el coche si realmente hay un autobús que nos lleve al centro y donde se nos informe de lo que tardaremos en llegar y de su recorrido, y de cuando pasa...”*

- Los parkings disuasorios actuales no se encuentran bien comunicados con el transporte público.

*“Los parkings disuasorios actuales no creo que estén todo lo bien combinado con el autobús como debieran, por eso no se consideran disuasorios”*

*“...es que lo que pasa es que si no hay autobuses que enlazan bien y no pierdes tiempo, pues lo que pasa finalmente es que entras con el coche hasta el centro.”*

- No existe una percepción ni definición adecuada de los que es un parking disuasorios, no por parte de los poderes políticos ni por parte de la ciudadanía.

*“Yo cuando digo disuasorio, no me refiero al parking reciente que han hecho en la residencia de Cantabria... sino como son disuasorios en otras ciudades, que la gente aparca fuera de la ciudad en el extrarradio y donde la gente que viene aparca ahí que salgan lanzaderas al centro... porque si no es así no es disuasorio.... Y no que pase dentro de media hora un autobús que viene lleno de otro sitio... no es no.”*

- Escasez de plazas de aparcamiento en el centro de la ciudad.

*“...y aparcar en el centro es un suicidio.... Primero rezas un rosario y luego ya igual aparcas.... a la media hora o a los tres cuartos de hora.... Y además cada día es peor, porque la gente ya es que tiene hasta dos y tres coches, y aparcar eso dos y tres coches, pues...aunque sea pagando cuesta aparcar”*

- Grandes pérdidas de tiempo de aparcamiento y congestión en el centro de la ciudad.

*“Yo tengo un coche, y es que nos vemos negros, hemos llegado a estar hasta una hora intentando aparcar dando vueltas y vueltas... sino hubiese tanto coche en la ciudad se descongestionaría el tráfico y desahogáramos muchísimo la ciudad”.*

- Elevadas tarifas de los parking por lo cual es inviable que los trabajadores de la periferia aparquen en la ciudad y se ven obligados a otras alternativas saturando igualmente las zonas de libre aparcamiento.

*“En mi caso yo casi el coche a veces lo aparcado en los Castros, me subo andando al funicular y de ahí bajo al Río de la Pila.... Y así dices por lo menos estas trabajando una jornada de 5 y 6 horas pero aparcas gratis... porque es que vamos pagar 5 o 6 horas de parking todos los días pues es bastante imposible”*

- Saturación de las zonas de libre aparcamiento que se encuentran limítrofes a la zona OLA: efecto frontera de la zona OLA.

*“Ya pero todo el mundo va subiendo al límite de la OLA y cada vez está más saturado...”*  
*“Si eso es lo que pasa...” (opinan todos)*

- Los parkings de pago no suponen una alternativa a las numerosas peatonalizaciones que se están efectuando en el centro de la ciudad.

*“Además luego en Santander cada vez están peatonalizando más y claro deberían de poner alternativas para esa peatonalización... es que sino que hacemos con el coche... como dije yo un día, cojo el coche me lo meto en el bolsillo y me lo subo a mi casa...”*

*“Peatonalizar está muy bien, pero ojo, hay que dar antes las soluciones a la gente que está allí.... Y dar soluciones no es crear un parking de pago, porque un parking no está al alcance del bolsillo de todos... no puedes plantear parking periféricos donde el costo es por hora...”*

- Problemas para las zonas comerciales del centro de la ciudad derivados de la imposibilidad de aparcar en la ciudad, hecho que conlleva que muchas personas se vayan a hacer sus compras a los centros comerciales, donde realmente pueden aparcar sin problemas.

*“El Ayuntamiento dice y te incita a que hay que comprar el Centro de Santander, pero coges el coche no puedes aparcar y dónde vas!!! Pues al centro comercial que allí puedes aparcar gratis.... Y no me complico la vida.”*

*Es que todos estos problemas de transporte y aparcamiento, están llevando a deshabitar el centro de la ciudad”*

#### **4.2. Soluciones de movilidad en la ciudad de Santander.**

##### **a) Soluciones del transporte público.**

- Creación de un metro ligero o red de tranvías que comunique la periferia con el centro de la ciudad sin crear atascos derivados del tráfico rodado.

*“Luego se habló de una cosa que es en horas punta la zona de Corbán es una riada de vehículos que vienen desde Liencres, Mortera, Soto de la Marina... Y aquello es una riada de coches... entonces en su momento se había hablado de un metro ligero....incluso se había hecho un pequeño proyecto de un metro ligero que por razones igual económicas o políticas pues no se ha hecho.... Incluso el señor alcalde habló del tema con el entonces presidente de Cantabria, y les parecía una cosa... bueno.... Metros ligeros hay aquí cerquita, en Vitoria hay metros y tranvías, en San Sebastián igual... aquí no hay comunicación con las zonas del extrarradio...”*

- Ampliación de los servicios horarios del TUS.

*“ Una solución para que la gente use más el transporte público en vez de su coche es que se amplíen las franjas horarias al inicio y al fin de la jornada (5 o 6 de la mañana)”*

- Ampliación de la frecuencia de ciertas líneas durante las horas punta.

*“Una mayor amplitud horaria referida a las horas punta, porque sí que es cierto que hay horas del día que desde luego la frecuencia pues no tiene y tanta importancia, pero a la hora de trabajar, a la hora de entrada de los colegio, es decir, a primera hora pues esto es de suma importancia, hay que ampliar la frecuencia”*

- Modificación de recorridos y sincronización de los transbordos entre las diversas líneas.

*“... e igualmente combinar el recorrido o sincronizar en horas con otras líneas para hacer posibles los transbordos ágiles... porque en nuestra asociación tenemos queja de que están llegando la línea tres cuando acaba de pasar no hace tanto otra posible conexión...por lo cual no se facilitan nada los transbordos....entonces este es el motivo por el cual hay muchísima gente que desiste y decide utilizar el coche.”*

- Creación de un servicio de autobuses lanzadera eficiente que conecte con zonas de aparcamiento disuasorio.

*“...pero cuando se hablan de aparcamientos disuasorios se hablan de un gran volumen de gente que aparcen fuera de la ciudad y acuden en otro medio de transporte al centro ... no líneas que pasen por allí sin más... sino líneas rápidas específicas para ello, lanzaderas rápidas...”*

*“Yo tengo un coche, y es que nos vemos negros, hemos llegado a estar hasta una hora intentando aparcar dando vueltas y vueltas.... y por eso mismo es buena idea lo de las lanzaderas porque así no entraría todo el mundo en la ciudad...se descongestionaría el ... desahogáramos muchísimo la ciudad.”*

- Creación de autobuses circulares que conecten la periferia de la ciudad entre sí sin necesidad de tener que pasar por el centro de la ciudad.

*“Una idea que tengo yo, que no sé si sería la adecuada, pero los circulares. Por ejemplo, desde Cueto, Monte..., nosotros para ir al Albericia tenemos que ir primero al Centro y luego volver al Albericia, que es lo que les pasa a los de San Román, o cuando tienes que ir a algún sitio, los circulares digamos que nos darían un poco de no tener que ir siempre todos al mismo sitio para desde ahí desplazarnos”.*

### ***b) Soluciones para el sistema de aparcamiento.***

- Creación de aparcamientos disuasorios en puntos estratégicos de la ciudad (Barrio Pesquero, la Marga, el Alisal, PCTECAN).

*“Puede ser ahora también el Barrio Pesquero una de ellas, que es la entrada de la ciudad...”*

*“...por ejemplo el Alisal, la zona comercial del Alisal es una zona nueva, la Marga al final es una zona que posiblemente sea de aprovechar...”*

*“Porque yo no entiendo como en Santander la S20 está saturada, y sea una línea urbana a las 9 de la mañana, si yo hago un disuasorio en el Alisal que hay espacio, de entrada marco unas líneas dependiendo para que zona vaya, y así estoy facilitando...”*

*“Meter un aparcamiento en la Marga yo pienso que sanearía muchísimo la ciudad... sobre todo la zona de la Calle Castilla y todo eso pues estaría muy bien.”*



*“...por ejemplo el Alisal es nuevo, la zona comercial es muy reciente, hay espacio... el PCTECAN al final se queda ahí afuera... suben solo una línea... y yo creo que hay zonas donde ya se tenía que haber planteado ya este tema...”*

- Ampliación de la red de transporte vertical, muy útil para aparcar en zonas libres y tener un acceso a pie.

*“Es buena idea esto de las escaleras mecánicas y el funicular”*

*“...o vas en bus o aparcas en una zona que luego tenga conexión a pie, el funicular por ejemplo.... bueno esto en cierto modo te facilita el poder llegar a zonas céntricas sin tener que desplazar el coche hasta allí”*

- Abaratamiento de las tarifas para aparcar en parkings siguiendo el ejemplo de otras ciudades españolas.

*“Tienes parking allí por Madrid, donde por dos euros aparcas todo el día.... Durante toda tu jornada laboral, y has cogido el tren, el bus y te has ido a trabajar al centro.... Así que un parking de esos es casi un a casa que es de mantenimiento y poco más... pero claro, si haces un parking disuasorio de la Residencia de Cantabria y resulta que te sale al mismo precio que el de las cachavas... a un euro y mucho la hora...pues no hace falta ser muy listo para darte cuenta que allí no lo vas a dejar”*

- Establecer políticas de aparcamiento en consenso con las zonas comerciales del centro de la ciudad a través de beneficios en las tarifas de aparcamiento por la compra de un producto en el comercio del centro.

*“...pero por ejemplo vas al mercado de ventas en Madrid, vas a la pescadería o lo que sea...tú has gastado 20 euros y con el tiquete de compra tú tienes una hora gratis... eso es bastante buena idea pienso.... con lo cual la gente entra en el centro, consume allí y no se va a un Corte Inglés...”*

*“Mira yo si pago por la compra 21 € en vez de 20 € y me dicen, mira tienes una hora gratis de parking... pues mira... dinamiza económicamente la ciudad”.*

- Peatonalizaciones de las calles céntricas para el beneficio de los residentes y obligatoriedad de aparcamiento en el exterior de aquellas personas que vengan de otras zonas (siempre y cuando se den alternativas fiables).

*“Yo de todas formas pienso que lo que hay que hacer es peatonalizar el centro de las ciudades, facilitar a los vecinos que viven en el centro el acceso a un aparcamiento, y evitar que yo que vivo en*



*Santander en la periferia baje al centro en coche... y la gente que viene de fuera a trabajar ...de Torrelavega, Astillero... deje el coche fuera y yo que vivo en la periferia pues también, pero para eso hay que hacerlo bien, habilitar sitios gratuitos para aparcar y que realmente sean disuasorios con lanzaderas continuas que te lleven al centro....*

*“Pero es que a mi ahora, tal y como está montado, me resulta más cómodo y más rentable bajar en mi coche que bajar en autobús...”*

*“Es que hay que buscar estas soluciones de las que estamos hablando (opinan todos por igual).”*

*“Primero hay que facilitar aparcamientos disuasorios, un transporte transversal... y luego pues sí, intentaremos sacar el coche de la ciudad”.*

*“Ojo con peatonalizar eh, que la gente que vive en el centro lo tiene ya muy mal eh... primero que se dé la solución, y luego ya que peatonalicen...”*

*“Yo visito mucho la ciudad de León y el centro de León esta peatonalizado entero....y es una ciudad preciosa.... Esta peatonalizado y aun así la gente llega a su casa en coche ... Si pero primero se dan soluciones eh... Aquí no, aquí peatonalizan y luego ya veremos...”*

#### **4.3. Resumen de las principales problemáticas/soluciones (ejercicio Problemáticas/soluciones y Jerarquización de variables).**

Por otro lado, través de los cuadros resumen se sintetizarán todas las soluciones propuestas de manera individual por cada uno de los representantes de vecinos de la periferia de Santander durante el ejercicio d Problemáticas/Soluciones efectuado durante la sesión. Con ello se muestra como muchas de ellas son coincidentes tanto de manera individual como en el pensamiento en colectivo.

Para el caso del transporte público las principales problemáticas y soluciones detectadas son las siguientes:

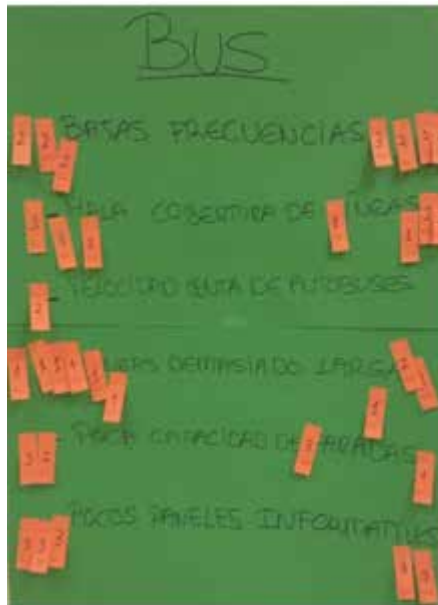
| PROBLEMÁTICAS/SOLUCIONES TRANSPORTE PÚBLICO   |   |
|---|---|
| PROBLEMÁTICAS   | SOLUCIONES  |
| <b>Recorridos demasiado largos de ciertas líneas (Ejemplo Peña Castillo)</b>  | Hacer lanzaderas con recorridos más cortos y más frecuencias.                                     |
| <b>No existe conexión dentro del propio extrarradio con el extrarradio (todas las línea pasan por el centro de la ciudad)</b> | Creación de intercambiadores y líneas lanzadera para conectar entre si las zonas del extrarradio. |

|   |   |
|---|---|
| <b>Muchas líneas tienen las mismas paradas (zona valdecilla y sardinero)</b>  | Intercalar las paradas para que no todas las líneas pasen por todas, así se agilizará.  |
| <b>Inadecuación de los horarios de salida de los buses a primera hora de la mañana</b>  | Ampliación de los horarios de los autobuses (6 de la mañana) desde las zonas periféricas al centro de la ciudad.  |
| <b>Solapamiento de autobuses en parada</b>  | Sincronizar de mejor manera los pasos por parada para que no coincidan todos los autobuses al tiempo en la marquesina   |
| <b>Alta ocupación de los autobuses en las horas punta de mañana y medio día</b>   | Avisar de la ocupación de autobuses para poder elegir coger el siguiente que venga menos ocupado/ Poner refuerzos en las líneas periféricas.                                  |
| <b>Problemas en las incorporaciones de los autobuses de las paradas a la vía</b>  | Hacer que los coches faciliten realmente la incorporación de los autobuses  |
| <b>Pequeñas dimensiones de las dársenas o paradas de autobús</b>  | Aumentar en tamaño de las paradas de autobús, sobre todo las del centro donde confluyen todas las líneas de la ciudad.  |
| <b>Lentitud en provocada por el sistema de pago</b>   | Agilizar los pagos a través de algún sistema de billeteaje más rápido, subidas por todas las puertas.   |
| <b>Poca capacidad de los vehículos</b>  | Comprar coches más grandes (articulados por ejemplo)  |
| <b>Muchas zonas periféricas quedan sin servicio de autobús porque no llega ninguna línea allí (Poco servicio en la periferia)</b> | Estudiar el correcto diseño de las líneas para que todos los ciudadanos de las zonas periféricas estén en igualdad de condiciones y puedan beneficiarse de transporte público |
| <b>No todas las marquesinas en la zona periférica tienen información de llegada de las líneas</b>                                 | Poner paneles informativos en todas las paradas (zona del Alisal)   |
| <b>Elevada tarifa</b>   | Creación de abonos más baratos para aquellas personas que utilicen el autobús 4 veces al día o más (usuarios muy frecuentes).   |
| <b>Lentitud de los trasbordos</b>   | Sincronizar los trasbordos para que las personas no tengan que esperar 20 o 30 minutos.   |
| <b>Extremada alta ocupación de los autobuses en verano que pasan por la zona del Sardinero</b>                                    | Poner refuerzos a la zona de playa  |

Por otro lado, en cuanto a la jerarquización por orden e importancia de las variables más destacadas y que más se repitieron en el ejercicio anterior (problemáticas/soluciones a nivel individual), cabe destacar que para el caso del transporte público, como puede observarse en el siguiente cuadro, los largos recorridos de ciertas líneas son percibidos como una de las grandes problemáticas por parte de los usuarios que opinan que éste se ve ralentizado a causa de esta problemática.

Por otro lado, las bajas frecuencias de las líneas de autobús que conectan con las zonas periféricas y la mala cobertura del servicio del TUS en estas áreas de la ciudad, suponen el segundo problema que más preocupa a los vecinos del extrarradio.

Finalmente también se destacan como problemas a valorar y a tener en cuenta la escasez de paneles informativos en muchas de las paradas periféricas, la poca capacidad de las paradas y la elevada velocidad de los autobuses en estas zonas de la ciudad.



| PROBLEMÁTICAS                 | 1 | 2 | 3 | Total |
|-------------------------------|---|---|---|-------|
| Líneas demasiado largas       | 7 | 2 | 0 | 9     |
| Bajas frecuencias             | 1 | 4 | 2 | 7     |
| Mala cobertura de las líneas  | 2 | 3 | 2 | 7     |
| Pocos paneles informativos    | 0 | 0 | 5 | 5     |
| Poca capacidad de las paradas | 1 | 1 | 2 | 4     |
| Velocidad de los autobuses    | 0 | 1 | 0 | 1     |



Para el caso del sistema de aparcamiento las principales problemáticas y soluciones detectadas son las siguientes:

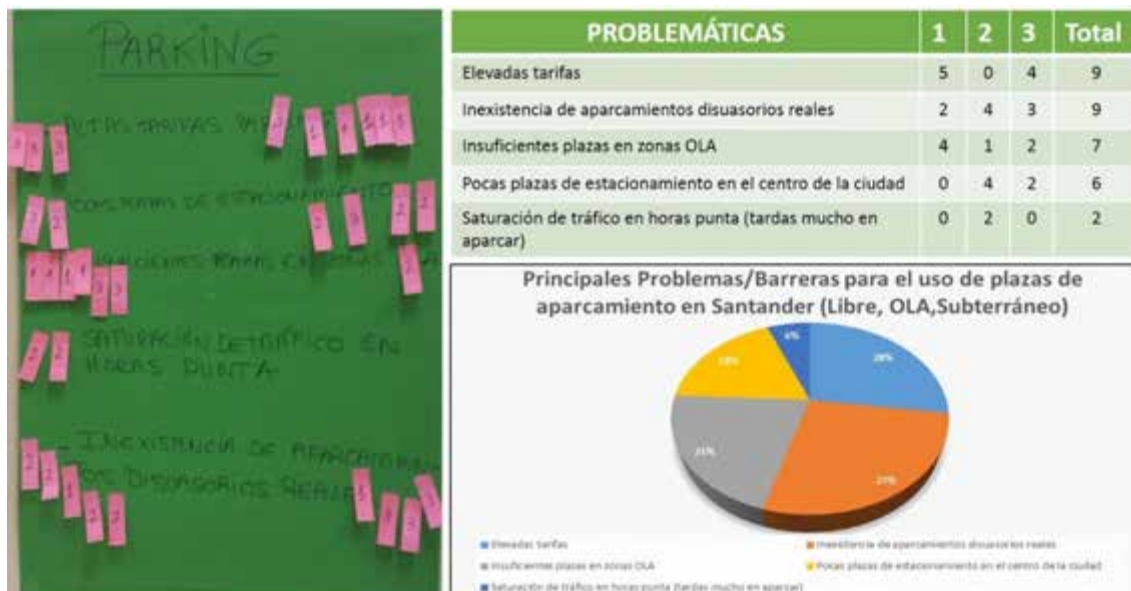
| PROBLEMÁTICAS/SOLUCIONES APARCAMIENTO   |  |
|---|--|
| PROBLEMÁTICAS   | SOLUCIONES   |
| <b>Elevados costes tanto de los parking subterráneos como de la OLA</b>   | Abaratamiento de los costes por aparcar/<br>abaratando los costes de los parking del extrarradio ya que no pueden ser los mismo que los del centro de la ciudad porque si no todo el mundo querrá aparcar en el centro y no en la periferia/<br>Ligar el coste del parking al IBI de la zona donde está ubicado. |
| <b>Imposibilidad de aparcar en OLA</b>  | Que en ciertas horas la OLA sea solo para residentes y que al centro solo se pueda llegar en autobús   |
| <b>Saturación de tráfico en horas punta por lo que es imposible aparcar en zonas libres de pago</b>   |  |
| <b>Excesivas peatonalizaciones del centro de la ciudad sin anteriormente dar una solución / Destrucción de zonas de aparcamiento en la ciudad</b> | Primero dar una solución a la falta de aparcamiento y después peatonalizar   |
| <b>Inexistencia de parking disuasorios reales en la ciudad y bien conectados con el centro a través de transporte público eficiente.</b>          | Creación de parking disuasorios gratuitos y conectados con el centro de la ciudad mediante lanzaderas / Abaratamiento y combinación del precio del parking con el billete del Bus.   |
| <b>Falta de aparcamiento gratuito y libre</b>   |  |

|  |   |
|--|---|
| <b>Rotación excesiva de la zona OLA</b>                    | Creación de zonas OLA donde se pueda permanecer más tiempo sin tener que cambiar el coche de sitio. |
| <b>Mal diseño de los parking en su interior y exterior</b> | Deberían de ser parking verticales con plazas de mayores dimensiones                                |

En cuanto a la jerarquización por orden e importancia de las variables más destacadas y que más se repitieron en el ejercicio anterior (problemáticas/soluciones a nivel individual), cabe destacar que para el caso de las problemáticas existentes en el sistema de aparcamiento de la ciudad, como puede observarse en el siguiente cuadro, la principal problemática se corresponde con las elevadas tarifas impuestas por aparcar en el centro de la ciudad. En paralelo otro de los problemas destacados por los representantes vecinales de la periferia se corresponde con la inexistencia de aparcamientos disuasorios reales que dispongan de paradas y frecuencias de autobuses de alto nivel de servicio.

Por otro lado, destacan la insuficiencia de plazas de aparcamiento de las zonas OLA y en general la existencia de poca oferta de aparcamiento en el centro de la ciudad (libre, OLA y subterráneo).

Por último otro de las problemáticas consideradas prioritarias, aunque en menor medida que las anteriores, se corresponde con la elevada saturación de tráfico en las horas punta, hecho que conlleva grandes pérdidas de tiempo en intentos de aparcar en el centro de la ciudad.



Para el caso del uso de la bicicleta como modo de transporte las principales problemáticas y soluciones detectadas son las siguientes:

| <b>PROBLEMÁTICAS/SOLUCIONES DEL MODO BICI</b>   |  |
|---|--|
| <b>PROBLEMÁTICAS</b>  | <b>SOLUCIONES</b>  |
| <b>El carril no está segregado completamente (en otro color) y no tiene autonomía propia</b>  | Deberían de hacerse bien en su diseño inicial.   |
| <b>Inexistencia de carril bici en muchas zonas donde debería de estar</b>   | Priorizar el enlace del carril bici con las Universidades para promocionarlo entre la gente joven.<br>Conexión a través de Carril Bici del PCTCAN, Cazoña y las Universidades.<br>Hacer Carril Bici desde Nueva Montaña y Primero de Mayo. |
| <b>Carriles bici más diseñados ( en algunos sitios el carril bici genera un peligro ya que no se ha diseñado correctamente)</b>   | Revisar tramos de peligrosidad de carril bici existente y planificar mejor los que se vayan a hacer.   |
| <b>Poco respeto por parte de algunos ciclistas del peatón</b>   | Campañas de concienciación social tanto para ciclistas como para peatones/ calmar el tráfico (zonas 30) para que los ciclistas vayan por la calzada y no por las aceras.   |
| <b>Elevada velocidad de algunos ciclistas (Peligrosidad)</b>  | Mayor control por parte de la policía y sanciones en caso de incumplimiento  |
| <b>Peligrosidad para los ciclistas ya que los ciudadanos no están acostumbrados a circular con bicis en la ciudad ( a veces el carril bici ni se sabe que es carril bici)</b> | Mayor señalización para los ciudadanos en zonas susceptibles de que pasen ciclistas (peatones, coches, etc.)   |
| <b>Peligrosidad en los cruces de calles principales</b>   | Solventar mediante señalización adecuada   |
| <b>Poca cultura de bicicleta en la ciudad como modo de transporte</b>   | Fomento de la bicicleta desde la infancia, adolescencia y dar a conocer el código vial a la ciudadanía.  |
| <b>Demasiada unión de las aceras y el carril bici</b>   | Desagregar y alejar el carril bici de las zonas peatonales para evitar el conflicto con el peatón.   |
| <b>No se conoce normativa para los usuarios de bicicleta</b>  | Diseñar una normativa específica de circulación dentro del entorno urbano de la ciudad.  |
| <b>Falta de vigilancia en la circulación, desprotección y falta de seguridad</b>  | Que la policía local y agentes de movilidad estén más atentos al desarrollo de convivencia de todos los modos de transporte  |
| <b>Agentes meteorológicos adversos para el uso de la bicicleta: viento, lluvia y frío</b>   | Acondicionar a los usuarios y diseñar las bicicletas públicas acorde al clima de la ciudad.  |
| <b>Elevadas pendientes</b>  | Posibilidad de portar bicicletas en autobuses, creación de un transporte vertical específico para bicicletas (en paralelo al existente, enganches de bicis)  |

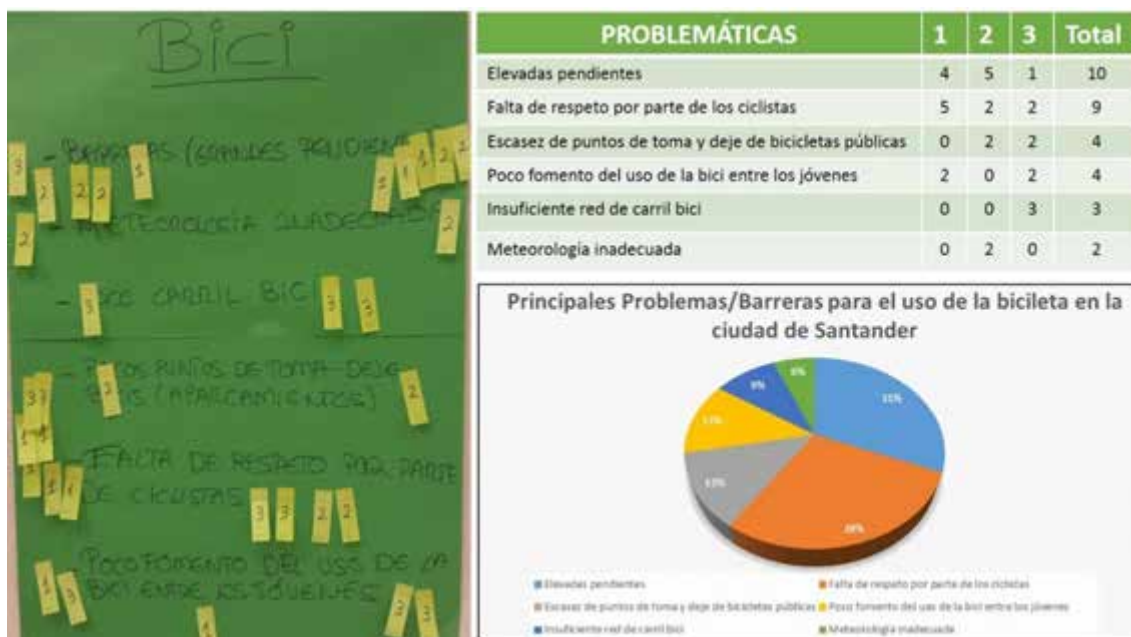
En cuanto a la jerarquización por orden e importancia de las variables más destacadas y que más se repitieron en el ejercicio anterior (problemáticas/soluciones a nivel individual), cabe destacar que para el caso de las problemáticas existentes para el uso de la bicicleta como modo de transporte en la ciudad de Santander, como puede observarse en el siguiente cuadro, la principal problemática o barrera percibida por los vecinos de la periferia de la ciudad se corresponde las



elevadas pendientes existentes en la ciudad. En segundo lugar se destaca la falta de respeto por parte de los usuarios de bicicleta hacia el resto de modos de transporte (a pie, coche y bus).

Como problemáticas también destacables se mencionan y valoran la escasez de puntos de toma y deje de bicicletas públicas y el poco fomento o cultura ciclista de los potenciales usuarios de este medio (la población joven).

Además los ciudadanos de la periferia creen que no se dispone de una red de carriles bici adecuada que conecte bien la ciudad y que las adversidades meteorológicas condicionan en gran medida el uso de este medio de manera habitual.



#### 4.4. Principales Resultados en las mesas de trabajo.

##### a) Transporte público.

- Los residentes de la zona periférica de la ciudad opinan que en líneas generales la calidad del transporte público es buena pero aún se puede mejorar bastante.

*“Primeramente en cuanto a la calidad del servicio de transporte público de la ciudad de Santander, nosotros en un porcentaje alto hemos llegado a la conclusión de que es bastante buena, pero aun así tiene bastantes cosas que mejorar aún.”*

- Para una mayor utilización del transporte público por parte de los usuarios de la periferia de la ciudad, deberán de mejorarse la puntualidad, ampliarse horarios y reforzar las horas punta.

*“En cuanto a la competitividad del autobús frente a otros medios de transporte, deberán de mejorarse la puntualidad, y la prioridad que decíamos antes en horas de trabajo, reforzar esas horas punta tanto en la entrada como en la hora de comienzo del servicio, y la hora de ir a comer”*

- En cuanto a la valoración del sistema METROTUS para la creación de un sistema de autobús de alto nivel de servicio para la ciudad de Santander, éste es valorado de manera muy positiva siempre y cuando se complementen con aparcamientos disuasorios reales al alcance de los usuarios.

*“En cuanto a la implantación de un transporte público de alto nivel de servicio en Santander, el troncal con carril bus perjudicando y limitando las plazas de aparcamiento, nos parece correcto. Y muy importante en este sentido la creación real de aparcamiento disuasorio.”*

- No se considera una prioridad la mejora de la información que se dé a través de las nuevas tecnologías.

*“En cuanto a la información en paradas, aplicaciones móviles y APP, Smartphone, la web... premisa, pedimos primero buscar y conseguir las soluciones en el autobús, esto sería más secundario, antiguamente todos vivíamos sin esa preocupación de tener marquesinas ¿no?... O sea pedimos bus, y después la marquesina, la informatización de la misma, y bueno realmente es aceptable todo lo que se ha expuesto.”*

- La idea del METROTUS es buena para solucionar las problemáticas existentes en la ciudad de Santander aunque existe cierta desconfianza por parte de las asociaciones vecinales acerca de si se llegará a ejecutar el proyecto en los próximos 4 años.

*“Y en cuanto a las propuestas, pues es muy bonito todo el Sistema de lanzaderas, el metro ligero ese que llamáis, damos el visto bueno (entre comillas) porque bueno somos un colectivo que a su vez representamos a un colectivo, pero no sabemos lo que opinan los demás porque cada uno somos un mundo.... Pero la pregunta que se deja en el aire es ¿se aprobará en esta legislatura? O esto será un prometo, prometo... ¿Lo veremos?”*

- El transporte público no debería de plantearse con objetivos de rentabilidad económica, sino con el objetivo de extraer una rentabilidad social.

*“El transporte público no se puede plantear con criterios de rentabilidad, el transporte público tiene que salir como salga sin pensar en que haya que ganar dinero con él, porque es un servicio al ciudadano y nada más.”*

- Se debería de diseñar una planificación de la ciudad de manera global y no con soluciones puntuales, incluyendo las nuevas zonas periféricas en expansión.

*“Y antes pues ha habido mucha demanda por la expansión y el boom de viviendas, pero hoy en día yo creo que ya Santander está limitado.... pero claro no nos podemos comprar una casa en el centro, nos la tenemos que comprar en la periferia, entonces da servicio a la periferia.”*

*“Y hay que trabajar a futuro... no a resolver solamente ahora el tema puntual. Empezar del final para acabar en el principio”*

#### **b) Sistema de aparcamiento.**

- Existe una inminente problemática de aparcamiento en el centro de Santander tanto para los residentes como para las personas que acuden desde las zonas periféricas de la ciudad, hecho que se agrava muchísimo durante la época estival.

*“En el centro de Santander en épocas de vacaciones, el centro de la ciudad no puede engullir a toda la cantidad de vehículos que pretenden aparcar, tienen problemas los que vienen de fuera y los residentes que estamos aquí en Santander.”*

- El sistema OLA de regulación de aparcamientos en su planteamiento actual, se trata de una política puramente recaudatoria que no tiene en cuenta las necesidades del ciudadano debido a su carácter rotatorio y tratándose de un sistema que presenta numerosas carencias.

*“El servicio de OLA pensamos que tal y como está planteado simplemente es un sistema recaudatorio para conseguir dinero, no se puede ir a trabajar y estar a gusto, pensando que tienes que cambiar el coche de sitio en un rato, y por ello es un sistema totalmente deficiente.”*

- Para el logro de una mejora del sistema de aparcamiento de la ciudad, deberá de diseñarse y ejecutarse un transporte público adecuado acompañado de aparcamientos disuasorios que lo complementen.

*“Una solución posible para la mejora del sistema de aparcamiento sería conseguir un buen sistema de transporte público eficiente y con la creación de parkings o aparcamientos disuasorios.”*

- Las políticas de carácter peatonal deberán de efectuarse con posterioridad a la implantación de METROTUS y a la creación de parkings disuasorios; “habrá que dar soluciones antes de generar más problemas”.

*“La peatonalización de las ciudades tiene que ser totalmente posterior al hecho de dar una solución de aparcamiento... primero hay que dar la solución y después ejecutar la acción de prohibición.”*

*“Y digo yo que habrá que dar soluciones antes de generar más problemas”.*

- Se propone como una solución eficiente la creación de aparcamientos verticales en el centro de la ciudad, que cuenten con una mayor capacidad que los actuales subterráneos.

*“Un dato muy importante es que se deberían de crear aparcamientos verticales en la ciudad, porque lo que hacemos es aparcar más coches en planta y no utilizamos tanta superficie.... Y a la vez poner precios asequibles para poder aparcar los coches.”*

- Se propone igualmente una bajada sustancial en la tarifa de los parkings lo cual fomentaría en mayor medida su uso y calmaría los problemas de aparcamiento en las zonas OLA.

*“La bajada urgente del precio de los parkings para que la gente pueda aparcar y puedan ser muchísimo más útiles y más prácticos.”*

- Las medidas actuales de control de velocidad (badenes) en ciertas zonas de la ciudad son inadecuadas y generan mucha incomodidad. Además contribuyen a la generación de retenciones y pérdidas de tiempo en ciertas horas del día. Los vecinos de la periferia opinan que solo se instalan estas medidas en “calles de segunda”.

*“La retirada inmediata de los badenes, porque esos dan muchos problemas tanto para la gente que tiene problemas de cervicales que les puede producir unas lesiones muchísimo más graves.... Y lo que no hay derecho también es que cuando tu pasas con tu coche a 50 km te dé el golpetazo, y eso también pues te puede producir problemas....”*

*“Además solo se aplican en las calles de segunda, en las calles de primera no se ponen.... Santander centro no tiene, con lo cual no se trata de seguridad vial.... ¿En Reina Victoria o en el Paseo Pereda hay alguna banda? ¿El Sardinero? ¿No, verdad?...pues ahí lo tenemos.... Con tanta afluencia de coches como no es posible esa seguridad...”*

## 5. Conclusiones finales y conjuntas de los Mega Grupos Focales con AAVV en el centro y periferia de la ciudad.

Haciendo una síntesis final de las necesidades transmitidas por los representantes de vecinos de Santander, a continuación se sintetizan las principales conclusiones obtenidas a través de ambos colectivos. Estas se detallan en mayor medida en el DAFO (Debilidades, Amenazas, Fortalezas, y Oportunidades) presentado al final de este apartado de conclusiones.

En ambos MGF se opina que la calidad del transporte público en la ciudad de Santander en el momento actual es relativamente buena, aunque considerablemente mejorable.

Para los residentes en el centro las problemáticas detectadas son las siguientes:

- Dificultades en la movilidad transversal de la ciudad.
- Carencias de información sobre los recorridos de las líneas y dificultad de comprensión de la información ofrecida.
- Solapamiento de muchas líneas de autobús que duplican su recorrido en el centro de la ciudad.
- Alta ocupación de los autobuses en algunas líneas derivado de su baja frecuencia.
- Acumulación de autobuses en parada que ralentiza las incorporaciones hacia y desde la parada.
- Mala accesibilidad a los autobuses desde la propia parada para las personas mayores y PMR provocando pérdidas en los tiempos de sube/baja.
- Desajustes horarios en días y horas conflictivas (días laborables y horas punta).
- Desincronización de líneas en cuanto a sus horarios de salida en cabecera provocando un vacío de pasos por paradas y generándose un posterior cúmulo en tiempo reducido de varios coches de la misma líneas en parada (línea 3 pasan todas juntas en 3 minutos).
- Recorridos excesivamente largos de ciertas líneas.
- Problemas de capacidad de ciertas paradas (excesivamente pequeñas en relación a la demanda existente).
- Poco control por parte de los operarios para solucionar problemas a tiempo real.

- Lentitud en los sistemas de cobro.
- Desconocimiento e imposibilidad de utilización de las nuevas tecnologías aplicadas al transporte público por parte de los usuarios de elevada edad.

De todas estas problemáticas del transporte público detectadas, las consideradas como prioritarias a solucionar según la opinión de los residentes del centro de la ciudad, son por orden de importancia: la acumulación de autobuses en parada, la dificultad de comprensión de la información, la lentitud en los accesos a los autobuses, la duplicidad de líneas en sus recorridos, los horarios insuficientes del servicio, las zonas desconectadas de la ciudad, y por último, los problemas de funcionamiento en los paneles informativos.

Para los residentes en la periferia las problemáticas detectadas son las siguientes:

- Mala planificación del sistema de transporte público de la ciudad.
- Desconexión de las zonas periféricas (San Román, Albericia, Campo giro).
- Poca frecuencia de algunas líneas.
- Modificación y alargamiento de recorridos durante la época estival (pasando todos por la zona de playas).
- Largos recorridos de muchas líneas.
- Largos tiempos de viaje.
- Ausencia de paneles informativos en muchas paradas de la periferia.
- Desconocimiento e imposibilidad de utilización de las nuevas tecnologías aplicadas al transporte público por parte de los usuarios de elevada edad.
- Inadecuación del comienzo y fin de los horarios del TUS a las necesidades reales de los ciudadanos.

De todas estas problemáticas del transporte público detectadas, las consideradas como prioritarias a solucionar según la opinión de los residentes de la periferia de la ciudad, son por orden de importancia: recorridos demasiado largos de ciertas líneas, baja frecuencia de ciertas líneas, mala cobertura de la zona periférica, pocos paneles informativos en paradas periféricas, escasa capacidad de las paradas, y por último, la velocidad excesiva en los recorridos de los buses en calles del extrarradio.

En cuanto a las problemáticas detectadas en el sistema de aparcamiento de la ciudad de Santander se concluyen diversos aspectos.

Para los residentes en el centro las problemáticas detectadas son las siguientes:



- Inexistencia de aparcamientos disuasorios reales.
- Mala planificación de los parkings disuasorios existentes.
- Elevadas tarifas de los parkings subterráneos.
- Efecto frontera del sistema OLA en las zonas de libre aparcamiento.
- Insuficientes plazas de aparcamiento en zona OLA para los propios residentes.
- Escaso tamaño de las plazas de aparcamiento.
- Inseguridad y falta de vigilancia en los parking subterráneos.

De todas estas problemáticas del sistema de aparcamiento detectadas, las consideradas como prioritarias a solucionar según la opinión de los residentes del centro de la ciudad, son por orden de importancia: el elevado coste por aparcar, el escaso tamaño de las plazas, el número reducido de plazas, el exceso de tarjetas de residentes por zona OLA, la inseguridad por falta de vigilancia, y por último los problemas en las zonas de carga y descarga.

Para los residentes en la periferia las problemáticas detectadas son las siguientes:

- Desinformación acerca de las posibilidades de aparcamiento en parkings disuasorios existentes.
- Los parkings disuasorios existentes no se encuentran bien conectados con el transporte público.
- Escasez de plazas de aparcamiento en el centro de la ciudad.
- Grandes pérdidas de tiempo de búsqueda de aparcamiento en el centro de la ciudad.
- Elevadas tarifas de los parking subterráneos.
- Efecto frontera en las zonas limítrofes del sistema OLA.
- Sistema rotatorio en zonas OLA y limitación en los tiempos de permanencia del vehículo.
- Numerosas peatonalizaciones que se encuentran aún sin alternativa o solución.
- Problemáticas para los comerciantes del centro de la ciudad ante la imposibilidad de aparcamiento por parte de sus potenciales clientes.

De todas estas problemáticas del sistema de aparcamiento detectadas, las consideradas como prioritarias a solucionar según la opinión de los residentes de la periferia de la ciudad, son por orden de importancia: elevadas tarifas, inexistencia de aparcamientos disuasorios reales, insuficientes plazas de aparcamiento en zonas OLA, y por último el elevado tiempo de búsqueda de aparcamiento.

En cuanto a las problemáticas detectadas para el uso de la bicicleta en la ciudad de Santander se concluyen diversos aspectos.

Para los residentes en el centro:

- Peligrosidad y conflicto con los peatones.
- Uso indebido del carril bici por parte de los usuarios de bicicleta.
- Exceso de velocidad de los ciclistas.
- Pocos puntos de toma y deje de bicicletas públicas.
- Sistema tarifario elevado de bicicletas públicas.
- Circulación de bicicletas por túneles.

Para los residentes en la periferia de la ciudad:

- Elevadas pendientes.
- Falta de respeto por parte de los ciclistas.
- Escasez de puntos de toma y deje de bicicletas públicas en las zonas periféricas.
- Poca cultura de uso de la bicicleta entre los jóvenes (potenciales usuarios).
- Insuficiente red de carriles bici.
- Meteorología inadecuada.

En cuanto a las soluciones sugeridas para la mejora del transporte público en ambos MGF (centro y periferia) destacan las que se detallan a continuación.

Para los residentes en el centro:

- Ampliación de la red de transporte vertical.
- Implantación de un carril bus segregado.
- Implantación de un sistema de lanzaderas hacia la periferia.
- Implantación de microbuses lanzadera para solventar los problemas de comunicación transversal de la ciudad.
- Implementación de un sistema de priorización semafórica para los autobuses.
- Aumento de la capacidad y tamaño de las paradas en el centro de la ciudad.
- Implantación de sistemas de aviso a tiempo real a los conductores para el correcto cumplimiento de sus horarios de paso por parada.
- Elevación del nivel del suelo en paradas para facilitar la accesibilidad a los coches a las personas mayores y PMR.
- Aumento de la franja horaria de comienzo y fin del servicio TUS.
- Entradas y cobros automáticos por puertas traseras y delanteras.

Para los residentes en la periferia:

- Creación de un metro ligero o red de tranvías que conecte el centro de la ciudad con las zonas periféricas.
- Ampliación de los horarios de servicio del TUS.
- Incremento de las frecuencias de ciertas líneas en horas punta.
- Modificación de los recorridos.
- Sincronización de los transbordos.
- Creación de un servicio de autobuses lanzadera que conecte con la periferia.
- Creación de líneas circulares para conectar unas zonas periféricas con otras.

En cuanto a las soluciones sugeridas para la mejora del sistema de aparcamiento en ambos MGF (centro y periferia) destacan las que se detallan a continuación.

Para los residentes en el centro:

- Disminución de las tarifas en los parking subterráneos.
- Destinar plazas de aparcamiento en los parking subterráneos exclusivas para residentes.
- Potenciar la intermodalidad coche-bus (parking disuasorio-bus).
- Aprovechamiento de parkings existentes en combinación con bus.
- Creación de tarjetas de transporte intermodal.
- Construcción de parkings verticales.
- Habilitar zonas de aparcamiento disuasorio en espacios existentes y en desuso de la ciudad (Puerto, zona del Mundial de Vela, Calle Castilla, Estaciones, Peña Castillo, Nueva Montaña, etc.).
- Fomento de la economía colaborativa para compartir plazas de aparcamiento en el centro de la ciudad.
- Cierre del centro de la ciudad al tráfico rodado salvo para residentes.

Para los residentes en la periferia:

- Creación de aparcamientos disuasorios en puntos estratégicos de la ciudad (Barrio pesquero, la Marga, el Alisal, PCTCAN).
- Ampliación de la red de transporte vertical conectando zonas de aparcamiento libre con zonas céntricas de la ciudad.
- Abaratamiento de las tarifas de los parkings subterráneos.
- Establecimiento de políticas tarifarias de aparcamiento en consenso con los comerciantes del centro (descuentos por aparcar si se compra en el comercio del centro de la ciudad).

- Peatonalizaciones de calles céntricas dando alternativas eficaces de aparcamiento y desplazamientos.

En líneas generales la peatonalización del centro de la ciudad se muestra como una gran alternativa para las personas pertenecientes a la periferia de la ciudad, pero sin embargo para los residentes del centro de la ciudad existe un miedo y temor palpable, ya que opinan que actualmente estas políticas de peatonalización no se están efectuando correctamente. Esta preocupación viene de la mano de que perciben que se están eliminando numerosas plazas de aparcamiento pero sin embargo no se les está dando ninguna solución.

En ambos colectivos opinan que el ideal sería peatonalizar el centro de la ciudad dejándolo exclusivamente para el aparcamiento de residentes en combinación con la creación de un transporte público de alta calidad enlazado con aparcamientos disuasorios reales. De esta manera los habitantes del centro solucionarían su problemática de aparcamiento diario y los residentes de la periferia podrían acudir al centro de la ciudad sin problemas y de manera cómoda.



## 6. Grupos Focales.

### 6.1. Grupo Focal Parking.

#### a) Integrantes del Grupo Focal.

El grupo focal sobre sistemas de aparcamiento en la ciudad de Santander ha estado integrado por un grupo de 7 personas. A continuación se detallan las características de cada uno de ellos.

- Integrante número 1: varón de 33 años residente fuera de Santander que acude por motivos familiares en su vehículo privado a Santander.

*“Yo resido fuera de Santander y soy usuario de coche más que nada para acercarme hasta la ciudad a ver a la familia o a buscar a los niños, y no con motivo de ocio sino más que nada como obligación.... Dada la situación familiar con hijos y demás... lo tengo que usar para ir y venir con ellos, sino en ocasiones, sí que he usado por ejemplo el tren que para llegar a Santander es bastante ágil y cómodo, y lo tengo como otra alternativa ocasional al coche. Suelo aparcar en la zona de Marqués de la Hermita, Calle Castilla, porque es la zona donde voy. Otras veces que vienes por el centro te ves muchas veces obligado a aparcar en subterráneos, por el tema de que no hay un aparcamiento como hace años que había más calles con aparcamientos, y no tantas calles peatonales como desde hace una década para acá.*

- Integrante número 2: varón de mediana edad residente en la zona 10 de OLA.

*“Pues yo uso el coche por necesidades de trabajo, cuando voy a salir de la ciudad, porque para andar por la ciudad no compensa llevar el coche... y más en la zona 10 que luego para aparcar...si la calle de Florida con Cisneros para aparcar depende mucho de la hora, y del tiempo que tengamos...porque como llueva... y como habéis puesto la zona 9 arriba que antiguamente era nuestra salvación porque al no haber OLA todo el mundo iba allí arriba a aparcar, al no haber OLA antes lo que ahora es zona 9... antes todo el mundo tiraba para allí porque no tenían donde aparcar, ahora como tienen que pagar si tienen que aparcar por allí, dicen, para que voy a ir hasta allá arriba... yo dentro de la ciudad no me planteo utilizar el coche, solo para ir a trabajar fuera de la ciudad, a no ser que tenga necesidad de llevar algo de peso o un bulto...voy o en autobús o andando.*

- Integrante número 3: varón de mediana edad residente en el centro de Santander.

*“Yo vivo en el centro, el coche me gusta, en la ciudad mayormente no le muevo, pero reconozco que cuando lo muevo no tengo sitio para aparcar ¿Por qué? Pues porque lo han reducido. En mi caso en la ciudad tampoco muevo el coche a no ser que sea por una cosa concreta... yo subo y bajo andando.*

- Integrante número 4: varón de 40 años residente fuera de Santander pero que acude de manera regular a la capital por motivos de trabajo y gestiones.

*“Yo utilizo el coche, unas veces para ir a trabajar a Santander, otras veces para hacer algún tipo de gestión administrativa en la capital de Cantabria, y al fin y al cabo yo al ser de fuera pues siempre tengo un problema de aparcamiento. Me muevo por las dos ciudades grandes de Cantabria, Santander y Torrelavega, y en las dos hay un problema de aparcamiento importante... pero bueno, en Santander esta mejor, porque aquí a lo peor sino encuentras sitio en la calle pues tienes la opción de pagar y aparcas, pero evidentemente siempre previo pago.*”

- Integrante número 5: varón de 45 años residente en la zona del Barrio Pesquero.

*“yo vivo en Santander en la zona de la entrada al Barrio Pesquero, uso el coche no todos los días, para trabajar, y desde luego circular en Santander prácticamente no circulo porque no hay aparcamiento.... Yo por Santander me muevo en autobús poco, más que nada andando. El mayor problema que tengo es a la hora de aparcar, porque aunque no circule en Santander si necesito aparcar en donde vivo...*”

- Integrante número 6: Mujer de 35 años residente en Santander.

*(Eva) bueno yo vivo en el Centro, en la Calle Amistad y utilizo el coche para ir al trabajo porque trabajo fuera de Santander... y yo sí que he notado mucho un antes y un después en mi zona, porque hace unos 5 años o una cosa así pusieron la OLA... entonces to allí, en mi casa hay dos coches, y me era absolutamente imposible poder aparcar....*”

- Integrante número 7: Hombre de mediana edad residente en zona de no OLA (Castelar) y que dispone de garaje propio.

*“Yo vivo en Castelar y siempre que bajo al centro no me mato, aparco en el parking subterráneo que mejor me venga”*”

### **b) Comportamiento de los usuarios de vehículo privado en Santander (residentes y no residentes).**

- La gran mayoría de los integrantes del grupo focal que son residentes del centro de la ciudad y que se encuentran dentro de una zona OLA, no suelen utilizar su coche en desplazamientos interurbanos derivado del hecho de imposibilidad de encontrar plaza de aparcamiento, sobre todo al retornar a su zona de origen.



*“Yo vivo en Santander en la zona de la entrada al Barrio Pesquero, uso el coche no todos los días, para trabajar, y desde luego circular en Santander prácticamente no circulo porque no hay aparcamiento...”*

*“Yo vivo en el centro, el coche me gusta, en la ciudad mayormente no le muevo, pero reconozco que cuando lo muevo no tengo sitio para aparcar”*

*“para andar por la ciudad no compensa llevar el coche... y más en la zona 10 que para aparcar”*

*“Yo cuando circulo en Santander que es en muy pocas ocasiones, lo poco que circulo en Santander cuando vengo al centro de Santander lo meto en un subterráneo.... Lo que si siempre tengo en la cabeza es que al volver a mi casa a ver como carajo aparco porque depende de la hora a la que vuelva.... Yo es donde tengo el problema realmente, a la vuelta al llegar a casa.”*

- Los residentes de la zona OLA de Santander prácticamente solo utilizan su vehículo privado para viajes fuera de la ciudad, bien sea por motivo de trabajo, ocio, compras, etc.

*“Yo vivo en el Centro, en la Calle Amistad y utilizo el coche para ir al trabajo porque trabajo fuera de Santander”*

*“Pues yo uso el coche por necesidades de trabajo, cuando voy a salir de la ciudad, porque para andar por la ciudad no compensa llevar el coche”*

- Cuando los residentes de la zona OLA ocasionalmente se mueven en su vehículo privado hacia el centro de la ciudad aparcan en parking subterráneo normalmente.

*“Yo cuando circulo en Santander que es en muy pocas ocasiones, lo poco que circulo en Santander cuando vengo al centro de Santander lo meto en un subterráneo...pero escasas son las veces que muevo mi coche”.*

*“Yo no tengo ninguna planificación, la verdad, voy buscando sobre la marcha... si voy a una determinada zona, puedo dar una vuelta o dos...y sino encuentro, pues busco la solución más rápida.... Y me da igual, puede ser parking, aparcamiento libre o de OLA...lo que quiero es rapidez de aparcamiento.”*

- Las personas no son residentes y que se desplazan a Santander suelen aparcar en la ciudad a pesar de las problemáticas existentes de no encontrar otro modo alternativo de transporte para llegar a la capital.

*“Yo utilizo el coche, unas veces para ir a trabajar a Santander, otras veces para hacer algún tipo de gestión administrativa en la capital de Cantabria, y al fin y al cabo yo al ser de fuera pues siempre tengo un problema de aparcamiento”*

*“Si no encuentras sitio en la calle de manera libre pues tienes la opción de pagar y aparcas, pero evidentemente siempre previo pago”*

*“Suelo aparcas en la zona de Marqués de la Hermida, Calle Castilla, porque es la zona donde voy. Otras veces que vienes por el centro te ves muchas veces obligado a aparcas en subterráneos, por el tema de que no hay un aparcamiento”.*

- Los residentes de fuera de Santander prefieren de primeras intentar aparcas cercanos al destino final en vez de en un parking disuasorio a las afueras de la ciudad, a pesar de que inicialmente les parezca buena idea. En muchas ocasiones depende de la hora del día intentan aparcas más cerca o más lejos de su destino final en el centro de la ciudad.

*“Yo, creo que la idea de aparcamiento disuasorio fuera de la ciudad puede ser buena pero el problema es que la gente viene de fuera a aparcas, aparcas ahí atrás les va a aparecer lejísimos... yo por lo menos prefiero ir aunque sea y darme dos o tres vueltas y aparcas más cerca”*

*“O sea en mi caso prefiero dar cuatro vueltas que aparcas en un disuasorio allí...”*

*“pues sí, yo ahora que tengo que pagarla OLA, pues procuro dejarlo lo más cerca posible, no lo dejo ni por asomo allá arriba para luego bajarme al centro”*

*“Lo que hago es siempre pensar previamente donde voy a aparcas... evidentemente siempre cerca del centro, depende también de la hora que sea.... Si es más o menos temprano y tal, pues me meto en el Paseo Pereda que siempre suele haber sitio.... Y si no me suelo subir a la zona de Pérez Galdós o meterte por Tetuán y tal arriba.... Porque arriba que es la zona de Santander rica y no tienen línea azul, pues ahí arriba voy y aparco gratis.”*

- Otra tipología de no residente en Santander utilizaría un aparcamiento disuasorio en caso de que existiese.

*“Pues yo vivo fuera y si, a mí me parece muy buena idea cualquier tipo de parking disuasorio, porque siempre cabría la posibilidad de aparcas incluso gratis... el problema que tiene Santander es que hay zonas exteriores pero privatizadas...”*

- Los residentes fuera de Santander tras intentar aparcas cerca del destino final no consiguen hacerlo existen varias pautas de comportamiento:

- Algunas personas deciden aparcar tras este intento fallido en un parking subterráneo si es que no les queda más remedio.

*“Si a las 4 vueltas no consigo aparcar....o me voy a un parking de estos que hay que al final es lo que termino haciendo muchas veces, cuando vengo al centro de Santander, me doy dos vueltas, y al final digo mira, lo dejo aquí en el parking de correos...”*

*“Si yo también porque el parking subterráneo siempre está ahí... en el último de los casos pues no te queda más remedio, pero antes lo intentas”.*

- Otras se niegan a pagar y deciden intentarlo en una zona alejada y después acceder a pie o en bus a su destino final (antes de pagar un parking subterráneo).

*“me suelo subir a la zona de Pérez Galdós o meterte por Tetuán y tal arriba.... Y luego me bajo a pie hasta el centro”*

- En ocasiones depende del tiempo que se vaya a estar haciendo la gestión (motivo del viaje) el hecho de aparcar en OLA o en zona libre.

*“normalmente si me voy a estar tiempo evito la OLA, siempre evito pagar si puedo....siempre vienes y pasas...y si hay un sitio y te viene favorable a la gestión que vayas a realizar... le dejas ahí y pagas siempre que sea media hora lo que le vas a dejar aparcado...”*

- En ocasiones especiales no queda más remedio que utilizar el parking subterráneo pero ante situaciones muy concretas de imposibilidad de aparcamiento prácticamente en ningún lugar de la ciudad cercano al centro. En estas situaciones los residentes no se plantean mover el coche.

*“...parking este verano sí que lo he tenido que utilizar bastante, yo que sé, cuando he venido a dar una vuelta, vienes a la fiesta de yo que se... de Santiago, vienes a las casetas...y ahí ya ni te lo planteas, vienes directamente al parking...”*

*“(residente) Yo es que ahí, en esas situaciones yo ni me planteo salir de casa con el coche.”*

- Para los residentes que no viven en zona OLA pero son residentes de Santander, y disponen de altos ingresos, estos directamente van a un parking subterráneo siempre de primeras cuando deciden ir al centro (1 persona del grupo focal).

*“Pues yo según salgo de casa lo que hago normalmente me voy a un aparcamiento subterráneo y se acabó... Es lo mejor y lo más cómodo, y dejas de dar vueltas absurdas”.*

- Otras personas organizan su viaje en base a la rapidez de aparcamiento, por lo cual lo hacen sobre la marcha sin premeditación previa, intentando de primeras buscar plazas libres de pasada, y sino utilizando parking u OLA indistintamente.

*“Yo no tengo ninguna planificación, la verdad, voy buscando sobre la marcha... si voy a una determinada zona, puedo dar una vuelta o dos...y sino encuentro, pues busco la solución más rápida.... Y me da igual, puede ser parking, aparcamiento libre o de OLA...lo que quiero es rapidez de aparcamiento.”*

### **c) Tiempos máximos tolerados de aparcamiento desde que se llega a la zona de destino hasta el momento del estacionamiento.**

- Depende del motivo de viaje:

*Si el viaje es por ocio, yo he intentado una vez de ir a la playa, dar tres vueltas y al final irme a casa desesperado...*

- Depende de la obligatoriedad del viaje realizado.

*Yo si tengo que ir por obligación a algún sitio, me pongo en el caso de este muchacho que viene de fuera y tiene que venir a hacer algo de trabajo, pues darás las vueltas que haga falta....*

- Depende de si se trata de un viaje de retorno al hogar o no.

*“O llegas a tu casa y quieres aparcar, y claro, te estás más de una hora intentando aparcar....”*

### **d) Evaluación sobre el sistema existente de regulación de aparcamiento (OLA).**

- La mayoría de los residentes de zona OLA valoran de manera positiva este sistema e incluso sugieren más ampliaciones. Todos los integrantes del grupo focal (residentes y no residentes) admiten que el sistema de regulación de aparcamiento en base a zona azul es beneficioso para la ciudad.

*“Pero bueno la OLA, yo soy de la Asociación de Vecinos de Antonio López, y la OLA en nuestro caso ha solucionado bastante los problemas de aparcamiento.... Ahora la gente aparca y en el portal.”*

*“Si, si...si (todos están de acuerdo con que la OLA mejora la situación).”*

*“Por la Calle Pérez del Molino, la Calle del Monte...hay bastantes calles... por la calle amistad... y la verdad es que tenía bastantes problemas. Pero a partir de que pusieron la OLA fue todo una maravilla en comparación, vamos, a mí me ha cambiado la vida...”*

*“Pues nosotros vamos, nos ha beneficiado muchísimo, ahora mismo yo estoy encantada... no tengo ningún problema de aparcamiento incluso teniendo dos coches en casa.... Le aparco en la puerta, y como vivo más o menos en el centro, siempre voy andando si tengo que hacer algún recado o algo...”*

*“Todos los vecinos de Santander estamos de acuerdo en que la OLA es buena.”*

- Sin embargo en los casos en los que las zonas OLA no se encuentran bien diseñadas o no dan un servicio adecuado para todos los residentes, la opinión de la gente varía, pensándose que este sistema está mal diseñado y tiene un objetivo puramente recaudatorio. Esta situación se traduce en que ciertas zonas OLA no disponen de suficientes plazas de aparcamiento para los propios residentes.

*“Un poco problemático, que tengas que pagar OLA y que cojas el coche para salir fuera del casco urbano, y que tengas a aparcar por tu zona y que no tengas ni más arriba ni más debajo de tu zona y que tengas que meter el coche en un parking, o sea aquí se paga la tarjeta y luego después encima tienes que pagar el parking.... En términos generales es puramente recaudatorio.”*

*“Si, si en eso estoy de acuerdo, y estoy de acuerdo también en que igual el sistema de cómo han estructurado las zonas es uno de los problemas porque yo creo que al haber más zonas realmente lo que tienes son menos sitios para aparcar... entras en una zona que a lo mejor son tres calles, una bajada... puedes aparcar a partir de las 4 y yo creo que habría que ampliarlas yo creo...”*

*“Si eres residente en Santander, el problema, más que aparcar en Santander, el problema es si llegas de fuera aparcar en nuestra zona, cerca de casa.... O sea ese es nuestro problema realmente como residentes....”*

*“Hay veces que yo muevo el coche porque voy a Torrelavega, o porque me he ido a Bilbao y me he tirado hasta una hora dando vueltas en mi casa para poder aparcar, si llego a las 11 o a las 12 de la noche...”*

*“Y las cosas y el estrés que genera el no aparcar es insalubre....a mí me mata.”*

*“El trasfondo de todo era una cuestión económica, y había una serie de caiques que manejaban aquí el tema de la explotación de la OLA y que tenían intereses propios”.*

- Existen ciertas zonas que no están claras en cuanto a sus límites. En ocasiones un lado de la calle pertenece a una zona y otro lado a otra y también existen zonas o límites entre tres zonas diferentes lo cual genera un caos en cuanto a donde se puede o no se puede aparcar.

*“¿No os pasa a vosotros que os coincida justo el límite entre una zona y otra? Yo por ejemplo subo la calle del monte...”*

*“La calle que va de Cisneros a los Acebedos hay una calle que va por detrás que no es ni de la 9 ni de la 10, es de la 6...”*

*“Y luego hay otra, yo puedo aparcar a una mano, pero luego a la otra nada....es de otra zona, y eso no se entiende...”*

- Elevadas tarifas del sistema OLA para no residentes y óptimas tarifas para residentes.

*“Si, si...al año vienen a ser unos 28 €, está muy bien y compensa por supuesto.”*

*“Una hora si quieres aparcar es 1,20 €... y eso no es excesivamente barato si estás fuera de tu zona. Bueno yo ahora pago 150 € del impuesto de circulación y no estoy rodando mi coches...”*

*“Pues a mí la tarifa de 1,20 € no me parece caro...”*

*“A mí 28 euros por aparcar en tu zona no me parecen caro...”*

- La limitación horaria y el sistema rotatorio de la OLA supone un problema para la utilización por parte de los no residentes.

*“Lo que sí puedo echar en falta algunas veces es que exista una zona con horario más amplio, que no tenga que rotar el coche cada poco... porque si no... buffff.... Como hay en Bilbao con la OLA”*

- Descentralización de las actividades administrativas trasladándolas a la periferia de la ciudad. Existen discrepancias entre los integrantes del grupo focal, aproximadamente la mitad opinan que sería buena estrategia para liberar el centro de la ciudad de tráfico y la otra mitad opinan que no es la solución adecuada.

*“Yo volviendo y cambiando un poco de tercio, volviendo pues a gente como nosotros que viene a Santander en un momento dado, pues a hacer gestiones con las administraciones públicas, Ayuntamiento, al Gobierno Regional, a Hacienda.... La Seguridad Social sino me equivoco ya ha trasladado parte de sus gestiones allí a la zona del Corte Inglés y todo eso... yo creo que traspasar todas estas Administraciones fuera de la ciudad puede ayudar a aliviar el problema del tráfico.”*

*“Pero entonces luego van a protestar los del centro.... Van a decir que porque tienen que irse allí pudiendo estar en el centro.”*

*“Ese es el tema de los políticos, solucionar estas cosas.”*



*“Yo eso lo veo más complicado.... Para mí es más fácil centralizar...”*

*“Y para muchos, o a mí sí me hacen ir hasta el PCTECAN a presentar una queja a consumidores, yo me acostumbre, pero hay mucha gente que le fastidia tener que ir hasta allí....”*

*“Ya pero hay muchos servicios electrónicos que te permiten hacer estas gestiones ya vía internet... En Santander es que toda la administración está en la esquina de alado de la frutería....está haciendo en un lado, ayuntamiento en otro...”*

*“Entiendo que quizá para la gente más joven descentralizar estas actividades estaría muy bien (manejo de internet y posibilidad de hacerlo de manera telemática) pero sin embargo para la gente mayor no tanto, ya que tendría que desplazarse.”*

- Se sugiere dar una mejor información y más clara a los usuarios/no usuarios acerca del sistema tarifario actual de los parkings en la ciudad de Santander.
- Ausencia de una oferta eficiente de transporte público que cubra las necesidades (falta horarios, escasa frecuencia, desconexión, falta de recorridos, tiempos de espera, etc.) de la población para efectuar un paso del coche al bus en sus desplazamientos cotidianos. Mucha gente dice verse obligada a utilizar el coche por no disponer de otras alternativas de transporte eficientes para realizar su viaje. Además esta situación se agrava por el hecho de que existe desconocimiento acerca del funcionamiento del transporte público en la ciudad por parte de los usuarios habituales de vehículo privado.

*“Yo creo que es por déficit o falta de una buena oferta de transporte público... por eso se usa tanto el coche...”*

*“¿Pero que más transporte hay aparte del autobús?  
No empezemos con la bicicleta...”*

*“Por ejemplo los autobuses, ahora cada vez hay más líneas porque la población ha crecido y se ha expandido, ahora hay más zonas donde antes no llegaba el autobús... y bueno, yo por ejemplo trabajo en Raos y yo tengo coche porque no, me queda otro remedio porque si no, no tengo ninguna manera de ir al trabajo... porque no hay transporte público, ni autobús, ni tren, me tendría que ir al aeropuerto y luego ir andando por la pista....entonces ahí no me queda otra que usar el coche, sino no lo usaría, y el problema es por falta de transporte público.”*

*“Yo muchas veces si tuviese una alternativa bajaría muchas noches al sardinero en verano, que tienes Santiago, las Naciones, tienes muchas cosas en el Sardinero, si tú quieres bajar un sábado o un domingo....lo de los autobuses es.... Y es que parece que cuanta más gente hay, menos autobuses hay.”*

*Tendrían también que mejorar el servicio de autobús, porque de repente estás en la parada de autobús y te pone de repente.... En un minuto llega....y estás ahí media hora y dices.... Y dices, donde andará!!! Porque no llega”*

*“Bueno yo no creo que funcione del todo mal....yo creo que ha mejorado bastante.”*

*“Sí, yo también lo creo sí.”*

*“Yo es que el coche para desplazamientos dentro de la ciudad no lo uso....solo voy andando o en bues.... El coche ni me le planteo moverlo de mi zona.”*

*“Yo le uso si vengo aquí a entrenar la universidad, y si vengo en coche poro porque se de antemano que a la hora que vengo si voy a encontrar aparcamiento... y por lo uso.”*

*“Y es que muchas veces la gente coge el coche también porque no hay horarios de autobús que satisfagan sus necesidades... yo no podía ir a San Román en bus a la hora que iba, y no iba solo yo a trabajar ehhe que marchaba más gente...”*

### **e) Evaluación de la utilidad de nuevas tecnologías aplicadas a la gestión del aparcamiento.**

De manera general existe un mayor conocimiento por parte de los integrantes más jóvenes del grupo (de menos de 40 años de edad).

*“Yo lo uso y está muy bien, pero creo que a este sistema accede más la gente más joven por el tema del Smartphone y las nuevas tecnologías...”*

- Estas nuevas tecnologías no son fáciles de localizar para todo el mundo ya que existe falta de información sobre ellas (APP aplicadas a la gestión del aparcamiento) no basta con anunciarlo en la prensa hay que enseñar al usuario.

*“Yo he estado intentando bajarme una aplicación, lo he visto en el periódico lo están todo el día anunciando... Santander Smart City... la movida es que hay una aplicación, la estuve buscando y sé que con esa aplicación te dice dónde está el aparcamiento, pero yo no he llegado a...”*

- Tal y como están planteadas no sirven para mucho y por eso la gente nos las utiliza.

*“Si pero llegas allí y resulta que el aparcamiento no existe, que a mí me ha pasado.... en Daoiz y Velarde pasa.”*

*“Yo la aplicación de Smart Santander también me la bajé y la verdad es que la he mirado dos veces y tampoco me ha sacado de situaciones que digas...”*

*“No porque realmente cuando vas a llegar a la zona ya no sabes si la situación ha cambiado, si sigue habiendo sitio o no....todo cambia en un momento dado.... Y de la que llegas allí, ya te le han quitado.”*

*“No, la verdad es que no son muy útiles (de manera generalizada). “*

*“No, no yo esa aplicación no la descargaría...”*

*“Puede llegar a ser utilizable como ha dicho él, pero a veces no.... No me parece que dé garantías. Yo coincido con ellos, para buscar aparcamiento no me es útil, pero para mí una vez que lo encuentras me ha resultado útil porque te puedes ahorrar dinero de lo que le ha sobrado a otra persona.”*

*“A mí se me escapa meter nuevas tecnologías en esto cuando realmente no tenemos el material...porque si no hay aparcamiento, por mucho que te venga en el móvil... lo primero será crear aparcamiento y cuando realmente lo haya aplicar esta herramienta de gestión.... Yo creo”*

- Confusión y cierto desconocimiento por parte de las personas de mayor edad acerca de qué y para qué existen estas aplicaciones de gestión de aparcamiento.

*“Eso es solo para aparcamientos subterráneos me parece ¿no?”*

*“No, no es de OLA...”*

*“No sabía yo que existía eso, no.”*

*“Y tú vas por la calle martillo y a esa altura de repente te encuentras un cartel que dice en zona tal, tienes tantas plazas.”*

*“Y en el suelo hay unos cacharritos que te indican...me parece haber visto”*

- La mayor parte de los integrantes conocen la existencia del sistema PARK para APP Móviles de gestión de la OLA pero tan solo uno de los integrantes afirma utilizarla y serle útil.

*“La que si me ha salvado por ejemplo mes la que utilizan los de la OLA, park se llama, esa por ejemplo pues si tu marcas ahí el modelo del coche, metes ahí los datos, la recargas como la tarjeta como haces las compras y demás, y desde el móvil pues tu ajustas también el tiempo que puedes estar, con lo que vas a pagar y demás....y lo bueno que tiene, que eso sí que está bastante bien, es que si tú por ejemplo te marchas antes de la hora que has establecido o de que te caduque el tique que tú ya has pagado previamente, le dejas ahí colgado para alguien que tiene una aplicación, le capturas, y entonces pues tienes la hora hasta la que tú ya habías pagado...”*

*“De hecho ayer aparqué en dos zonas distintas y coincidió que en las dos aparqué gratis.”*

*“Yo lo uso y está muy bien, pero creo que a este sistema accede más la gente más joven por el tema del Smartphone y las nuevas tecnologías...”*

*“Yo tengo amigos también que lo utilizan....”*

- Dificultad de utilización de estas aplicaciones en tiempo real.

*“Pero pasa lo de siempre, que como conduciendo no debes de manejar el teléfono móvil, como vas a saber si hay sitio...”*

#### **f) Evaluación de un posible sistema de economía colaborativa (compartir coche y compartir plazas de aparcamiento).**

- Existen diversidad de opiniones al respecto.

*“Eso no funciona... (Dicen la mayoría).”*

*“Pues yo no estoy de acuerdo...”*

*“La idea es buena, pero eso no funciona...”*

*“Yo no tengo esa necesidad, pero si me parece muy bien, si la tuviese sería algo muy productivo...”*

*“Yo si me encaja perfectamente cuando yo salgo y el otro llega, si claro que si lo utilizaría.”*

- Existe la creencia de que este sistema exclusivamente funciona para viajes largos y no para viajes urbanos o interurbanos.

*“O se ponen de acuerdo 4 que van a Madrid y comparten su coche...”*

*“Yo lo de compartir tu coche lo veo más para viajes largos y no para viajes urbanos por la ciudad...”*

*El Bla Car famoso...”*

- Desconfianza por parte de ciertas personas, de mayor edad, (desconfianza de la persona que no conoces, incomodidad, desincronización de tiempos y horarios, etc.) frente a visiones de mayor aceptabilidad por parte de los integrantes de menor edad que ven más ventajas (ahorro económico, sociabilizar, etc.)

*“Pero si yo me voy a Madrid porque carajo voy a tener que ir con una persona que no conozco... yo no le veo la ventaja...”*

*“Parece ser que en Jerez me contaba un amigo mío, que además no conocía el bla bla car... allí es lo más común, van a cualquier sitio, al pueblo de alado y lo hacen con el bla bla car.”*

*“Y luego aquí prácticamente solo lo conocemos casi que de oídas...”*

*“Yo conozco un chaval que se bajó a valencia en bla bla car lleno el coche, el caso es que se fue de vacaciones por 180 euros...”*

*“Compartes gastos y eso está muy bien...”*

*“En mi época te ibas a dedo donde querías...”*

*“Lo que pasa que tienes tu razón en el sentido de que no sabes con quien vas...”*

*“Y es que tienes que supeditar todo a otra persona...porque si a mí me apetece pararme ¿Qué? Yo para irme de vacaciones pues no lo usaría, yo en todo caso me lo plantearía antes para ir a trabajar...”*

*“A ver en principio parece buena idea...pero luego está el tema este aquí... de quedar con alguien, que sus horarios sean como los tuyos, la libertad de irte cuando quieras y no depender de otra persona...”*

*“Es tema de cultura también...”*

- El sistema ya es utilizado por bastante gente aunque dentro de círculos de conocidos (compañeros de clase, compañeros de trabajo, familiares, etc.).

*“Hombre yo creo que para la gente que trabaja en Santander o en los alrededores ya se hace y va bien... gratis y de forma solidaria hay mucha gente que trabaja en la misma empresa y comparten su coche de manera diaria...”*

*“Yo para ir a trabajar fuera de aquí comparto coche con un compañero... siempre quedamos ahí en una zona intermedia y bueno, compartimos coche... y además vamos también a Santoña a una hora en la que también aparcar pues puede ser un problema parecido al que pasa en Santander.... Y no es lo mismo que cada uno vayamos en nuestro coche, aparcar dos coches que compartir y aparcar solo un coche.”*

### g) Problemáticas existentes en el sistema de aparcamiento de la ciudad de Santander.

- El diseño y la planificación de Santander no se ha venido adaptando correctamente a las modificaciones que ha sufrido la sociedad en cuanto a su sistema de movilidad, habiéndose producido un claro incremento de la flota de vehículos.

*“Eso pasa en todas las ciudades del mundo... o sea y cada vez hay más coches y la ciudad sigue siendo la misma.”*

*No la ciudad no es la misma, es superficie si pero no en circulación...hay más coches y hay más de todo...no es la misma.*

- Excesivo uso del vehículo privado frente a otros medios de transporte por la percepción del usuario de que ir en su coche es mucho más cómodo y le da más libertad en los desplazamientos (existen diversidad de opiniones al respecto)

*Pero a mí me parece que el problema, de fondo de fondo es, que si yo vivo en el Sardinero y quiero ir a Valdecilla, porque cojo el coche habiendo autobús para llegar.... Es que para mí ese es el problema, que somos muy cómodos.... Y claro, queremos aparcar en la puerta de allá donde vamos...”*

*“Dentro de Santander yo pienso que lo mismo que yo digo con la gente que yo me relaciono.... Cuando salgo los jueves y quedo con los amigos y vamos a tomar algo, ya nadie lleva el coche desde hace muchos años.... Nosotros vamos por ahí y nos tomamos algo, y luego uno se va andando, el otro en taxi..... esos son hábitos que van cogiendo las nuevas generaciones, porque la filosofía de tener el coche y moverlo para todo...”*

- Problemáticas generadas por las personas que vienen de fuera de Santander que quitan plazas de aparcamiento a los residentes (zona Marqués de la Hermida-Barrio Pesquero).

*“el viene de fuera y como muchos que vienen pues a trabajar por la mañana, o a hacer gestiones o a lo que sea, aparcan en la zona de la entrada de la ciudad, la zona del Barrio Pesquero... que a partir de la obra que se ha hecho da la sensación de que hay más aparcamiento, pero yo creo que el número de aparcamientos vendrán a ser aproximadamente el número que había, pero están más concentrados justo a la entrada del problemas en el trabajo porque cuando tengo que utilizar mi coche siempre tengo esa limitación ahí en el Barrio Pesquero”*

*“Y en definitiva, para los vecinos si hay aparcamiento, pero el efecto de atractivo para los que vienen de fuera, que yo entiendo que cuando entras por ahí es muy cómodo, de entrar por Marqués de la Hermida y dejar el coche ahí y pues es más cómodo...”*

- Determinadas horas conflictivas donde los residentes no encuentran aparcamiento es su propia zona OLA.

*“En el Barrio Pesquero por ejemplo a partir de las 8 de la tarde hay hueco libre , hay aparcamiento suficiente para los vecinos de la zona, y por la mañana si coges el coche pronto ves que hay huecos... sin embargo a partir de las 8,30 de la mañana, es imposible, y si mueves el coche que yo a veces si lo tengo que mover por necesidad del trabajo ... me encuentro con problemas a la hora de volver porque si no vuelvo en una franja que tiene que ser entre 2,30 y 3, esa media horita poco más, tengo que dar vueltas e igual aparco en el Barrio Pesquero al fondo, con dificultad, y es complicado, siempre tienes que estar a expensas de esas horas, e incluso”*

- Inexistencia de aparcamientos disuasorios para las personas que no son residentes en la ciudad pero que acuden a aparcar de manera habitual.

*“y el problema es ese, yo creo que no habilitan zonas para esos parkings disuasorios”*

- Estacionalidad de los aparcamientos considerados como disuasorios en la ciudad.

*“Aquí hay que diferenciar el tema de Santander en verano, a Santander en invierno... en verano es una locura sí.”*

*“Ese aparcamiento disuasorio que tú dices en verano es... pienso que habría que garantizar un aparcamiento disuasorio para todo el año”*

*“Y en invierno es lo mismo, en invierno cuando llueve se llena Santander.”*

*“Pero si ya los tienes!!! Tú vienes al sardinero, aparcas allí y te coges el autobús y punto... No, no... te equivocas porque en verano no, en verano no.... y en verano también hay actividad y la gente se moviliza...”*

- Mala gestión para el uso eficiente de los parkings subterráneos de reciente construcción.

*“Hay que mirar también la tendencia que tiene el Ayuntamiento que yo creo que la idea es clara: vamos a quitar aparcamientos, vamos a hacer parking subterráneos como este que han hecho en Mendicoague, también en Valdecilla o por ahí creo que hay otro, y que la gente compre, pague, alquile, la gente que vaya a trabajar a Valdecilla que alquile allí su aparcamiento.... Y yo creo que se están confundiendo con el concepto...porque están todos vacíos a día de hoy.”*

*“Si como ejemplo tenemos el parking que está justo debajo de la residencia.... Vas a la residencia a sacarte sangre o a cualquier cosa y es imposible aparcar..... Y sin embargo está ahí muerto de risa ese*



*parking, hay plazas de aparcamiento que están a la venta y están a precios carísimos... nadie las compra y están ahí sin utilizar.”*

*“No sé esa política que están siguiendo yo creo que es un poco también por lo que dices tú, algo ganarán o tendrán algún interés en que esa constructora o quien haga los parking .... Y al final se lían a hacer parkings y se quedan todos vacíos.”*

*“Y si te pones a mirar lo que valen las obras, lo digo a la sazón de lo que estabas hablando, en España todas las obras que hacen, el tranvía de Parla, todas de duplican, se triplican o se cuadriplican el valor o el coste de lo que realmente valen.... Entonces ahí hay algo que no cuadra...”*

- Elevadas tarifas de los parking subterráneos que imposibilitan que haya personas que se no se planteen aparcar en ellos.

*“Yo particularmente los parking no me los planteo... básicamente porque me parecen muy caros y porque mi manera de venir a Santander es básicamente a título de gestión, pues nunca sabes cuánto tiempo vas a estar”*

- Confusión acerca del sistema tarifario de los parkings subterráneos. Muchos de los integrantes tienen un completo desconocimiento acerca del sistema tarifario y su funcionamiento en los parkings subterráneos. Esto genera que tengan una apreciación muy superior a lo que realmente es la tarifa real.

*“Es el conocimiento que puedas tener de la zona en concreto... yo no tengo ni idea de lo que cuesta pero sé que no son baratos”*

*“Pues yo no suelo tener problemas para aparcar en los aparcamientos subterráneos tampoco se a cómo está la hora”*

*“(La gente fuera) disculpa ¿Cuánto vale la hora en un parking subterráneo? ¿2 euros o así?”*

*“(La gente de aquí dice)... Depende del parking...  
En el de la Plaza de Pombo te zumban bien por ejemplo....”*

*“Es caro, es caro (lo piensan todos de manera generalizada)”*

*“Si te estás cuatro horas te sale por hay unos 7 euros...”*

*“yo creo que en algunos te obligan a pagar 1 hora aunque te estés 10 minutos”*

*“Pero si yo me estoy 40 minutos porque tengo que pagar toda una hora...”*

*Es que depende del parking...pero si yo necesito quedarme menos de 1 hora.... Y hay parkings que te dicen: “periodo mínimo de 1 hora” .... Y dices y porque tengo que pagar yo una hora si tan solo me quiero quedar 30 min....”*

*“A pues yo nunca lo he visto eso...”*

*“Si, si, asientan varios....es así en muchos.”*

*“Pues yo muchas veces he aparcado para hacer una gestión 10 o 15 minutos y no me han cobrado una hora ehhh...”*

*“Es que depende del parking...”*

*“En algunos parking cuando entras te pone: “periodo mínimo de estancia 1 hora”.*

*Lo lógico es que se debería de cobrar por el tiempo que se usa...”*

- El sistema rotatorio de la OLA supone un problema para los no residentes.

*“..Trato de no dejarle en una zona OLA si puedo, básicamente porque lo tengo que mover sino...”*

- Excesivas peatonalizaciones en el centro de la ciudad que provocan que cada vez se reduzcan más el número de plazas de aparcamiento para los propios residentes. Existen discrepancias al respecto y diversos puntos de vista.

*“El problema del centro en si es que te lo hacen peatonal, y entonces te lo están reduciendo completamente.... Si tu zona es pequeña y si ya encima te ponen una zona peatonal...pues ya es peor.”*

*“Si yo no tuviera coche, que hay mucha gente que no tiene coche pensaría lo contrario que dice usted... es decir, a mí me gustaría como peatón que toda la ciudad fuera peatonal... hablo como un señor que no tenga coche...”*

*“Ya pero es que después tienes otra cosa que se da en ciertas calles, que lo hacen peatonal para los peatones y casi tienes que ir saltando para poder pasar... porque el restaurante ese, el bar del otro, la terraza de no sé quién....aparte de las mesas te sacan los taburetes y tienes que ir haciendo zigzag para poder pasar.... La calle del Arrabal por ejemplo.... y ya no es para los peatones, es para los negociantes.”*

*“En otros lugares siempre el centro de las ciudades es peatonal y así debería de Ser en Santander”*

- Efecto frontera en las zonas de libre aparcamiento derivado de su cercanía a las zonas OLA.

*“Por la Calle Perez del Molino, la Calle del Monte...hay bastantes calles... por la calle amistad... y la verdad es que tenía bastantes problemas. Pero a partir de que pusieron la OLA fue todo una maravilla... el problema que teníamos es que como está muy cerca de la zona centro del Ayuntamiento, mucha gente que trabajaba allí en el centro, pues venía a aparcar a nuestro entorno.”*

*“Si este problema ahora está también en General Dávila, Tetuán...”*

*“Desde que se ha implantado la OLA yo creo que el problema se está yendo a las zonas limítrofes de la OLA.... El efecto frontera de la OLA”*

### **h) Soluciones propuestas.**

- Posibilidad de creación de aparcamientos disuasorios barajando la opción de los terrenos de CAMPSA sin utilizar hasta el momento, RENFE, etc. Se sugiere la creación de este aparcamiento disuasorio complementado por un sistema de autobuses lanzadera.

*“Yo hablaba hace tiempo, lo hablaba antes con Bernardo, que recuerdo de un proyecto que había de hacer un gran aparcamiento disuasorio de la zona donde antiguamente estaba Campsa que es detrás de la lonja nueva.... Yo aquello no sé si fue algo que de verdad se planificó, no sabemos si realmente se estudió esa posibilidad”*

*“Pero esos terrenos ahora están allí para prado... y sería un buen sitio para poner un aparcamiento disuasorio”*

*“La idea que yo tenía era hacer allí un gran aparcamiento disuasorio, y desde allí pues ya poner diversidad de autobuses para venir al centro de Santander”*

*“Si, a mí me parece muy buena idea cualquier tipo de parking disuasorio, porque siempre cabría la posibilidad de aparcar incluso gratis... el problema que tiene Santander es que hay zonas exteriores pero privatizadas...”*

*“...hay muchísimas zonas que servirían de disuasorio.... O incluso la RENFE que está totalmente desaprovechada y sin embargo es un espacio que está cerca y colindante al centro donde se podrían hacer sitios de viabilidad para el aparcamiento”*

*“Yo creo que a mí lo único que se me ocurre tal y como está yo que si echo de menos parking baratos o a precio de costo, públicos.... Y que sean disuasorios. Y depende de que lugares donde toda la gente que venga de fuera pueda aparcar allí...”*

- Creación de aparcamientos disuasorios cercanos a los centros empresariales como es el caso del PCTECAN.

*“Mira te voy a poner un ejemplo, pero no solo de dentro de la ciudad, sino ya la zona de donde está Apia XXI y todas esa zona del Parque Tecnológico.... La cosa es que tú vas a trabajar, y donde hay muchos edificios y muchas empresas...pero es que les falta aparcamiento a mucha gente hasta los administrados del gobierno de Cantabria, porque hay mucha gente que no puede aparcar.... Luego a ver, vamos a gestionar esto para ofrecer alternativas a la gente para que aparque... aunque sea lejos, pero que aparquen.... Yo lo veo así”*

- Potenciar zonas alejadas del centro y ya existentes como aparcamientos disuasorios dando información a los usuarios que vienen de fuera de la ciudad (Reina Victoria, Palacio de Festivales, Sardinero).

*“Estoy viendo últimamente que mucha gente aparca ahí, como aparcamiento disuasorio en Reina Victoria.... Es gente que viene de fuera, que aparcan ahí vienen en el autobús, no hace falta hacer un aparcamiento disuasorio o dos, sino potenciar aquellas zonas que quedan libres y poner un buen transporte público que lo comunique... o informar a la gente de fuera y del extrarradio de que pueden aparcar fácilmente en esas zonas y ahí cogerse un autobús”.*

*“Si esta de manera disuasoria, el Palacio de Festivales, que ese está lleno siempre...y es una maravilla para la gente que viene después lo reconozco...ellos aparcan ahí... Reina Victoria está llena, está llena todos los días... está en funcionamiento el parking que hicieron ahí para lo del mundial de la vela.”*

- Combinación de aparcamientos disuasorios de grandes dimensiones a las afueras de la ciudad con un transporte público eficiente con elevadas frecuencias a modo de lanzadera hacia el centro de la ciudad. Se sugiere la gratuidad de estos autobuses lanzadera.

*“Más que disuadir por el precio, para mí la idea más coherente pues es la de disuadir con un aparcamiento que fuera suficientemente amplio pero que esté comunicado sobre todo para cuestiones administrativas para llegar al centro de Santander... que tenga una buena comunicación y que cada 10 minutos, que tú puedas llegar cómodamente, que llegas y aparcas, y que además no te cuesta dejar el coche ahí, y que coges el autobús rápido y en nada estás en el centro de la ciudad.... Y para regresar vuelves con un autobús cómodamente a recoger tu coche sin problemas....”*

*“Y para la gente que haga eso el autobús debería de ser gratis o mucho más baratos... Eso se hizo para la universidad y se convirtió en un fracaso.... Si se hizo un aparcamiento disuasorio en los campos de sport en el Sardinero...y traían a los estudiantes gratis en autobús...”*

*“Yo creo que ambas medidas hay que hacerlas al tiempo, crear aparcamiento disuasorio pero al tiempo cobrar el aparcamiento que queremos liberar....y poner autobuses eficientes.”*

- Creación de parkings verticales dentro de la ciudad de Santander, más cómodo y prácticos para los ciudadanos, con más capacidad y más integrados en el propio diseño de la ciudad.

*“Pero digo yo una cosa, porque cuando hacen aparcamientos subterráneos porque los hacen de juguete.... En vez de dos tres plantas....hazlos de siete y que sea tipo la OLA”*

*“En Alemania son edificios... en Alemania tú vas a Hanover y me han dicho que hay mogollón de aparcamientos y todos son así en edificios.”*

- Ampliación de ciertas zonas OLA para que puedan cubrir las necesidades de los residentes de la zona.

*“ yo creo que al haber más zonas realmente lo que tienes son menos sitios para aparcar... entras en una zona que a lo mejor son tres calles, una bajada... puedes aparcar a partir de las 4 y yo creo que habría que ampliarlas yo creo... hay que agregar zonas, ampliarlas y hacerlas más grandes”*

*“Ya que se ha implantado es buena en general para todos... porque si me la pones a mí y al vecino de alado no se la pones....pues claro”*

*“La OLA es la salvación porque ahora está concentrada en el centro... pero si estuviese por toda la ciudad...”*

*“si estuviese en toda la ciudad sería mucho mejor” (opinan todos)*

- Ampliación del tiempo de permanencia en el sistema OLA (creación de zonas verdes de 3 o 4 horas de permanencia)

*“Lo que sí puedo echar en falta algunas veces es que exista una zona con horario más amplio, que no tenga que rotar el coche cada poco... porque si no... bufff.... Como hay en Bilbao con la OLA”*

*“La cosa es que en esa zona verde si lo quieres dejar 3 horas o 4 pues estupendo, vas a pagar más que en zona azul pero la comodidad de no tenerlo que mover cada hora es preferible en ciertos casos y lo pagas...”*

*“En una misma zona puedes dejar el coche 4 horas... eso te va a suponer en esa zona un coste un poco mayor.... Y luego otra cosa, que tú aparcas en Bilbao... aparcas en este barrio y tienes un tiempo para bajar....y como en la máquina tienes que meter la matrícula, automáticamente la máquina te*

*dice: te has excedido.... Para que no estés siempre en la misma zona ni te quedes siempre en las zonas limítrofes pues lo hacen así.”*

- Diseñar calles semi-peatonales en vez de peatonales donde convivan peatón y turismo.

*“Yo creo que hay calles que son, salidas de emergencia de la ciudad, que más que peatonales se podrían hacer semi-peatonales de convivencia del peatón y otros medios...”*

*“si por ejemplo un eje transversal te la hacen peatonal del todo, y tienes un conflicto con una manifestación que pasa por allí.... Y para poder encontrar aparcamiento tengas que ir, hasta la primera rotonda, y para volver no te puedas cruzar hasta que no llegas a la marga...”*

- Creación de parkings públicos para uso exclusivo de los residentes siguiendo el ejemplo de otras ciudades españolas.

*“En Bilbao cuando hicieron el Parking del Arenal, alado de la riada, antiguamente había un parking viejo en lo que es la Plaza Nueva del casco viejo, pues cuando sacaron de allí todo el tráfico... ya por ahí no puedes andar a no ser que seas residente y se lo dio a los vecinos a un coste ridículo... digamos que hicieron un parking público para residentes.... Exclusivamente para los residentes del casco viejo.... Les cobraron por la plaza y luego por una cuota mínima de mantenimiento.... Eso lleva una limpieza, lleva una seguridad...”*

- Rediseño del sistema tarifario de aparcamiento en la ciudad de Santander. Existen diversidad sugerencias al respecto:

- Para el caso de los parkings subterráneos:
  - ✓ En función del tiempo de permanencia del estacionamiento.

*“Pues en el caso de los parking yo creo que es como cuando compras a un proveedor 1000 cajas de algo y te lo da más barato que si compras 10 ¿no?... O sea cuanto más estancia pues más barato...”*

- Para el caso de la OLA
  - ✓ Un sistema tarifario diferente para residentes y no residentes (tal y como está actualmente).

*“En la calle se supone que la OLA es para que haya movimientos de coches.... Y para los que no son residentes pues tendrás que ponerlo más caro yo lo veo así...”*

- ✓ Un sistema tarifario en base a áreas territoriales (más caro en el centro y más barato en las periferias).

*“Luego por ejemplo, otra cosa es que por estas zonas que pongan OLA más barata, igual en estas zonas de aquí o zonas como por ejemplo, Cazoña, el Albericia”*

*“o zonas que no están tan céntricas pues igual pongas una OLA que no es tan barata, y amplíes más por la zona de por ejemplo Floranes, San Fernando y hasta el Centro lo pongas así un poco más caro, pero esto así ahora...”*

*“Yo propongo ampliar zonas OLA y que estas sean más baratas en la periferia.”*

- Compensación entre los precios del parking y la OLA en zonas donde existan las dos modalidades.

*“Me refiero a que si tú vas a una zona donde sabes que puedes dejar el coche 4 horas, si el parking tiene un precio y la OLA tiene otro, tienes que buscar un precio intermedio porque te ahorras el tiempo ese de límite de 2 horas...”*

- Dar mayor difusión e información clara sobre el uso y existencia de aplicaciones APP para la gestión eficiente de los aparcamientos.

*“Yo creo que si realmente esas aplicaciones funcionan bien, yo creo que son muy útiles y hay quedarlas más a conocer, porque se puede ahorrar dinero la verdad... y bastantes quebraderos de cabeza.”*

- Mejor adaptación de las aplicaciones APP para su posible utilización en tiempo real.

*“Deberían de hacer una aplicación como para un GPD o Ton Ton.... Que te vaya diciendo donde está la plaza libre a tiempo real mientras vas conduciendo.... Eso sí podría ser más útil. Un ton tomtom tú vas por cualquier ciudad y en tiempo real te cambia la dirección....”*

*“Si tú vas por una zona de puede detectar aproximadamente cuantos aparcamientos tienes libres... eso si te lo puede detectar...”*

- Posibilidad de creación de un sistema de reservas de plazas de aparcamiento a través de APP.

*“Otra cosa es que te dejase reservarlo para cuando llegues al sitio poder aparcar....pero la cosa es, espera que lo he detectado yo primero...”*

*“Incluso podría ser de pagar un poco más de lo que sale la cuota de OLA normal por poderlo reservar con antelación...”*

- Potenciar sistemas de economía colaborativa siguiendo el ejemplo de Bélgica.



*“Otra cosa me viene ahora a la cabeza, yo he visto en Bélgica un sistema que consistía en 2 que los accesos de la autovía que llega a Bruselas tenía unas zonas de aparcamiento que lo que a mí me explicaban allí es que en esas zonas llegaba gente que iba a trabajar a Bruselas y en Bruselas hay mucha gente sobre todo funcionarios europeos y por la tanto hay mucha afluencia de coches, entonces estos aparcan en esas zona habilitadas para el efecto y llegan 2 tres coches los dejan ahí y luego entra en la ciudad solamente uno....”*

*“que buena idea”*

*“Ahhhh....pero sería porque les pondrían una tasa para entrar a la ciudad ¿no?... en Londres también ponen una tasa para estar allí.... Yo ya a esos detalles no llego.... A mí me lo explicaron así, es una modalidad de economía colaborativa...”*

- Potenciar la intermodalidad del coche con otros modos de transporte de entrada al centro de la ciudad (bus y bici).
  - Para el caso del bus se sugiere la mejora del servicio TUS en cuanto a horarios, frecuencias, recorridos y la creación de autobuses lanzadera desde los aparcamientos disuasorios a las afueras de la ciudad hasta el centro.
  - Para el caso de la bicicleta en combinación con el vehículo privado, existe una mayor discrepancia por parte de los usuarios. Existen barrederas que dificultan su posible uso (pendientes, barreras culturales, barreras económicas para el caso de la bicicleta eléctrica, inseguridad ante un posible robo, etc.).

*“Yo si viviera en Santander ya tendría una bicicleta eléctrica....igual que hay muchísima gente que tiene moto”.*

*“Pues aquí en Santander...no empezamos con la bicicleta...”*

*“Es que Santander tiene muchas cuestas...”*

*“Pues que hagan como en el país Vasco que las subvencionaban...”*

*“Es aquí en Santander como no sea tren y autobús...”*

*“Pues yo creo que es más un tema cultural más que un tema climatológico, básicamente porque en Holanda llueve todos los días y hace un clima malo y la gente utiliza la bicicleta para todos....”*

*“No y es un problema de cuestas también....  
Por eso hablo de la bicicleta eléctrica...”*

*“Bueno esto no es de aquí y de ahora, hay muchos sitios donde se utilizan estas bicicletas.... En Vitoria por ejemplo, en muchos sitios en vez de ser líneas azules, son aparcamientos para bicicletas y están vigilados... y seguramente que tienen menos coste que la OLA.”*

*“Si pero ya estás hablando de aparcamientos vigilados, y aparcamientos vigilados habrá pocos...”*

*“Vamos a ver, es que la bicicletas a mi hijo, no sé cuántas le han robado ya...”*

*“Es que la bicicleta es un problema... porque es que te la roban... de ahí viene el dicho este “cuidado con la bicicleta de un gitano porque puede ser la tuya”... claro que las roban pero por eso no vamos a pensar que eso sea una mal modo de transporte ¿no?”*

*“Pero yo creo que esta es una barrera un poco cultural, porque al fin y al cabo en otros sitios sí que se da...y funciona, y funciona muy bien, y quita muchísimo el tema del transporte, lo que pasa es que no se trata de que nos guste o no nos guste, es que ese debería de ser el futuro.... Y va a ser el futuro.”*

A continuación se muestra un cuadro síntesis de las principales problemáticas y soluciones detectadas en el Grupo Focal sobre sistemas de aparcamiento en la ciudad de Santander.

| PROBLEMÁTICAS/SOLUCIONES APARCAMIENTO   |   |
|---|---|
| PROBLEMÁTICAS   | SOLUCIONES  |
| <b>Tarifas elevadas para Parking subterráneos</b>   | Adecuación a cada zona del precio del cada parking  |
| <b>Falta de aparcamiento en el centro de la ciudad en relación al volumen de coches que entra, centro urbano masificado de vehículos.</b> | Aumentar las zonas OLAS y hacerlas extensibles a toda la ciudad   |
| <b>Inexistencia de Parkings disuasorios reales</b>  | Creación de parkings disuasorios en puntos estratégicos de la ciudad  |
| <b>Muchos coches aparcados en doble fila</b>  | Vigilar este aspecto (horas de entrada y salida colegios, etc.)   |
| <b>Efecto frontera en las zonas limítrofes de la OLA</b>  | Aumentar la superficie de OLA con la creación de nuevas zonas OLA   |
| <b>Rotación de las zonas OLA</b>  | Crear zonas especiales de menor rotación donde se pueda aparcar un vehículo durante todo el tiempo.   |
| <b>Muchas calles peatonales</b>   | Dar soluciones antes de peatonalizar  |
| <b>Inexistencia de parking público gratuito</b>   | Bajar sustancialmente los precios de aquellos parkings que se encuentran vacíos y en desuso/<br>Planificación global de la ciudad en cuanto a la creación de zonas amplias de aparcamiento colectivo. |
| <b>Tiempos mínimos de estancia en ciertos parkings subterráneos</b>   | Igualar un poco más el precio del parking al de la OLA y no poner un tiempo mínimo de estancia.   |

|   |   |
|---|---|
| <b>Centralización de servicios administrativos públicos lo que provoca la afluencia masiva de coches al centro de la ciudad</b> | Descentralización de ciertas actividades  |
| <b>Inexistencia de buenas alternativas al uso del vehículo privado</b>  | Mejorar el transporte público interurbano y las comunicaciones con las zonas periféricas. |

*i) Conclusiones.*

A continuación se presentan las conclusiones obtenidas a través del GR sobre sistemas de aparcamiento en la ciudad de Santander.

En primero lugar, cabe destacar que la gran mayoría de los integrantes del grupo focal que son residentes del centro de la ciudad y que se encuentran dentro de una zona OLA, no suelen utilizar su coche en desplazamientos interurbanos derivado del hecho de imposibilidad de encontrar plaza de aparcamiento, sobre todo al retornar a su zona de origen.

- Los residentes de la zona OLA de Santander prácticamente solo utilizan su vehículo privado para viajes fuera de la ciudad, bien sea por motivo de trabajo, ocio, compras, etc.
- Cuando los residentes de la zona OLA ocasionalmente se mueven en su vehículo privado hacia el centro de la ciudad aparcan en parking subterráneo normalmente.
- Las personas no son residentes y que se desplazan a Santander suelen aparcar en la ciudad a pesar de las problemáticas existentes de no encontrar otro modo alternativo de transporte para llegar a la capital.
- Los residentes de fuera de Santander prefieren de primeras intentar aparcar cercanos al destino final en vez de en un parking disuasorio a las afueras de la ciudad, a pesar de que inicialmente les parezca buena idea. En muchas ocasiones depende de la hora del día intentan aparcar más cerca o más lejos de su destino final en el centro de la ciudad.
- Otra tipología de no residente en Santander utilizaría un aparcamiento disuasorio en caso de que existiese.
- Los residentes fuera de Santander tras intentar aparcar cerca del destino final no consiguen hacerlo existen varias pautas de comportamiento:
  - Algunas personas deciden aparcar tras este intento fallido en un parking subterráneo si es que no les queda más remedio.
  - Otras se niegan a pagar y deciden intentarlo en una zona alejada y después acceder a pie o en bus a su destino final (antes de pagar un parking subterráneo).
  - En ocasiones especiales no queda más remedio que utilizar el parking subterráneo pero ante situaciones muy concretas de imposibilidad de aparcamiento

prácticamente en ningún lugar de la ciudad cercano al centro. En estas situaciones los residentes no se plantean mover el coche.

- Para los residentes que no viven en zona OLA pero son residentes de Santander, y disponen de altos ingresos, estos directamente van a un parking subterráneo siempre de primeras cuando deciden ir al centro (1 persona del grupo focal).
- Otras personas organizan su viaje en base a la rapidez de aparcamiento, por lo cual lo hacen sobre la marcha sin premeditación previa, intentando de primeras buscar plazas libres de pasada, y sino utilizando parking u OLA indistintamente.
- Tiempos máximos tolerados de aparcamiento desde que se llega a la zona de destino hasta el momento del estacionamiento:
  - Depende del motivo de viaje.
  - Depende de la obligatoriedad del viaje realizado.
  - Depende de si se trata de un viaje de retorno al hogar o no.

En cuanto a la valoración del Sistema OLA en Santander, cabe destacar:

- La mayoría de los residentes de zona OLA valoran de manera positiva este sistema e incluso sugieren más ampliaciones. Todos los integrantes del grupo focal (residentes y no residentes) admiten que el sistema de regulación de aparcamiento en base a zona azul es beneficioso para la ciudad.
- Sin embargo en los casos en los que las zonas OLA no se encuentran bien diseñadas o no dan un servicio adecuado para todos los residentes, la opinión de la gente varía, pensándose que este sistema está mal diseñado y tiene un objetivo puramente recaudatorio. Esta situación se traduce en que ciertas zonas OLA no disponen de suficientes plazas de aparcamiento para los propios residentes.
- Existen ciertas zonas que no están claras en cuanto a sus límites. En ocasiones un lado de la calle pertenece a una zona y otro lado a otra y también existen zonas o límites entre tres zonas diferentes lo cual genera un caos en cuanto a donde se puede o no se puede aparcar.
- Elevadas tarifas del sistema OLA para no residentes y óptimas tarifas para residentes.
- La limitación horaria y el sistema rotatorio de la OLA supone un problema para la utilización por parte de los no residentes.
- Descentralización de las actividades administrativas trasladándolas a la periferia de la ciudad. Existen discrepancias entre los integrantes del grupo focal, aproximadamente la mitad opinan que sería buena estrategia para liberar el centro de la ciudad de tráfico y la otra mitad opinan que no es la solución adecuada.

- Se sugiere dar una mejor información y más clara a los usuarios/no usuarios acerca del sistema tarifario actual de los parkings en la ciudad de Santander.
- Ausencia de una oferta eficiente de transporte público que cubra las necesidades (falta horarios, escasa frecuencia, desconexión, falta de recorridos, tiempos de espera, etc.) de la población para efectuar un paso del coche al bus en sus desplazamientos cotidianos. Mucha gente dice verse obligada a utilizar el coche por no disponer de otras alternativas de transporte eficientes para realizar su viaje. Además esta situación se agrava por el hecho de que existe desconocimiento acerca del funcionamiento del transporte público en la ciudad por parte de los usuarios habituales de vehículo privado.

De manera general existe un mayor conocimiento por parte de los integrantes más jóvenes del grupo (de menos de 40 años de edad).

- Estas nuevas tecnologías no son fáciles de localizar para todo el mundo ya que existe falta de información sobre ellas (APP aplicadas a la gestión del aparcamiento) no basta con anunciarlo en la prensa hay que enseñar al usuario.
- Tal y como están planteadas no sirven para mucho y por eso la gente nos las utiliza.
- Confusión y cierto desconocimiento por parte de las personas de mayor edad acerca de qué y para qué existen estas aplicaciones de gestión de aparcamiento
- La mayor parte de los integrantes conocen la existencia del sistema PARK para APP Móviles de gestión de la OLA pero tan solo uno de los integrantes afirma utilizarla y serle útil.
- Dificultad de utilización de estas aplicaciones en tiempo real.

Efectuando una evaluación de un posible sistema de economía colaborativa (compartir coche y compartir plazas de aparcamiento), destacamos los siguientes aspectos:

- Existen diversidad de opiniones al respecto.
- Existe la creencia de que este sistema exclusivamente funciona para viajes largos y no para viajes urbanos o interurbanos.
- Desconfianza por parte de ciertas personas, de mayor edad, (desconfianza de la persona que no conoces, incomodidad, desincronización de tiempos y horarios, etc.) frente a visiones de mayor aceptabilidad por parte de los integrantes de menor edad que ven más ventajas (ahorro económico, sociabilizar, etc.)
- El sistema ya es utilizado por bastante gente aunque dentro de círculos de conocidos (compañeros de clase, compañeros de trabajo, familiares, etc.).

En cuanto a las problemáticas detectadas en el sistema de aparcamiento de la ciudad cabe destacar:

- El diseño y la planificación de Santander no se ha venido adaptando correctamente a las modificaciones que ha sufrido la sociedad en cuanto a su sistema de movilidad, habiéndose producido un claro incremento de la flota de vehículos.
- Excesivo uso del vehículo privado frente a otros medios de transporte por la percepción del usuario de que ir en su coche es mucho más cómodo y le da más libertad en los desplazamientos (existen diversidad de opiniones al respecto)
- Problemáticas generadas por las personas que vienen de fuera de Santander que quitan plazas de aparcamiento a los residentes (zona Marqués de la Hermida-Barrio Pesquero).
- Determinadas horas conflictivas donde los residentes no encuentran aparcamiento es su propia zona OLA.
- Inexistencia de aparcamientos disuasorios para las personas que no son residentes en la ciudad pero que acuden a aparcar de manera habitual.
- Estacionalidad de los aparcamientos considerados como disuasorios en la ciudad.
- Mala gestión para el uso eficiente de los parkings subterráneos de reciente construcción.
- Elevadas tarifas de los parking subterráneos que imposibilitan que haya personas que se no se planteen aparcar en ellos.
- Confusión acerca del sistema tarifario de los parkings subterráneos. Muchos de los integrantes tienen un completo desconocimiento acerca del sistema tarifario y su funcionamiento en los parkings subterráneos. Esto genera que tengan una apreciación muy superior a lo que realmente es la tarifa real.
- El sistema rotatorio de la OLA supone un problema para los no residentes.
- Excesivas peatonalizaciones en el centro de la ciudad que provocan que cada vez se reduzcan más el número de plazas de aparcamiento para los propios residentes. Existen discrepancias al respecto y diversos puntos de vista.
- Efecto frontera en las zonas de libre aparcamiento derivado de su cercanía a las zonas OLA.

## 6.2. Grupo Focal sobre transporte público

### a) Integrantes del Grupo Focal.

El grupo focal transporte público en la ciudad de Santander ha estado integrado por un grupo de 8 personas. A continuación se detallan las características de cada uno de ellos.

- Integrante número 1: varón de 33 años residente en Santander, no dispone de vehículo y usa el autobús ocasionalmente.

*“Yo vivo cerca de la universidad, utilizo el bus solamente cuando tengo que realizar largas distancias que no llego caminando, como por ejemplo Valdecilla”.*

- Integrante número 2: mujer de 24 años residente en Santander, no dispone de vehículo y usa el autobús muy habitualmente.

*“Yo utilizo el autobús todos los días, varias veces al día, 4 veces al día, es mi medio habitual de transporte, no tengo otra alternativa”*

- Integrante número 3: varón de 26 años residente en Santander, dispone de vehículo propio pero usa el autobús varias veces por semana.

*“Cojo el bus para ir al centro porque aparcar es complejo y algún día para ir a la universidad si no es a primera hora que no hay sitio.”*

- Integrante número 4: varón de 35 años residente en Santander, dispone de vehículo propio pero usa el autobús con relativa frecuencia.

*Utilizo el bus como medio alternativo que uso con frecuencia, pero no lo uso a diario. Los criterios principales por los que decido utilizar el bus en lugar de ir andando, en bici o en vehículo propio, son cuando en vehículo principio el principal inconveniente es aparcar por el centro de Santander”*

- Integrante número 4: mujer de 58 años residente en Santander, dispone de vehículo propio pero usa el autobús con relativa frecuencia.

*“Uso habitualmente el bus para ir al centro, vivo en Cueto y uso la línea 20 y para viajar al centro siempre al autobús porque me va bien. No tengo otra alternativa, porque no puedo bajar en coche y por eso cojo el bus porque me deja prácticamente en la puerta de casa y en el centro donde quieras”.*

- Integrante número 5: mujer de 63 años residente en Santander, dispone de vehículo propio pero usa el autobús con relativa frecuencia.



*“Yo también cojo el bus, tengo la parada del 13 muy próxima, pero si tengo prisa cojo el coche y aparco en el Sardinero y cuando voy a Valdecilla o a hacer la compra a Santander”*

- Integrante número 6: mujer de 27 años residente en Santander, dispone de vehículo propio y usa el autobús frecuentemente.

*“Yo vivo en Valdenoja y suelo usar el bus pero a veces bajo el coche al Sardinero.”*

- Integrante número 7: Mujer de 35 años, no dispone de vehículo privado y utiliza el autobús con mucha frecuencia.

*“yo no tengo coche y doy clases particulares en diversas casas por lo cual soy usuaria de prácticamente todas las líneas de autobús”*

### **b) Comportamiento de los usuarios de transporte público en la ciudad de Santander.**

- Los usuarios de transporte público de la zona de Cueto y Valdenoja utilizan en ocasiones el coche combinado con el bus utilizando de aparcamiento disuasorio el Sardinero.

*“Yo vivo en Valdenoja y muchas veces bajo el coche al Sardinero y allí me cojo un autobús para el centro”*

*“Si, si yo conozco a varias personas que también lo hacen así, porque luego ahí tienes más opciones”*

*“Es lo que pasa en la zona de la Magdalena o en el Sardinero que dejan el coche ahí y se cogen un bus para ir al centro. Porque en el centro si pagas OLA tienes que estar cambiándole continuamente. Si gente de fuera.”*

*“La Magdalena está a tope de coches.”*

- Otro de los determinantes de la elección del modo bus como transporte se corresponde con la frecuencia de paso, tiempo de recorrido y viabilidad.

*“El criterio principal es frecuencia con la que pasa esa línea y el tiempo previsto que me va a llevar el trayecto en autobús, son los dos factores en los que pienso cuando planifico mi viaje”*

*“Yo vivo en el Alisal entonces cojo a diario el bus, varias veces y básicamente por no utilizar el coche por no aparcar y porque me tengo que mover por muchos sitios por Santander, entonces me es más fiable el bus, no es por tema económico sino por un tema de tiempo y de viabilidad, y si no andando si puedo y hace buen tiempo algún trayecto hago andando.”*

- Cercanía o lejanía de la parada de destino al propio domicilio.

*“A mí por ejemplo el 1 y el 20 también me dejan cerca, pero la línea que me viene bien es el 13, pero en verano si vas sin peso y te viene bien no te importa coger esas líneas, pero en invierno no, porque no voy a ir sola por las calles de Cueto ni por ningún lado, entonces opto por el 13 que me deja en la puerta de mi casa y si vienes lloviendo menos”*

- La imposibilidad de aparcar en el centro de la ciudad.

*“Los criterios principales por los que decido utilizar el bus en lugar de ir andando, en bici o en vehículo propio, son cuando en vehículo principio el principal inconveniente es aparcar por el centro de Santander”*

*“En los viajes habituales casa-trabajo sí que prefiero bus así no tengo que pensar en aparcar.”*

- Para el caso de los trasbordos, no supone un impedimento ni condicionante para la no elección del modo bus para ninguno de los asistentes. Aunque si especifican que para el caso de perronas mayores puede llegar a ser un inconveniente.

*“No, la verdad es que no es inconveniente (aseguran todos)”*

*“Depende de la línea que vayas a coger luego, si vas a coger la 1 o el 2 que pasan cada poco no, pero si vas a coger luego un 13 o un 7 que tardan mucho más es un problema.”*

*“Cuando vas dentro del autobús en la pantalla aparece la combinación y el tiempo que queda”*

*“Yo creo que sería bastante efectivo, porque cuando pasas la tarjeta no te vuelven a cobrar.”*

*“A las personas mayores nos molesta un poco realizar transbordos. Pero cuando miras el tiempo se tarda menos.”*

- La ocupación del autobús puede ser un determinante de elección en ciertos casos (gente mayor) pero en otros casos no supone un determinante.

*“Yo si veo un bus lleno no lo cojo” ( persona mayor)*

*“Yo depende de donde vaya, no tengo problema de cambiar de bus, si viene otro bus dentro de poco tiempo sí que espero, me fijo en la información de los paneles”.*

*“Yo sí que me subiría al bus, pero quería comentar que lo jóvenes no suelen ceder el asiento a las personas mayores, ¿se puede hacer una campaña para esto?”*

*Yo por ejemplo he ido a muletas en bus y una chica no se quiso levantar, se levantó una persona de mediana edad.*

- También influye a la hora de elegir el bus como medio de transporte si la persona va cargada con bultos voluminosos, bolsas, etc.

*“Yo creo que es determinante, si el motivo es la compra si porque puedes llevar peso, entonces entre ir en bus e ir andando vas en bus, pero igual el bus no tiene todas las condiciones adecuadas entonces coche coges coche.”*

- Otro factor importante de decisión es el hecho de disponer de las nuevas tecnologías (Aplicación TUS) para disponer de información a tiempo real de los pasos por parada.

*“Yo utilizo el móvil para mirarlo.”*

*“Yo desde que me instalé esta aplicación uso más el autobús”*

*“Yo como soy usuario habitual y me sé el nombre de las paradas, pero a veces tengo que suponer el numero... el problema es el número de la parada, no sé en qué parada me tengo que bajar, en la aplicación. Cuando vas dentro del bus y quieres saber dónde bajar no lo sabes por el numero”.*

### c) Valoración de la calidad del servicio del TUS.

Los participantes del Grupo Focal están bastante contentos en líneas generales y valoran positivamente el servicio TUS aunque creen que puede mejorarse sustancialmente. Destacan como aspectos valorados positivamente:

- La existencia de paneles informativos en las paradas.

*“En el panel luminoso de la parada es muy útil”*

- Amabilidad y trato de los empleados.

*“Yo a veces lo que hago es preguntar al conductor sobre el bus que puedo coger y más o menos te dice hasta donde llega y donde puedes parar, es otra fuente de información.”*

- Mejoras en las coberturas de las paradas.

*“Yo para mí sería 10 porque lo tengo al lado de casa y es muy puntual.”*

- Se han producido numerosas mejoras en los aumentos del número de línea y de la cobertura del TUS.

*“No cabe duda de que ha mejorado muchísimo, porque nosotros hemos pasado de tener un solo autobús a tener 4. Pero por ejemplo la zona que solo va un 13 pediría más.”*

*“A pesar de que ha mejorado mucho la cobertura es mejorable aún”*

- Los autobuses se encuentran bien condicionados para el acceso a personas con movilidad reducida, aunque es un aspecto igualmente mejorable.

*“Yo creo que los buses están bastante bien preparados para silla de ruedas, tiene rampas en las puertas, aunque depende del peso, porque hay un tipo de sillas de ruedas que la rampa del bus no puede coger, el otro día paso en Puertochico.”*

#### **d) Problemáticas existentes.**

- Problemas con los recorridos extremadamente largos de ciertas líneas (línea 13 en su final de recorrido). En las horas punta esta situación se agrava aún más debido al exceso de tráfico rodado en la ciudad.

*“Luego es que tarda mucho porque pusieron lo del ambulatorio... y la verdad es que entra por allí y para mi es absurdo, que entre en al ambulatorio deje a la gente, luego tiene que girar a la izquierda a la derecha... total que luego la gente tiene que bajar al centro de salud y tienen más o menos parecido, ese tenía que haber llegado a la rotonda de abajo para dejar a la gente en frente, pero lo del 13 lo encuentro absurdo.”*

*“Yo creo que hay algunas cosas que no me convencen para nada, creo que está un poco perjudicada la circulación de los autobuses, y para una ciudad relativamente pequeña atravesarla en una hora mediana de tráfico, no en hora punta, en coche puede ser muy rápido atravesar el centro, desde Cazoña hasta el Sardinero, en autobús puede ser muy largo, en longitud y tiempo”.*

*“Cuanto más largo es el trayecto del bus más pérdida de tiempo”*

- Tarifas excesivamente elevadas para ciertos usuarios.

*“Y también para los jubilados, porque los criterios para jubilados para poder conseguir el descuento es...no todo el mundo lo cumple y los criterios son muy bajos...hay gente que está cobrando pensiones bajas...Yo creo que aquí el bus es caro comparado con otras ciudades*

*Si (varios) en lo de que el bus es caro.”*

*“Una amiga buscando trabajo se movía por la ciudad entonces se dejaba mucho dinero moviéndose.*

*Mi pareja hizo el cálculo para ir de casa al trabajo, con tarjeta TUS cuanto le sale al día y al mes hacer los 4 viajes diarios y lo calculo el llenado de depósito de gasolina al mes y había bastante diferencia, le sale más rentable coger el coche.”*

*“para mí el autobús económicamente no es el criterio principal pero la frecuencia con la que pasa esa línea y el tiempo previsto que me va a llevar el trayecto en autobús son los factores determinantes.*

*“Si pero los costes compensaban, porque la diferencia al mes era más de 10 €”*

*“El tema de la tarifa si lo necesitas para moverte lo tomas como secundario, pero sí que es verdad que daría ciertas ventajas, ha mejorado el transporte público pero no es suficiente para que haya más usuarios”.*

- Elevados tiempos de espera en parada sobre todo durante los fines de semana.

*“También si tengo que hacer compra grande cojo el bus para ir a Mercadona pero tengo que hacer transbordo para ir hasta allí. Pero muchas veces tarda mucho y me voy andando.”*

*“y si tarda mucho el autobús me voy andando si puedo y hace buen tiempo algún trayecto hago andando.”*

- Deficiencia de líneas de transporte público en ejes importantes de la ciudad (Ejemplo: La Avenida de los Castros).

*“Por esta calle solo pasa el 7, entonces lo que hago es coger el 7 que pasa con poca frecuencia, o voy al instituto de las llamas y cojo o el 6 o el 20 pero también pasan con poca frecuencia en fin de semana”*

- Deficiencias de la información dada.

- En el interior del autobús.

*“Creemos que la información dentro del bus es necesaria, ahora te lo ponen en la pantalla pero antes te lo decía (mensaje de voz) y es bastante útil, porque si hay un invidente en el autobús...”*

- Mal funcionamiento de algunos paneles informativos en las paradas.

*“El panel no está disponible en todas las paradas, y a veces te aparece: información no disponible, viene el bus no viene...”*

*“A mí me ha pasado estar 30-40 min en la parada de correos esperando a que pase un autobús y que no viene. Cuando en el panel informativo pone que está llegando.”*

- Información complicada de comprender en las paradas.

*“Los paneles luminosos sí que se entienden bien pero los planos no porque te pones a buscar y aun conociendo no se entiende bien, aunque a veces no se corresponde con la realidad...”*

- Excesivos tiempos de espera en parada por incumplimiento de los pasos por parada sobre todo durante las horas punta perjudicados por el exceso de tráfico.

*“A mí me ha pasado estar 30-40 min en la parada de correos esperando a que pase un autobús y que no viene. Cuando en el panel informativo pone que está llegando. Al final cuando llegan todas las líneas seguidas.”*

- Solapamiento de muchas líneas en su recorrido pasando por el centro de la ciudad.

*“Yo creo que hay muchas líneas que se solapan en el centro”*

*“A la línea 1 es a la que más le pasa esto de coincidir con otras líneas.”*

- Inadecuación de los horarios a las actividades de los ciudadanos (ejemplo entrada a colegios de los niños).

*“Por ejemplo en las hora punta de la mañana, cuando gente entra a trabajar a eso de las 7:00 y los niños entran a los coles a las 8:00-8:30, en mi zona el bus sale a las 8:05, que nunca sale puntual. Entonces en la zona de las esclavas los niños llegan normalmente tarde al colegio o tienen que ir corriendo. Este es un motivo por el que el padre le lleva en el coche a mi nieto al colegio, porque tiene que estar a las 8.30 en las esclavas, si el autobús va bien el niño llega pero sino no llega. Por lo que los padres optan por sacar el coche para que el niño no llegue tarde. No veo normal que el bus salga a las 8,00 en cabecera.”*

- Acumulación de autobuses en las paradas céntricas por poca capacidad de las paradas.

*“A mí me ha ocurrido que en San Fernando hay atasco de los propios autobuses, de que hay 3 o 4 autobuses que coinciden en la parada”*

*“Si en las horas punta, y en la zona centro ocurre esto”*

- Problemáticas durante la época estival derivada de elevadas ocupaciones de los autobuses de la gente que acude a la playa. En ocasiones esto provoca que los conductores ni siquiera paran en las paradas.

*“Porque la playa es otro problema. Llega el verano y para coger los buses....”*

*Yo he estado en más reuniones de estas y se quedó que el numero 1 iba a ir siempre delante del 13, pero vamos a las mismas porque el 13 no lo coge nadie... en verano se va tan de mala manera que eso no coincide entonces la gente coge el primer bus que viene, entonces le número 13 en el Sardinero se queda vacío y el conductor dice lo que le ha pasado a ella que no deja montar a más gente.”*

*“Yo en la línea 7 sí que se nota en la zona de la playa, el resto del año va tranquilo”.*

*“Eso pasa también en el 13 que el conductor dice que no va a parar en el Sardinero porque va hasta arriba y va hasta Cueto, entonces claro la gente se mosquea.”*

*“El 1 le pasa lo mismo. Pero el 1 es distinto porque se quedan en Valdenoja y la frecuencia es mucho más alta.”*

- Poca concienciación por parte de los jóvenes a ceder el sitio a las personas con movilidad reducida, personas mayores o con carritos de bebés.

*“Pero quería comentar que lo jóvenes no suelen ceder el asiento a las personas mayores, ¿se puede hacer una campaña para esto?”*

*Yo por ejemplo he ido a muletas en bus y una chica no se quiso levantar, se levantó una persona de mediana edad.*

*“El tema de la educación para bebés e inválidos es importante, porque hay gente que no dejan el sitio libre, sino que se arriman a la pared y los carritos de bebé se quedan con poco en el pasillo”.*

- Desaprovechamiento de la capacidad del autobús debido a la mala colocación de las personas dentro del mismo.

*“Yo cojo bastante el bus, y creo que somos gente de costumbres, hay gente que le gusta ir hasta el fondo y otros que les gusta quedarse en mitad del bus y no quieren moverse del sitio donde van montados todos los días.”*



- Imposibilidad de utilizar el transporte vertical en combinación con el bus en ciertas horas del día (nocturnidad).

*“Yo tengo una queja, en la cuesta de francisco palacios, subes un poco andando y luego las escaleras te dejan en el parque y está cerrado por las noches, por lo que tienes que rodear el parque.”*

*“Sobre las 11,30 porque el parque cierra a eso de las 10:00, tiene una franja horaria que no coincide.”*

*“si y el funicular del rio de la Pila también lo cierran a las 12:00 h”.*

- Elevadas velocidades alcanzadas por ciertos conductores en algunas zonas de la ciudad (Peligrosidad en la conducción).

*“El problema de conducción lo veo cuando van sin gente, que van muy rápido.”*

#### **e) Soluciones propuestas.**

- Mejorar y hacer más legible la información que se da en las paradas de bus indicando los posibles transbordos (similar al plano de metro de Madrid).

*“En otras ciudades dentro del bus hay un plano, como en el metro de Madrid, con un plano de todas las líneas, y eso ayudaría para los transbordos. (Todos piensan que es buena idea)”*

- Ampliar el tamaño de las dársenas en las paradas más conflictivas.

*“El de subir y bajar del bus, pagos automáticos...el tema de las dársenas, el bus para cuando hay varios buses, aquí las dársenas son muy pequeñas y en otras ciudades son muchos más largas y es mejor.”*

- Creación de una línea exprés que uniera puntos estratégicos de la ciudad sin que parase en todas las paradas del centro.

*“Yo creo que debería haber un bus que fuese exprés, que uniera un punto estratégico con otro para poder realizar un cambio de línea pero que no tenga muchas paradas.”*

*“ Eso sería muy útil” (opinan todos)*

- Creación de autobuses lanzadera para evitar el solapamiento entre líneas en el centro de la ciudad. Se propone un sistema de alta capacidad que atravesase el centro de la ciudad y se complemente con lanzaderas en sus cabeceras (Idea METROTUS).

*“Yo creo que hay muchas líneas que se solapan en el centro y se podría poner una sola línea de alta capacidad que hiciera todo eso, y en las cabeceras de esa línea poner esas paradas intermedias, poner autobuses, es decir lanzaderas.”*

- Creación de un carril bus que recorra la zona del centro de la ciudad de manera segregada.

*“Volviendo al tema del bus lanzadera, tal vez en el centro más que crear un bus lanzadera no se podría hacer un carril-bus en la zona centro, es decir, el problema es el centro, porque cuando sales de Valdecilla y Puertochico los autobuses van más rápido. Porque muchas veces pasa que en San Fernando que el autobús se incorpore es horroroso, la gente no facilita la incorporación”*

- Crear campañas de concienciación social para que los usuarios de autobús respeten a las personas con movilidad reducida y cargas familiares, para que faciliten su entrada y colocación dentro del autobús. Igualmente se debe de sensibilizar a la gente acerca de cómo debe de usarse el autobús en su interior para así evitar embotellamientos en la parte central del vehículo.

*“El tema de la educación para bebés e inválidos es importante, porque hay gente que no dejan el sitio libre, sino que se arriman a la pared y los carritos de bebé se quedan con poco en el pasillo”.*

*“Habría que concienciar de alguna manera a la sociedad”*

*“Yo cojo bastante el bus, y creo que somos gente de costumbres, hay gente que le gusta ir hasta el fondo y otros que les gusta quedarse en mitad del bus y no quieren moverse del sitio donde van montados todos los días.”*

*“Se puede poner en los paneles informativos si hay personas mayores, o con muletas....para personas despistadas...”*

*“El tema de concienciación, tenemos pantallas en los buses para publicidad y cosas inservibles....se podrían utilizar esas pantallas para concienciación ciudadana.”*

- Crear un concienciamiento del uso de transporte público en vez del uso del vehículo privado intentando captar y sensibilizar a conductores habituales para que utilicen el transporte público en sus desplazamientos diarios.

*“Es el tema de las navidades, ha costado, pero lo de las tardes estas navidades oía a cantidad de gente decir que maravilla tener el autobús, y más descongestionado de coches.”*

- Disminución de las tarifas del autobús para ciertos usuarios.

*“A nosotros nos han comentado hacer tarjetas para desempleados”*

*“Si ya no se baja el precio del TUS (1,3€) que por lo menos que saquen una tarjeta tipo a la de menores de 25 años pero para otro colectivo de gente. Porque hay gente que decide ir andando siempre andando, excepto si está lloviendo exagerado, porque al final de mes se nota.”*

*“Yo he pensado que el transporte público fuese totalmente gratuito....sería un beneficio social y cobrándolo con un pequeño impuesto...”*

- Posibilidad de entrada de los autobuses por ambas puertas para agilizar el cobro y ocupar de manera adecuada el coche (existen diversidad de opiniones al respecto de cómo debería de ser gestionado un nuevo sistema de cobro por ambas puertas).

*“Yo creo que influye también el hecho de que solo se puede entrar por la primera puerta para poder pasar la tarjeta cuando hay tres puertas, en otras ciudades tu entras al bus por la puerta que quieras. A mí me gustaría muchas veces entrar por atrás porque muchas veces por atrás va vacío el bus.”*

*“Si además de esta manera se agilizarían las subidas al autobús y se ahorrarían tiempos valiosos en las paradas”*

*“Ya pero para eso tendrían que modificar el sistema de cobros, hacerlo automático o con más revisores”*

*No lo veo viable (varios)*

*“Lo suyo sería poner una máquina igual que la que hay al principio del bus pero ponerla en el resto de puertas también, porque ahora hay en mitad del bus pero solo para personas con carritos o en sillas de ruedas y que la gente se concencie de que tiene que ticar.”*

*“Pero no es algo rutinario, solo para personas con silla de ruedas. Si lo haces tú el conductor te llama la atención.”*

*“Yo creo que la gente no pagaría. (varias personas)”*

*“Pero poniendo revisores o concienciando a la gente igual se consigue...”*

*“En muchos países europeos es así, pero la gente yo creo que sí que compra el billete y puede pasar que pase el revisor y no has ticado... pero no es lo habitual, pero eso claro es la confianza en la gente. En muchos de esos países esperar en la parada va en orden, el último que llega a la parada es el último en entrar. Aquí no es así...”*

- Creación de un sistema de cobro en la propia parada sin necesidad de ticar dentro del autobús.

*“En Granada en las paradas hay una máquina para ticar y la gente ticaba antes de entrar al bus, y yo me fije y la gente sí que lo hacía, así el bus llegaba y todo el mundo montaba por todas las puertas. En Vitoria hay tranvía y tú pagas en la parada y no hay nadie que vigile y en Vitoria hay mucha gente que no paga. Y aquí pasaría lo mismo, si no hay conciencia para que se levanten los jóvenes como para pagar, si es un sistema que según entras te cobra pues sí que lo vería viable.  
(Varias personas de acuerdo)”*

*“En Paris cuando entras en el bus entras ticas y cuando vuelves a salir vuelves a ticar, porque si no ticas no se abre la puerta y tica todo el mundo. Se abre el tornillo cada vez que una persona tica dentro del bus así se asegura que la gente paga, y va muy rápido.”*

*“En Holanda tu ticabas para entrar en el tranvía pero para salir se abre automáticamente, pero se estaba exigencia ticar al salir pero la gente no sabía porque era.”*

*“Eso es porque así se aseguran que si no pagas al entrar pagas al salir y va muy rápido.  
Pero esto tendría que ir con sistemas sin contacto”*

*“Si es son contacto”*

*“Por ejemplo en Paris no hay tarjeta, cuando entras en el bus va con tickets como los del metro que tú lo metes suena y lo sacas, y en cualquiera de las puertas. Y la gente va muy rápido.”*

- Creación de una tarjeta intermodal unificando el transporte regional con el transporte municipal (barco, bus, bici, tren).

*“Con los de cercanías, porque luego te juntas con muchas tarjetas”*

*“En las ciudades con metro eso es muy útil, aquí no hay pero con tren estaría bien.  
Puede servir como una tarjeta de movilidad, es más cómodo  
La bici se usaría lo mismo.”*

*“Yo creo que utilizaría más la bici, porque la tarjeta de la bici son 30 euros, que en un año es poco, pero la idea me disuade un poco porque la pago en Octubre en invierno no la uso por el tiempo, luego exámenes.... entonces si se pudiese pagar la bici de la misma manera que se paga un billete de bus, quizá sí que la usaría más. Porque la gente igual dice 30 euros es poco...pero la voy a usar.”*

- Creación de una tarjeta en combinación parking disuasorio-bus.

*“Se puede unir la misma tarjeta de movilidad también el tema del parking, el parking disuasorio...que se considere como transbordo, si pagas parking el bus se tome como un transbordo.”*

*“En relación al precio del parking, creo que ayudaría si has pagado en el parking que el viaje del bus sería gratis.”*

- Posibilidad de completar la información de la APP del TUS con información acerca de donde se encuentra el ascensor (transporte vertical) y si se encuentra cerrado, abierto o averiado.

*“Yo agregaría la información del ascensor, de cuando está arriba y cuando esta abajo a la aplicación del móvil del TUS, porque tu llegas y esta abajo entonces....bajo por las escaleras.”*

- Hacer más accesible a todos los públicos la información dada en las APP del TUS.

*“Yo creo que se podría hacer una aplicación que resulte más fácil para personas que no se manejan muy bien con el móvil, y la aplicación del TUS se podría adaptar a todos los públicos, un modo de búsqueda más sencillo.”*

*“Yo creo que lo que le falta a la aplicación es integración, la aplicación del TUS cuando la abres tienes que aprender a usarla, no es como otro tipo de aplicaciones que todas están igual estructuradas, pero la del TUS no es tan intuitiva.”*

- Peatonalizar las calles del centro de la ciudad y dejarla exclusivamente para el aparcamiento de residentes al igual que en mutras otras ciudades españolas.

*“En ciudades del País vasco, toda la zona centro es solo de residentes entonces te obliga a coger el bus, o una zona que solo puedes parar 20 min.”*

*“Yo creo que la ciudad tiene que amoldarse a lo que está sucediendo ahora. Porque si el ayuntamiento quiere peatonalizar el centro tiene que compensar de otra manera, ahora entrar con el coche es desesperante.”*

*“Hay un objetivo de peatonalización, creo que está perfecto me parece buena idea, va de la mano con movilidad sostenible, pero parece que el peatonalizar va a dar lugar a los parking privados en lugar de a la sostenibilidad.”*

- Dar información en los paneles informativos y APP acerca de la ocupación aproximada de cada autobús para que el usuario decida si espera al siguiente o se sube en el que primero pasa.

*“Un tema, imagínate que estoy en una parada y en la parada anterior ya está el bus lleno, se podría informar de la ocupación. Si un conductor ve que el bus va lleno, y cree que va a ir lleno durante unas cuantas paradas se podría avisar en el panel informativo de las paradas.”*

*“Es una buena idea (varios)  
Si porque muchas veces están muy llenos.”*

*“Yo hoy he vuelto a ver el problema de los carritos de niños en el autobús: una señora esperando más de 15 min y cuando llega el autobús, ya lleva 2 carritos arriba por lo que ella no puede subir, ¿un disgusto, no? Bueno, creo que tiene solución: ¿cómo? Pues avisándote en la pantalla de la parada que ese autobús va lleno o con 2 carritos ya encima. ¿Cómo funciona? Pues los carritos pueden usar una TUS con un chip especial que se puede repartir a bajo coste por el Ayuntamiento a los interesadas. Entonces cada vez que el carrito suba al autobús, mediante un detector lo contabilice y si lleva 2 pues que avise a los usuarios en las pantallas en las paradas o en la APP que ese autobús ya va lleno. De igual forma se puede implementar este sistema para el verano cuando los autobuses van llenos, así gestionas mejor tu tiempo y coges otra línea.”*

- Posibilidad de portar bicicletas en el autobús.

*“Otra idea, es que en otra ciudad he visto que en otra ciudad puedes meter incluso dos bicis en el bus.”*

*“Yo vi una vez en un reportaje unos enganches que llevar los autobuses fuera para poder subir la bicicleta, me pareció muy buena idea”*

- Ubicar puntos de toma y deje de bicicletas públicas justo en las paradas de autobús.

*“Estaría bien poner puntos de bici cerca de las paradas de bus, sobre todo con el bus exprés y que si pagas bus no pagas bici.”*

A continuación se muestra un cuadro síntesis de las principales problemáticas y soluciones detectadas en el Grupo Focal sobre transporte público en la ciudad de Santander.

| <b>PROBLEMÁTICAS/SOLUCIONES TRANSPORTE PÚBLICO</b>   |  |
|--|--|
| <b>PROBLEMÁTICAS</b>   | <b>SOLUCIONES</b>  |
| <b>Elevadas tarifas</b>  | Adaptar las tarifas a los diversos perfiles sociales actuales (desempleados, trabajadores con baja renta, etc.)  |
| <b>Dificultadas impuestas por los automóviles para facilitar la incorporación desde la para a la calzada de los autobuses.</b> | Modificar el código de circulación (que sea obligatorio) facilitar la incorporación de los autobuses/ Creación de un carril BUS.   |
| <b>Lentitud de líneas</b>  | Carril bus segregado del resto del tráfico rodado  |
| <b>Solapamiento de líneas en sus recorridos por la zona centro de la ciudad</b>  | Reorganización de las líneas existentes  |
| <b>Largos recorridos que implican mucho tiempo de viaje.</b>   | Autobuses exprés y lanzaderas  |
| <b>Imposibilidad de intermodalidad (Billete poco integrado: Falta billete único)</b>   | Incorporar la tarjeta TUSBIC a la tarjeta del TUS para pagar la bici de forma conjunta (gratis si se ha usado bus, o viceversa)/ Unificar las tarjetas del TUS con la de trenes de cercanía. |
| <b>Horarios inadecuados (no están sincronizados con las horas de actividad de la ciudad: colegios)</b>                         | Que se sincronicen e intensifiquen las salidas de los buses en horarios críticos, para facilitar las llegadas a los colegios y trabajo.  |
| <b>Impuntualidad de salidas en la cabecera</b>   | Controlar la puntualidad en las salidas de las cabeceras.  |
| <b>Ausencia de ciertas líneas los fines de semana (línea 20)</b>   | Revisar y estudiar la posibilidad de ampliación de frecuencias de ciertas líneas como la 20.   |
| <b>Interfaz del TUS poco intuitiva en la aplicación</b>  | Mejorar la interfaz del TUS y hacerla más intuitiva para todos los usuarios.   |
| <b>Ausencia de transporte público suficiente en horas punta de salida de colegios, institutos, etc.</b>                        | Poner refuerzos en estas horas del día.  |
| <b>Lentitud en subidas al autobús y sistema de cobro</b>   | Billeteaje integrado, sistemas de cancelación de billete más efectivos (NFC, CONTACTLESS, etc.) se podría pagar en las marquesinas   |
| <b>Se prioriza el vehículo privado en la ciudad</b>  | Priorización del bus frente al coche/sincronización con FEVE, RENFE, BARCAS, etc., y la creación de una única plataforma para conocer los tipos de viaje, la ubicación de los autobuses.     |



### *f) Conclusiones.*

En cuanto al comportamiento de los usuarios de transporte público de la ciudad de Santander se concluyen los siguientes puntos:

- Los usuarios de transporte público de la zona de Cueto y Valdenoja utilizan en ocasiones el coche combinado con el bus utilizando de aparcamiento disuasorio el Sardinero.
- Otro de los determinantes de la elección del modo bus como transporte se corresponde con la frecuencia de paso, tiempo de recorrido y viabilidad.
- Cercanía o lejanía de la parada de destino al propio domicilio.
- La imposibilidad de aparcar en el centro de la ciudad.
- Para el caso de los trasbordos, no supone un impedimento ni condicionante para la no elección del modo bus para ninguno de los asistentes. Aunque si especifican que para el caso de personas mayores puede llegar a ser un inconveniente.
- La ocupación del autobús puede ser un determinante de elección en ciertos casos (gente mayor) pero en otros casos no supone un determinante.
- También influye a la hora de elegir el bus como medio de transporte si la persona va cargada con bultos voluminosos, bolsas, etc.
- Otro factor importante de decisión es el hecho de disponer de las nuevas tecnologías (Aplicación TUS) para disponer de información a tiempo real de los pasos por parada.

Por otro lado, los participantes del Grupo Focal están bastante contentos en líneas generales y valoran positivamente el servicio TUS aunque creen que puede mejorarse sustancialmente. Así pues valoran muy positivamente los siguientes aspectos: la existencia de paneles informativos en paradas, la amabilidad y el trato de los empleados, las mejoras experimentadas durante los últimos tiempos en cuanto a la mejora en cobertura de paradas, el aumento del número de líneas, y buena accesibilidad para personas con movilidad reducida.

Por otro lado, en cuanto a las problemáticas existentes que deberían de ser solucionadas, cabe destacar las siguientes:

- Problemas con los recorridos extremadamente largos de ciertas líneas (línea 13 en su final de recorrido). En las horas punta esta situación se agrava aún más debido al exceso de tráfico rodado en la ciudad.
- Tarifas excesivamente elevadas para ciertos usuarios.
- Elevados tiempos de espera en parada sobre todo durante los fines de semana.

- Deficiencia de líneas de transporte público en ejes importantes de la ciudad (Ejemplo: La Avenida de los Castros).
- Deficiencias de la información dada.
  - En el interior del autobús.
  - Mal funcionamiento de algunos paneles informativos en las paradas.
  - Información complicada de comprender en las paradas.
- Excesivos tiempos de espera en parada por incumplimiento de los pasos por parada sobre todo durante las horas punta perjudicados por el exceso de tráfico.
- Solapamiento de muchas líneas en su recorrido pasando por el centro de la ciudad.
- Inadecuación de los horarios a las actividades de los ciudadanos (ejemplo entrada a colegios de los niños).
- Acumulación de autobuses en las paradas céntricas por poca capacidad de las paradas.
- Problemáticas durante la época estival derivada de elevadas ocupaciones de los autobuses de la gente que acude a la playa. En ocasiones esto provoca que los conductores ni siquiera paran en las paradas.
- Poca concienciación por parte de los jóvenes a ceder el sitio a las personas con movilidad reducida, personas mayores o con carritos de bebés.
- Desaprovechamiento de la capacidad del autobús debido a la mala colocación de las personas dentro del mismo.
- Imposibilidad de utilizar el transporte vertical en combinación con el bus en ciertas horas del día (nocturnidad).
- Elevadas velocidades alcanzadas por ciertos conductores en algunas zonas de la ciudad (Peligrosidad en la conducción).

### 6.3. Grupo Focal sobre bicicletas.

#### a) Integrantes del Grupo Focal.

El grupo focal transporte público en la ciudad de Santander ha estado integrado por un grupo de 8 personas. A continuación se detallan las características de cada uno de ellos.

- Integrante número 1: Hombre 45 años Integrante de Cantabria Con Bici
- Integrante número 2: Hombre 40 años Integrante de Cantabria Con Bici
- Integrante número 3: Mujer 45 años Integrante de Cantabria Con Bici
- Integrante número 4: Hombre 40 años propietario de negocio bicicletas eléctricas.
- Integrante número 5: Hombre 68 años usuario ocasional de bicicleta.
- Integrante número 6: Hombre 36 años usuario habitual de bicicleta.
- Integrante número 7: Hombre 55 años funcionario de Movilidad del Gobierno de Cantabria.
- Integrante número 8: Hombre 38 años usuario ocasional de bicicleta.

#### b) Evaluación del Sistema de Bicicletas Públicas

- La ubicación de los puntos de toma y deje de bicis públicas determina el hecho de que la persona decida ir por la acera en vez de por la calzada.

*“En un principio, ¿Dónde coges la bicicleta publica? La coges en la acera, entonces la gente que no está muy acostumbrada es, yo lo he cogido en la acera, voy a seguir por la acera. Entonces, lo del carril bici, eso, que sea o no la solución...”*

- La bicicleta pública supone un mecanismo de introducción a la bici para aquellos que no son usuarios habituales.

*“Yo la verdad es que empecé a usar la bici porque una vez cogí estas bicicletas, y poco a poco fui cogiendo confianza, ahora me he comprado una mía”*

*“si, mi padre también empezó así”*

*“Yo ahí tengo que contar, yo vengo de un pueblo, somos 10000 habitantes, hay bicicleta pública, yo llego en 5 minutos a todos los lados y cuestan aquí si ahí flipáis, han puesto eléctricas, no los usa nadie, están de adorno. ¿Por qué? Viene la subvención del gobierno, sacan la foto y ya está.”*

- La tarifa es adecuada y no parece ser cara para los integrantes del grupo focal. Se valora de manera positiva.

*“No me parece caro veintitantos euros al año, a mí personalmente no me parece cara  
No caro no es”*

*“Yo no uso, no uso porque tengo la bici en casa y ya está, pero no es caro.”*

- El sistema de cobro a través de retenciones no está muy bien valorado.

*“Yo creo que tiene mala alternativa, pero anécdota que me pasó un día, un par de turistas me pregunta.”*

*“¿Oye, cómo funciona? Yo sabía cómo funciona esto y, mira tú vas con la tarjeta, pagas y te harán una retención de 150 €, eso les echó para atrás.”*

*“Eso es una burrada”.*

- Se trata de un servicio orientado a la demanda turística de ocio y recreo.

*“Yo en mi caso tengo el anual.”*

*“Hay usuarios habituales, yo veo a 2 o 3 personas que pasan todos los días  
¿El turista como se identifica cuando deposita esos 150€? “*

*“Le retienen y ya esta”*

*“Yo he alquilado una bicicleta en canarias y la fianza era de 10 € por una semana. Pero yo estaba identificado, yo era yo con mi DNI. No hay ningún sentido para que te retengan 150.”*

*“Pero esos son establecimientos privados ¿no?”*

*Sí, pero 10 € que es el alquiler diario.”*

*“Exactamente una política inauguradora de movilidad”*

*“La zona marítima es muy práctica, porque en verano, los días de playa, cuando se va a la playa, no hay forma de aparcar, por ejemplo los peligros. Pues cojo con mis nietos y mi bicicleta, tres nietos que tengo, y vamos por ahí de maravilla.”*

*“Es ocio recreativo, ¡Ojo! Y para desplazamiento de gente de Valdeñoja y tal Y necesaria. Necesaria total”*

*“Te vas hasta los bikinis, te vas a la Magdalena, muy práctico”*

- La ubicación de los puntos de toma y deje no es la correcta si el objetivo se corresponde con que los ciudadanos usen este sistema como medio de transporte.

*“Es que realmente la bici pública no tiene problemas de aparcamiento, en determinadas zonas donde está concentrado, otra cosa es que esté ubicada en qué sentido. ¿Está ubicada para desplazarse o no está ubicada para desplazarse? ¿Dónde se produce el tráfico de personas? Es otra cosa, que la bici pública como medida no es mala, otra cosa es como se ejecuta. Yo no creo que dentro de una política integral de movilidad no creo que sea mala, otra cosa es ¿Cómo se ha hecho? Mal, pero aquí y en casi todas las ciudades.”*

- Los sistemas de bicicletas públicas suponen un nicho de negocio para las empresas que llevan la concesión.

*“Pero está relacionado, ha habido diferentes empresas que han visto una oportunidad de negocio y evidentemente, como empresarios, lo que es lícito que aprovechen las oportunidades de negocio, pero como política digamos municipal o tal, no es, yo es algo que haya pasado solo en Santander, es algo que ha pasado en casi todos los laos donde se implanto la bici pública, se ha generado, están multinacionales llevando el tema de la publicidad.”*

- Existen una integrante del grupo focal que no se muestran a favor del sistema de bicicletas públicas.

*“¿Y no es cierto que con eso se banalizó el tema? Porque ya los ayuntamientos tenían bicis públicas? y ya estaba solucionado el tema, ya habían hecho una apuesta por la bici, en lugar de tomar medidas más radicales, más de calmado de tráfico, más de cerrar calles, más de cambiar el sistema de circulación, más de cerrar aparcamientos, no, no si esto al final salió barato.”*

*“Por eso yo estoy absolutamente en contra de la bici pública, quiero decir, como negocio bueno pues será respetable y todo lo que queráis pero como iniciativa por la movilidad sostenible no lo es.”*

- Las bicicletas pesan excesivamente y no son cómodas.

*“¿Son como las de andar? No son un ladrillo.”*

*“No, no, en absoluto, es decir, alguien que no tenga hábitos de andar en bicicleta le va a costar mucho moverla, en cuanto coja una pequeña pendiente, no la va a poder hacer, es muy difícil cambiar, es muy difícil usar los cambios”*

*“Y alguien que ande en bicicleta, va a coger una vez y va a ver como son y no va a volver a coger.”*

*“Son muy pesadas, así como la opción de la bicicleta pública como puede pasar en Madrid con bicicleta eléctrica, dices, joder, muy bien.”*

- Quizá existe escasez de información sobre donde se ubican los puntos de toma y deje de bicis.

*“Y no tengo ni remotamente cerca de casa un punto, es la única razón por la que yo no uso.”*

*“Yo si lo utilizaría de tener uno razonablemente próximo.”*

### **c) Valoración ante la posibilidad de introducción de bicicletas eléctricas en el sistema de bicicletas públicas.**

- Las bicicletas eléctricas son muy caras por lo cual no todo el mundo tendrá a su alcance la posibilidad de utilizar una.

*“Yo he visto bicicletas de 7000€ por la calle.*

*No hace falta que me lo digas. Y una eléctrica ahora mismo te vale 1000.”*

- Siguiendo ejemplos de otras ciudades, se sugiere en primer lugar crear un clima adecuado para la bicicleta antes de introducirla (carril bici, zonas 30, señalización).

*“Pero tampoco creo que se empiece como ha hecho Madrid por ejemplo, ya está puesto en Madrid y en la plaza Castilla, me he juntado con un par de ciclistas y en la plaza castilla es de valientes.*

*“Es muy escarpatista, y vende y tal, pero yo creo que por ejemplo en Madrid, se ha introducido la bicicleta eléctrica sin haber desarrollado una infraestructura para tal, sin haber tal y luego si, muchos proyectos y mucha publicidad y mucho bombo. Para mí eso no debe de ser así, es como empezar la casa por el tejado.”*

*“Claro es que yo ando todos los días en bici y las rotondas a ese nivel alucinas. Y yo pienso que la bicicleta eléctrica, por ejemplo, como lo está planteando Barcelona, Barcelona tiene una política dentro de la movilidad, y es el último desarrollo, vale. A cierta gente le puede dar ese acceso, perfecto.”*

- Con las bicicletas eléctricas el usuario tiene la capacidad de recorrer mayores distancias en menos tiempo.

*“Depende de cuantos kilómetros. Con la bici eléctrica puedes aumentar el radio de acción, si yo me muevo 15 min para ir a trabajar, evidentemente si estoy en un radio de 15km estoy en el radio de una bici normal pero si me meto 30 km...”*

- Sería un buen método para salvar barrera orográfica. Deberán de colocarse en zonas estratégicas de la ciudad (con pendientes).

*“Yo creo que habría que usarla para determinadas zonas. Como por ejemplo, tenemos una estructura geográfica que hay una barrea ahí, pues igual ahí hay que poner estaciones eléctricas, pero para determinadas zonas, para salvar pendientes, orografía y para un determinado público que igual no tiene la capacidad.”*

- Según la mayor parte de los integrantes del GF la bicicleta eléctrica está destinada a personas que necesiten un modo de transporte cómodo por sus características físicas (gente que tenga problemas de movilidad reducida y gente de determinada edad). Puede ser una opción para introducir en el mundo de las bicicletas a personas con dificultades, miedo a las pendientes, etc. Para el caso de estudiantes jóvenes se ve innecesario. También para antiguos usuarios de bicicleta o gente que nunca la ha usado, para recuperar ese hábito de uso la bicicleta eléctrica puede ser buena solución. Sin embargo existe otra minoría que piensa que la bici eléctrica debería de ser introducida también dentro del ámbito universitario.

*“La bici eléctrica, primero ¿Para quién?, yo creo que es para: gente que necesite modo de transporte y que necesite que sea muy cómoda, gente que tenga problemas de movilidad reducida y gente de determinada edad. Yo para un chaval de 18 años en la universidad considero que no es necesario. Yo encantado, pues si compran cien yo encantado, pero considero que no debiera ser la bicicleta eléctrica la solución.”*

*“Otra cosa muy distinta mira, esa mujer que se quiere incorporar al trabajo, esa persona que no está en forma y quiere recuperar un poco y a través de la bici eléctrica recupera y para quitar el coche. Porque si es para quitar el uso de otra bici pues ya, es mejor el uso de una bici que de la otra. Otra cosa es que uses esto a que te sigas desplazando en coche y tal.”*

*“A mí me parece muy importante que la universidad se involucre en el uso de la bici eléctrica o convencional. En doble aspecto, la universidad como una comunidad de 20000 (comunidad ejemplo), desde el punto de vista técnico desde este departamento o alguno más, volcar hacia la región que os da los presupuestos pues estudios concienzudos con todo lo que sabéis sobre este tema o con otros.”*

*“La otra, como una de las comunidades más notables de la comunidad autónoma puramente por número, la mayoría vienen por aquí casi todos los días, pues se notaría en la ciudad. Lo mismo cuando hay fiestas Erasmus, se nota, cuando hay otras cosas en la universidad, se nota, pues esto también se notaría. Que la universidad se pusiera un poco con el banderín tal, tendría un efecto multiplicador muy notable.”*

*“Yo pensando un poco en la bici eléctrica, yo las veo muy bien porque la movilidad es algo al que todos debemos tener acceso y una bici eléctrica, pues hombre un día que cualquier persona esté un poco enferma pues mira, hoy no tengo mucha energía pues voy en bici eléctrica, la gente mayor, o sea, la bici eléctrica puede contribuir a que todo el mundo pueda coger la bici.”*

*“Yo creo que es una opción de movilidad para gente que tiene dificultades.”*

*“Aunque ya te digo que si empiezas a funcionar todos los días con eléctrica, acaba cogiendo la bici normal tranquilamente. Es mi caso, yo andaba en bici, era el que bajaba a estudiar al colegio en bici, hasta los 30 años estuve andando en bicicleta, después monte el negocio, deje de andar y la he vuelto a retomar en el 2008.”*

*“Recupero con una eléctrica, pero ahora yo me cojo la fixie, me cojo otra bici. Hacer algo habitualmente te va a mejorar la salud y vas a recuperar la otra, si estás haciendo habitualmente todo en bici, si vas a trabajar y te haces 7 km para ir y 7 para volver, y otros 7 y tal, estás haciendo 25km, con lo cual, cuando llesves 4 mese haciendo eso de manera habitual, tu no tiras de lo eléctrico, cada vez tiras menos, menos, menos.”*

*“Yo creo que es importante, porque la cosa es empezar. La bici engancha. Tienes que enganchar a la gente pero una vez que empiezas...”*

*“Yo quería dar el punto de vista, voy a contar la experiencia de gente que no andaba en bicicleta y que hemos tenido. En gobierno metimos las bicicletas eléctricas como un caramelo para ver si los funcionarios empezaban a coger la bicicleta y en esa experiencia que es la que esta replicada aquí en la universidad. Ese caramelo de la bicicleta eléctrica cuando la han probado han dicho, “coño esto está muy bien”, Porque yo había dejado hace tiempo el tema de la bicicleta y me parece que esto está muy bien, además es que tengo problemas de espalda, es que me ha pasado esto, me ha pasado lo*



*otro” Cuando les hemos hecho la encuesta de satisfacción a ver que opinaban del proceso han dicho, me ha permitido recuperar el entorno de la bicicleta.”*

#### **d) Problemáticas**

- Problema de seguridad del propio ciclista dentro del tráfico rodado (rotondas, cruces, túneles, incumplimiento de distancias de seguridad por parte de los vehículos).

*“Un problema la seguridad en cuanto al miedo al tráfico que puede tener la gente circulando”*

*“La cosa es que la gente tiene miedo a mezclarse con el tráfico, es el problema”*

*“Pero es que nos la estamos jugando los ciclistas, la gente que va en bici se la está jugando y el ayuntamiento ni la administración no hace absolutamente nada. Los que nos la jugamos somos nosotros”*

*“Pero es terrible tener que pasar en bicicleta todas las mañanas las rotondas de cuatro caminos. Es que yo voy a trabajar a Cazoña y desde mi casa entonces, ya la rotonda de cuatro caminos bale, es conocida y todo esto. Pero las de Valdecilla tienen tela. La primera es difícil pero la segunda yo ya no la paso, me subo por la cuesta y voy por el puente este que sobrevuela la autovía.”*

*“Mira cuando adelantamos a un ciclista, me imagino que os pasa igual a vosotros, es metro y medio, yo creo que dejo 5 m”*

*“Al carril de al lado directamente”*

*“Yo he ido a trabajar, me habían dicho que íbamos a ir a trabajar, desde mi casa tardaba 4-5km y el problema no es que yo fuera en bicicleta, es que llegaba a PTCCAN en aquella rotonda que hay, que no hay ni pasos de cebara ni nada, un verdadero problema, luego, aquello no está adecuado para ir en bici, luego, chicos, esto es un error, y es un parque científico tecnológico de hace 4-5-7 años.”*

- En ocasiones los ciclistas infringen la normativa de circulación.

*“Eso es verdad, muchas veces no decimos nada de los ciclistas. Y cuantos ciclistas no han parado alguna vez en un semáforo en rojo.”*

*“Sigue siendo verdad que nosotros los ciclistas somos también lo otro y algunos de los otros no son ciclistas”.*

- Problemas de seguridad para el ciclista durante los días de lluvia por la falta de visibilidad.

*“Si la pregunta es que si la meteorología quita a los usuarios de incorporarse al uso de la bici o si la meteorología reduce el uso. Cogemos o no cogemos la bici. Entonces evidentemente como dices, toda Europa, norte de Europa donde hace mucho peor que aquí y nevando coge la gente la bici o no, pero por lo menos no se le quita las ganas de usarla.”*

*“Pero puede que un día en particular, está lloviendo, hace malo y no quiero cogerla, cojo el coche, cojo un bus y tal, pues si es verdad. Yo por ejemplo, cuando llueve, tengo traje de agua, tengo todo y he dejado de coger la bici ¿Por qué?, pues porque como hay poca cultura aquí, los coches, como se empeora la visión, yo mismo al coger el coche pienso oye a este ciclista no le he visto, entonces, por eso he dejado de cogerlo cuando llueve.”*

- Problemas de seguridad ante un posible robo de la bicicleta.

*“Otro freno que hay a la hora de usar la bici es el me van a robar la bici y Santander es una ciudad donde se roban muy poquitas bicis, más que nada también porque no tienen de donde robar. En Cantabria con bici hace poco hemos hecho eco de una campaña para aprender a candar la bici y que era a nivel nacional y realmente una bici bien candada no se roba, porque hay gente que lo deja sin candar. O en un sitio adecuado. Firma parte del bien candado donde la candas. Y luego también está el desconocimiento de las bicicletas como son la ultra plegable. Una bicicleta ultra plegable no necesita tener candado porque simplemente la metes donde quieras, que puede tener la desventaja económica de precio elevado pero la gente se gasta muchísimo más dinero en bicicletas grandes que luego evidentemente no usan en la ciudad, porque se la roban.”*

*“El problema está en el precio, yo igual prefiero gastarme 100€ 3 veces al año que aunque igual se más de lo que cuesta esa bici a mí me supone menos en el momento. O sea a mí me duele bastante más pagar 300€ por una bici aunque luego no lo sea.”*

*“Yo soy bastante cuidadoso, cada vez que la dejo en algún sitio le quito el sillín, le pongo la cadena porque sé que sino me la van a robar”*

*“Hay iniciativas en el país, me parece que lo habéis visto, yo lo he metido en alguna web.”*

*“No ha sido ahora el premio de emprendedores con la bicicleta y casi todos los proyectos han ido con problemas de movilidad, en cuanto a seguridad, aparcamientos y robos. O sea el 70% iban en esa línea, con lo cual, debe ser una problemática que se repite en las ciudades.”*

*“En las ciudades que se usa mucho la bici, se roba mucha bici. Tú en Barcelona dejas la bici sola 2 horas y te quedas sin bici.”*

*“Pero también dejas el coche abierto y te lo llevan.”*

*Yo en Santander he dejado la bici 3 horas en la calle y no ha pasado nada. Obviamente candado.”*

*“Depende del candado  
Muy pocos que no puedas cortar  
Si pero lo que pasa es que tienes que pagar 50€”*

*“Pero es un segundo problema, porque realmente el que no anda en bici, no anda porque se la van a robar, no se incorpora por el tema seguridad. Otra cosa es, que es verdad que hay gente que le ha robado la bici y puede una vez, hay estudios por ahí que un tercio de la gente que le roban la bici no vuelve a cogerla, más o menos.”*

- Peligrosidad de ciertos tramos actuales de carril bici debido a su estrechez como infraestructura y al material de construcción de la infraestructura.

*“Era hacer un apunte sobre un tramo de carril que es peligrosísimo, desde la estación marítima hasta varadero, pero se pasa por delante de unos almacenes que hay en la calle Antonio López que estaba previsto que fuera de 2,2 o 2,3 y al final se ha quedado en 1,8, claro al lado derecho tienes una pared, incluso unos canalones que bajan y cruzárselos es muy peligroso.”*

*“Y un coche de la autoridad portuaria subido esta tarde con dos ruedas dentro del carril  
Bueno yo he visto aparcado el coche de la policía muchas veces, como en el otro lado no hay, aparcado encima.”*

*“Nosotros mandamos una queja y nos dijeron que los vecinos se quejaban de que fuese más ancho.”*

*“Es un carril único, ósea sentido único en el carril.”*

*“Un poco fuera de tema, hablando de pavimentos, a mí me pasa lo contrario entre Piquio y, más o menos, en el tramo ese de carril bici, que es que esta directamente pintado, marcado sobre adoquinado, ni siquiera sobre loseta, que vas “clan, clan, clan, clan”*

*“Como vayas con una bicicleta un poco rígida, eso es...”*

*Y el de las maderas también, el de las maderas de la playa está muy bien para poner a la bicicleta amortiguaciones.”*

*“En el de maderas tengo yo la anécdota que, tengo una cestita para llevar la compra, se me cayó. De ir “clan, clan, clan, clan” se me cayó.”*

*“Yo lo utilizo para, me acuerdo que una vez me trajeron una eléctrica que decían que tenía aluminio hidrófugo, vamos a probarla ahí.”*

- Existe una imagen acerca del perfil de usuario que utiliza la bicicleta que no se corresponde con la realidad.

*“Digo que lo que más ha sensibilizado a la gente es que se han dado cuenta que hay un problema, hay gente de esta ciudad que tiene la imagen de bicicleta como algo residual y de pobre, si, si, si, proletario.*

*Pero yo os voy a contar mi caso, yo vuelvo a recuperar la bicicleta en el 2008, empiezo a ir a mi oficina de asesoría en bicicleta, lo primero que me suelta el compañero es, “¿qué te estas volviendo pitiflaúatico?” y algún cliente también. Ahora no, de hace un año para acá estoy notando un cambio en las mismas personas y ahora soy innovador, está cambiando un poco, pero gracias a lo que se ve de fuera, o sea, “Jo mira es que he estado en Londres y mira, jope,” pero por fuera no por dentro, no por la política de dentro, sino porque empieza a llegarnos de fuera.”*

- Orientación de la infraestructura existente (carril bici) hacia un uso puramente turístico.

*“Para pasear e irte al sardinero pues una maravilla, un carril bici precioso, claro la gente viene de fuera, los turistas han estado en Santander y “hemos estado en Santander y tenían un carril bici buenísimo y tal” pero claro, realmente para nosotros no está diseñado”*

*“Ya, ya, hay el carril que hay, pero yo creo que esta ciudad se ha incorporado tarde y se ha incorporado como una manera más hacia el uso turístico deportivo que como medio de transporte.”*

- Inexistencia de carril bici para moverte hacia el centro de la ciudad.

*“Si miramos al plano vemos y lo que es un mapa de carril bicis para una movilidad insostenible, porque es un carril bici que gira todo en lo que es alrededor de la ciudad, ósea que para moverte por el centro o realmente hacer una movilidad sostenible no nos sirve”*

- Inexistencia de carril bici para movimientos hacia los centros de atracción de viajes (hospital, centros de trabajo, Colegios, Institutos, Universidad).

*“No hay carril bici a los centros de movilidad, como puede ser polígonos, pueden ser hospitales, centros educativos, universidad...”*

- Se está identificando la movilidad ciclista con el carril bici, y eso es un grave error.

*“En general se está planteando que la bici solo puede ir por un carril acera, vale, y se está vendiendo política de bici, de carril bici. Hago carril bici y esa es la política que tengo de bicicleta y nada más. Y la gente está percibiendo que hasta que no me llegue la bici hasta aquí no cojo la bici.”*

- Dificultad de la movilidad transversal de la ciudad derivado de algunos tramos con exceso de pendiente.

*“¿Qué la topografía no influye? Yo por ejemplo suelo ir al gimnasio en General Dávila y vivo en la Calle Honduras que esta un par de calles en paralelo e ir de la calle honduras a General Dávila, las calles transversales en bici con unas pendientes de 20%, eso no subes en bici. Esa movilidad transversal si me parece bastante complicado. La longitudinal es muy fácil, la avenida de los castros, General Dávila, ... cruzarla en bici es muy cómodo, pero la transversal...”*

*“Pensamos en el viario de la ciudad y pensamos en las vías transversales, en las vías que unen el sur con el norte de esta ciudad tan complicado que si no hay que salvarlo mediante desniveles. Bueno, pues, creo que ninguna sola de las actuaciones ha tenido en cuenta este eje transversal para la bicicleta.”*

- Sin embargo otros usuarios opinan que se ha mitificado la variable pendiente en el uso de la bicicleta, habiendo perjudicado la incorporación de usuarios nuevos por este motivo.

*“Hay un mito topográfico de la ciudad y francamente con las bicicletas actuales, tampoco hace falta subir la atalaya todos los días, pero, quiero decir, con las bicicletas actuales uno se puede mover por esta ciudad tan ricamente sin demasiados problemas y ya no hablo de las eléctricas”*

- El carril bici no supone una solución para la problemática existente en Santander con el uso de la bicicleta.

*“A mí también me gustaría desmontar el mito del carril bici, quiero decir, el carril bici, ya bueno me parece que ha sido con lo que hemos empezado. Pero el carril bici no soluciona absolutamente nada, ni aquí ni en Santander ni en ninguna otra ciudad. Es decir, carril bici es la calzada, o el carril bici es el núcleo urbano por donde debe desplazarse la bicicleta compartiendo calzada o no.”*

*“Pero vamos a olvidarnos del carril bici porque el carril bici ya significa una segregación que aquí por ejemplo, en esta ciudad está claro que no nos lleva a ningún sitio y pensemos por ejemplo, que el carril bici no ha solucionado ningún problema de esta ciudad, quiero decir, de comunicación. Cuando pensamos en el viario, bueno y antes me parece que, bueno con perdón, yo no soy experta, estoy aquí en casa de los expertos.”*

*“El carril bici es otra lacra para la bicicleta.”*

- Otro de los mitos que perjudican el uso de la bicicleta como medio de transporte es el hecho de asociar su uso al deporte, cuando la opinión de los usuarios de la bicicleta, esto no es así.

*“Yo quería hablar también, dentro de los mitos que se asocian a la bicicleta al deporte a la fortaleza física al estar en forma, yo soy una persona anti deporte bale o sea, estoy contra todo tipo de deporte, manifestación deportiva, ligas de futbol, etc... uso la bicicleta, y me enfado, no me reconozco en este uso deportivo de la bicicleta, ni deportivo, ni competitivo, ni de velocidad ni que solamente sirve para quemar calorías.”*

*“La bicicleta no es solo un deporte para mi es también un medio de transporte, como dicen por ahí muchos slogans. Digo que una persona tan poco sospechosa como yo de estar en forma, use la bicicleta, vamos yo no la uso por deporte, no, os lo prometo, odio la licra.”*

- Conflicto de algunos ciclistas con los peatones. Destacan la utilización por parte de los peatones del carril bici, uso de la acera por parte de los ciclistas, etc.

*“Yo algunas veces no voy por la calzada y me meto por la acera. Pero es que nos la estamos jugando los ciclistas, la gente que va en bici se la está jugando y el ayuntamiento ni la administración no hace absolutamente nada. Los que nos la jugamos somos nosotros”*

*“En un principio, ¿Dónde coges la bicicleta publica? La coges en la acera, entonces la gente que no está muy acostumbrada es, yo lo he cogido en la acera, voy a seguir por la acera. Entonces, lo del carril bici, eso, que sea o no la solución...”*

*“Yo soy bastante miedosillo en ese sentido, vamos, yo siempre que puedo ir por la acera, que veo que no pasa gente voy por la acera, o sino carril bici.”*

*“Pero que es lo que mantiene, que donde no hay carril bici se van por la acera”*

*“Eso mismo pasa en Antonio López porque al ser muy estrecho hay mucha gente que pasa por la acera.”*

*“Es que ese es un conflicto que lo han pasado ciudades que han entrado muchísimo en el mundo de la bicicleta. Primer lugar, tienes un problema, primero, el reglamento de tráfico no te permite y una ordenanza no puede ir por encima de un reglamento. Segundo, genera en vez de robar espacio al coche, estamos robando espacio al peatón y el peatón es precisamente para mí el protagonista de una ciudad tiene que ser el peatón. Puedes ir a la bici, a los medios de transporte más sostenibles...”*

*“Teóricamente todas las zonas 30 son de prioridad peatonal, si hay un accidente y atropellan a alguien tiene preferencia peatonal”*

*“Cuando vas, te pasa, cuando tú vas en bici por la acera y cuando alguien protesta y dices va este de que se quejara, y cuando vas andando y te pasa un ciclista vale pues por esto protestaba.”*

*“Hay que subrayar que los ciclistas también somos peatones y también somos conductores. Mientras que hay conductores que solo son conductores igual que hay peatones que solo son peatones. También hay peatones que le pegan a una moza en los tobillos para hacer una gracia.”*

*“La pena es que en paseo marítimo que hay 12 m para los peatones, la gente venga por el carril bici.”*

*“Hay mucha gente que no lo ve, no ve que es carril bici. Se está usando mucho el carril bici para running ahora.”*

*“Como no pueden por la acera, se están metiendo por el carril bici para correr es mucho más cómodo correr por el carril bici que por la acera.”*

*EA veces el pavimento es estrictamente igual, en Avenida de los Castros, y hay un interés por ir entre las dos rallas que es difícil de contener”*

*“Una vez que entras en las dos rallas sigues...”*

*“Y al cruzar a los peatones, un paso de peatones. Un paso que cruza el paseo pereda, que va por el paseo de Vargas, no mira si viene una bicicleta.... Es que pasan como si fuera preferencia de ellos”*

- Las políticas están desfavoreciendo el uso de la bicicleta a favor del fomento de la peatonalización.

*“El Ayuntamiento de Santander ha apostado, a mi modo de ver, por un carril de bici turístico. Una política de movilidad al peatón y en sentido a las roturas que está haciendo por ahí, está apostando por la peatonalización, en ese sentido, como tiene que marcar Europa es lo que te marca. Está apostando por ejemplo por romper las barreras arquitectónicas del peatón que va andando, pero automáticamente la bicicleta lo ha considerado como algo residual y creo que solo ha hecho una política, y yo soy bastante crítico en ese sentido, de bici pública que me incorporo muy bonito, la razones por las que me incorporo son de escaparate y movilidad exclusivamente turística. Y a mí me viene bien que sea turística.”*

- Adversidades meteorológicas (lluvia y viento).

*“No en mi caso estoy bastante acostumbrado a, suelo salir en bici como deporte, estoy acostumbrado a ir por las carreteras con coches y tal, a mí lo que me echa para atrás normalmente es el tiempo, si está lloviendo obviamente nadie coge la bici”.*

*“A mí me parece súper incómodo ir a la calle lloviendo en bici, no se vosotros, me da igual. O sea a mí me parece incómodo y no salgo en bici.”*

*“Yo tampoco voy (la misma del mito, no lo entiendo)”*

*“No es lo mismo que te sorprenda la lluvia que salir lloviendo.”*

- Sin embargo otras personas opinan que las adversidades meteorológicas no deberían de suponer una barrera para el uso de la bicicleta.

*“Eso del clima es otro mito”*

*“Sí, pero no”*

*“En tener bicis no, pero si usas bici o vas andando o algo sí que hay diferencia.”*

*“¿Cuántos días de sol tiene Berlín? ¿30 o así? Quiero decir, en los países nórdicos que se usa mucho la bici esto ni se plantea.”*

*“De las mentiras que nos contamos, aquella película de sexo mentiras y cintas de video pues aquí podríamos hablar de tópicos, mentiras y bicicletas.”*

*“Pero yo tampoco voy eh ... (otra vez) Pero también creo  
¿Pero cuantos días cae agua?”*

*“De 365 días que tiene Santander quítale 2 meses.  
Pero a mí me toca todas en época lectiva, o sea justo cuando voy a usar la bici porque voy a estudiar justo.”*

*“Este año, lo dicen los meteorólogos es un caso anormal, han caído 400 y pico litros,  
año tras año últimamente”*

*“Dices mucho lo de la nieve y eso, yo con nieve he andado en bici y me parece hasta más cómodo que lloviendo. Si esta todo nevado pero la carretera está limpia, no hay problema. Aquí el problema es el viento y la lluvia, que se juntan y ya... y el viento en bici te echa, el viento te tira. Si vas un poco rápido y te da de lado y te vas al suelo.”*

*“Pero ha estado bien la precisión de, una cosa es el clima y otra cosa las condiciones meteorológicas de un día determinado o un mes concreto.”*



*“Yo creo que afecta, imagínate que yo no salgo en días determinados porque me llueve. Pero imagínate que es constante y que durante un mes tengo que cambiar totalmente el hábito y ya me hago al hábito nuevo de coger el autobús y ya por rutina sigo con el autobús.”*

*“Si te vale de algo, yo he sido ese en el mes de febrero y estaba loco por coger la bici. Y ya la he cogido. Estaba ciego ya por coger la bici”.*

- Barreras de carácter cultural debido al escaso hábito de uso de la bicicleta en la ciudad de Santander.

*“Pues es una cuestión de mentalidad”*

*“En otros países se ha dejado de usar nunca, y ahí está el tema”*

*“¿Tema cultural?”*

*“En línea de lo que acabas de decir, creo que la mayor barrera que puede haber para la bici esta en nuestra cabeza y se cura mirando fuera, donde toda la vida en Europa se lleva usando la bici como un medio de transporte normal, las personas mayores, las abuelitas yendo sin cambio y cuando no pueden bajarse y empujar con el bolso colgando y con la cestita a comprar las flores del difunto marido, la cosa más normal del mundo, todo el mundo desde los niños hasta los más mayores, lo de antes lo del busbici es una cosa compleja y tal, en esto países ocurre por el simple hecho de que los niños van al colegio con la bici y como todos tiene que ir a la misma hora, pues los que salen de pueblos más lejanos salen antes y los demás les están esperando ya y se van juntando, ocurre sin ninguna organización de nada, una cosa normal. “*

*“Simplemente, en vez de gastar dinero en sistema de alquiler o más grande o tal, concienciar para que la gente salga fuera, o para poner documentales para ver cómo es en Alemania, Holanda, Bélgica. Viendo lo que ya está inventado, si no hay que inventar nada nuevo.”*

- Poco respeto por parte de los conductores de vehículos particulares, de la limitación de velocidad de zonas 30.

*“Pero eso de la zona 30 no lo respeta nadie”*

*“No pero tú en el momento que te metes en la carretera, te pones en medio de la carretera y no pasa nada”*

- Altas velocidades permitidas en ciertas vías de la ciudad.

*“La avenida Eduardo del Rio, popularmente la reyerta estaba limitada a 50 ahora mismo en un sentido está a 70 y en el otro a 60. No me digáis cual es el criterio porque antes estaba a 50 en los dos sentidos, ahora sentido salida es a 60 y sentido entrada a 70. Eso es calmar el tráfico para este equipo de gobierno.”*

*“Calmar el tráfico, tampoco se pueden hacer calles 30, La calle Rualasal habéis visto la señal de zona 30? En la misma zona pone zona 30 con prioridad peatonal. Si tú quieres pasar por ahí el coche tiene que parar y que va! y yo que vivo al lado veo coches pasar por Rualasal...”*

- Las políticas de la ciudad han dado de lado a los usuarios de bicicleta habiendo desaprovechado numerosas oportunidades para facilitar la introducción de la bicicleta en la ciudad.

*“Hicieron el intercambiador, o como se llame, de Valdecilla, una oportunidad de oro, entonces ya se utilizaba la bici en Santander. Hicieron ese intercambiador y a los lados del túnel, hay un pasillo de maquinaria, de extractores, todo esto. Y esto, está abierto, esto es, no hay humos, esto podrían haber sido un lugar para salvar el desnivel norte sur de la ciudad desde ahí, por ejemplo.”*

*“Abrieron el túnel de Tetuán, que también está un poco mal, también hay una pendiente y tampoco se airea muy bien que digamos, bueno pues, tampoco pensaron en que eso era otra zona para la bicicleta o para peatones, que me da lo mismo. Todo ese tipo de cosas no se han tenido en cuenta. Ahora quieren unir las otras dos partes salvando el desnivel de las vías, y que hacen, subir a la gente en un ascensor.”*

- Falta de implicación por parte de las autoridades locales.

*“Digamos que habría un problema en el diseño de las infraestructuras en la ciudad”*

*“Falta de participación y el ayuntamiento hace y decide cuando quiere y como quiere y no hay vuelta, no existe la participación”*

*“Yo lo que creo es que, los políticos, en general, lo que les falta es mucha ambición y tomar decisiones que a una parte de la ciudadanía le resultan dolorosas y sangrantes, como el caso de burdeos, por ejemplo, burdeos que elimino los coches, o que elimino la gran parte de los coches del centro de la ciudad hace unos pocos años, pero fue en principio, lo mismo que Londres, a costa o el coste fue muy alto, en protestas de mucha gente. “*

*“Es decir, un coste en protestas muy alto durante poco tiempo pero que luego da unos resultados mantenidos muy a largo plazo, que es lo que pasa, que aquí como todo los políticos, todos, solo piensan en el corto plazo, les falta ambición y les falta recorrido intelectual o recorrido mental para*

*pensar en unas decisiones que son muy drásticas o que tienen que ser muy drásticas a corto plazo, que no van a gustar a todo el mundo, pero que a la larga sí que van a generar cambio.”*

- Inexistencia de una normativa reguladora.

*“Y otra cosa también hay propuestas por ejemplo de ordenanza en movilidad en bicicleta que están hechas con Cantabria con bici que son similares a lo que tienen otras ciudades y no se han considerado para nada, hay una ausencia de normativa de bicicleta y cuando hablo de bicicleta lo puedo extender también al que va con patines, todo vale, no se sabe tal... y luego no tienes aparcamiento y te meten 200€ de multa como a una señora.”*

*¿Vamos a ver, aquí hay, en Cantabria existe alguna ley de movilidad?*

*“El plan de movilidad ciclista de Cantabria hay documentación elaborada de cómo deben de ser, y de qué manera.”*

*“ Pero es un documento interno elaborado ”*

*“El ministerio también tiene un documento ”*

*“Pero el Ayuntamiento de Santander no tiene nada aunque conocimiento hay”*

- Los parkings subterráneos no se encuentran acondicionados para aparcar bicicletas ni para el fácil acceso a personas con movilidad reducida.

*“Hay un problema con los aparcamientos en Santander en general ya no solo para los de la bici sino que también para el que tenga niños, la mitad de los aparcamientos, o personas de movilidad reducida, no tienen acceso.*

*“Yo no puedo entender cómo siendo concesiones tendrá que haber, renuncias dos plazas pero pones accesos, porque viene una persona de movilidad reducida y es que no puede salir del aparcamiento. Bueno, hay algunos como Jesús de monasterio, no tiene ascensor, no tiene para poder acceder ni con bici, para bicis ningún aparcamiento de aquí. Es un buen momento, cuando se hacen las concesiones para exigir un espacio reservado para aparcar bicis, porque puede ser un espacio más seguro. Y fomentas la intermodalidad de que dejas el coche aparcado y tal.*

- No hay una buena percepción por parte de los usuarios acerca del uso de las escaleras mecánicas y el funicular con la bicicleta (transporte vertical) encontrando numerosas

trabas por parte de los usuarios de las mismas que se muestran reticentes a que sean utilizadas por los usuarios de bicis.

*“Gente que vive por General Dávila y por ahí, se está beneficiando de estas escaleras mecánicas. Son importantes, así como en el río de la pila y el teleférico, es un espacio muy pequeñito y problemático porque tiene mucha demanda de gente. Si quieres meter bicicleta y quieres esperar tu turno es un poco difícil. Es más complicado.”*

*“Pero ahí sin embargo sí que hay un aviso, con prioridad del peatón pero que puedes meter la bici. En las escaleras no.”*

*“En la pasarela ancha que se está planificando en las vías, va el carril bici para poder subir en bici a los ascensores, uno abajo en la calle castilla y otro arriba. Esa incomodidad de que un peatón te diga...”*

*“No, no. A mí me han reñido los de la misma escalera. En un sábado por la mañana que subía el tramo de escaleras y entonces pasa la furgoneta y me dice: ¡por ahí con la bici no! Y no había nadie, nada más que yo con la bici por la escalera.”*

*“Eso ya es cachondeo hombre. No, no, espera, espera, que como me lo encuentro yo a este señor arriba le voy a decir unas palabritas y me va a oír. A ver si no puedo con la bici haber esto pa que es.”*

*“Bueno tienen una pegatina que dicen coches de niño no. Puede ser que por temas de averías el seguro no lo cubre. Puede que se rompa la escalera y que el mantenimiento no lo cubra.”*

- Necesidad de estudios acerca de cómo se moviliza la gente en bicicleta.

*“Tienen todos los medios y establecemos para los centros de movilidad, la universidad, el hospital no sé qué, las estaciones a no sé qué, los trayectos de más movilidad, a los centros escolares, bueno los centros escolares que puedas ir a cualquier colegio de Santander y es que hay atascos, es alucinante, coches en doble fila, ... Pues ese tema, si se hace una planificación, se hace un diagnóstico de necesidades y por donde se mueve la gente, pues ahí quizás con la cantidad de agentes de movilidad que cada colegio manda dos o tres se pueda establecer lo mismo con ruta escolar. Y rutas a los centros de trabajo igual. A los más públicos, a los centros de gobierno, tema de Valdecilla por ejemplo, es un poco de idea.”*

- Concienciación de los ciclistas para que comiencen a robarle el espacio al vehículo privado.

*“Hay un problema en este país de hábitos y de todo que es, meter en la cabeza a la gente a que coja la bicicleta la primera, que la coja, y que coja un hábito que cuesta 30-40-50 días el pillar un hábito.”*

*“Y segunda cosa, so seguimos los ciclistas de alguna manera no utilizando la calzada, él va en el coche y tiene el perfil de coche no nos va a respetar, pero si empieza a ver ciclistas, cada vez más ciclistas, empieza a cambiar. Si no nos atrevemos a salir a la calzada, yo bajo todos los días y voy por la calzada.”*

*“Y trato de coger mi espacio porque tengo todo el derecho. Que puedo ser un galo, me la puedo jugar, si, que estoy dispuesto a defender ese espacio al que tengo derecho y cuando alguien me empiece a ver y vea donde 2 ve 3 ve 15, empieza esa mentalidad a meterse dentro, luego, hay que salir, con cuidado, pero hay que salir.”*

- Impulso por parte de las autoridades al uso de bicicletas ya que queda demostrado que el que la usa repite.

*“Yo hace bastante no andaba en bici y empecé a andar en bici y luego es verdad que cuando coges el coche, respetas bastante más a la gente en bici, una vez que hayas sido ciclista.”*

- Desconocimiento por parte de los ciudadanos acerca de los ahorros en los tiempos de recorrido al usar el modo bici, y de las posibilidades existentes.

*“Yo creo que hay cierto desconocimiento también de los tiempos. Nosotros tenemos estudios en dos años consecutivos de distintos recorridos, a pie, en transporte público, en vehículo privado de 4 ruedas, en moto y en bici, y la bici es altísimamente competitiva en Santander*

*“El informe, hicimos una especie de carrera de medios, salimos todos del centro de Santander y venimos a la universidad. Andando, en autobús, en coche y en bicicleta. Y tenemos todos los tiempos. O sea, gana la bici y gana la moto.”*

*“Cantabria con bici ha hecho 2 veces los estudios. El último ha sido aquí en la universidad. Salimos de diferentes partes de la ciudad, con diferentes medios de transporte.”*

*“Los trayectos de menos de 15km bicicleta y moto*

*“Un desplazamiento de 3 km es idóneo para hacerlo caminando”*

*“Una tramo de 7 km es idóneo para la bicicleta”*

A continuación se muestra un cuadro resumen donde se sintetizan las principales barreras percibidas por parte de los usuarios de la bicicleta para el uso de la misma como medio de transporte habitual.

| <b>BARRERAS AL USO DE LA BICICLETA EN LA CIUDAD DE SANTANDER</b>   |
|--|
| Falta de políticas claras de calmado de tráfico  |
| Falta de conocimiento/respeto de los conductores por los ciclistas   |
| Peligrosidad derivada del bajo uso de la bici por lo cual el coche aún no está acostumbrado a encontrarse bicicletas compartiendo su espacio.                              |
| Elevada velocidad de los vehículos en la calzada   |
| Falta de ejes de verdadera comunicación  |
| Falta de decisión política que está retrasando la incorporación de la bici como modo de transporte   |
| Falta de políticas reales cuyos objetivos sean la movilidad sostenible   |
| Gran volumen de vehículos en el centro de la ciudad (necesidad de quitar vehículos a favor de usos de transporte más sostenibles (bus/bici).                               |
| Falta de conciencia social (políticas de difusión y concienciación)  |
| Miedo a la bicicleta por el clima, la topografía.  |
| Orientación de las políticas de bici de la ciudad exclusivamente al ocio y recreo (domingueros y turistas).  |
| Poca conciencia del uso de la bicicleta entre los más jóvenes de colegios, institutos y universidad (debido a miedos de sus progenitores): Experiencias de camino escolar. |
| Estrechez e inadecuación de los carriles bici  |
| La infraestructura de la ciudad (aceras y bordillos)   |
| Inexistencia de aparcamientos seguros para bicicletas.   |
| Inexistencia de conectividad transversal en la ciudad  |
| Inexistencia de bicis eléctricas para aquellas personas que no puedan usar la bicicleta normal   |
| Conflictos con el peatón derivado de la inexistencia de seguridad en calzada (por lo que muchos usuarios deciden ir por la acera)  |

### e) Soluciones propuestas

*“Pues saque de nuevo la bicicleta y empecé a usarla y al principio me costaba mucho ir en la calzada y tengo mucho miedo de ir por la calzada, pero voy por la calzada, por es por donde deben de ir las bicicletas”*

- Replanteamiento de las políticas de implantación de carril bici segregado (carril segregado en el eje central de la ciudad y a las afueras de la ciudad, e implantación de zonas 30 en el resto de las vías y con señalización horizontal y vertical sobre bicicletas). No parece buena idea que el autobús comparta espacio con la bicicleta por parte de los usuarios (carril bus/bici no).

*“Un carril de bici bien planteado si podría llegar a ser la solución, ¿cómo lo planteas bien? Pues obviamente, en el eje central de la ciudad tiene bastante más sentido poner una zona 30 y tal. Pero en unas afueras de la ciudad no tiene sentido plantear una zona 30.”*

*“Pero tampoco tiene sentido plantear los carriles bicis que hay aquí que son en combinación con la acera que lo lógico sería que fuese segregado tanto del vial peatonal como de los vehículos motorizados. Si igual en la misma calzada pero con bolardos separado y así se supone que podrías dar movilidad o accesibilidad a todas las zonas.”*

*En ciudades como Vitoria, en las zonas 30 lo que están haciendo es pintar debajo del 30 una bicicleta y entonces la gente llega y 30 y una bicicleta debajo ¡ojo!*

*“En los semáforos dejan un espacio para que la bicicleta este por delante del coche. Y en las rotondas, también hay rotondas diseñadas para paso de ciclistas.”*

*“Yo no quiero correr delante del autobús”*

- Creación de señalización específica que favorezca el uso de la bicicleta.

*“Se sugirió aquí a la policía local lo de pintar una bicicleta debajo del 30. Y así cierta preferencia tiene la bicicleta y aquí no puedes adelantar a menos de 1,5m. Pero aquí la policía local dijo que no.”*

*“En cuanto a la señalización horizontal de las zonas 30. Que da muchísima legitimidad y mucha tranquilidad a la hora de usar al ciclista. Pues al ver que se está dibujando la bici para que te respeten los coches. Dicen que es una cuestión de un informe de la policía y la policía en contra de eso en Santander”.*

- Creación de carril bici correctamente planificado en cuanto a sus dimensiones con una correcta anchura.

*“Y otra cosa también hay propuestas por ejemplo de ordenanza en movilidad en bicicleta que están hechas con Cantabria con bici que son similares a lo que tienen otras ciudades y no se han considerado para nada, hay una ausencia de normativa de bicicleta y cuando hablo de bicicleta lo puedo extender también al que va con patines, todo vale, no se sabe tal... y luego no tienes aparcamiento y te meten 200€ de multa como a una señora. “*

- Implantación de un mayor número de zonas 30 en la ciudad y medidas de calmado del tráfico (por ejemplo Antonio López).

*“Hacer de la ciudad una zona 30. O sea ciudad urbana zona 30. Eso sería lo primero, y a partir de ahí, probablemente podríamos empezar a hablar”.*

*“Es muy fácil, mira calmado el tráfico lo primero, de manera genérica e interpretado como se quiera. O sea, calmado de tráfico. El tráfico en el centro es una locura, quiero decir, es impensable. La ciudad, o por lo menos el núcleo de la ciudad, debería estar a 30km/h el núcleo entero.”*

*“Bueno yo según, ese tema de Antonio López, en la reunión que hemos tenido este lunes en el consejo de movilidad, existe este críptico que muestran las calles que supone que van a hacerse zonas 30, Bueno de cualquier manera, la calle Antonio López, siendo zona 30 para una dirección, podría ser el carril de una sola dirección entonces darías servicio a los dos sentidos.”*

*“Nosotros pedimos que antes de hacerlo que lo hubieran pintado en rojo como una zona 30 que tienen preferencia los peatones y nos dijeron que si pero luego no lo hicieron. Toda la calle.”*

*“Solución había, si te fijas, todos los coches que están aparcados les sobra por el culo 40 cm, podrían haber limado 40 cm más.”*

- Recuperar los espacios públicos de la calle para la mejora de la vida en el centro de la ciudad.

*“Calmado de tráfico, recuperación de espacios en las ciudades, porque al final le va a venir muy bien. Porque se quejan los comerciantes, y se van al centro. Cuando se recupera una calle, se recupera vida en la calle, o sea, ahí tienes por ejemplo la calle Cádiz, el comercio, la hostelería, se desarrolla más.*

*Si es verdad, que puede haber problemas en un principio cuando se plantea con los vecinos pertinentes, eso es otra historia, pero para el público general. Tu no compras por el coche, si pasas andando te paras, tomas un café, la ciudad tiene más vida.”*

- Establecimiento de un acuerdo para la posibilidad de subida de bicicletas a otros modos de transporte (bus, tren) para potenciar la intermodalidad.

*“Intermodalidad, no existe, tienes problemas para subir las bicis al tren, el autobús... Ahora se ha firmado un acuerdo a nivel nacional con alza, todo muy bonito pero tú ahora intentas subir una bicicleta al autobús y te van a decir que la tienes que meterla empaquetada*

*Y sin embargo se ha firmado el acuerdo”*

*“Luego es interesante la combinación intermodal, para mí es importantísima, ¿Por qué?, porque alguien que viene de Maliaño por ejemplo, o viene de Astillero, viene en tren, que es el método ideal para venir, se planta en el centro de Santander, coge una bici que la ha incorporado o la puede*



*guardar en una estación intermodal o puede coger una pública o lo que fuera, se desplaza a trabajar a otra punta.”*

- Creación de aparcamientos disuasorios a las afueras de la ciudad e implantación de puntos de toma y deje de bicicletas e infraestructura adecuada para su uso.

*“Luego aparcamiento de coches, sinceramente, es hacer una política de movilidad, el aparcamiento de coches debería de estar fuera, no dentro de las ciudades, un aparcamiento disuasorio”*

*“Se habló el otro día en el consejo, para que os hagáis una idea, nosotros al alcalde le hemos dicho, desde Valdecilla a Puertochico, es decir, en 3km por una anchura de 1km, tenemos 12 parkings públicos, y cuando miras los paneles por la noche de las plazas de aparcamiento vacías. Y son todos los que hay”*

- Establecer políticas que no roben espacio al peatón, sino que se lo roben al transporte privado.

*“Es que ese es un conflicto que lo han pasado ciudades que han entrado muchísimo en el mundo de la bicicleta. Primer lugar, tienes un problema, primero, el reglamento de tráfico no te permite y una ordenanza no puede ir por encima de un reglamento. Segundo, genera en vez de robar espacio al coche, estamos robando espacio al peatón y el peatón es precisamente para mí el protagonista de una ciudad tiene que ser el peatón. Puedes ir a la bici, a los medios de transporte más sostenibles...”*

- Implantación de medidas para la prevención del robo, por ejemplo a través de un sistema bici-registro para tener un mayor control sobre las bicicletas y poder localizarlas en caso de robo. Este método ha comenzado a desarrollarse en Santander pero aún necesita ser más potenciado.

*“A lo mejor también informa a la gente que aunque te la roben si tú tienes sacada una foto con el número de serie del cuadro y de tal que hay una posibilidad de recuperarla. Poner la denuncia y... También existe el sistema bici registro, está implantado en Santander pero no está promocionado. El ayuntamiento ha cogido 50 unidades para 50 bicicletas de momento. Es decir, está implantado, el ayuntamiento ya puede validar esas unidades, las 50 que hay. Entonces lo que hay que hacer es ocuparlas para que no haya 50 para que haya 50000. Luego, de momento ya hay un bici-registro que bueno, que puede disuadir.”*

*“Tampoco creo que la policía sepa de ello. A mí nunca me han preguntado cuando me han robado, ¿oye tiene bici-registro?”*

*“Te identificas, te generan un pequeño kit que vas a poder poner una pegatina que por una serie de productos químicos queda adherido un número de serie que te han adjudicado a tu bicicleta y hay diferentes validadores y ahora el ayuntamiento de Santander a partir del día 1 de marzo, ya está considerado como un validador.”*

*“Lo que puede ocurrir es que vayas al ayuntamiento mañana y que digan que qué es eso  
Y la policía tampoco los conoce”*

*“Lo han lanzado, ha salido, más o menos, a nivel de las ciudades ha salido de la organización las ciudades (...) se ha empezado a implantar, había 8 ayuntamientos que ya se habían implantado y como idea general para todas las ciudades se ha extendido el año pasado.”*

- Existe una valoración muy positiva del transporte vertical, por lo cual se sugiere unas mejoras dentro del sistema (reserva de un espacio específico para uso de la bicicleta) pero se valora como positivo la creación de una red de transporte vertical para solventar las conexiones transversales de la ciudad.

*“Está ayudando mucho, yo lo uso todos los días”*

*“Si, a mí también me han reñido por subir la bicicleta”*

*“En Holanda por ejemplo, tienen sistemas que la propia escalera mecánica tiene un apartadito donde puedes subir con la bici. Enganchas la bici y tira de la bici. No necesitas 500000 pero las cuatro barreras arquitectónicas que hay se podrían haber aprovechado las escaleras, es un trocito que no va a ser más que estoy, y ahí pones la bici. Con una bici plegable todavía pero con una bici normal subir una.”*

*“La legitimación de que se usase más, por ejemplo a los que nos tiramos a la calle aquí, con la bici, sin pisar la acera y tal no nos da mido subirnos en transporte vertical. Pero sí que hay gente que si pusiera claramente que es para bicis también.”*

*“Que cuando se haga se haga eso (poner una zona para subir bicis) porque el coste no va a ser más elevado, van a ser las mismas poleas que van a tirar. Que no es un coste, es simplemente la planificación. Es un añadido en la planificación. No es hacerlo exclusivo para bicicletas, donde la pongo peatonal, pongo un trocin más, gano un poco de anchura y se puede subir la bici sin molestar al peatón.”*

- Adecuación y acondicionamiento por parte de los centros empresariales y funcionariales.

*“Luego hay una variable de cara al trabajo, lo hemos visto en los ítems que nos han respondido, han dicho “joder, llego sudado al trabajo” ¿Por qué?, porque las empresas y los trabajos...”*

*“Aquí muy pocos días pero dependiendo del clima, puede ser un factor que haya un lugar en tu puesto de trabajo, en el que te puedas cambiar o en que te puedas duchar.”*

*“Si tuvieses un sitio donde ducharte y tal ...”*

*“Y sobre todo cambiarte, porque en verano puede apetecerte tranquilamente con un pantalón.”*

*“Vamos yo he trabajado, ahora estoy jubilado, pero he trabajado. Y sé que tenía un trabajo que me permitía cosas pero hay días que llegas al trabajo, entonces no es propio.”*

*“Pero también es la diferencia que yo pueda bajar corriendo a la oficina, me cambie allí, tenga mi taquilla, como en los colegios. Y aquí esa cultura no existe, no existe en el PTCAN y en las empresas nuevas que hay, todavía no lo entienden que en un momento determinado en verano te puedes duchar, te puedes liar a mover cajas y dices, joder estoy empapado entero, no hay una cultura de eso.”*

*“Yo creo que ayudaría bastante”*

*“No pero en un centro de trabajo de 20 personas que haya un lugar apropiado para cambiarte, para lavarte si lo necesitas, pero eso un empresario no lo va a hacer.”*

*“Yo creo que estamos muy lejos eso todavía.”*

*“No hombre, hay que ir pensando porque ahí está el futuro”*

*“Yo creo que la bici eléctrica para el tema laboral, yo sí que le veo un punto vamos. Vas en bici a trabajar y vas menos sudado claro.”*

- Fomentos de políticas restrictivas para el coche en material de aparcamiento para que los usuarios se vean obligados a utilizar la bicicleta. Ejemplo UC.

*“No lo hay, el autobús tarda media hora en llegar, yo lo he cogido (las bicicletas públicas) pero aquello no se utiliza, es más, la nueva universidad que han hecho al fondo, han puesto un servicio también de Tesis y los chavales van en coche. Pero porque se ha planificado mal un territorio.”*

*“Que una política en la universidad, que podía hacer, ahora mismo el aparcamiento es gratuito, lo cual está fomentando el uso del coche, empezar a hacer día sin coche en la universidad, ese día sin coche si alguien quiere ir en coche bien, pero ese día se cobra. Porque si tocas el bolsillo, hombre poco a poco, porque tampoco puedes, porque si quieres hacer un cambio brusco, vas a producir un rechazo, el cambio puntual, empezar con un día no sé qué.”*

*“Que haya que pagar el aparcamiento bien, pero pon una alternativa medianamente competente.  
Si si claro.”*

*“Y eliminar aparcamientos.”*

*“Hay gente de Valdenoja que viene aquí en coche a la universidad, porque dicen que bajan en 5min,  
que bajan pronto y que pueden aparcar muy bien. Respuesta, os lo juro que es así.”*

- Medidas de prioridad en túneles para las bicicletas.

*Se le ha dicho al alcalde ponga a 30 y que paralice la circulación por el túnel de Tetuán, porque un  
ciclista se la está jugando, y no nos vale la opción de que una de las aceras sea para los ciclista  
porque no entra.*

*Hay un tune cerrado en Tetuán, que ese si lo recuperas puede ser la solución  
Una vía ahí de convivencia.*

- Potenciar caminos escolares seguros donde entre en juego la bicicleta, tanto en colegios  
como en institutos.

*“Una cosa que hay que cartografiar, son los centros de secundaria y centros escolares,  
importantísimo,”*

*“Pero básicamente los de secundaria, porque si los chavales de 12 -16 se habitúan a ir al colegio  
Caminos seguros, y no hablo de bici, camino seguros. Hay un diagnóstico, bale, yo una de las cosas  
que quiero hacer, esto más o menos diagnosticaros los centros de educación a través de los alumnos y  
tal. Sabes, estamos tratando de coordinar una serie de...”*

*“Yo, por lo que hemos tratado en la universidad, yo creo que ya se nos ha escapado. Los chavales de  
18-20, ya están con coche si puede, o esta...”*

*“Quiero decir, que si la independencia de un adolescente que ahora mismo, yo he sido docente, Ana lo  
es, los centros de secundaria, porque los de primaria habitualmente están más cerca de los domicilios,  
se revuelve, o sea, pasan por canalejas a la hora de salida de los escolares, es un auténtico escándalo  
las horas de salida. Entonces si los chavales tuvieran un camino seguro, tienen bicicleta la mayoría,  
para usarlo los fines de semana o, pues esa es una campaña.”*

*“Nosotros tenemos una , por lo menos una o dos salidas complementarias, de momento solo salidas  
complementarias en bicicleta con los niños, y con los alumnos de 4º de la eso, entonces, bueno pues*

*nada, como claro, de momento ello no salen mucho en bici y tal y hacemos con ello unos recorridos por los carriles bicis de Santander, es decir, hacemos la vuelta, venimos hasta aquí, pasamos por la madalena y vamos hasta puerto chico y allí tenemos que dar la vuelta por el mismo carril bici porque no vamos a meter a todos los chavales, ni locos, por el tráfico del centro.”*

*“Es que hacer esa vuelta es la aventura eh....*

*Toda la mañana, hacemos la salida y es una salida de toda la mañana. Pues estamos muy contentos porque nos ha salido muy bien”*

*“Si, si, si, y vamos a empezar a introducirla ahí”*

*“Se ha mandado a Boletín oficial de Cantabria, una orden de ayudas a todos los centros hasta llegar a bachillerato. En el cual, cada colegio va a poder presentar su proyecto para una cuantía máxima de 4450€, todo relacionado con la bicicleta. Entonces hay 70000€, con lo cual nos va a dar de sí, aproximadamente para 15 o 20 proyectos.”*

*“Si consiguen sacar 4 o 5, digamos que sean estrella para poder extender, sea con financiación pública o financiación privada, que hay fundaciones, que hay temas, ósea, el tema es tener instaurado, nosotros por ejemplo, hemos formado un grupo, y estamos intentando coger colegios por la zona del eje del Besaya, vamos a coger ese eje porque creemos que vamos a tener mayor éxito de las pruebas piloto y para poder extrapolar tienes que buscar en un principio un éxito. Y la dinámica con la que vamos a trabajar no es vincular el colegio solamente, no, vinculamos medios de comunicación, ayuntamientos, porque van a ser los agentes.”*

*“Primero vamos al centro y encontrar a gente y vincular en el centro, haremos alguna política de promoción o algo para que se implique, que es dificultad. Hay los alumnos, pero luego lo que se haga comunicarlo. Por ejemplo, si se va a hacer una ruta que se sepa que se está haciendo. Que cuando se va ahí, que el niño le diga al alcalde que está haciendo y que le pida. Y luego un mapa muy grande, en el que puedan entrar todos los colegios en el que, en una página web de que agente está implicado en verde y quien no está implicado en rojo.”*

*“Con lo cual, el que se vea ahí, y eso, se ha hablado con medios de comunicación para que cada colegio tenga, ya conoce su proyecto sabes, y que es lo que está haciendo. Cada colegio va a tener su libertad de actuación pero dentro de un objetivo final de en 3 años lograr caminos escolares y extendiendo la iniciativa y los bici-bus (Un pelotón con paradas establecidas y rutas seguras). Evidentemente tú no puedes poner el bici-bus de repente, porque hay gente que no sabe andar en bicicleta, hay que capacitar, hay que meter la política. El planteamiento no es hacerlo solo con bici, digamos que desplazamientos de 3km y niños de determinada edad lo mejor es caminar y además creo que mejora la calidad de vida.”*

*“Respecto a eso, en mi pueblo se ha hecho, hay puntos de parada, entonces, empiezan, lo que ayuda es que hay padres que son los monitores, van con los chalecos reflectantes y van recogiendo a los niños.”*

*“Es el método, esto no es algo nuevo, es algo que lleva funcionando en el Reino Unido, se replicó muy bien en la zona de Bélgica, y lleva 25 años funcionando. En Cataluña por ejemplo han desarrollado metodología, hay metodología escolar para meter la bicicleta. Coordinadora con bici, tiene metodología escolar, hay que adaptarlo al territorio, darle un poco de juego. Mucha campaña de comunicación y mucho ruido. Necesitas ruido, luego necesitas promoción para que se implique el centro, en cada centro que haya personas que se impliquen y meter alguna cosa que sirva de atractivo también para que pique el que no..., lo que pasa, es un proyecto muy complejo, no es un proyecto de un año, los objetivos los alcanzas en 3.”*

*“Exactamente mira, los proyectos estos implican mucha participación social, y solo por eso se ponen pegatinas. Se hace un diagnóstico, vamos a ver, que haga un poco de hilo conductor, se hace un diagnóstico de situación que diga los problemas de movilidad de cada centro y tal. Luego se ve que se necesita, a quien hay que implicar para conseguir ciertas cosas, pues por ejemplo, y ya no es pedir dinero, muchas veces pierdes y oye nos ceden los agentes de movilidad para hacer estas cosas, los comercios, oye si ponemos una pegatina en el comercio y tu si hay, si tú necesitas algún momento, a un niño o un grupo de niños que ven que este comercio es amigo y le podemos preguntar. Luego, mira, todo este tema, contribuyo al desarrollo de mi autonomía, ahora parece, los que somos de una generación anteriores, teníamos más libertad, nos criamos en la calle. Ahora el niño es una agenda que le llevan de aquí a aquí, le llevan a todos los lados.*

*“La autonomía infantil también, la autonomía de la gente, se hace menos adulta. Y el problema es la seguridad, y el rechazo que puedes, por ejemplo, si haces las encuestas, en otros sitios, que no se si serán extrapolables aquí, ya lo veremos o no. Aquí haremos nuestras propias encuestas, pero me imagino que no variarían, no sean muy diferentes. El camino escolar por ejemplo a pie, las madres por ejemplo, son súper favorables, los padres lo aprueban pero no se involucran. Más o menos te digo por estudios en otro lado, las madres súper partidarios. El de bici, es muy rechazado.”*

*“Pero a partir de ahí establecer rutas seguras para centros de trabajo donde hay mucha gente, para hospitales, para los centros escolares, es voluntad. Evidentemente, proyectos educativos como este lo que hacen es incitar y provocar, provocas no solo estos, sino que tratar de provocar hacia fuera. Por eso es importantísimo la comunicación, porque si no se queda en un hecho aislado, evidentemente, modificas las conductas de algunos niños, modificas la conducta de algún padre pero ahí. Y donde se ha hecho bien se nota.”*

- Creación de un mayor número de puntos de toma y deje de bicicletas.

*“Hospitales, Valdecilla fundamental.”*

*“Lo que pasa es que llegar a Valdecilla está complicado en bicicleta. A la gente le da miedo. Es que aquí el problema es la seguridad, yo el mayor problema con la gente.”*

*“La cuesta, depende de donde vengas, hay rotondas.”*

*“Los que nos movemos en bici por carretera lo hacemos y eso pero Hay la posibilidad y no se ha tomado en cuenta el margen de la playa de vías, el parque del agua, todo eso era posibilidades de haber hecho cosas que conecten el hospital con el centro. No hace falta ir por san frenando ni por marques de la Hermida.”*

*Eso se va a hacer, porque lo que he dicho antes, la pasarela que atraviesa las vías, lleva carril bici, y luego por esa senda del parque del agua.*

- Se debe de aprovechar el tirón que tiene la bicicleta actualmente para el ocio y recreo, y redirigir a estos usuarios e invitarles a un uso como medio de transporte (las autoridades políticas serán las que deberán de encaminar políticas a pro de la bicicleta en este sentido).

*“La bicicleta ahora mismo en España, a nivel de ocio está muy valorado, vamos a aprovechar ese valor, esa fortaleza que tiene para trasladarla a los otros ámbitos”.*

*“Cuando esté conectado el carril bici con el aeropuerto, esto va a ser una explosión, os vais a acordar, va a ser una explosión de bicicletas increíble, van a entrar en Santander a mansalva. Porque van a venir familias los fines de semana de Muriedas, de Maliaño, de Astillero, familias enteras van a venir en bicicleta y se van a traer la comida y van a decir “vamos al palacio de la Magdalena, vamos al Sardinero”. Estamos hablando otra vez de ocio eso sí, pero va a haber bicicletas aquí, van a estar en carril bici pero bueno, todo suma.”*

*“Si a través de campañas como el Cycle Chic Republic Santander (gente que anda en bici elegante, “ciclismo urbano”) le dan importancia a la estética.”*

- Implantación de la bicicleta eléctrica en la ciudad de Santander.

*“La bici eléctrica en la tienda ves que se está incorporando, y se está incorporando principalmente es mujer que está suprimiendo el coche para moverse.”*

*“Yo creo que la bici eléctrica para el tema laboral, yo sí que le veo un punto vamos. Vas en bici a trabajar y vas menos sudado claro.”*

*“Hombre, medio de desplazamiento rápido es. Si con una bici te vas a desplazar a 12-13-14 km de media, con eléctrica puedes a 20 perfectamente.”*

- Fomento y posible implantación de la bicicleta ultra plegable.

*“Yo creo que una bicicleta ultra plegable no es una solución, es una adaptación a un problema como es en España o por ejemplo en Santander pues donde la bicicleta pues los coches lo desconocen totalmente, no lo respetan y después no hay infraestructura para poder aparcar donde quieras. Las empresas privadas no, como por ejemplo en otros países de Europa es tan normal que cualquier tienda tienen un sitio para aparcar bicis y además hacen publicidad del establecimiento, es una cosa muy normal.”*

*“Los carriles bicis y las zonas peatonales o zonas 30 llegan hasta el centro, donde están los comercios. Como aquí no existe eso, pues una ultra plegable es una opción para poder entrar con ella a todas partes, al trabajo donde quieras sin tener el problema del tamaño.”*

Finalmente, existen una serie de ventajas que hacen que la bicicleta pueda potenciarse como medio de transporte habitual entre la población de Santander.

| <b>VENTAJAS DEL USO DE LA BICICLETA EN LA CIUDAD DE SANTANDER</b>  |
|--|
| Ahorro económico elevado   |
| Beneficios para la salud de las personas   |
| Contribuye a la reordenación del territorio siguiendo patrones más sostenibles de ciudad                               |
| No contamina ni emite emisiones de CO <sub>2</sub>   |
| Es un modo de transporte rápido  |
| La bicicleta te da independencia para movilizarte a coste 0 (libertad)   |
| Es un modo de transporte cómodo (fácil aparcamiento)   |
| Supone una alternativa a otros modos de transporte contaminantes por cual contribuye a la disminución de contaminantes |
| Contribuye a la reducción del tráfico rodado y de la congestión derivada del mismo                                     |
| Disminuye el estrés en los desplazamientos diarios   |
| Disfrute de la ciudad  |
| Ahorro de tiempo en trayectos urbanos  |
| La bicicleta hace la ciudad más segura y recupera el espacio público   |



## f) Conclusiones GF sobre bicicletas.

En referencia a la valoración del sistema de bicicletas públicas TUS Bic en Santander, los integrantes del GF han destacado diversos aspectos que lo definen.

Para ellos, la bicicleta pública supone un mecanismo de introducción a la bici para aquellos que no son usuarios habituales. La tarifa es adecuada y no parece ser un determinante negativo de uso para los integrantes del grupo focal. Sin embargo, el sistema de cobro para usuarios ocasionales a través de retenciones (150 € de fianza) no está muy bien valorado, afirmándose que en ocasiones podría ser un impedimento para el uso de estas bicicletas.

Por otro lado, se destaca la orientación del para fines turísticos de ocio y recreo, con lo cual la ubicación de los puntos de toma y deje no es la correcta si el objetivo se corresponde con hecho de que los ciudadanos utilicen este sistema como medio de transporte.

Los sistemas de bicicletas públicas suponen un nicho de negocio para las empresas que llevan la concesión.

Como aspecto negativo del sistema público de bicicletas de Santander que iría en perjuicio de su utilidad destaca el hecho de que las bicicletas pesan excesivamente y no son cómodas.

Por otro lado también cabe destacar que existe escasez de información sobre donde se ubican los puntos de toma y deje de bicis.

En cuanto a la introducción de bicicletas eléctricas dentro del sistema de bicicletas públicas TUS Bic se destacan en primer lugar el hecho de que las bicicletas eléctricas tienen un elevado coste por lo cual no todo el mundo tendrá a su alcance la posibilidad de utilizar un, ya que se presupone que el sistema tarifario no será el mismo que para el resto de bicicletas. Los integrantes del GF opinan que sería un buen método para salvar barrera orográfica y deberían de colocarse en zonas estratégicas de la ciudad (cuestas con elevadas pendientes). Además con las bicicletas eléctricas el usuario tiene la capacidad de recorrer mayores distancias en menos tiempo. Siguiendo ejemplos de otras ciudades, se sugiere en primer lugar crear un clima adecuado para la bicicleta antes de introducirla (carril bici, zonas 30, señalización).

Según la mayor parte de los integrantes del GF la bicicleta eléctrica está destinada a personas que necesiten un modo de transporte cómodo por sus características físicas (gente que tenga problemas de movilidad reducida y gente de determinada edad). Puede ser una opción para

introducir en el mundo de las bicicletas a personas con dificultades, miedo a las pendientes, etc. Para el caso de estudiantes jóvenes se ve innecesario. También para antiguos usuarios de bicicleta o gente que nunca la ha usado, para recuperar ese hábito de uso la bicicleta eléctrica puede ser buena solución. Sin embargo existe otra minoría que piensa que la bici eléctrica debería de ser introducida también dentro del ámbito universitario.

En cuanto a las conclusiones obtenidas acerca de las problemáticas existentes que suponen una barrera para el uso y la introducción del modo bici en la ciudad de Santander, podemos destacar multitud de aspectos a tener en cuenta.

Existe una problemática de seguridad del propio ciclista dentro del tráfico rodado que tiene que salvar rotondas, cruces, túneles, incumplimiento de distancias de seguridad por parte de los vehículos. Por otro lado hay que destacar que en ocasiones los propios ciclistas infringen la normativa de circulación. Hay que destacar que los problemas de falta de seguridad de los ciclistas se agravan aún más durante los días de lluvia debido a la falta de visibilidad.

Igualmente, existe una inminente peligrosidad de ciertos tramos actuales de carril bici debido a su estrechez como infraestructura y al material de construcción de la infraestructura. Existen igualmente problemas de falta de seguridad ante el posible robo de la bicicleta.

Una de las principales problemáticas detectadas en el GF se corresponde al hecho de que la infraestructura existente a día de hoy tiene una orientación de uso puramente turístico, donde no hay un recorrido de carril bici para moverte hacia el centro de la ciudad, y hay una inexistencia de carril bici para movimientos hacia los centros de atracción de viajes (hospital, centros de trabajo, Colegios, Institutos, Universidad). Es por ello que el carril bici no supone una solución para la problemática existente en Santander con el uso de la bicicleta. Esto se materializa en una necesidad de efectuar estudios acerca de cómo se moviliza la gente en bicicleta previos al diseño de la infraestructura.

Existe una dificultad latente de la movilidad transversal de la ciudad derivado de algunos tramos con exceso de pendiente. En referencia a este aspecto se valora muy positivamente la creación de una red de transporte vertical que ayude a solventar estas pendientes, pero sin embargo aún existe no hay una buena percepción por parte de los usuarios acerca del uso de las escaleras mecánicas y el funicular con la bicicleta (transporte vertical), encontrando numerosas trabas por parte de los usuarios de las mismas que se muestran reticentes a que sean utilizadas por los usuarios de bicis.

Sin embargo otros usuarios opinan que se ha mitificado la variable pendiente en el uso de la bicicleta, habiendo perjudicado la incorporación de usuarios nuevos por este motivo. Otro de los mitos que perjudican el uso de la bicicleta como medio de transporte es el hecho de asociar su uso al deporte, cuando la opinión de los usuarios de la bicicleta, esto no es así.

Otra de las problemáticas que presenta la ciudad de Santander para el uso de la bicicleta se corresponde a la de las adversidades meteorológicas (lluvia y viento). Sin embargo otras personas opinan que las adversidades meteorológicas no deberían de suponer una barrera para el uso de la bicicleta como ocurre en otros países como Holanda.

En esta línea los integrantes del GF opinan que los condicionantes son mayormente barreras de carácter cultural debido al escaso hábito de uso de la bicicleta en la ciudad de Santander.

Por otro lado, hay que destacar el conflicto que se tiene y la lucha de espacio territorial ciclista-peatón. Destacan la utilización por parte de los peatones del carril bici, uso de la acera por parte de los ciclistas, etc. Las políticas están desfavoreciendo el uso de la bicicleta a favor del fomento de la peatonalización. Debe de darse una extremada concienciación social de los ciclistas para que comiencen a robarle el espacio al vehículo privado (se lancen a la carreta). Igualmente cabe destacar que, las políticas de la ciudad han dado de lado a los usuarios de bicicleta habiendo desaprovechado numerosas oportunidades para facilitar la introducción de la bicicleta en la ciudad.

Existe muy poco respeto por parte de los conductores de vehículos particulares de la limitación de velocidad de zonas 30, y aun así en el resto de vías de la ciudad aún no es posible una convivencia segura de ciclista-vehículo privado en la calzada. Los parkings subterráneos no se encuentran acondicionados para aparcar bicicletas ni para el fácil acceso a personas con movilidad reducida. Esto se deriva del hecho de que existen altas velocidades permitidas en ciertas vías de la ciudad y una falta de implicación por parte de las autoridades locales en hacer estos cambios.

En esta línea cabe destacar que existe poca implicación de las autoridades políticas ya que ni siquiera existe una normativa reguladora. Deberá de afianzarse el impulso por parte de las autoridades al uso de la bicicleta ya que queda demostrado que el que la usa repite.

Desconocimiento por parte de los ciudadanos acerca de los ahorros en los tiempos de recorrido al usar el modo bici, y de las posibilidades existentes, hecho que conlleva a la existencia de una imagen acerca del perfil de usuario que utiliza la bicicleta que no se corresponde con la realidad.

## 7) ANÁLISIS DAFO (Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades) de los Grupos Focales (Parking, Bus y Bici).

Finalmente, a continuación se presenta un DAFO o matriz SWOT donde se resumen las debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades detectadas en los MGF y GF realizados en la ciudad de Santander.

El análisis interno consiste en detectar las fortalezas y debilidades de cada uno de los subsistemas de transporte considerados para el estudio: transporte público, sistema de aparcamiento y movilidad en bicicleta.

Todos ellos tienen una serie de pros y contras que han sido clasificados en una matriz SWOT que se presenta a continuación (acrónimo de Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats).

El método SWOT, es una herramienta de análisis para la planificación estratégica que sirve en la toma de decisiones y resolución de problemas, y para el presente estudio supone un elemento clave de clasificación de las ideas mostradas en el GF, que sirve para sintetizar y resaltar los puntos clave tratados en las reuniones. Más concretamente, se trata de una metodología de análisis cualitativo, a través de la cual se han determinado las variables o la importancia de las mismas para una pequeña muestra de población (Mega Grupos Focales y Grupos Focales) que han supuesto la clave para determinar las variables utilizadas en el diseño de encuestas que servirán para determinar cuáles son las políticas a seguir en materia de movilidad.

Desde un primer momento, y a lo largo de los años, el análisis SWOT se ha mostrado muy eficaz para el control de variables en la gestión empresarial, hasta convertirse en una técnica

---

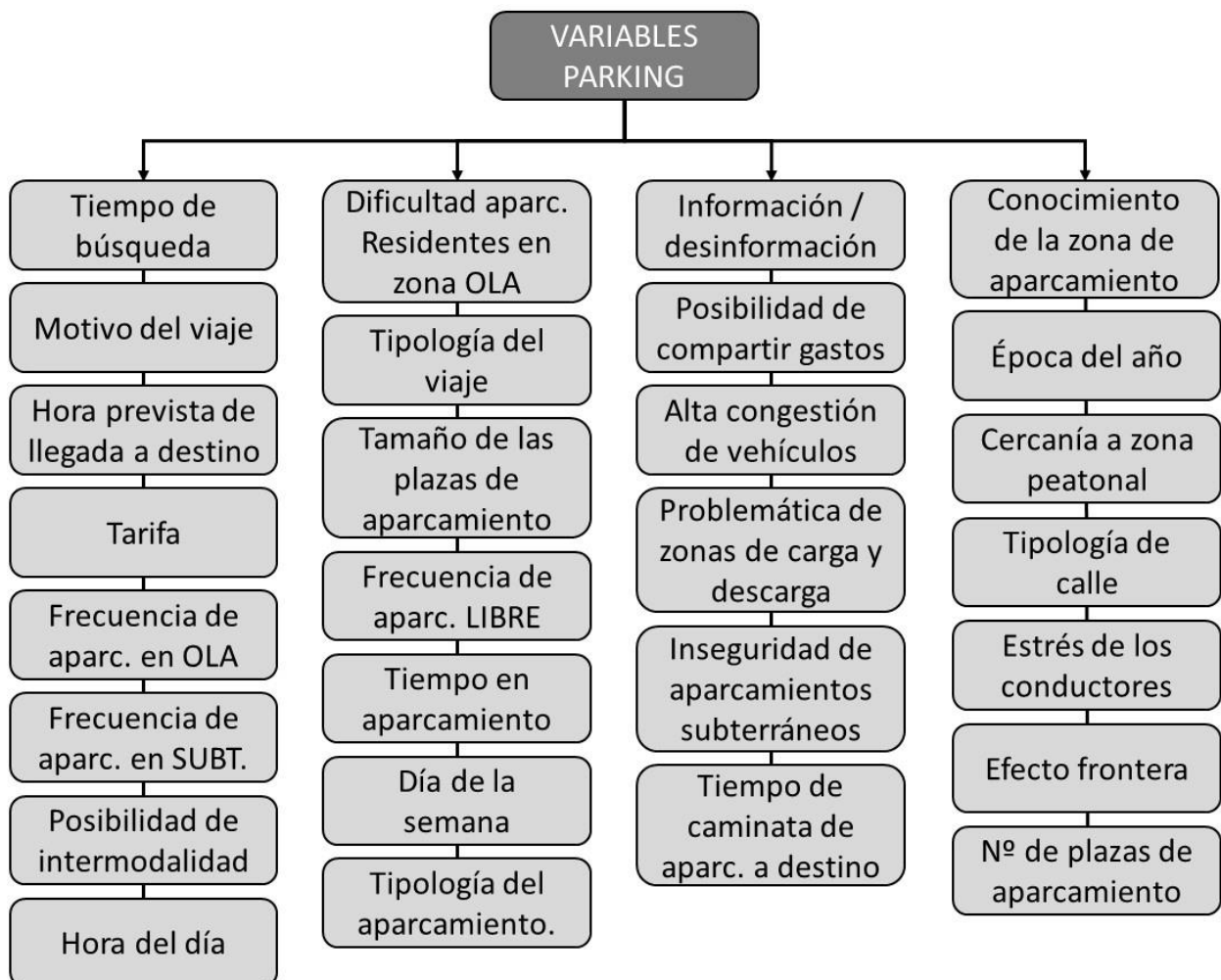
imprescindible en el diagnóstico de la situación actual (Bradford et al. 1999) en numerosas disciplinas, entre ellas la gestión de políticas de transporte.



| DEBILIDADES (internas al sistema)   |  | AMENAZAS (externas al sistema)   |  |
|---|--|--|--|
| B<br>U<br>S   | <b>DISEÑO DE LINEAS</b>  | <b>NUFAS TECNOLOGÍAS</b>   |  |
|   | Solapamiento de muchas líneas de autobús que duplican su recorrido en el centro de la ciudad.  | Desconocimiento e imposibilidad de utilización de las nuevas tecnologías aplicadas al transporte público por parte de los usuarios de elevada edad lo que puede imposibilitar su entrada en este sistema.                                    |  |
|   | Recorridos excesivamente largos de ciertas líneas.   | <b>ESTRUCTURA URBANA</b>   |  |
|   | Desconexión de las zonas periféricas (San Román, Albericia, Campo giro).   | Dificultades en la movilidad transversal de la ciudad (calles estrechas, orografía complicada)   |  |
|   | Modificación y alargamiento de recorridos durante la época estival (pasando todos por la zona de playas).  | Mala accesibilidad a los autobuses (bordillos de aceras)   |  |
|   | Deficiencias en cuanto al nº de líneas en ejes principales de la ciudad (Avenida de Los Castros)   | Congestión vehicular   |  |
|   | <b>TIEMPOS</b>   | Mala planificación de los parkings disuasorios existentes con los que conectar las líneas de autobús.  |  |
|   | Largos tiempos de viaje.   | <b>INFORMACIÓN</b>   |  |
|   | Poca frecuencia de algunas líneas.   | Desconocimiento por parte de la población proveniente de fuera de la ciudad del funcionamiento del sistema de transporte público de la ciudad de Santander.  |  |
|   | Acumulación de autobuses en parada que ralentiza las incorporaciones hacia y desde la parada.  | <b>COMPORTAMIENTO ENTRE USUARIOS</b>   |  |
| Lentitud en los sistema de cobro (no existencia de entradas y cobros automáticos por puertas traseras y delanteras)                       | Poco respeto por parte de algunos usuarios (jóvenes) a la hora de ceder paso o asiento a personas mayores.   |  |  |
| Elevados tiempos de espera en parada (sobre todo los fines de semana)   | Mala colocación de las personas dentro de los autobuses (desaprovechamiento del espacio de los mismos)   |  |  |
| <b>TARIFAS</b>  | <b>TRANSPORTE VERTICAL</b>   |  |  |
| Excesivamente elevadas para ciertos usuarios.   | Imposibilidad de utilizar el tt. vertical en combinación con el bus en ciertas horas del día (Funicular cierra a las 00:00h).  |  |  |
| <b>CAPACIDAD</b>  |  |  |  |
| Problemas de capacidad de ciertas paradas (excesivamente pequeñas en relación a la demanda existente).                                    |  |  |  |
| Alta ocupación de los autobuses en algunas líneas derivado de su baja frecuencia.   |  |  |  |
| Acumulación de muchos autobuses en las paradas más céntricas  |  |  |  |
| <b>INFORMACIÓN</b>  |  |  |  |
| Carencia de información sobre los recorridos de las líneas y dificultad de comprensión de la información ofrecida (sobre todo en paradas) |  |  |  |
| Ausencia de paneles informativos en muchas paradas de la periferia.   |  |  |  |
| Mal funcionamiento de algunos paneles informativos  |  |  |  |
| <b>HORARIOS</b>   |  |  |  |
| Inadecuación del comienzo y fin de los horarios del TUS a las necesidades reales de los ciudadanos.                                       |  |  |  |
| Desincronización de líneas en cuanto a sus horarios de salida en cabecera   |  |  |  |
| Desajustes horarios en días y horas conflictivas (días laborables y horas punta).   |  |  |  |
| Incumplimientos horarios de pasos por parada  |  |  |  |
| <b>OCUPACIÓN</b>  |  |  |  |
| Elevada ocupación de autobuses en horas punta   |  |  |  |
| Elevada ocupación de autobuses de personas que acuden a la playa sobre todo en época estival  |  |  |  |
| <b>MODO DE CONDUCCIÓN</b>   |  |  |  |
| Excesivas velocidades alcanzadas por algunos conductores sobre todo en zonas periféricas con menos tráfico                                |  |  |  |
| A<br>P<br>A<br>R<br>C<br>A<br>M<br>I<br>E<br>N<br>T<br>O  | <b>SISTEMA OLA</b>   | <b>TIEMPOS</b>   |  |
|   | Efecto frontera del sistema OLA en las zonas de libre aparcamiento.  | Grandes pérdidas de tiempo de búsqueda de aparcamiento en el centro de la ciudad   |  |
|   | Escasez de plazas de aparcamiento en el centro de la ciudad.   | <b>ESTRUCTURA URBANA</b>   |  |
|   | Insuficientes plazas de aparcamiento en zona OLA para los propios residentes.  | Peatonalizaciones de calles céntricas dando alternativas eficaces de aparcamiento y desplazamientos.   |  |
|   | Sistema rotatorio en zonas OLA y limitación en los tiempos de permanencia del vehículo.  | Problemáticas para los comerciantes del centro de la ciudad ante la imposibilidad de aparcamiento por parte de sus potenciales clientes.   |  |
|   | Los residentes no mueven su coche de la zona OLA salvo contadas excepciones (ya que no suelen encontrar aparcamiento al volver). Este hecho dificulta la rotación de vehículos.  | Elevada congestión vehicular en horas críticas (bloqueo de la ciudad)  |  |
|   | Poca claridad en algunas zonas sobre los límites de las mismas   | Centralización excesiva de las actividades administrativas en el centro de la ciudad.  |  |
|   | Elevadas tarifas para los no residentes  | El diseño y planificación de Santander no se ha venido adaptando correctamente a las modificaciones que ha sufrido la ciudad en cuanto a su sistema de movilidad.  |  |
|   | Sistema rotatorio perjudicial para el usuario no residente que tiene que mover el vehículo obligatoriamente  | Incremento de la flota de vehículos  |  |
|   | Conflicto entre residentes y no residentes (quitan plazas de aparcamiento)   | Exceso de vehículos privados rodando en la ciudad frente a otros medios de transporte (tt. público, medio no motorizados)  |  |
| <b>APARCAMIENTOS DISUASORIOS</b>  | Reducción del número de aparcamiento de la ciudad (ensanchamiento de acera, peatonalizaciones, etc)  |  |  |
| Mala planificación de los parkings disuasorios existentes.  | <b>SISTEMA OLA</b>   |  |  |
| <b>PARKING SUBTERRÁNEOS</b>   | Muchos usuarios opinan que este sistema tiene un carácter puramente recaudatorio   |  |  |
| Elevadas tarifas de los parking subterráneos  | <b>TRANSPORTE PÚBLICO</b>  |  |  |
| Escaso tamaño de las plazas de aparcamiento.  | Inexistencia de una oferta eficiente de transporte público que complemente los aparcamientos disuasorios de la ciudad  |  |  |
| Inseguridad y falta de vigilancia en los parking subterráneos.  |  |  |  |
| <b>INFORMACIÓN</b>  |  |  |  |
| Desinformación acerca de las posibilidades de aparcamiento en parkings disuasorios existentes.  |  |  |  |
| Desinformación acerca del sistema tarifario de los parkings subterráneos (desconfianza de los usuarios)                                   |  |  |  |
| Mal planteamiento de las nuevas tecnologías aplicadas al transporte que dan información a tiempo real                                     |  |  |  |
| B<br>I<br>C<br>I<br>C<br>L<br>E<br>T<br>A<br>S  | <b>INFRAESTRUCTURA</b>   | <b>ESTRUCTURA URBANA</b>   |  |
|   | Uso indebido del carril bici por parte de los usuarios de bicicleta.   | Elevadas pendientes.   |  |
|   | Insuficiente red de carriles bici.   | Meteorología inadecuada.   |  |
|   | Orientación de recorridos puramente turísticos   | La infraestructura de la ciudad (aceras y bordillos)   |  |
|   | Inexistencia de señalización adecuada  | Dificultades en la movilidad transversal   |  |
|   | Insuficientes amarres para bicicletas  | <b>CONFLICTO CON OTROS USUARIOS</b>  |  |
|   | Estrechez de la infraestructura existente y material de construcción indebido  | Peligrosidad y conflicto con los peatones.   |  |
|   | Inexistencia de señalización adecuada  | Falta de respeto por parte de los ciclistas.   |  |
|   | <b>BICICLETAS PÚBLICAS</b>   | Circulación de bicicletas por túneles.   |  |
|   | Orientación puramente turística y de recreo del servicio   | <b>HÁBITOS</b>   |  |
| Pocos puntos de toma y deje de bicicletas públicas en centros estratégicos de la ciudad.  | Poca cultura de uso de la bicicleta entre los jóvenes (potenciales usuarios).  |  |  |
| Escasez de puntos de toma y deje de bicicletas públicas en las zonas periféricas.   | Exceso de velocidad de los ciclistas.  |  |  |
| Sistema tarifario elevado de bicicletas públicas.   | Desconocimiento por parte de los usuarios acerca de las ventajas de utilización de la bicicleta como medio de transporte.  |  |  |
| Fianza a depositar de 150 euros   | Asociación de la idea al uso de la bicicleta al deporte en vez de al desplazamiento  |  |  |
| Bicicletas excesivamente pesadas y son incómodas  | <b>POSIBILIDADES DE NUEVOS VEHÍCULOS</b>   |  |  |
| <b>POLÍTICAS</b>  | Elevado coste de las bicicletas eléctricas   |  |  |
| Inexistencia de una política reguladora del uso de la bicicleta en la ciudad de Santander   | <b>SEGURIDAD</b>   |  |  |
|   | Inseguridad ante posibles accidentes por la convivencia con otros usuarios (coches, autobuses, peatones, etc)  |  |  |
|   | Incumplimiento de distancias de seguridad por parte de los vehículos al adelantar a una bicicleta  |  |  |
|   | Incumplimiento de la velocidad máxima permitida en zonas 30 por parte de los vehículos   |  |  |
|   | Inseguridad ante posibles robos  |  |  |
|   | Problemas de visibilidad de los conductores en los días de lluvia lo que supone un peligro inminente para los ciclistas  |  |  |
|   | Altas velocidades permitidas en muchas vías de la ciudad   |  |  |
|   | <b>POLÍTICAS</b>   |  |  |
|   | Falta de implicación de las autoridades locales  |  |  |
| <b>FORTALEZAS (características internas al sistema)</b>   |  | <b>OPORTUNIDADES (características externas al sistema)</b>   |  |
| B<br>U<br>S   | <b>FRECUENCIA</b>  | <b>TRANSPORTE VERTICAL COMO MONOPLETMO AL USO DEL BUS</b>  |  |
|   | Existencia de refuerzo de autobús que aumenta la frecuencia durante las horas punta  | Ampliación de la red de transporte vertical durante los últimos años.  |  |
|   | <b>INFORMACIÓN</b>   | <b>POSIBILIDAD DE IMPLANTACIÓN DE NUEVOS SISTEMAS</b>  |  |
|   | Gran utilidad de las nuevas tecnologías aplicadas al transporte público (APP TUS) por parte de los usuarios jóvenes y de mediana edad.   | La población no residente en Santander es potencial usuaria del nuevo transporte público (METROTUS) hecho que liberará el centro del tráfico y congestión, y provocará la existencia de más plazas de aparcamiento para los residentes.      |  |
|   | Existencia de paneles informativos en las paradas  | Posibilidad de creación de un metro ligero o red de tranvías que conecte el centro de la ciudad con las zonas periféricas.   |  |
|   | <b>COBERTURA</b>   | Posibilidades claras mejoras del servicio TUS a través del sistema METRO- TUS: carril bus segregado, línea expres, líneas lanzadera, intercambiadores, aumento de tamaño de paradas, aumentos horarios, modificación de los recorridos, etc. |  |
|   | Mejoras de cobertura de las paradas experimentadas durante los últimos años.   | Posibilidad de creación de líneas circulares para conectar unas zonas periféricas con otras.   |  |
|   | <b>ATENCIÓN AL CLIENTE</b>   | Posibilidad de creación de un sistema de transbordos ágiles que potencien el tt. público.  |  |
|   | La amabilidad y el trato de los empleados es valorada por los usuarios como muy positiva.  | <b>POSIBILIDAD DE IMPLANTACIÓN DE POLÍTICAS RESTRICTIVAS</b>   |  |
|   | <b>ACONDICIONAMIENTO DE LOS AUTOBUSES:</b>   | Imposibilidad de aparcar con comodidad en el centro de la ciudad   |  |
| Autobuses se encuentran acondicionados en su interior para las personas con movilidad reducida  | <b>INTERMODALIDAD</b>  |  |  |
| <b>CONEXIONES</b>   | Los usuarios de la zona periférica de la ciudad ya utilizan en ocasiones un sistema combinado de parking-Bus (Sardineru), lo que quiere decir que puede potenciarse a través de medidas correctas la intermodalidad coche/bus. |  |  |
| Existencia de líneas de microbús transversal que conecta general Dávila con el centro de la ciudad a través de sus cuestras.              | <b>ECONOMÍA COLABORATIVA</b>   |  |  |
| <b>SISTEMA OLA</b>  | Posibilidad de potenciar aún más la infraestructura ya creada por el ayuntamiento acerca de la economía colaborativa para comprar coche y compartir plaza de aparcamiento.   |  |  |
| Se valora de manera positiva el sistema en relación a la situación anterior, incluso se quieren más ampliaciones                          | <b>POSIBILIDAD DE POLÍTICAS DE REESTRUCTURACIÓN</b>  |  |  |
| <b>ECONOMÍA COLABORATIVA</b>  | Cierre del centro de la ciudad al tráfico rodado salvo para residentes.  |  |  |
| Existencia de una plataforma de economía colaborativa aunque es bastante desconocida por los usuarios                                     | Creación de aparcamientos disuasorios en puntos estratégicos de la ciudad (Barrio pesquero, la Marga, el Alisal, PCTCAN).  |  |  |
| <b>PARKING DISUASORIO</b>   | Destinar plazas de aparcamiento en los parking subterráneos exclusivos para residentes.  |  |  |
| Los usuarios de la zona periférica de la ciudad ya utilizan en ocasiones un sistema combinado de parking-Bus (Sardineru)                  | Aprovechamiento de parkings existentes en combinación con bus.   |  |  |
| <b>PARKING SUBTERRÁNEO</b>  | Potenciar la intermodalidad coche-bus (parking disuasorio-bus).  |  |  |
| Los residentes de elevados ingresos cuando se mueven utilizan de primeras el parking subterráneo  | Construcción de parkings verticales.   |  |  |
|   | Habilitar zonas de aparcamiento disuasorio en espacios existentes y en desuso de la ciudad (Puerto, zona del Mundial de Vela, Calle Castilla, Estaciones, Peña Castillo, Nueva Montaña, etc.).                                 |  |  |
|   | Ampliación de la red de transporte vertical conectando zonas de aparcamiento libre con zonas céntricas de la ciudad.   |  |  |
|   | Establecimiento de políticas tarifarias de aparcamiento en consenso con los comerciantes del centro (descuentos por aparcar si se compra en el comercio del centro de la ciudad).  |  |  |
|   | Abaratamiento de las tarifas de los parkings subterráneos.   |  |  |
| <b>BICICLETAS PÚBLICAS</b>  | <b>TRANSPORTE VERTICAL COMO MONOPLETMO AL USO DE LA BICICLETA</b>  |  |  |
| Supone un mecanismo de introducción de muchas personas al mundo de los desplazamientos en bicicleta                                       | Creciente implantación de un sistema de transporte vertical (escaleras mecánicas, funicular) que está supliendo las dificultades de movilidad transversal de la ciudad (peatones y ciclistas).                                 |  |  |
| <b>NUMEROSOS BENEFICIOS EN EL USO DE LA BICICLETA EN GENERAL</b>  | <b>POSIBILIDADES DE NUEVOS VEHÍCULOS</b>   |  |  |
| Ahorro económico elevado  | Posibilidad de las bicicletas eléctricas para salvar cuestras con elevadas pendientes en la ciudad   |  |  |
| Contribuye a la reordenación del territorio siguiendo patrones más sostenibles de ciudad  | Capacidad de recorrer mayores distancias   |  |  |
| No contamina ni emite emisiones de CO2  | Efectiva para personas con problemas de movilidad reducida   |  |  |
| Es un modo de transporte rápido   | <b>MEDIDAS DE CALMADO DE TRÁFICO EN LA CIUDAD</b>  |  |  |
| La bicicleta te da independencia para movilizarte a coste 0 (libertad)  | Posibilidad de implantación de más zonas 30 en la ciudad a parte de las ya existentes  |  |  |
| Es un modo de transporte cómodo (fácil aparcamiento)  | <b>POLÍTICAS LOCALES</b>   |  |  |
| Contribuye a la reducción del tráfico rodado y de la congestión derivada del mismo  | Posibilidad por parte de las autoridades locales de crear una conciencia social acerca del uso de la bicicleta como medio de transporte  |  |  |
| Disminuye el estrés en los desplazamientos diarios  |  |  |  |
| Disfruta de la ciudad   |  |  |  |
| Ahorro de tiempo en trayectos urbanos   |  |  |  |
| La bicicleta hace la ciudad más segura y recupera el espacio público  |  |  |  |

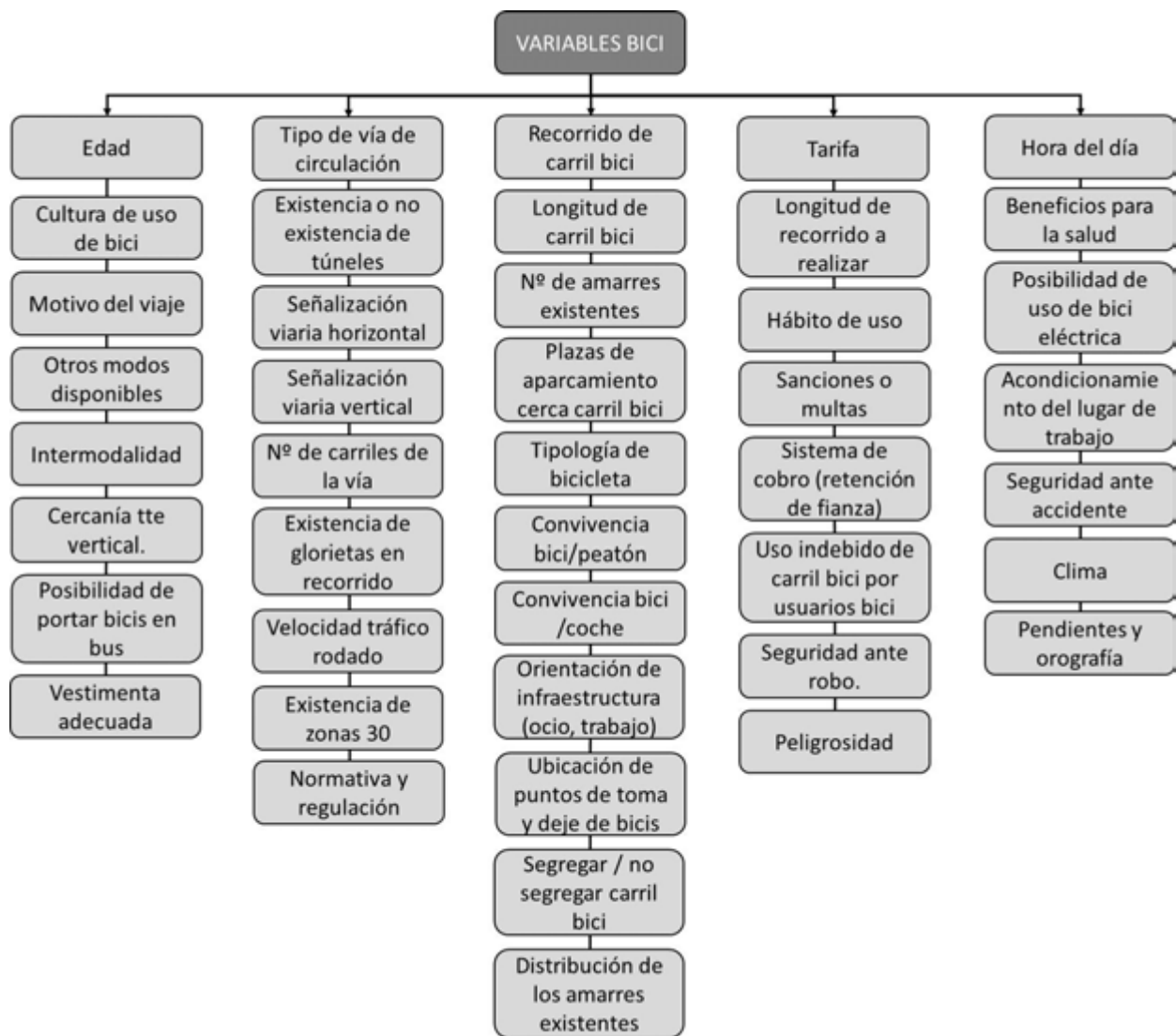
## 8) Variables extraídas de los MGF y GF

Tras el análisis de los resultados obtenidos en los MGF y GF, A continuación se exponen todas y cada una de las variables que han sido extraídas en los mismos.









## 9) Anexos: Pautas Guía y transcripciones

### PAUTA GUIA MGF

- A cada participante se le asignará una pegatina para que ponga su nombre y AAVV a la que pertenece.
- **(10 MINUTOS)** Presentación: Buenas tardes muchas gracias a todo y a todas por haber asistido hoy a este Grupo sobre movilidad y sistemas de transporte en la ciudad de Santander.
- Introducción: Desde el Grupo de Investigación de Sistemas de Transporte de la universidad de Cantabria en Conjunto con el Ayuntamiento de Santander estamos efectuando un estudio sobre la movilidad en Santander (transporte público, sistemas de aparcamiento y tt. privado, movilidad en bicicleta) con el objeto de poder proponer medidas eficaces y eficientes de gestión de la movilidad en esta ciudad. Este MGF forma parte de una primera etapa del estudio donde se definirán las variables que se tendrán en cuenta para el diseño de una encuesta domiciliaria que se efectuará durante los próximos meses a una muestra de la ciudadanía. Por ello es de vital importancia su participación e implicación y por ello les agradecemos enormemente que hayan asistido a este taller que se celebrará hoy.
- Mapas Visibles en todo momento sobre la situación global de la red del TUS actual (mapas)/ (llevar preparada información sobre Metro-Tus)
- Ideas claves que deben de ser aclaradas en la introducción (“establecimiento de las reglas del juego”):
  - Este es un estudio de opinión, vamos a hablar sobre los problemas de movilidad y desplazamientos existentes en Santander.
  - Como son opiniones, aquí no existe las respuestas correctas e incorrectas, todo lo que me digan sobre el tema es válido. Incluso me interesa cuando se equivocan, no importa que se equivoquen.
  - Me interesa la opinión de todos. Por favor a los que hablan más les pido que dejen hablar a los otros. Y para los que hablan menos les digo que me interesa mucho su opinión y que intenten comunicarla.
  - Podemos pensar diferente y expresar puntos de vista distintos. Nos interesa que todos participen, y que las personas expongan sinceramente su opinión.
  - Se ruega que todos respeten las opiniones diferentes.

- Cuestiones generales: Problemática y percepciones generales sobre el transporte en la ciudad de Santander. **(40 MINUTOS)**
  - ¿Cuáles son los problemas más graves para movilizarse en nuestra ciudad? congestión vehicular, etc.
- Diferenciar los problemas por cada medio de transporte: bus, coche, bici, tren, taxi (u otro si es que se menciona)
- Hábitos de transporte: ¿en que se desplazan habitualmente? ¿por qué en bus? ¿Por qué en automóvil? ¿Por qué en bicicleta? ¿Por qué en tren? ¿por qué en taxi? ¿utiliza varios medios de transporte para un mismo viaje? ¿Cuál suele ser su cadena de viaje?
- ❖ Determinantes de elección del modo de transporte a utilizar:
  - ¿En qué piensan cuando van a salir y tienen que decidir sobre qué medio de transporte van a utilizar?
  - Hora del día (horas punta, horas valle)
  - Lugar hacia donde se dirige, condiciones climatológicas del día, disponibilidad de medios de transporte para realizar ese viaje, coste del viaje, disponibilidad de aparcamiento, coste de aparcamiento.
  - ¿Por qué para ir a determinados sitios o para el desarrollo de determinadas actividades (compras en centro comercial por ejemplo) preferís ir en coche en vez de en bus?
- ❖ Transporte vehicular y aparcamientos: (Problemáticas y elección de parking/ soluciones)
  - Cogestión vehicular: zonas conflictivas, franjas horarias. Planificación inadecuada del crecimiento de la ciudad.
  - Aparcamientos regulados por OLA, parking.
  - En zonas donde existe OLA y además existe aparcamiento subterráneo: ¿Qué escogen?
  - ¿Intentáis aparcar directamente donde sabéis que hay sitio, o por el contrario no os importa dar vueltas para aparcar con tal de aparcar en la puerta (o sea cerca)?
  - ¿Cuál creéis que son los efectos de la búsqueda de aparcamiento? ¿Cuál es vuestro comportamiento a la hora de buscar aparcamiento? ¿Cómo decidís dónde? ¿en base a qué criterios? ¿lo decidís antes de salir de casa o en el momento de llegar a destino?
  - ¿El sistema de aparcamiento existente condiciona vuestra elección de destino? (OLA, Parking, libre) ¿en función de qué o en qué medida se vería condicionada vuestra decisión? ¿Según motivo de viaje, según franja horaria, según tarifa? ¿Cuáles son los costes que no están dispuestos a pagar? ¿y lo que sí pagarán a pesar de todo?

- ¿Sabéis que zonas de la ciudad funcionan como aparcamientos disuasorios? ¿Alguien utiliza este tipo de aparcamiento? ¿Cómo? ¿Cómo pensáis que podría darse un correcto funcionamiento? (a través de incentivos, creación de áreas intermodales conectadas con tt. público a/desde el centro, etc.)
- Si además se produjese una eminente mejora del transporte público (carril bus, nuevas líneas que conecten zonas aisladas, líneas rápidas y directas.... ¿se consideran seguros? (iluminación, seguridad), no están señalizados, no hay información. ¿utilizaríais el tt público aparcando a las afueras de la ciudad, en aparcamientos disuasorios?
- Las tarifas de aparcamiento: ¿Cómo pensáis que deberían de estar diseñadas? ¿por mayor/menor estancia? ¿por franja horaria? ¿por demanda a través de un sistema tarifario escalonado, es decir más caro el centro de la ciudad o las zonas más congestionadas y más barato la periferia? ¿en función del tráfico existente en ese momento se calcule el precio óptimo en cada momento de tal manera que éste sea variable dependiendo de las circunstancias? (Park-Pricing).
- Soluciones.
- ❖ Transporte público en bus (Problemáticas/soluciones)
  - ¿Qué cosas tienen en cuenta a la hora de elegir el autobús como modo de transporte?
  - Valoraciones y posibles problemáticas genéricas y asociadas a líneas específicas de transporte (genéricos y por líneas específicas): tiempo de viaje, tiempo de espera, frecuencias, conexión con zonas periféricas, lentitud del tt. público y escasa priorización del mismo derivado de la inexistencia de carriles específicos para BUS/TAXI, información (paradas, paneles informativos, web, Smartphone, etc.), descoordinación de redes de transporte y líneas de autobús, seguridad, comodidad en el arranque y la frenada del vehículo; comodidad y confort durante el trayecto, grado de ocupación del vehículo, nivel de limpieza e higiene del vehículo, precio del servicio, atención al cliente (amabilidad y trato de los conductores), actitud de los conductores, problemas con el transporte mixto (transbordos/intermodalidad), conexión con otros modos de transporte (intermodalidad: bicicleta, tren, transporte vertical), otros.
  - Soluciones.
  - Razones de uso / no uso del bus.
    - ¿Por qué les gusta/ no les gusta desplazarse en bus?
    - ¿Qué gana / qué pierden?
  - Modalidades de uso :

- ¿Sólo bus o con otros medios de transporte?
- ¿Cómo es la combinación del bus con otros medios de transporte? ¿Le dan importancia a los transbordos durante el viaje a la hora de escoger el modo bus?
- En Síntesis: ¿Cuáles son los aspectos o variables claves para el impulso del uso del autobús como medio de transporte?
- ❖ Transporte en bicicleta (Problemáticas/Soluciones)
- ¿Qué pros/contras encuentran en la movilidad en bicicleta en la ciudad de Santander? (clima, pendientes, carriles bici, distancias, seguridad, falta de cultura, movilidad vertical complementaria, intermodalidad con otros modos (tren) etc.
- ¿Qué opináis del servicio de préstamo de bicicletas TUSBIC?
- ❖ Mapa con actuales puntos de toma y deje de bicicletas y carriles bici existentes
- ¿Les parecen suficientes los puntos de toma y deje existentes? ¿Qué opinan acerca de la calidad del servicio? ¿Qué mejorarían? ¿acerca de las bicicletas? ¿Qué aspectos mejorarían? ¿Cuáles son los puntos que más utilizan?
- ¿Conocen las modalidades de bonos? ¿conocen el sistema de tarifas? ¿Qué les parece? ¿Cómo lo valoran?
- Como ya sabéis los usuarios, la primera hora de préstamo de las bicicletas en gratuita, en otras ciudades como Madrid y Barcelona son 20/30 min y así aumenta la rotación de las bicicletas... ¿Qué opináis de hacerlo en Santander?
- Este servicio se usa como sistema intermodal con otros modelos de transporte (por ejemplo: BUS/BICI, TREN/BICI, COCHE/BICI, etc.
- ¿Piensan que con las mejoras experimentadas desde el inicio de su implantación, el número de usuarios ha aumentado? ¿Qué debería de suceder para que aumentase aún más? (tarjeta integrada TUS/TUSBIC, reducción de tarifas, renovación de la flota de bicicletas (más ligeras, más nuevas, eléctricas), aumento de la infraestructura, mayor seguridad ante otros modos, facilitar equipamiento (casco, chubasquero), enganches en trasera de autobuses para la bicicleta, etc.)
- Inclusión de bicicletas eléctricas dentro del sistema de préstamo de bicicletas públicas.
- ❖ Soluciones.
- (Ejercicio problemáticas/soluciones por escrito en cartulina). (10 minutos)
- ❖ PAUSA CAFÉ (15 MINUTOS)
- ❖ (Ejercicio ordenar variables por importancia - 3 posit por persona) (10 minutos)

- ❖ EJERCICIO MESAS DE TRABAJO (3 MESAS CON UN GUIÓN / MAPA) (30 minutos)
  - Primero trabajaran por grupos en las mesas de trabajo durante aproximadamente 30 min y después cada grupo
  - Sistema de Parking (MAPA PARKING/ZONAS OLA)
  - Sistema de bicicletas públicas (MAPA CARRIL BICI/PUNTOS DE TOMA Y DEJE DE BICIS)
  - Sistema de transporte público en bus (MAPA CON LÍNEA DE BUS)/ (MAPAS CON PROPUESTA DE METROTUS).
  - Cuestionario filtro. Finalmente les pedimos rellenar un Filtro donde nos gustaría que nos facilitasen datos de personas que sean usuarias y no usuarias de transporte público, de vehículo privado y bicicleta.



## MESA DE TRABAJO MGF

### ❖ **TEMA 1: SISTEMA DE PARKING**

Su grupo deberán de debatir acerca del sistema de aparcamientos en la ciudad de Santander siguiendo los siguientes puntos como guía (además de los que ustedes consideren convenientes a destacar):

1. Problemáticas más generales del sistema de Parking: pérdidas de tiempo buscando aparcamiento, efectos negativos de la búsqueda de aparcamiento, etc.
2. Determinantes de elección del vehículo privado como modo de transporte frente a otros modos. ¿Qué cosas tienen en cuenta a la hora de elegir el coche como modo de transporte?
3. Circuitos habituales de búsqueda de aparcamiento por zonas.
4. ¿En base a que condicionantes deciden las personas su lugar de aparcamiento? (cercanía, información, precio, climatología, franja horaria, franja semanal, motivo de viaje, etc.
5. Parking disuasorios, parking subterráneos, OLA, etc. Diseño de tarifas de aparcamiento ¿en base a que deberían de estar diseñadas? Mayor/menos estancia aparcados, por franja horaria, por demanda a través de un sistema tarifario escalonado, centro/periferia, que todas las plazas sean única y exclusivamente para los vecinos de Santander, etc.
6. Información disponible para el usuario acerca de dónde puede aparcar (plazas libres). APP y Smartphone para desplazarnos y aparcar.
7. Economía colaborativa (compartir coche, compartir aparcamiento).

Propuestas / Soluciones para la mejora y optimización del sistema de aparcamiento en la ciudad de Santander.

(Plano con zonas OLA / Parking Subterráneos / Parking Disuasorios)

## MESA DE TRABAJO MGF

### ❖ **TEMA 2: movilidad en bicicleta en Santander**

Su grupo deberán de debatir acerca la movilidad en bicicleta en la ciudad de Santander siguiendo los siguientes puntos como guía (además de los que ustedes consideren convenientes a destacar):

1. Factores de decisión para el uso/ no uso de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad de Santander.
2. Elementos clave en la promoción del uso de la bicicleta Barreras y Beneficios ante el uso de la bicicleta como medio de transporte en Santander.
3. Servicio de préstamo de bicicletas del ayuntamiento de Santander (puntos de toma y deje, abonos y tarifas, intermodalidad con otros modos de transporte, cómo aumentar el número de usuarios, etc.).
4. Evaluación de la Infraestructura (carriles bici y amarres bicicletas).
5. La introducción de bicicletas eléctricas

Propuestas / Soluciones para el aumento del número de usuarios de bicicletas en Santander como medio de transporte habitual.

(Plano con carriles bici y puntos de toma/deje actuales de bicicletas públicas)



## MESA DE TRABAJO MGF

### ❖ TEMA 3: EL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CIUDAD DE SANTANDER.

Su grupo deberán de debatir acerca del transporte público en la ciudad de Santander siguiendo los siguientes puntos como guía (además de los que ustedes consideren convenientes a destacar):

1. Calidad del Servicio de transporte público en la ciudad de Santander. ¿Qué aspectos se tienen en cuenta a la hora de escoger el bus como modo de transporte? ¿Cuáles son las variables influyentes a la hora de escoger el modo bus?
2. Comparativa del bus con otros modos de transporte, el autobús frente a otros modos de transporte.
3. Implantación de un transporte público de alto nivel de servicio en Santander (carril bus, mejoras en tiempos de viaje por optimización en operación en las paradas, vehículos de mayor capacidad para corredor central (centro de ciudad), zonas de intercambio en los extremos (zonas de transbordo), líneas alimentadoras en la periferia, vehículos modernos y ecológicos (híbridos y eléctricos).
4. Información en paradas, Aplicaciones móviles APP y Smartphone, web, etc.
5. Propuestas/soluciones concretas en materia de transporte público en la ciudad de Santander.

(Plano con líneas TUS actuales y plano con Propuesta conjunta con nuevas líneas de bus en Santander)



CUESTIONARIO FILTRO

Nombre: .....

AAVV a la que representa: .....

Teléfono de contacto: .....

Email: .....

A continuación les solicitamos los datos de gente que conozca y que le pueda interesar participar en un Grupo Focal específico sobre cada uno de estos temas. Para ello necesitamos que nos faciliten datos de usuarios de los siguientes modos de transporte (hombres y mujeres) de cualquier edad:

Bicicletas:

- ❖ Nombre:
- ❖ Sexo:
- ❖ Edad Aproximada:
- ❖ Profesión:
- ❖ Teléfono de contacto:
- ❖ Lugar de residencia:
- ❖ Lugar de estudios/trabajo:

Transporte público

- ❖ Nombre:
- ❖ Sexo:
- ❖ Edad Aproximada:
- ❖ Profesión:
- ❖ Teléfono de contacto:
- ❖ Lugar de residencia:
- ❖ Lugar de estudios/trabajo:

Vehículo privado

- ❖ Nombre:
- ❖ Sexo:
- ❖ Edad Aproximada:
- ❖ Profesión:
- ❖ Teléfono de contacto:
- ❖ Lugar de residencia:
- ❖ Lugar de estudios/trabajo:

Otros:

**PAUTA GUIA GRUPO FOCAL ESPECÍFICO SOBRE PARKING**

- Presentación: Buenas tardes muchas gracias a todo y a todas por haber asistido hoy a este Grupo Focal sobre Parking en la ciudad de Santander.
- Introducción: Desde el Grupo de Investigación de Sistemas de Transporte de la universidad de Cantabria en Conjunto con el Ayuntamiento de Santander estamos efectuando un estudio sobre demanda de parking (en todas sus formas) en la ciudad. Se pretende averiguar cuál es y sería el comportamiento de los usuarios ante la elección y búsqueda de estacionamiento.
- Este GF forma parte de una primera etapa del estudio donde se definirán las variables que se tendrán en cuenta para el diseño de una encuesta que se efectuará durante los próximos meses a una muestra de la ciudadanía. Por ello es de vital importancia su participación.
- Hacer una rueda de nombres de los participantes donde deberán de escribir sus nombres en una tarjeta de manera que se encuentren bien visibles en la mesa.
- Mapas Visibles en todo momento sobre ZONAS OLA, APARCAMIENTOS DISUASORIOS.
- Ideas claves que deben de ser aclaradas en la introducción (“establecimiento de las reglas del juego”):
  - Este es un estudio de opinión.
  - Como son opiniones, aquí no existe las respuestas correctas e incorrectas, todo lo que me digan sobre el tema es válido.
  - Me interesa la opinión de todos, quiero que todos hablen.
  - Podemos pensar diferente y expresar puntos de vista distintos.
  - Se ruega que todos respeten las opiniones diferentes.
- ❖ Determinantes de elección del vehículo privado como modo de transporte y Cuestiones genéricas sobre comportamiento y sistema de aparcamiento:
- ❖ Comportamiento:
  - ¿Qué cosas se tienen en cuenta a la hora de elegir el coche como modo de transporte? (libertad de movimiento, rapidez de llegada al destino, etc.)
  - ¿Tienen rutas específicas de destino donde saben de antemano que va a haber aparcamiento?
  - Elección del destino en base al aparcamiento disponible/ ¿cuáles son sus circuitos habituales de búsqueda de aparcamiento? ¿escoge el destino final de su viaje en base al sitio en el que se puede aparcar? ¿del motivo de viaje? ¿de la hora del día?

- ¿sabéis de antemano donde vais a aparcar antes de salir de casa? ¿vais y aparcaís en el primer sitio que encontráis? ¿vais variando vuestra opinión en función de las circunstancias en destino (tráfico, congestión, etc.)?
- ¿Intentáis aparcar directamente donde sabéis que hay sitio, o por el contrario no os importa dar vueltas para aparcar con tal de aparcar en la puerta (o sea cerca)?
- ¿Cuál creéis que son los efectos de la búsqueda de aparcamiento?
- En zonas donde existe OLA y además existe aparcamiento subterráneo: ¿Qué escogen?
- ¿El sistema de aparcamiento existente condiciona vuestra elección de destino? (OLA, Parking, libre) ¿en función de qué o en qué medida se vería condicionada vuestra decisión? ¿Según motivo de viaje, según franja horaria, según tarifa? ¿Cuáles son los costes que no están dispuestos a pagar? ¿y lo que sí pagarán a pesar de todo?
- ¿En qué momentos utilizáis el parkig? (algo concreto, compas, algo rápido....)
- ¿En base a qué aspectos o variables decidís vuestro lugar de aparcamiento? ¿A que le dais más importancia? (cercanía al destino, tiempo de búsqueda de aparcamiento, existencia de muchos semáforos, congestión y atascos, en base a la franja horaria, a la información que percibís ¿si sabéis que habrá sitio/no habrá para aparcar? ¿En qué medida condiciona el tiempo de búsqueda de aparcamiento vuestra elección de utilizar el vehículo privado? ¿Qué tiempo máximo de búsqueda estáis dispuestos a tolerar?
- ❖ Información percibida por el usuario:
  - ¿Qué información tenéis habitualmente sobre el estado del aparcamiento en vuestro destino? ¿Sobre el estado de la red y la ocupación de los parking? ¿Esta información condiciona vuestra decisión en cuanto al modo de transporte a utilizar? ¿y vuestra decisión en cuanto a donde aparcar (elección final de aparcamiento)?
  - ¿Qué información tenéis habitualmente a vuestra disposición? ¿si la tuvieseis o supieseis donde consultarla cambiaría vuestra elección o modo de proceder? ¿Por qué? ¿En qué medida?
  - ¿Sabéis cuál es la longitud que recorréis en vuestros viajes? ¿modificáis vuestro recorrido en base a información disponible en el momento? ¿Qué fuentes de información utilizáis habitualmente? (radio, Facebook, APP, web, paneles informativos sobre plazas, etc.)
  - Otros aspectos modificadores del comportamiento: ¿Modificáis vuestros comportamiento de uso de coche, de elección de ruta y aparcamiento en base a algún

otro tipo de aspecto diferente a los anteriormente citados?: aspectos climatológicos, día de la semana (laborable/fin de semana), día del mes (principio/final de mes), etc.

- ❖ Problemáticas más generales.
  - ¿Cuánto tiempo pierden en aparcar? ¿Cuál es el tiempo medio desde que llegan a su zona de destino hasta que consiguen aparcar? ¿en invierno, en verano? ¿por zonas de la ciudad? ¿Qué puntos son los más conflictivos? ¿en qué franja horaria?
- ❖ Estudio de cadenas de viajes en la ciudad de Santander: cadenas de viajes o/d en base a tipologías de viaje y características socioeconómicas.
  - Posibles combinaciones intermodales de cadenas de viajes.
  - (Ejercicio sobre cadenas de viajes, hablar de intermodalidad) (organigrama cadenas viajes)
- ❖ Políticas de park-pricing (tarificación)
  - Ver disposición al pago y modo.
  - ¿Qué opináis del actual sistema tarifario de la OLA?
  - Las tarifas de aparcamiento: ¿Cómo pensáis que deberían de estar diseñadas? ¿por mayor/menor estancia? ¿por franja horaria? ¿por demanda a través de un sistema tarifario escalonado, es decir más caro el centro de la ciudad o las zonas más congestionadas y más barato la periferia? ¿en función del tráfico existente en ese momento se calcule el precio óptimo en cada momento de tal manera que éste sea variable dependiendo de las circunstancias?
  - Abonos y plazas exclusivas para residentes: que todas las plazas sean solo y exclusivamente para vecinos de Santander.
  - ¿pensáis que de esta manera se disminuiría los problemas de congestión y de aparcamiento en la ciudad? ¿A partir de qué precio y hasta qué precio estaríais dispuestos a pagar en cada caso anterior? ¿Cuándo lo utilizaríais en franjas de mucha (más caro) /poca congestión (más barato)?
  - ¿Qué beneficios apreciáis en este sistema? ¿Cómo sería vuestro comportamiento o reacción ante él? ¿Qué decisión tomaríais?
- ❖ Aparcamientos disuasorios.
  - ¿Sabéis que zonas de la ciudad funcionan como aparcamientos disuasorios? ¿Alguien utiliza este tipo de aparcamiento? ¿Cómo? ¿Cómo pensáis que podría darse un correcto funcionamiento? (a través de incentivos, creación de áreas intermodales conectadas con tt. público a/desde el centro, etc.)

- Si además se produjese una eminente mejora del transporte público (carril bus, nuevas líneas que conecten zonas aisladas, líneas rápidas y directas ¿se consideran seguros? (iluminación, seguridad), no están señalizados, no hay información. ¿utilizaríais el tt público aparcando a las afueras de la ciudad?
- ❖ Economía colaborativa (compartir aparcamiento)
  - Definición: Posibilitar que las personas que tienen una plaza de parking y que durante el día (la noche, o parte del día o de la noche) la dejan libre para ir al trabajo o para estudiar fuera de los municipios, la puedan intercambiar (alquilar o vender) con alguien que venga a trabajar/ estudiar a nuestra ciudad.
    - ¿Qué os parece esta idea?
    - ¿Alguien comparte o conoce gente que comparta plaza de aparcamiento en Santander?
    - ¿Conocéis el Proyecto compartir parking? ¿lo utilizaríais? ¿sabéis donde podéis registraros? ¿Qué beneficios creéis que os reporta? ¿estaríais dispuestos a usarlo?
  - ¿Qué opináis de la idea de compartir coche para los desplazamientos diarios al trabajo? ¿Por qué si/ porque no compartiríais? (compartir gastos, generar menor contaminación, menos estrés y congestión de tráfico, conocer gente nueva, etc.) ¿Qué tendría que suceder para que decidieseis emprender esta actividad?
  - ¿creéis que está al alcance de todo el mundo?
- ❖ APP y Smartphone para aparcamiento
  - (Averiguar si para aparcar los usuarios consultan algún sitio web o APP para obtener información acerca de los aparcamientos en la ciudad).
  - ¿Utilizáis alguna aplicación de Smartphone para desplazaros? ¿Cuál?
  - ¿Pensáis que sería útil una aplicación que os dijese donde hay plazas libres de aparcamiento? ¿sabéis si existe? ¿Quién creéis que la utilizaría?
  - ¿Por qué la utilizáis? ¿Cuál es el motivo de utilización?
  - ¿Para qué tipo de desplazamientos consideráis que es útil una aplicación de estas características?
    - Como herramienta corporativa para ayudar a los usuarios a encontrar plazas de aparcamiento. Parking/zona OLA - Paseo Pereda-Lope de Vega.
    - Sistema de pago en peajes a través de Smartphone.
    - Para planificar rutas en coche, a pie, en bicicleta, etc.

- Hacer pagos de OLA y plazas libres.
- Sino lo utilizáis ¿por qué? (desconocimiento, complejidad, innecesario, etc.).
- ¿En qué ocasiones la utilizáis? (desplazamientos urbanos, interurbanos, regionales, nacionales, etc.) ¿Cuándo lo utilizaríais?
  - ¿Antes de salir de su origen? ¿Durante el viaje?
  - Conocimiento y desconocimiento de este tipo de aplicaciones (APP, página web).
  - ¿Qué tipo de información consultaríais?
  - ¿Qué opináis sobre la información prestada a través de APP? ¿Piensan que se encuentra al alcance de todo el mundo?
- ¿Os es útil una aplicación de este tipo? ¿a qué tipo de personas creéis que les es útil? ¿Qué público creéis que lo utilizaría? ¿Qué público creéis que no lo utilizaría? ¿Por qué motivos?
- Que información creéis que debe de ofertar una aplicación de estas características acerca de la movilidad en bus: estado de tráfico en calles, atascos, embotellamientos, obras, costes de calles, accidentes, ocupación de las vías, niveles de tráfico, etc.
- ¿En qué franja horaria lo consultaríais o creéis que sería más útil?
- ¿Qué creéis que debería de tener este tipo de aplicación para mejorar su utilidad de cara a los usuarios?
- ¿Pensáis que sería útil un sistema de reservas anticipadas de plazas de aparcamiento para así evitar dar vueltas en búsqueda de aparcamiento? ¿lo utilizaríais? ¿Por qué si y por qué no?
- ¿Consideráis útil compartir estas informaciones a través de las redes sociales? ¿En qué medida? (Facebook, twitter, etc.).
- ❖ Opinión acerca de un portal u observatorio de Movilidad que integre todos los transportes (regional, local, etc.)
- La plataforma se encargaría de ofrecer información actualizada a los usuarios sobre el transporte en la ciudad: estado del tráfico, accesibilidad de los lugares, disponibilidad de aparcamiento, transporte público etc. ¿Qué información les interesaría tener acerca de movilidad en la ciudad?
- Beneficios:
  - Usuarios: Información actualizada sobre la movilidad en la ciudad.
  - Más información disponible para los ciudadanos.

- Información histórica sobre la movilidad en la ciudad.
- Mejora de la Planificación.
- Cuestiones: ¿utilizaríais una aplicación de similares características? Smartphone App, Interfaz Web...
- ¿Qué tipo de público pensáis que lo utilizaría y le sería útil esta aplicación? ¿participaríais de forma activa (estudios de las necesidades de movilidad de la población) para así el logro de mejoras en la movilidad de la ciudad? (foros, grupos de discusión, cuestionarios... a través de esta plataforma etc.



## PAUTA GUIA GRUPO FOCAL ESPECÍFICO SOBRE TRANSPORTE PÚBLICO

- Presentación: Buenas tardes muchas gracias a todo y a todas por haber asistido hoy a este Grupo Focal sobre transporte público en Santander.
- Introducción: Desde el Grupo de Investigación de Sistemas de Transporte de la universidad de Cantabria en Conjunto con el Ayuntamiento de Santander estamos efectuando un estudio sobre la demanda del transporte público con el objeto de poder proponer medidas eficaces y eficientes de gestión de la movilidad en esta ciudad. Este GF forma parte de una primera etapa del estudio donde se definirán las variables que se tendrán en cuenta para el diseño de una encuesta domiciliaria que se efectuará durante los próximos meses a una muestra de la ciudadanía. Por ello es de vital importancia su participación.
- Los objetivos específicos que se desean lograr son:
  - Obtener una representación de la movilidad en modo bus de la zona de estudio, reproduciendo en lo posible la realidad observada y haciendo una proyección realista de su comportamiento futuro.
  - Caracterizar la demanda existente y la demanda potencial del transporte público.
  - Determinar cuáles son las variables de elección/no elección del modo bus.
  - Valorar el grado y calidad de la información ofrecida a los usuarios (paneles informativos, Smartphone, página web).
  - Establecer cuáles son las variables de calidad del transporte público.
  - Determinar problemáticas concretas de ciertas líneas.
  - Ver disposición al cambio.
  - Establecer las principales “cadenas de viaje” de la demanda.
  - Conocer las influencias del metro-bus con respecto al resto de modos de transporte y agentes implicados.
- Hacer una rueda de nombres de los participantes donde deberán de escribir sus nombres en una tarjeta de manera que se encuentren bien visibles en la mesa.
- Mapas Visibles en todo momento sobre la situación global de la red del TUS actual (mapas)/ (llevar preparada información sobre Metro-Tus)
- Ideas claves que deben de ser aclaradas en la introducción (“establecimiento de las reglas del juego”):

- Este es un estudio de opinión, vamos a hablar sobre los problemas de movilidad y desplazamientos existentes en Santander.
  - Como son opiniones, aquí no existe las respuestas correctas e incorrectas, todo lo que me digan sobre el tema es válido. Incluso me interesa cuando se equivocan, no importa que se equivoquen.
  - Me interesa la opinión de todos. Por favor a los que hablan más les pido que dejen hablar a los otros. Y para los que hablan menos les digo que me interesa mucho su opinión y que intenten comunicarla.
  - Podemos pensar diferente y expresar puntos de vista distintos. Nos interesa que todos participen, y que las personas expongan sinceramente su opinión.
  - Se ruega que todos respeten las opiniones diferentes.
- ❖ Valoración de la calidad del servicio de transporte público ofertado en la actualidad.
    - ¿Qué cosas tienen en cuenta a la hora de elegir el autobús como modo de transporte?
    - ¿En qué piensan cuando van a salir y tienen que decidir sobre el medio de transporte que van a utilizar en esa ocasión? ¿A que le dan importancia? ¿Qué aspectos tienen en cuenta a la hora de escoger el autobús como modo opción de transporte?
    - Existencia/no existencia de transbordos durante el viaje, conveniencia de utilización (adecuación de los horarios a su demanda, adecuación de los recorridos y trayecto) accesibilidad (facilidad de acceso a paradas, facilidad de acceso al propio autobús), disponibilidad de información adecuada (paneles informativos dentro y fuera del bus, web, APP, atención al cliente), facilidad para viajar con niños y bultos pesados, posibilidad para aprovechar el tiempo en realizar otra actividad (leer un libro, estudiar, hablar por teléfono, etc.), comodidad durante el viaje, puntualidad de horarios, posibilidad de calcular el tiempo de espera en parada,
  - ❖ Valoraciones y posibles problemáticas genéricas y asociadas a líneas específicas de transporte.
    - El tiempo de Viaje (excesivo tiempo de viaje, problemas de horarios, problema de diseño de recorridos de las líneas).
    - Transbordos.
    - El tiempo de Espera (problemas con las frecuencias).

- Problemas de conexión con ciertas zonas de la ciudad entre unas zonas periféricas y otras (el tiempo de caminata hasta la parada origen, y el tiempo de caminata hasta la parada destino). Sectores desprotegidos del transporte en autobús.
- Lentitud del tt. público derivado de la inexistencia de carriles específicos para BUS/TAXI.
- Información: paradas, paneles informativos, web, Smartphone, etc.
- La seguridad con la que se cuenta ante una colisión o un accidente.
- Capacidad de conducción de los empleados (comodidad en el arranque y la frenada del vehículo; comodidad y confort durante el trayecto).
- Grado de ocupación del vehículo.
- Desviación de la ruta óptima a su destino.
- Nivel de limpieza e higiene del vehículo.
- Precio del servicio.
- Calidad del vehículo ofertado.
- Atención al cliente: Amabilidad y trato de los conductores con el viajero.
- Actitud de los conductores, amabilidad y trato de los empleados.
- Conexión con otros modos de transporte (intermodalidad: bicicleta, tren, transporte vertical).
- Otros.
- ❖ Factores de decisión que influyen a la hora de elegir/no elegir el bus como medio de transporte en los desplazamientos diarios.
- ❖ ¿Cuáles son las variables claves para impulsar el uso del bus como medio de transporte?
  - USUARIOS ¿Cómo deciden que usarán o no usarán el bus? ¿Al momento de elegir el medio de transporte en qué piensa para usar o no usar el bus?
  - Ocasiones de uso.
    - ¿Cuándo usan preferentemente el bus?
    - Escuchar respuestas espontáneas y luego indagar: Situaciones, temporada del año, lugares en que usa preferentemente el bus.
  - Razones de uso / no uso
    - ¿Por qué les gusta/ no les gusta desplazarse en bus?
    - ¿Qué gana / qué pierden?
  - Modalidades de uso :
    - ¿Sólo bus o con otros medios de transporte?

- ¿Cómo es la combinación del bus con otros medios de transporte? ¿Le dan importancia a los transbordos durante el viaje a la hora de escoger el modo bus?
- Con respecto a la combinación del bus y otro medio de transporte,
- Indagar sobre:
  - Ejemplos de tipos de viajes realizados más frecuentemente (con/sin transbordo)
  - Beneficios y barreras detectadas. ¿Cuáles son las ventajas? ¿Cuáles son los problemas con que se encuentran al usar el bus como un medio de transporte?
- NO USUARIOS:
  - ¿Por qué no usan bus? ¿Alguna vez han pensado en usar el bus?
  - Disposición al cambio: ¿Cuál sería el umbral sobre el cual la opinión de la gente cambia hacia el uso de modo bus? Punto de apoyo al cambio hacia el bus.
  - En Síntesis: ¿Cuáles son los aspectos o variables claves para el impulso del uso del autobús como medio de transporte?
- ❖ Estudio de cadenas de viajes en la ciudad de Santander: cadenas de viajes o/d en base a tipologías de viaje y características socioeconómicas.
- ❖ (Ejercicio sobre cadenas de viajes)
- ❖ Ocasiones de uso del autobús.
  - Hábitos de transporte: ¿en que se desplazan habitualmente? ¿por qué en bus? ¿Por qué en automóvil? ¿por qué en taxi? ¿Por qué en bicicleta? ¿Por qué en tren? ¿utiliza varios medios de transporte para un mismo viaje? ¿Cuál suele ser su cadena de viaje?
  - ¿Cuándo usan preferentemente el autobús?, Razones de uso/no uso.
  - Modalidades de uso: ¿usan solo el bus o lo combinan con otros medios de transporte?
  - Motivo de los viajes: ¿Qué tipo de viajes son los que realizan más frecuentemente en bus? (ocio, trabajo, compras, visitas, etc.).
- ❖ Comparar el uso del bus con otros modos de transporte:
  - Transporte público ¿Qué ventajas tienen otros modos de transporte público comparado con el bus en Santander, que desventajas? ¿Qué ventajas tiene desplazarse en autobús en Santander frente a otros modos de transporte? ¿Qué desventajas?
  - Influencia de otras infraestructuras como: Funicular y Escaleras mecánicas en el mayor/menor uso del tt. público.

- ❖ Implantación de un transporte público de alto nivel de servicio
  - ¿Qué opinan a acerca de la implantación de un sistema de autobuses de alto nivel de servicio en la ciudad de Santander?
  - Actuaciones sobre (beneficios del nuevo sistema):
- ❖ En la Infraestructura:
  - Carril exclusivo buses: mejora el tiempo de viaje, limita la influencia del vehículo privado, Mejora la regularidad.
  - Optimización en operación en paradas: operaciones simultáneas de 2/3 buses, mejora notable en tiempos de viaje, se evita apilamiento de buses, fomento del uso de la tarjeta sin contacto.
  - Priorización semafórica: mejora el tiempo de viaje, mejora la regularidad.
- ❖ En vehículos y nuevas tecnologías:
  - Vehículos de alta capacidad en corredor central, vehículos modernos y ecológicos (híbridos, eléctricos), EURO V y EURO VI, biodiesel, empleo de nuevas tecnologías (potenciar el uso de Smart-phones, sistemas de detección de vehículos no autorizados).
  - Actuaciones de servicios: corredor central con priorización del tt. Público, zonas de intercambio en los extremos, líneas alimentadoras desde la periferia con altas frecuencias, transbordo de máximo 4 minutos espera, mejores frecuencias y mayor regularidad, etc.
- ❖ APP y Smartphone de transporte público (Averiguar si para aparcar los usuarios consultan algún sitio web o APP).
  - ¿Utilizáis alguna aplicación de Smartphone para desplazarnos? ¿Cuál?
  - ¿Por qué la utilizáis? ¿Cuál es el motivo de utilización?
  - ¿Para qué tipo de desplazamientos consideráis que es útil una aplicación de estas características?
    - Uso del teléfono para realizar desplazamientos peatonales.
    - Como herramienta corporativa para ayudar a los usuarios a encontrar plazas de aparcamiento.
    - Aplicaciones para los móviles que permiten el uso eficiente del transporte público urbano (TUS)
    - Sistema de pago en peajes a través de Smartphone.
    - Para planificar rutas en coche, a pie, en bicicleta, etc.

- Un mapa interactivo para conocer el estado del tráfico en tiempo real.
- Sino lo utilizáis ¿por qué? (desconocimiento, complejidad, innecesario, etc.).
- ¿En qué ocasiones la utilizáis? (desplazamientos urbanos, interurbanos, regionales, nacionales, etc.)
  - ¿Antes de salir de su origen? ¿Durante el viaje?
  - Conocimiento y desconocimiento de este tipo de aplicaciones (APP, página web).
  - ¿Qué tipo de información consultan? (frecuencias, paradas, horarios, trayecto...etc.?)
  - ¿Qué opinan sobre la información prestada a través de APP? ¿Piensan que se encuentra al alcance de todo el mundo?
- ¿os es útil una aplicación de este tipo? ¿a qué tipo de personas creéis que les es útil? ¿Qué público creéis que lo utilizaría? ¿Qué público creéis que no lo utilizaría? ¿Por qué motivos?
- Que información creéis que debe de ofertar una aplicación de estas características acerca de la movilidad en bus: estado de tráfico en calles, atascos, embotellamientos, obras, costes de calles, accidentes, ocupación de las vías, niveles de tráfico, etc.
- ¿En qué casos utilizaríais esta aplicación, para que tipo de viajes? (en coche, en bus, a pie, en bici...)
- ¿En qué franja horaria lo consultaríais o creéis que sería más útil?
- ¿Qué creéis que debería de tener este tipo de aplicación para mejorar su utilidad de cara a los usuarios?
- ¿Consideráis útil compartir estas informaciones a través de las redes sociales? ¿En qué medida? (Facebook, twitter, etc.).
- ❖ Soluciones acerca de problemáticas actuales en el transporte público ¿qué medidas proponéis para mejorar esta situación? (metro-tus)
- Mejora de los servicios de buses existentes
  - Mayores frecuencias (en hora punta)
  - Creación de autobuses circulares por el extrarradio que conecten unas zonas periféricas con otras.
  - Reducción de los tiempos de viaje (recorridos más directos, aumento de la flota de vehículos sobre todo en horas punta, etc.).

- Servicios especiales a centros claros de demanda (por ejemplo, la UC directos a horas punta).
  - Educación vial para los conductores (formación complementaria y de reciclaje para una mejor conducción y menos brusquedad en la misma).
  - Mejora de los servicios de buses existentes
  - Mayores frecuencias (en hora punta)
  - Servicios especiales a centros claros de demanda (por ejemplo, la UC directos a horas punta)
  - Buses lanzadera desde aparcamientos disuasorios.
  - Billete combinado con el bus con formas de pago del alquiler de bicis.
  - Billetes combinados con transporte regional.
- 
- ❖ Opinión acerca de un portal u observatorio de Movilidad que integre todos los transportes (regional, local, etc.)
  - ❖ La plataforma se encargaría de ofrecer información actualizada a los usuarios sobre el transporte en la ciudad: estado del tráfico, accesibilidad de los lugares, disponibilidad de aparcamiento, transporte público etc. ¿Qué información les interesaría tener acerca de movilidad en la ciudad?
  - ❖ Beneficios:
    - Usuarios: Información actualizada sobre la movilidad en la ciudad.
    - Más información disponible para los ciudadanos.
    - Información histórica sobre la movilidad en la ciudad.
    - Mejora de la Planificación.
    - Cuestiones: ¿utilizaríais una aplicación de similares características? Smartphone App, Interfaz Web...
    - ¿Qué tipo de público pensáis que lo utilizaría y le sería útil esta aplicación? ¿participaríais de forma activa (estudios de las necesidades de movilidad de la población) para así el logro de mejoras en la movilidad de la ciudad? (foros, grupos de discusión, cuestionarios... a través de esta plataforma etc.

## **PAUTA GUIA GRUPO FOCAL ESPECÍFICO SOBRE BICICLETAS**

- **Presentación:** Buenas tardes muchas gracias a todo y a todas por haber asistido hoy a este Grupo Focal sobre Bicicletas en la ciudad de Santander.
- **Introducción:** Desde el Grupo de Investigación de Sistemas de Transporte de la universidad de Cantabria en Conjunto con el Ayuntamiento de Santander estamos efectuando un estudio sobre el uso de la bicicleta en la ciudad de Santander. Este GF forma parte de una primera etapa del estudio donde se definirán las variables que se tendrán en cuenta para el diseño de una encuesta domiciliaria que se efectuará durante los próximos meses a una muestra de la ciudadanía. Por ello es de vital importancia su participación.
- Hacer una rueda de nombres de los participantes donde deberán de escribir sus nombres en una tarjeta de manera que se encuentren bien visibles en la mesa.
- Mapas Visibles en todo momento sobre la situación global de la red de carriles bici y de puntos de toma/deje de bicicletas en Santander.
- Ideas claves que deben de ser aclaradas en la introducción (“establecimiento de las reglas del juego”):
  - Este es un estudio de opinión, vamos a hablar sobre los problemas de movilidad y desplazamientos existentes en Santander.
  - Como son opiniones, aquí no existe las respuestas correctas e incorrectas, todo lo que me digan sobre el tema es válido. Incluso me interesa cuando se equivocan, no importa que se equivoquen.
  - Me interesa la opinión de todos. Por favor a los que hablan más les pido que dejen hablar a los otros. Y para los que hablan menos les digo que me interesa mucho su opinión y que intenten comunicarla.
  - Podemos pensar diferente y expresar puntos de vista distintos. Nos interesa que todos participen, y que las personas expongan sinceramente su opinión.
  - Se ruega que todos respeten las opiniones diferentes.
- ❖ Factores de decisión para el uso/no uso de la bicicleta.
- ❖ ESTABLECER LOS FACTORES QUE INCIDEN EN EL USO/NO USO DE LA BICICLETA EN SANTANDER:
- USUARIOS HABITUALES:



- ¿En base a qué criterios deciden que usarán o no la bicicleta para un determinado viaje? ¿En el momento de elegir el medio de transporte en que piensa para usar o no usar la bici?
  - Ocasiones de uso de la bicicleta: determinadas situaciones y para determinadas actividades (ocio, trabajo, estudios, compras), en determinadas temporadas, fines de semana, etc.
  - ¿combinan la bicicleta con otros medios de transporte? ¿Con cuáles? ¿Cómo lo hacen? (cadenas de viajes).
  - ¿Qué tipos de viajes son los que realiza más frecuentemente en bicicleta? ¿Cuál es la distancia máxima aproximada que están dispuestos a recorrer en bicicleta en Santander?
- ❖ Barreras y Beneficios y ante el uso de la bicicleta como medio de transporte
- ¿Qué barreras existen hacia el uso de la bicicleta como medio de transporte en Santander?
  - Usuarios:
    - Desventajas o barreras: Cuáles son los problemas con que se encuentran al usar la bicicleta como medio habitual de transporte? (pendientes ¿a partir de qué % es tolerable?, orografía, climatología (temperaturas, lluvia, viento) infraestructura inadecuada, seguridad, confort, falta de hábito y cultura etc.).
    - Ventajas y beneficios: ¿Cuáles son las ventajas que aprecian ante el uso de la bicicleta en Santander? (saludable ya que se hace ejercicio, más económico, menos estresante, menos contaminante, etc.)...comodidad, rapidez, distancia, falta de otros medios de tt. adecuados, por más barato (economía), porque es saludable,
  - No usuarios:
    - ¿Qué les impide usar la bicicleta como medio de transporte en Santander? ¿Cuáles son las barreras que ustedes encuentran a su uso? (pendientes ¿a partir de qué % es tolerable?, climatología, infraestructura inadecuada, seguridad, confort, falta de hábito, etc.).
    - Punto de apoyo hacia el cambio: ¿Por qué motivos estarían dispuestos a cambiar y comenzar a utilizar de la bicicleta como medio de transporte? ¿Qué tendría que suceder para que se planteasen utilizarla?

- ¿Qué puntos a favor encuentran hacia el cambio al uso de la bicicleta? ¿Qué tendría que suceder para que se produjese este cambio? (adecuación de los centros de trabajo (duchas), incentivos para su uso, facilidad de intermodalidad, cambio cultural desde las escuelas, mejoras en la infraestructura existente, etc.).
- ¿Piensan que el nuevo Plan de transporte vertical (escaleras mecánicas/rampas mecánicas/ascensores/funicular) puede contribuir a solventar la percepción de elevadas pendientes para el uso de la bicicleta?
- ❖ Servicio de préstamo de bicicletas del ayuntamiento de Santander (tesis)
  - ¿Son usuarios del servicio de préstamo de bicicletas del Ayuntamiento? ¿Qué conocen de este servicio? ¿tienen información acerca de él?
  - ¿Para qué tipo de viajes utilizan este servicio? ¿Recreacional o como medio de desplazamiento para ir a trabajar? ¿Cuándo la elección del modo en el que realizar tu viaje es la bicicleta y no otro transporte?
  - Como ya sabéis los usuarios, la primera hora de préstamo de las bicicletas es gratuita, en otras ciudades como Madrid y Barcelona son 20/30 min y así aumenta la rotación de las bicicletas... ¿Qué opináis de hacerlo en Santander?
  - ¿si no existiese el servicio en el punto de destino el viaje en bici se efectuaría o se descartaría? Para los usuarios del servicio: ¿en algún momento habéis descartado usar la bicicleta por miedo a que no hubiese bicis en el punto que de toma deseada o por miedo a que no hubiese sitio donde depositarla en el punto de deje? ¿En base a esta idea habéis decidido usar o no usar la bicicleta del TUSBIC?
- ❖ Mapa con actuales puntos de toma y deje de bicicletas y carriles bici existentes
  - ¿Les parecen suficientes los puntos de toma y deje existentes? ¿Qué opinan acerca de la calidad del servicio? ¿Qué mejorarían? ¿acerca de las bicicletas? ¿Qué aspectos mejorarían? ¿Cuáles son los puntos que más utilizan?
  - ¿Conocen las modalidades de bonos? ¿conocen el sistema de tarifas? ¿Qué les parece? ¿Cómo lo valoran?
  - Este servicio se usa como sistema intermodal con otros modelos de transporte (por ejemplo: BUS/BICI, TREN/BICI, COCHE/BICI, etc.
  - ¿Piensan que con las mejoras experimentadas desde el inicio de su implantación, el número de usuarios ha aumentado? ¿Qué debería de suceder para que aumentase aún más? (tarjeta integrada TUS/TUSBIC, reducción de tarifas, renovación de la flota de

bicicletas (más ligeras, más nuevas, eléctricas), aumento de la infraestructura, mayor seguridad ante otros modos, facilitar equipamiento (casco, chubasquero), enganches en trasera de autobuses para la bicicleta, etc.)

- Inclusión de bicicletas eléctricas dentro del sistema de préstamo de bicicletas públicas.
- SISTEMA TARIFARIO ACTUAL DEL TUSBIC: (dar información después de haber preguntado quien lo conoce y quien no)

| <b>SISTEMA TARIFARIO TUSBIC</b>  |  |   |
|--|--|---|
| <b>Abono Anual</b>   | <b>Abono Semanal</b>                         | <b>Abono Diario</b>                         |
| Importe del abono anual TusBic: 25,14 Euros  | Importe del abono semanal TusBic: 7,33 Euros | Importe del abono diario TusBic: 1,56 Euros |
| Primera hora de utilización: Gratuita  | Primera hora de utilización: Gratuita        | Primera hora de utilización: Gratuita       |
| Segunda hora y siguientes: 0,32 Euros.   | Segunda hora y siguientes: 0,52 Euros.       | Segunda hora y siguientes: 0,63 Euros.      |
| Al darse de alta como abonado de corta duración, diario, se autoriza la retención de 150,00 euros en concepto de fianza, con una duración limitada. Dicha fianza quedará vinculada a la duración de la Tarjeta de Corta Duración; a la finalización de la misma, será liberada la fianza en caso de no haber sufrido daños la bicicleta utilizada. |  |   |
| <b>Horario:</b> 24 horas al día.   |  |   |

#### ❖ Bicicletas eléctricas

- (Autonomía puede alcanzar los 50 km y pueden alcanzar unos 25 km/h)
- ¿Pensáis que hoy en día en Santander esta podría suponer una alternativa real al uso del vehículo privado, o incluso una posibilidad complementaria al transporte público?
- Incentivos por parte del ayuntamiento para la compra de bicicletas eléctricas (por ejemplo a empresas de reparto postal). Convenios para la realización de descuentos en el alquiler de bicicletas eléctricas por parte de empresas.
- Tarifas: Que se pague desde el momento 0, para que esta bicicleta sea concebida como un modo de transporte.
- Comenzar a utilizarlas en el propio ayuntamiento como modo ejemplificador (policía local en verano en las playas, agentes de movilidad, etc.).
- Implantación de puntos de recarga gratuitos.
- Formación para su utilización.
- Inclusión de bicicletas eléctricas dentro del sistema de préstamo de bicicletas públicas (con variaciones tarifarias)
- Campaña de concienciación de la bicicleta eléctrica para fomentar su uso como medio de transporte.

- El compromiso de la comunidad educativa con la movilidad en bicicleta (campañas de concienciación en los colegios, institutos) sobre el correcto uso de las bicicletas eléctricas.
- Establecer mapas con puntos de toma/Deje de bicicletas eléctricas.
- ¿Dónde colocarían los puntos de toma y deje de bicicletas eléctricas en Santander? (MAPA)
  
- ❖ Evaluación de la infraestructura existente
  - Mapa con actuales puntos de toma y deje de bicicletas y carriles bici existente: Ejercicio de mapa mudo con líneas de deseo de carril bici donde cada persona deberá de dibujar sus opciones de carril bici.
  - Para los usuarios:
    - Orígenes y destinos más habituales para los viajes en bicicleta.
    - ¿Por donde circulan? (calzada, acera, carril bici, etc.).
    - ¿Qué modos de transporte están excluyendo o dejando de utilizar a favor del uso de la bicicleta?
  - No usuarios:
    - ¿En qué hipotéticas situaciones podrían llegar a utilizar la bicicleta (motivo de viaje)? ¿En qué trayectos? ¿En qué orígenes y destinos?
  
- ❖ Elementos claves en la promoción del uso de la bicicleta.
  - ¿Qué elementos consideran claves en la promoción de la bicicleta como medio transporte habitual en Santander?
  - Sanciones para los conductores que no respeten la seguridad de las bicicletas. Sanciones para peatones que atraviesen el carril bici o se crucen el él.
  
- ❖ Opinión acerca de un portal u observatorio de Movilidad que integre todos los transportes (regional, local, etc.)
  - La plataforma se encargaría de ofrecer información actualizada a los usuarios sobre el transporte en la ciudad: estado del tráfico, accesibilidad de los lugares, disponibilidad de aparcamiento, transporte público etc. ¿Qué información les interesaría tener acerca de movilidad en la ciudad?
  
- ❖ Beneficios:
  - Usuarios: Información actualizada sobre la movilidad en la ciudad.
  - Más información disponible para los ciudadanos.
  - Información histórica sobre la movilidad en la ciudad.

- Mejora de la Planificación.
- Cuestiones: ¿utilizaríais una aplicación de similares características? Smartphone App, Interfaz Web...
- ¿Qué tipo de público pensáis que lo utilizaría y le sería útil esta aplicación? ¿participaríais de forma activa (estudios de las necesidades de movilidad de la población) para así el logro de mejoras en la movilidad de la ciudad? (foros, grupos de discusión, cuestionarios... a través de esta plataforma etc.

## 10) Anexos: Transcripciones.

### a) MEGA GRUPO FOCAL CENTRO

Uno de los principales problemas que tenemos es la propia orografía de la ciudad ya que tal y como está estructurada son 3 vaguadas y núcleos de población altos, bajos... lo que vemos es que la movilidad longitudinal a través de la ciudad es cómoda, en las líneas de autobús y de transporte público se puede ir bien, pero de manera transversal no hay nada, y no hay nada hasta digamos el sur de la ciudad, en Peña Castillo y entornos que están relativamente cerca por ejemplo el Alisal y lo que es el núcleo de Peña Castillo no tienen conexión transversal; la calle Castilla tampoco está bien conectada de momento con la calle alta y posteriormente con General Dávila, aunque están poniendo para peatones soluciones con escaleras y eso.... y esa parte de la orografía es un gran

¿Qué opinas? ¿Qué más problemáticas pueden ver?

Yo encuentro varios problemas, la mala señalización de los recorridos de los autobuses... es de muy difícil comprensión la información que hay... la acumulación excesiva los días de lluvia de autobuses y la tardanza que hay.... Porque se desplazan todos juntos, llega uno la parada se llena, el segundo va a medias, el tercero va vacío....pero claro como no puede adelantar el bus de atrás al de adelante para en la siguiente parada coger a todos.... Pues se monta una buena y el primero va ralentizando muchísimo todo el recorrido de tal manera que te puedes encontrar que en un día conflictivo puedes estar más de 25 minutos sin un autobús y después llegan todos al tiempo a la parada....

No hay orden en el funcionamiento de los autobuses.

Antes de la última modificación de los horarios, los autobuses venían cada 2, 3 minutos (sino era el 1, era el 2, 3, 4) pero por el centro de la ciudad siempre había autobuses....sin embargo, cuando la universidad hizo el estudio y se modificaron los horarios ocurre lo de ahora... de 7 a 10 minutos, hablo de la zona centro de Santander, sin ninguna línea, y repentinamente aparecen la 1, la 3 y la 4 y ocurre lo que acaba de decir mi compañero.... Esto debería de corregirse, no puede darse el caso de que en paradas como Ayuntamiento, correos... y el centro de la ciudad se esté hasta más de 7 minutos sin el paso de un solo autobús.... Y que después te vengan todos juntos....las frecuencias deberían de ser cada 3-4 minutos en las líneas... la 1 y la 3 salen exactamente al mismo tiempo de su cabecera, y las otras se van unificando de tal forma que luego en 3 minutos pasan todas juntas.

¿Este problema le percibe también el resto?

Si, si (todo el mundo)

Algunos autobuses hacen recorridos excesivamente largos, soy usuaria del 13, del 7, del 4, y ahora que tenemos la tarjeta transbordo y con el nuevo que se va hacer sería estupendo, porque es imposible....es que coges el 3 en el ayuntamiento y te lleva casi hasta Iggollo.

Hay ciertas horas de la mañana y de la tarde sobre las 11 de la mañana o así, que en San Fernando pues te puedes encontrar igual con una parada de 20 minutos que no te para ningún autobús.... y a las 6 de la tarde viene a pasar más o menos lo mismo.

La tardanza que hay por ejemplo de San Fernando al Barrio Pesquero.... Casi que llegas antes andando que en autobús.

Yo pienso que ahora mismo pues ya salen los autobuses con una cadencia de 2-3-4 minutos, pero claro, el tráfico es imprevisible...las retenciones que se puedan generar por ejemplo por un accidente, estas una mañana en la calle San Fernando con una tromba de agua y un camión parado que invadía la carretera....pues llegaba el atasco hasta el antiguo simago... eso es imprevisible...y luego ¿qué hace? Pues que te vengan todos los autobuses seguidos...Esto solamente yo veo que tendría un arreglo si existiera un carril bus.

¿Qué opinan sobre esto que dice el caballero?

Yo creo que en días normales sin lluvia ni nada, también salen con esa carencia con paradas que en 7 o 10 minutos no pasa ni un solo autobús a determinadas horas.... Y cuando esto pasa yo pienso que se arrastra a toda la jornada...

Yo creo que hay dos problemas, ahí en la calle san Fernando hay una cabina y hay dos o tres personas que deberían de dar control al servicio de autobuses o proceder a que alguno se anticipe a la hora de su parada, porque es que.... Porque si allí tenemos una cabina con unos funcionarios, pues digo yo que están para algo, pues que funcionen también dando el servicio que corresponda.

Hace pocos días me dijeron que a ver si había posibilidad de toda la avenida que viene hacia acá, a la universidad, a ver si hay posibilidad de que el máximo de 30 km/h si puede elevarse algo...

Al respecto de los problemas que por ejemplo pueden aparecer en San Fernando, tiene mucho que ver entendemos que es porque varias líneas dan el mismo servicio en el extremo de la ciudad: 12, 1, 2, 3, 4 engancha a partir del Ayuntamiento, 7, 5, hacen muchas líneas el mismo servicio, y la lanzadera en principio debería de solucionar esto, que es una de las ideas tan buenas que a nosotros especialmente nos gusta.

Eso por una parte, por otra, respecto a los grandes recorridos, se ralentiza por el paso por los semáforos.... Sé qué hace tiempo en otras ciudades se intentó poner en marcha un sistema de control de la red semafórica en mandos de los autobuses, porque aquí mismo en la universidad, realmente el tráfico rodado a media mañana se corresponde con el autobús... hay muy poco volumen de tráfico que altere la red semafórica....

El problema viene también por las paradas, hay algunas paradas críticas, por ejemplo San Fernando en dirección salida de Santander.... La de enfrente de Carrefour es muy pequeña, la gente tarda mucho en subirse al autobús, porque tiene que recorrer toda la parada, porque hay muchas personas que esperan el autobús fuera de la paradas, y entonces para acceder al autobús tienes que quitar gente....

Por otro lado hay que decir que también ralentizan mucho los métodos de pago, pasar con la tarjeta y eso pues es un poco lento, que también se ha comentado....

Pero algo que no se ha comentado todavía es el tema de la tecnología, hay aplicaciones móviles, yo utilizo el móvil muchísimo como es evidente, y no sé si se conoce el caso de "google now" que es una aplicación de servicio directo, el teléfono se entera de tu posicionamiento y te da en

el momento soluciones de transporte....la ciudad no lo tiene instalado... ósea yo sé cuánto tardo en coger un tren, yo sé cuándo puedo coger un interurbano, pero no sé cuándo puedo coger un autobús del servicio interurbano municipal.... Si se apuesta por un modelo moderno eso debería de ser importante.

Hay una aplicación en el móvil que yo la tengo, que me indica cuanto falta para la llegada del autobús...

Yo no me refiero a la aplicación que se desarrolló para el TUS, esto que digo yo es una plataforma integrada y además tus trayectos habituales

Pero eso para personas muy jóvenes....pero pónselo tu eso a personas más mayores, y a ver quién se mete en eso!!! Si para saber dónde y cuándo tengo que coger un autobús tengo que hacer un master..... (Desacuerdo)...

También hay que pensar en las otras personas.... si ya pero las necesidades de la gente son para todos... hay que ir poco a poco con la tecnología, algo que sea accesible para todo el mundo.

Pero esa tecnología tendrá que existir, y aparte tendrá que existir algo más rudimentario y fácil para aquellas personas que no sepan hacer uso de esas nuevas tecnologías....

Hay dos temas, respecto a lo de los horarios de los autobuses, en algunos países yo he visto que tienen la parada, el horario en que tiene que llegar el autobús a esa parada y cuando tiene que salir, eso va combinado no solamente con la parada que tiene su horario donde tiene que llegar y salir, sino que el mismo autobús tiene dentro un control que va diciendo que a esa parada tiene que estar a las 7:17 por ejemplo, y entonces el conductor se ve presionado para tener que llegar a esa hora allí, eso es una cosa que funciona, que en Alemania por ejemplo tienen.

Y otro sistema que funciona para evitar el pago en la entrada es que los billetes se validen allá donde entres, es decir, en todos los medios de transporte alemanes puedes entrar por la puerta que quieras, tu metes tu billete, le metes en unos aparatitos que hay y te le valida.

Supongo que se ha tenido en cuenta que a la hora de generar un carril bus se genera atasco en el resto de la calzada...

Sobre las 9 de la mañana yo sufro estos atascos, yendo dirección al Sardinero... bien para meterme al túnel de Tetuán por la falta de dirección del tráfico en colegios como los Escolapios que colapsan toda la glorieta de Puerto Chico... pero es que ese problema es puntual, es todos,



todos los días...porque claro un charco o una inundación no lo es, pero es que el problema en esa hora es allí... porque por donde el marítimo se juntan hasta 4 autobuses... a esas horas hay una afluencia grande de llevar a las criaturas a los Colegios y no hay un policía o unos policías que estén ordenando en ese momento....Entonces efectivamente los autobuses están allí 4...

Yo creo que otro de los problemas que puede haber en el transporte público son en las paradas... A mi entender hablando de que la mayoría de los usuarios de los autobuses son gente mayor y es una cosa que por lo menos en nuestro barrio hemos pedido es que las paradas.... El autobús pierde mucho tiempo cuando llega a las paradas en aproximarse y activar el sistema hidráulico para bajar el autobús y que esas personas puedan acceder... que en parte está bien, pero si conseguimos que las paradas estén a un nivel más elevado, ese tiempo, que parecerá una tontería pero que a lo largo del día se puede transformar en bastante tiempo, agilizaría todavía mucho más el tráfico.

Yo quería decir, volviendo otra vez al tema del Metrotus, a las dos cabeceras tanto en el Sardinero como en Valdecilla, no se el tiempo que se tardará en implantar, pero hasta que se implante, como hay que hacer unas obras de infraestructura tanto de carril bus, como de paradas.... Hoy en día nosotros somos la última línea que se ha estrenado en Santander que es la de Tetuán hasta el Paseo de Pereda, una línea que nosotros consideramos muy importante.... Entonces que pasa, que pensamos, cosa que se nos dice de momento NO, que mientras no se haga el Metrotus que ya se puedan ver las líneas más cercanas, que la zona por ejemplo de Cachavas, que toda esa zona puede salir del túnel de botín, toda esa zona es totalmente desatendida por los autobuses urbanos .... Y cual ha sido la alternativa que nosotros manejamos... pues el autobús que tenemos nosotros para hacerle un poco más viable sería pues ir hasta donde va ahora pero meterse por el túnel de botín dando servicio a la calle Cádiz, Calderón de la Barca con parada en las Estaciones y después Pasaje de Peña y ya venir para acá, y así pensamos que sería mucho más rentable. Nosotros en ese momento propusimos que el 12, que nos diera servicio, para no hacer línea nueva y evitar todo esto.... Pero que pasa, que sería bueno porque sería complementario ya que tiene una frecuencia de 30-35 minutos... y el nuestro por así decir le ampliáramos, y la frecuencia en vez de ser de 20 minutos diese de 30 min, podrían intercalarse, ya que como el 12 pasa por Puerto Chico a menos cuarto y a y cuarto, este que pase a en punto y a y media...

Pero perdona con la tarjeta trasbordo se puede hacer, porque si no llenamos el centro de autobuses que nos lleven al mismo sitio... hasta el portal. Estamos saturando el centro.... Yo no pino como tú.

Una cosa, si van a comprar nuevos autobuses, que compren microbuses... para que puedan ir por el centro de la ciudad sin saturar... porque no se compone de poner un autobús y ala...

Otro tema que quería tocar, es el sistema de Parking de la ciudad, el tema de aparcamiento ¿de acuerdo? Aparcamiento OLA, Libre, Aparcamiento Subterráneo....quiero tocar todo. Franjas horarias, zonas conflictivas, el tema de aparcamientos disuasorios....llegar a la ciudad, aparcar en un aparcamiento disuasorio y coger un autobús para ir al centro por ejemplo....

El tema de parking como aparcamiento disuasorio es un proyecto que fue aprobado hace ya 8 años, hace 4... y constantemente.... Y están los proyectos.... Y no se han puesto en funcionamiento porque parece un poco... los parkings disuasorios que se proyectaron, se aprobaron, incluso en el pleno municipal eran a la entrada de la Marga, eran en la zona Centro en las naves del puerto, otro era en la parte de San Martín en la zona.... Quiero decir que no sé qué es lo que quiere que digamos sobre eso...porque ahí está en un cajón.... Cuando hemos tenido múltiples reuniones sobre el tema y nunca se ha hecho nada... a nivel municipal sobre ese tema y el problema es que cada vez esos parkings van más al olvido y vamos a intentar que los parking subterráneos que no son nada baratitos por cierto.... Por eso digo que....

Respecto de los aparcamientos si se utilizan en combinación con los autobuses sería bueno tener en mente que tipo de usuarios es el que pasaría a utilizar un parking disuasorio y luego un autobús... el usuario urbano casi siempre se va a mover en autobús, y sin embargo el usuarios que utiliza un parking disuasorio yo creo que puede venir de otras partes de la región y te da lo mismo venir de Astillero a Santander en autobús que de Maliaño en coche, eso implica que haya problemas con el aparcamiento..... para medir esto, se me ocurre a modo de propuesta utilizar las tarjetas de transporte las grises o las que están, medir los tiempos de residencia en el autobús y en base a eso segmentar al usuarios por el tipo de transporte o los transbordos que hace, es una forma de sacar datos automáticamente porque el sistema es informático.... Además encaja muy bien con la filosofía del Smart Santander... no sé si eso ya se ha planteado, sacar la información de la propia tarjeta de transporte.

Eso por una parte, y por otra eso te va a servir para medir.... Respecto al aparcamiento en sí, la regulación actual de los aparcamientos es terriblemente problemática, y eso lo conocemos

nosotros de primera mano, somos de las pocas partes urbanas que no tenemos zona azul y tenemos todos los aparcamientos llenos...y la posición además de los vecinos es totalmente diametral... unos quieren tener una regulación para seguir aparcando gratis y otros no quieren tenerla para garantizarse el aparcamiento como residentes... no hay consenso en este tema.

Pues en nuestro caso, perdona, pero pagamos por aparcar pero aun así no tenemos donde hacerlo....

Yo defiendo los parking verticales... hay muchos sitios en el mundo en el que se utilizan y están funcionando, son más baratos que los parking normales y no pasa nada por hacer un edificio bonito, con los cristales estéticos que parezca la torre Iberdrola de Bilbao, y por dentro sean 20 plantas de parking a un precio razonable y económico....eso soluciona todos los problemas, porque no nos preocupa la zona azul, porque iba a salir el mismo coste, la gente se puede desplazar hasta el centro de las ciudades, y le favorece mucho al comercio que no tiene el problema que tiene ahora por culpa de los aparcamientos....

En Barcelona los hay en pleno centro... y funcionan de maravilla.

Después del Mundial de Vela ha quedado una explanada en la zona donde se aparejaban todos los barcos, ha quedado sin utilización alguna ....después de que se habla de tanta colaboración entre Ayuntamiento y Puerto de Santander, pues se podía hacer una zona disuasoria de aparcamiento si se habilitase como tal cabría una amplia flota de coches, se liberaría muchísimo la zona centro y la zona periférica de la ciudad, y bien se podía enganchar de ahí con un autobús que saliese al centro....Se trata de una zona que ahora mismo está infravalorada, no se le está dando ninguna utilidad y sin embargo sería ...

Yo quería matizar el tema de los parking disuasorios, el que hay ahora como tal figura en el ayuntamiento, está en el Sardinero...significa que normalmente los parking disuasorios suelen ser para los que vienen de fuera...porque la mayoría de los que ya estamos en el centro pues con las líneas de autobuses y los transbordos lo hacemos....eso significa que ahora mismo, el tráfico de la ciudad se duplica porque son los que vienen de fuera, me da igual por la S20 que por los Castros, que por la zona de Marqués de la Hermida y para llegar al parking disuasorio estamos colapsando la ciudad...por eso se hablaba de si el parking disuasorio era algo real... Estaban propuestos en la zona de la marga y en la zona de arriba de Peña Castillo, precisamente porque son los que más van a usar el parking disuasorio....

Buen momento es ahora con la obra que se pretende hacer, que se van a sacar en la zona de la calle castilla en las estaciones, esto también es ahí reciente y eso se podría soterrar también con los aparcamientos y yo creo que está también en el corazón de la ciudad con la estación de autobuses, estaciones, todo... y ese sí que sería un buen aparcamiento disuasorio siempre y cuando se tuviera en cuenta el coste...que no pase como ahora que tienes que aparcar mismamente arriba de las estaciones pero claro siempre es carísimo poner un coche en cualquier aparcamiento, y ahora tenemos la oportunidad ahí de 30.000 m que van a quedar libres y soterrar y hacer un buen aparcamiento ahí para toda la gente, incluso de la ciudad, de la zona que no hay aparcamiento, y se puede utilizar también para eso....

¿Cómo piensan, al hilo de lo que ha podido decir el caballero, que podrían estar diseñadas estas políticas de aparcamiento, en función de la franja horaria por ejemplo, en función del mayor o menor uso del parking, que se les ocurre?

En principio lo ideal es que una parte de los parkings fuesen exclusivamente para residentes o gente que trabaje en la ciudad, sin tener que ser residente y el resto por franja horaria por ejemplo estaría bien. En una parte aparcarían residentes y en otra parte aparcaría gente que viene a trabajar, y el resto pues no sé, por horarios por ejemplo.

¿Y por ejemplo alguna plataforma colaborativa de intercambio de plazas de aparcamiento entre el que vive en la ciudad y sale y el que llega que sus cruces de horarios son más o menos parecidos, puede existir algo así?

¿Sabéis si esto de lo que habla el chico existe o no existe?

En Barcelona y por ahí si existe....

Y en Santander también (dice una persona)

(Ciertas personas si saben que existe pero otras muchas no).

Todo el mundo piensa que es necesaria una mayor difusión ya que este sistema de economía colaborativa aplicada al aparcamiento es desconocido.

Lo que decían antes el compañero, yo creo que lo del mundial de vela ya va a estar destinados jardines o lo que sea.... Y yo creo que ahí tenía que haber salido un concurso de ideas y que la gente presentase posibles proyectos o propuestas....

Pero eso igual puede estar dos o tres años o más...porque es aquí hay proyectos y han salido infografías que no se han visto realizadas jamás.... Cosas que están aprobadas varias veces y no se llegan a realizar nunca...

¿Y si se llevan las estaciones a nueva montaña?...y todo ese espacio que quede libre se puede llegar a habilitar como aparcamiento...que algún contratista de cierta importancia se puede construir ahí un aparcamiento al aire como existe en algunos sitios ya...

Yo francamente eso no lo veo... ni yo...yo creo que sería un error desplazarlo fuera (las estaciones).... Yo creo que la estación tiene que estar donde está.... Tiene la Estación de autobuses, y entonces sería un problema para la gente desplazarse fuera a coger el tren, el autobús.... generaríamos un problema distinto.

Yo creo que la idea que hay de juntar FEVE y RENFE donde están pero digamos que hacia la pared, hacia el túnel....ese espacio, ahí quedaría perfecto pero dejando la estación donde está.

Para descongestionar un poco el tráfico y el resto de la ciudad también, yo ampliaría los horarios de las líneas de autobuses para los centros de trabajo, porque claro vamos a ver, el que vaya a trabajar en el turno de las 6 de la mañana es que no tiene autobús para ir....y por eso tiene que ir en coche.... Y muchas veces en el turno de tarde, cuando quieres salir son las 23:00 h y claro si el último autobús a esa zona es a las 22:30 h... si empiecen a funcionar los autobuses a las 5 de la mañana, pues esos coches ya no se moverían, no andarían.... Y se utilizaría el autobús en vez del coche en esas ocasiones.

Respecto al aparcamiento disuasorio no necesariamente tiene que ser un área establecida para ello, sino que hay que pensar que hay muchos aparcamientos en entornos cercanos a los recorridos de autobús, por ejemplo alrededor de la línea 12, toda la zona de la L12 tiene aparcamiento y se puede ir cualquiera de la ciudad dejar el coche allí y coger la línea 12 que además da muchas vuelta y pasa por bastantes sitios....y así esa línea puede hacer de coche escoba para recoger a esa gente.... El problema por una parte es una parte la frecuencia y que si una línea de poca frecuencia comienza a recoger a mucha gente, el valor de escoger el autobús como alternativa no es cómodo por tiempo y porque no vas cómodo en el bus.... Porque yo en un autobús que va hasta arriba pues no voy cómodo... busco otra alternativa menos agregada.... y luego que el resto de las líneas que salen desde el sur de la ciudad, ninguna de ellas salvo esta, la 12 pasa por zonas con grandes aparcamientos, la L3 va por zonas de carretera general con muy poco aparcamiento, la línea 13 una vez que empieza a callejear por el Alisal tiene

problemas.... Es decir no hay algo que se encuentre cerca de las líneas y que sea un espacio abierto donde se pueda aparcar... y sino aprovechar todas esas zonas urbanas donde aún no hay muchas zonas edificadas y aprovechar ese espacio para ello.

Yo creo que bueno, aparte de la orografía que tenemos que es malísima pero que ante eso no podemos hacer nada.... Se trata solamente, creo yo, de copiar lo bueno que hay en otras ciudades... no inventemos cosas que ya están inventadas.....Porque las ciudades van a peatonalizarse sus centros en todas.... Y vamos a san Sebastián y tenemos que aparcar a las afueras o en un parking porque en la ciudad solamente aparca el residente y nada más.... Y vas a Granada y dejas el coche fuera de la ciudad....

Pues no yo no estoy de acuerdo, yo creo que las ciudades se están des peatonalizando....

Juan de herrera ahora le ha ganado al muelle... muchas ciudades donde se ha peatonalizado el centro de forma brutal se ha convertido en un desierto... entonces como se ha convertido en un desierto pues entonces se está volviendo atrás. No cometamos los errores que han cometido otros... es decir los otros han peatonalizado...han cometido ese error y ahora vuelven atrás después de que se han dado cuenta de que ha sido un error.... Ahora lo están des peatonalizando...

Yo no creo que eso sea así (opinan bastantes personas)....

¿Qué criterio se sigue para poner la OLA en cada zona? (la gente no lo sabe)...de momento está muy bien lo que han puesto en 2 zonas pero dicen que es algo provisional mientras duren las obras...

Quiero hacer una observación ahora, se trata de una anomalía que existe en el tramo sur de la Avenida de los Castros, es decir, el tramo comprendido entre General Dávila y la Avenida de los Castros en la bajada del Caleruco.... Pues bien, ahí hay dos semáforos y un vial que viene dirección este-oeste hacia el Caleruco en el colegio Público Manuel Llano....donde los vehículos que discurren por ese tramo que te he mencionado tienen que ascender hacia General Dávila por ese tramo de la Bajada del Caleruco y también bajar a la Avenida de Los Castros girando en otro sentido. Ahí se arma un lio tal que han intervenido los técnicos de movilidad sostenible y no han podido solucionarlo. ¿Vosotros habéis observado esa zona o veis una posible solución?

Mesas de trabajo:

Bicicleta:

Factores de decisión para el uso/no uso de la bicicleta como modo de transporte. El no uso se debe más que nada al clima y a las cuestas, ciudad muy incómoda... no se puede cambiar la ciudad.

Elementos clave en la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad de Santander. (Barreras/Beneficios) es bueno y beneficioso para la ciudad pero que tiene muchas trabas.

Servicio de préstamo de bicicletas del Ayuntamiento de Santander.... Puntos de toma y deje, abonos y tarifas. Los puntos son correctos pero faltan usuarios, se usa poco en Santander... generalmente se usa más en verano y en semana santa con los visitantes, que la misma gente de Santander.

Evaluación de la infraestructura (carriles bici y amarres de bicicletas). Hay escasez de amarres, se han puesto ahora últimamente, por lo menos lo que hemos visto nosotros por Puerto Chico y en Tetuán y tal, han puesto amarres escasos que solo valen para amarrar 4 bicicletas. Son un par de horquillas de acero inoxidable con lo cual solo pueden aparcar 4, y la mala utilización de ellos, la gente sigue yendo en bicicleta y lo amarran a una farola o a una barandilla que a los amarres estos.

La introducción de bicicletas eléctricas: las bicis eléctricas están bien pero no ayudan a adelgazar....

Transporte público

Entre los puntos a los que hemos llegado:

La calidad del servicio de transporte público en la ciudad de Santander es correcto. Lo bueno que tiene es que no hay necesidad de aparcamientos frente al uso del coche, su uso frente a otras alternativas como la bicicleta o ir andando, va en base a las necesidades que tenga la gente de tiempos... y también frente a las otras alternativas de movilidad peatonal que están apareciendo que casi se tarda lo mismo en subir unas escaleras mecánicas que en coger una línea de autobús pero afectado por la edad del usuario.... Las personas mayores que están un poco limitadas en movimiento tienden a utilizar el autobús.... y eso muchas veces influye en que no se cojan, y muchas personas que tienen problemas de movilidad tampoco cojan el autobús.

En algunos sitios hay una necesidad de marcadores de tiempo, General Dávila es un caso, donde hay muy pocas paradas con el marcador. Y otro problema que se ha dado es que los recorridos de muchas líneas coinciden en espacio, en la parte central de la ciudad casi todas las líneas se solapan. Estableciendo una comparativa con otros medios de transporte, se puede decir que el bus es más cómodo, no se necesita aparcamiento, es más barato en su coste global. En cuanto a la implantación de un transporte público de alto nivel de servicio, es una idea buena, pero la problemática que vemos es el transbordo, que la gente de la ciudad se acostumbre que para hacer trayectos hay que coger dos autobuses... y que no sea me monto y acabo en la misma línea... habrá que educar a la población para resolver este problema de hábitos. En cuanto a las aplicaciones informáticas, hay que destacar que en general es buena pero se puede mejorar... que sea más fácil cuando accedes a la página web del ayuntamiento, poder ver el horario y la aplicación en tiempo real, y el mantenimiento de los paneles informativos en muchas paradas es deficiente, está apagado o funciona mal... vamos es importante que se mejore. Y por último unas propuestas, en la línea en lo que se ha hecho hasta ahora está bastante bien, pero no se ha hablado del precio.... No somos una ciudad en la que el precio del servicio sea bajo... y si se puede mejorar por ahí, ya que el servicio de transporte público es un servicio público y no se debería de sacar más que un beneficio social.

#### Aparcamiento en la ciudad de Santander

El tamaño de las plazas en los parking es muy estrecho, hay falta de iluminación en muchos parking lo cual les hace algo inseguros de noche y hay muchas goteras cuando llueve, demasiadas columnas y falta de vigilancia.

Determinantes de elección del vehículo privado como modo de transporte: lo comodidad, la rapidez, la posibilidad de llevar animales y es más ágil que el autobús con lo cual hay más facilidad para ir a diferentes sitios, no como el transporte público que puede que no haya una parada justo donde tú vas....

Circuitos habituales de búsqueda de aparcamientos por zonas: generalmente se buscan aparcamientos por donde se puede y salvo que vayas al centro y vivas en la periferia que vas al parking, se aparca por donde se puede...

En base a qué condiciones deciden las personas su lugar de aparcamiento: cercanía, precio y climatología.



Nosotros creemos que las tarifas de aparcamiento deberían de estar diseñadas en base a franjas horarias, lo dejaríamos como está ahora o incluso lo modificaríamos en algunas zonas.

Hay que ampliar más la información de donde se puede aparcar y en este caso el tema de plazas libres pensamos que debería de llevarse a toda la ciudad el sistema que se ha implantado en la zona de la calle Bonifaz y alrededores que señala que plazas hay libres de aparcamiento con lo cual evitarías estar dando vueltas constantemente con el coche para aparcar.

En cuanto a la economía colaborativa, no lo vemos, no estamos de acuerdo.

## **b) MEGA GRUPO FOCAL PERIFERIA**

¿Cuáles son las principales problemáticas que ustedes observan como ciudadanos en lo referente al sistema de transporte de la ciudad de Santander? Quería tocar varios aspectos, quería hablar de transporte público, también quería hablar de aparcamiento, congestión del tráfico, bicicletas y carriles bici, etc... vamos a empezar si les parece por transporte público.

Yo veo bastantes problemas, por ejemplo yo represento una zona occidental de Santander que se corresponde con todo el entorno de San Román, el Albericia hasta casi llegar a soto de la Marina.... Problemas, no hay servicio de autobuses, va el 17 pero con muy poca frecuencia... los Sábados y Domingos no tenemos servicio.

Y hemos pedido que en verano el autobús tenga un servicio directo y que en la época estival en verano pues que bajen hasta la playa y que el servicio baje por la zona de Mataleñas...

Luego se habló de una cosa que es en horas punta la zona de Corbán es una riada de vehículos que vienen desde Liencres, Mortera, Soto de la Marina.... Y aquello es una riada de coches... entonces, sí que en su momento se había hablado de un metro ligero....incluso se había hecho un pequeño proyecto de un metro ligero que por razones igual económicas o políticas pues no se ha hecho.... Incluso el señor alcalde habló del tema con el entonces presidente de Cantabria, y les parecía una cosa... bueno.... Metros ligeros hay aquí cerquita, en Vitoria hay metros y tranvías, en San Sebastián igual... aquí no hay comunicación con las zonas del extrarradio...

Aquí no hay comunicación, porque Liencres es San Román... no hay una comunicación directa de traslado desde Liencres....

¿Y en la plaza de las Estaciones en 15 minutos? No que va hay que coger un autobús y luego otro autobús.... (Transbordos incómodos con largos tiempos de conexión).... Pues 40 minutos que te tiras para llegar al centro....

Si es que te pones a mirar y tardas más en llegar de Liencres a Santander en autobús, que de Santander a Bilbao en coche... eso no puede ser...

No hay comunicación, con existe buena comunicación con la periferia...

Buenos pues nosotros también somos de la periferia, somos de Cueto y la problemática es que tenemos muchos problemas en función del flujo de autobuses.... Tenemos la zona de Valdenoja que van el 1 y el 2 cada 10 minutos, sin embargo hay otras zonas donde no pasa un autobús ni

cada tres cuartos de hora... o sea creo que la planificación no está todo bien... hay zonas ahora como es Ernenst Jock o toda la S20 que no tienen ni siquiera un autobús, y sin embargo por arriba pues van el 1, el 2, el 20.... Creo que habría que planificar mucho mejor los recorridos, porque toda esa zona se está superpoblando...

Yo tengo un chiquillo que va a San Román a jugar al rugby y tiene que coger el 18... y es que nos tenemos que saber los horarios y no puede faltar porque entonces a la media hora tiene que esperar otra media hora para coger otro 18.... O sea el problema es la poca frecuencia.

Los pueblos de Santander están en estado tercermundista...

La zona del Cementerio de Cueto por ejemplo, esa zona está totalmente olvidada....bueno ahí no sabes cuando llega el autobús, por ejemplo si sale a menos cuarto, pues tienes que estar allí a menos 25 porque depende del tráfico que haya en Santander pues a ver cuando llega.... Y como llega marcha.... Con lo cual NO SABES CUANDO IR.... Luego para en otro sitio 30 minutos, con lo cual de la Iglesia a de Cueto a Santander yo puedo tardar más de tres cuartos de hora....

Yo pertenezco a la Asociación de Vecinos del Alisal, que estamos en el radio de acción del Complejo del Albericia, y nosotros la verdad es que más o menos estamos contentos, aunque no tenemos en las marquesinas los indicadores de cuando llegan los autobuses, contamos con dos el 17 y el 6.... Y también la aplicación esta que hay del TUS para el teléfono móvil ayuda muchísimo, yo la utilizo, la conozco... y hay mucha gente que la conoce y creo que está bastante bien.

¿La conocen? (De manera general todo el mundo conoce y ve útil esta aplicación).

Nosotros somos de Campogiro, que está en la zona de Peña Castillo, allí hay más asociaciones y hay desde luego una distribución del transporte bastante amplia salvo la línea 3, la línea 3 tiene un recorrido muy específico, y esa zona está, sin esa línea 3 pues muy mal comunicada. En numerosas ocasiones hemos preguntado a través de la Concejalía alguna posible solución para esta línea de Peña Castillo. Nosotros pensamos y lo hemos manifestado muchas veces, que esta línea tiene un recorrido demasiado amplio.... Que en verano la playa satura sobre todo a la hora de regresar, la gente que al medio día va a trabajar, o viene del colegio para comer y volver a salir... pues se encuentra con que los autobuses casi siempre vienen llenos y no los pueden coger...

O sea problema de capacidad en ciertas horas del día...

Además se trata de una zona de trabajadores, que ya en su día al Alcalde esto se le comentó.... Que hace falta un servicio pues a la 6 de la mañana... porque hay muchísima gente que entra a esa hora a trabajar...

O sea una mayor amplitud horaria...

Una mayor amplitud horaria referida a las horas punta, porque sí que es cierto que hay horas del día que desde luego la frecuencia pues no tiene y anta importancia, pero a la hora de trabajar, a la hora de entrada de los colegio, es decir, a primera hora pues esto es de suma importancia, hay que ampliar la frecuencia e igualmente combinar el recorrido o sincronizar en horas con otras líneas para hacer posibles los transbordos ágiles... porque en nuestra asociación tenemos queja de que están llegando la línea tres cuando acaba de pasar no hace tanto otra posible conexión...por lo cual no se facilitan nada los transbordos....entonces este es el motivo por el cual hay muchísima gente que desiste y decide utilizar el coche.

Todo el mundo opina que en la periferia no se usa el transporte público porque está mal planificado y entonces la gente opta por usar el coche debido al déficit de transporte público.

Bueno hasta ahora todo el mundo dice que tiene autobús pero que la frecuencia no es la adecuada... pero es que hay zonas en las que directamente no se dispone de ninguna línea de transporte público, entonces ahí sí que no nos queda más remedio que usar el coche para todo.

Yo recuerdo que hace años el ayuntamiento planteó que el objetivo era que no hubiera ni un solo vecino de Santander que no tuviese una parada de autobús a menos de 300 m de su casa... y aquí ni a un kilómetro... hay un problema como es el del centro de Salud de Montaña, y esa gente que es de un barrio con mucha población mayor no tiene posibilidades de ir en transporte público hasta allí, porque esa gente tendría que coger un autobús para desplazarse al centro para después en el centro coger otro autobús para ir a Montaña.... Es verdad que el transporte público en los últimos años en nuestra ciudad ha mejorado y que existen zonas súper bien comunicadas, pero también es cierto que hay otra gente que no dispone de un autobús, ni a trescientos metros ni a un kilómetro... es que no tenemos.

Hace falta un análisis global de la afluencia de la gente de fuera, de los pueblos, del extrarradio de la ciudad, para así poder planificar bien el transporte... no se pueden hacer unas líneas con exceso de recorrido, que no se vayan creando tapones para efectuar aparcamientos periféricos, que pienso yo que darían dos frutos: 1) el no entrar con los coches al centro de la ciudad, y 2) el

facilitar líneas con recorridos cortos pero rápidos... porque no tiene sentido que uno de Peña Castillo se vea implicado por la saturación de gente que se baja en San Fernando...

O yo vivo en Cazoña, y Cazoña efectivamente por pasar una serie de líneas está muy bien comunicada... pero sin embargo se ha ido notando como a medida que las zonas periféricas se van poblando, como se va cargando y se saturan líneas... y dices... cómo es posible que en Cazoña llegue un autobús lleno... entonces yo creo que hace falta hacer un análisis global... o sea empezar desde el final para llegar al principio porque es la única manera a mi modo de ver de ir buscando soluciones.

¿Qué opinan de la idea que ha dicho el caballero de aparcamientos disuasorios para conecta...?

De hecho hay aparcamientos disuasorios, hay uno ahí en el Sardinero en la zona de los Campos de Fútbol, pero no creo que esté todo lo bien combinado con el autobús, o todo lo bien explicado para que la gente lo utilice... para que el ciudadano sepa que dejas allí el coche y tienes allí todo a mano...

Puede ser ahora también el Barrio Pesquero una de ellas, que es la entrada de la ciudad....

Estamos poniendo tapones, porque realmente hemos tenido la oportunidad... por ejemplo el Alisal, la zona comercial del Alisal es una zona nueva, la Marga al final es una zona que posiblemente sea de aprovechar... pero no se está consiguiendo porque no hay una definición global que integre todo...sino que se van haciendo cosas sin relación... sin integrar, sin planificar desde lo global que si van mejorando la situación, pero no consiguen solucionar el problema real que existe.... Porque yo no entiendo como en Santander la S20 está saturada, y sea una línea urbana a las 9 de la mañana, si yo hago un disuasorio en el Alisal que hay espacio, de entrada marco unas líneas dependiendo para que zona vaya, y así estoy facilitando... y luego, para mí es una cosa prioritaria que cuando se habla de hacer un intercambiador en Valdecilla... bueno primero habrá que sacar los talleres y los autobuses a la zona ... pienso que es prioritario para desde allí incluso poder planificar y de entrada una línea que podría beneficiar al pueblo puede ser Peña Castillo... entonces veo que se están poniendo cosas pero el análisis global no se está teniendo en cuenta... para ir haciendo cosas puntuales y que además sean complemento y que al final todas ellas finalicen en el desarrollo general...eso, no se está haciendo.

Meter un aparcamiento en la Marga yo pienso que sanearía muchísimo la ciudad... sobre todo la zona de la Calle Castilla y todo eso pues estaría muy bien.

Pero es que se están tapando zonas nuevas que no se planifican correctamente.... Y eso es una pena... porque por ejemplo el Alisal es nuevo, la zona comercial es muy reciente, hay espacio... el PCTECAN al final se queda ahí afuera... suben solo una línea... y yo creo que hay zonas donde ya se tenía que haber planteado ya este tema... Obviamente los campos de futbol es disuasorio?... bueno yo interpretaría que es ligera solución para los que entran por ahí... porque qué línea conecta directamente con el centro de manera rápida... ¿qué frecuencia tiene?... pero cuando se hablan de aparcamientos disuasorios se hablan de un gran volumen de gente que aparcan fuera de la ciudad y acuden en otro medio de transporte al centro... no líneas que pasen por allí sin más... sino líneas rápidas específicas para ello...

El intercomunicador que puede ser en valdecilla o en campos de futbol, porque al final se planifica y siempre se generan más problemas de los que se solucionan... en Valdecilla se supone que tú dejas el coche allí y te bajas del coche y tienes un autobús que pasa... o sea debería de haber una lanzadera que directamente te lleve allí.... (Idea Metrotus aunque no la conozcan sale solo)

Una idea que tengo yo, que no sé si sería la adecuada, pero los circulares. Por ejemplo, desde Cueto, Monte..., nosotros para ir al Albericia tenemos que ir primero al Centro y luego volver al Albericia, que es lo que les pasa a los de San Román, o cuando tienes que ir a algún sitio, los circulares digamos que nos darían un poco de no tener que ir siempre todos al mismo sitio para desde ahí desplazarnos.... Si yo quiero ir al Albericia o mis hijos o mis nietos van a estudiar allí, porque tengo que cogerme un autobús irme al centro y desde allí cogerme otro para ir al Albericia... que hagan líneas circulares periféricas... que se conecte también la periferia entre sí, sin necesidad de pasar por el centro de la ciudad siempre.... Porque tenemos que ir siempre al centro.... Es que no tenemos ninguna comunicación para esa zona.... O a la residencia de Cantabria por ejemplo... hay que dar la vuelta a toda España!!!

El 6 no nos lleva porque sale solo de la parte de debajo de valdenoja, a la zona de arriba no hay nada....

Hay un plan municipal que si se habló ya hace tiempo del tema de los aparcamientos disuasorios, pero no parece que se llegue a concretar nunca nada...

¿Puede haber quizá falta de información puede ser?

Si, si sobre todo la gente que acude a Santander...

Yo cuando digo disuasorio, no me refiero al parking reciente que han hecho en la residencia de Cantabria... sino como son disuasorios en otras ciudades, que la gente aparca fuera de la ciudad en el extrarradio y donde la gente que viene aparca ahí que salgan lanzaderas al centro... porque si no, no es disuasorio.... Y no que pase dentro de media hora un autobús que viene lleno de otro sitio... no es no.

Para eso hay un estudio del movimiento de los ciudadanos que lo puede hacer viable.

¿Cuándo ustedes deciden venir al centro de Santander, o a alguna zona de extrarradio también, en base a que deciden coger el autobús o venirse en su coche? Y si van en su coche, ¿dónde pretenden aparcar en primera instancia? En zona libre, en zona OLA, directamente van al Parking... ¿cómo se comportan?

Mira yo a veces ni me complico la vida y me voy al parking que es lo más rápido.

Es que si se diese la información adecuada, porque por ejemplo los que bajamos de Cueto pues podíamos quedarnos en el Sardinero con el coche si realmente hay un autobús que nos lleve al centro y donde se nos informe de lo que tardaremos en llegar y de su recorrido, y de cuando pasa... es que lo que pasa es que si no hay autobuses que enlazan bien y no pierdes tiempo, pues lo que pasa finalmente es que entras con el coche hasta el centro.

Mira nosotros vivimos en el Centro, y aparcar en el centro es un suicidio.... Primero rezas un rosario y luego ya igual aparcas.... a la media hora o a los tres cuartos de hora.... Y además cada día es peor, porque la gente ya es que tiene hasta dos y tres coches, y aparcar eso dos y tres coches, pues.... Yo tengo uno, y es que nos vemos negros, hemos llegado a estar hasta una hora intentando aparcar dando vueltas y vueltas.... y por eso mismo es buena idea lo de las lanzaderas porque así no entraría todo el mundo en la ciudad...se descongestionaría el aparcamiento y para la gente que vivimos en el centro sería mejor... desahogaríamos muchísimo la ciudad.

En mi caso yo casi el coche a veces lo aparcado en los Castros, me subo andando al funicular y de ahí bajo al Río de la Pila.... Y así dices por lo menos estas trabajando una jornada de 5 y 6 horas pero aparcas gratis... porque es que vamos pagar 5 o 6 horas de parking todos los días pues es bastante imposible. Entonces o vas en bus o aparcas en una zona que luego tenga conexión a pie, el funicular por ejemplo.... bueno esto en cierto modo te facilita el poder llegar a zonas céntricas sin tener que desplazar el coche hasta allí.

Ya pero todo el mundo va subiendo al límite de la OLA y cada vez está más saturado...

Si eso es lo que pasa...

Además luego en Santander cada vez están peatonalizando más y claro deberían de poner alternativas para esa peatonalización... es que sino que hacemos con el coche... como dije yo un día, cojo el coche me lo meto en el bolsillo y me lo subo a mi casa...

Peatonalizar está muy bien, pero ojo, hay que dar antes las soluciones a la gente que está allí... Y dar soluciones no es crear un parking de pago, porque un parking no está al alcance del bolsillo de todos... no puedes plantear parking periféricos donde el costo es por hora... tienes parking allí por Madrid, donde por dos euros aparcas todo el día... Durante toda tu jornada laboral, y has cogido el tren, el bus y te has ido a trabajar al centro.... Así que un parking de esos es casi un a casa que es de mantenimiento y poco más... pero claro, si haces un parking disuasorio de la Residencia de Cantabria y resulta que te sale al mismo precio que el de las cachavas... a un euro y mucho la hora...pues no hace falta ser muy listo para darte cuenta que allí no lo vas a dejar.

El ayuntamiento dice y te incita a que hay que comprar el Centro de Santander, pero coges el coche no puedes aparcar y dónde vas!!! Pues al centro comercial que allí puedes aparcar gratis.... Y no me complico la vida.

Es que todos estos problemas de transporte y aparcamiento, están llevando a deshabitar el centro de la ciudad, pero por ejemplo vas al mercado de ventas en Madrid, vas a la pescadería o lo que sea... tú has gastado 20 euros y con el tiquete de compra tú tienes una hora gratis... eso es bastante buena idea pienso.... Con lo cual la gente entra en el centro, consume allí y no se va a un Corte Inglés.... Entonces todo esto es un estudio económico, y social, y con un movimiento global... ¿porque? Para luego ir haciendo actuaciones puntuales pero bien planificadas.... Aquí parece que son cosas puntuales para ver después como arreglamos lo general.

Aquí parece que se hacen cosas puntuales para ver después como arreglamos lo general....en este caso los comercios deben de tener su aportación, yo entiendo que...

Mira yo si pago por la compra 21 € en vez de 20 € y me dicen, mira tienes una hora gratis de parking... pues mira... dinamiza económicamente la ciudad.

Yo de todas formas pienso que lo que hay que hacer es peatonalizar el centro de las ciudades, facilitar a los vecinos que viven en el centro el acceso a un aparcamiento, y evitar que yo que



vivo en Santander en la periferia baje al centro en coche... y la gente que viene de fuera a trabajar ...de Torrelavega, Astillero... deje el coche fuera y yo que vivo en la periferia pues también, pero para eso hay que hacerlo bien, habilitar sitios gratuitos para aparcar y que realmente sean disuasorios con lanzaderas continuas que te lleven al centro.... Pero es que a mi ahora, tal y como está montado, me resulta más cómodo y más rentable bajar en mi coche que bajar en autobús...

Es que hay que buscar estas soluciones de las que estamos hablando (opinan todos por igual).

Primero hay que facilitar aparcamientos disuasorios, un transporte transversal... y luego pues sí, intentaremos sacar el coche de la ciudad.

Ojo con peatonalizar eh, que los que vivimos en el centro lo tenemos ya muy mal eh... primero que se dé la solución, y luego ya que peatonalicen....

Yo visito mucho la ciudad de León y el centro de León esta peatonalizado entero...y es una ciudad preciosa.... Esta peatonalizado y aun así la gente llega a su casa en coche eh...

Si pero primero se dan soluciones eh... Aquí no, aquí peatonalizan y luego ya veremos....

INFO METROTUS.

MESAS DE TRABAJO:

Grupo de Parking y aparcamiento.

El servicio de OLA pensamos que tal y como está planteado simplemente es un sistema recaudatorio para conseguir dinero, no se puede ir a trabajar y estar a gusto, pensando que tienes que cambiar el coche de sitio en un rato, y por ello es un sistema totalmente deficiente.

Una solución posible para la mejora del sistema de aparcamiento sería conseguir un buen sistema de transporte público eficiente y con la creación de parkings o aparcamientos disuasorios.

La peatonalización de las ciudades tiene que ser totalmente posterior al hecho de dar una solución de aparcamiento... primero hay que dar la solución y después ejecutar la acción de prohibición.

Un dato muy importante es que se deberían de crear aparcamientos verticales en la ciudad, porque lo que hacemos es aparcar más coches en planta y no utilizamos tanta superficie.... Y a la vez poner precios asequibles para poder aparcar los coches.

En el centro de Santander en épocas de vacaciones, el centro de la ciudad no puede engullir a toda la cantidad de vehículos que pretenden aparcar, tienen problemas los que vienen de fuera y los residentes que estamos aquí en Santander.

La bajada urgente del precio de los parkings para que la gente pueda aparcar y puedan ser muchísimo más útiles y más prácticos.

La retirada inmediata de los badenes, porque esos dan muchos problemas tanto para la gente que tiene problemas de cervicales que les puede producir unas lesiones muchísimo más graves.... Y lo que no hay derecho también es que cuando tu pasas con tu coche a 50 km te dé el golpetazo, y eso también pues te puede producir problemas.... Además solo se aplican en las calles de segunda, en las calles de primera no se ponen.... Santander centro no tiene, con lo cual no se trata de seguridad vial.... ¿En Reina Victoria o en el Paseo Pereda hay alguna banda? ¿El Sardinero? ¿No, verdad?...pues ahí lo tenemos.... Con tanta afluencia de coches como no es posible esa seguridad....

Grupo sobre transporte público.

Primeramente en cuanto a la calidad del servicio de transporte público de la ciudad de Santander, nosotros en un porcentaje alto hemos llegado a la conclusión de que es bastante buena, pero aun así tiene bastantes cosas que mejorar aún.

Uno de los temas principales que se puso ahí eran las bajas en la periodicidad para que la gente utilice ese medio.

En el punto dos referente a la comparativa del bus con otros medios de transporte, el autobús frente a otros medios de transporte: puntualidad, y la prioridad que decíamos antes en horas de trabajo, reforzar esas horas punta tanto en la entrada como en la hora de comienzo del servicio, y la hora de ir a comer.

En cuanto a la implantación de un transporte público de alto nivel de servicio en Santander, el troncal con carril bus perjudicando y limitando las plazas de aparcamiento, nos parece correcto. Y muy importante en este sentido la creación real de aparcamiento disuasorio.

En cuanto a la información en paradas, aplicaciones móviles y APP, Smartphone, la web... premisa, pedimos primero buscar y conseguir las soluciones en el autobús, esto sería más secundario, antiguamente todos vivíamos sin esa preocupación de tener marquesinas ¿no?... O sea pedimos bus, y después la marquesina, la informatización de la misma, y bueno realmente es aceptable todo lo que se ha expuesto.

Y en cuanto a las propuestas, pues es muy bonito todo el Sistema de lanzaderas, el metro ligero ese que llamáis, damos el visto bueno (entre comillas) porque bueno somos un colectivo que a su vez representamos a un colectivo, pero no sabemos lo que opinan los demás porque cada uno somos un mundo.... Pero la pregunta que se deja en el aire es ¿se aprobará en esta legislatura? O esto será un prometo, prometo... ¿Lo veremos?

El transporte público no se puede plantear con criterios de rentabilidad, el transporte público tiene que salir como salga sin pensar en que haya que ganar dinero con él, porque es un servicio al ciudadano y nada más.

Y antes pues ha habido mucha demanda por la expansión y el boom de viviendas, pero hoy en día yo creo que ya Santander está limitado.... Pero claro no nos podemos comprar una casa en el centro, nos la tenemos que comprar en la periferia, entonces da servicio a la periferia.

Y hay que trabajar a futuro... no a resolver solamente ahora el tema puntual. Empezar del final para acabar en el principio.

### **c) GRUPO FOCAL SISTEMA DE APARCAMIENTO**

¿Por qué sois usuarios de coche y cuales son vuestros motivos para usar el coche en vuestros desplazamientos?

(Juan) Yo resido fuera de Santander y soy usuario de coche más que nada para acercarme hasta la ciudad a ver a la familia o a buscar a los niños, y no con motivo de ocio sino más que nada como obligación.... Dada la situación familiar con hijos y demás... lo tengo que usar para ir y venir con ellos, sino en ocasiones, sí que he usado por ejemplo el tren que para llegar a Santander es bastante ágil y cómodo, y lo tengo como otra alternativa ocasional al coche. Suelo aparcar en la zona de Marqués de la Hermida, Calle Castilla, porque es la zona donde voy. Otras veces que vienes por el centro te ves muchas veces obligado a aparcar en subterráneos, por el tema de

que no hay un aparcamiento como hace años que había más calles con aparcamientos, y no tantas calles peatonales como desde hace una década para acá.

(Antonio) Pues yo uso el coche por necesidades de trabajo, cuando voy a salir de la ciudad, porque para andar por la ciudad no compensa llevar el coche... y más en la zona 10 que luego para aparcar...si la calle de Florida con Cisneros para aparcar depende mucho de la hora, y del tiempo que tengamos...porque como llueva... y como habéis puesto la zona 9 arriba que antiguamente era nuestra salvación porque al no haber OLA todo el mundo iba allí arriba a aparcar, al no haber OLA antes lo que ahora es zona 9... antes todo el mundo tiraba para allí porque no tenían donde aparcar, ahora como tienen que pagar si tienen que aparcar por allí, dicen, para que voy a ir hasta allá arriba... yo dentro de la ciudad no me planteo utilizar el coche, solo para ir a trabajar fuera de la ciudad, a no ser que tenga necesidad de llevar algo de peso o un bulto...voy o en autobús o andando.

(Fernando) Yo vivo en el centro, el coche me gusta, en la ciudad mayormente no le muevo, pero reconozco que cuando le muevo no tengo sitio para aparcar ¿Por qué? Pues porque lo han reducido. En mi caso en la ciudad tampoco mueve el coche a no ser que sea por una cosa concreta... yo subo y bajo andando.

(Jorge) Yo utilizo el coche, unas veces para ir a trabajar a Santander, otras veces para hacer algún tipo de gestión administrativa en la capital de Cantabria, y al fin y al cabo yo al ser de fuera pues siempre tengo un problema de aparcamiento. Me muevo por las dos ciudades grandes de Cantabria, Santander y Torrelavega, y en las dos hay un problema de aparcamiento importante... pero bueno, en Santander esta mejor, porque aquí a lo peor sino encuentras sitio en la calle pues tienes la opción de pagar y aparcas, pero evidentemente siempre previo pago.

(Victor) yo vivo en Santander en la zona de la entrada al Barrio Pesquero, uso el coche no todos los días, para trabajar, y desde luego circular en Santander prácticamente no circulo porque no hay aparcamiento.... Yo por Santander me muevo en autobús poco, más que nada andando. El mayor problema que tengo es a la hora de aparcar, porque aunque no circule en Santander si necesito aparcar en donde vivo... y ahí hay un problema con lo que decía Juan, el viene de fuera y como muchos que vienen pues a trabajar por la mañana, o a hacer gestiones o a lo que sea, aparcan en la zona de la entrada de la ciudad, la zona del Barrio Pesquero... que a partir de la obra que se ha hecho da la sensación de que hay más aparcamiento, pero yo creo que el número de aparcamientos vendrán a ser aproximadamente el número que había, pero están más

concentrados justo a la entrada del Barrio Pesquero y ese efecto llamada hace que ahora por ejemplo a partir de las 8 de la tarde hay hueco libre, hay aparcamiento suficiente para los vecinos de la zona, y por la mañana si coges el coche pronto ves que hay huecos... sin embargo a partir de las 8,30 de la mañana, es imposible, y si mueves el coche que yo a veces si lo tengo que mover por necesidad del trabajo ... me encuentro con problemas a la hora de volver porque si no vuelvo en una franja que tiene que ser entre 2,30 y 3, esa media horita poco más, tengo que dar vueltas e igual aparco en el Barrio Pesquero al fondo, con dificultad, y es complicado, siempre tienes que estar a expensas de esas horas, e incluso problemas en el trabajo porque cuando tengo que utilizar mi coche siempre tengo esa limitación ahí.... Y en definitiva, para los vecinos si hay aparcamiento, pero el efecto este de atractivo para los que vienen de fuera, que yo entiendo que cuando entras por ahí es muy cómodo, entras por Marqués de la Hermita y dejas el coche ahí y es cómodo...

Yo hablaba hace tiempo, lo hablaba antes con Bernardo, que recuerdo de un proyecto que había de hacer un gran aparcamiento disuasorio de la zona donde antiguamente estaba Campsa que es detrás de la lonja nueva.... Yo aquello no sé si fue algo que de verdad se planificó, no sabemos si realmente se estudió esa posibilidad.

(Jorge) Es que esos terrenos donde están pertenecen al puerto. Eso es de la junta de Puertos, no tienes nada que hacer.

Pero esos terrenos ahora están allí para prado... y sería un buen sitio para poner un aparcamiento disuasorio.

La idea que yo tenía era hacer allí un gran aparcamiento disuasorio, y desde allí pues ya poner diversidad de autobuses para venir al centro de Santander.

¿La idea esta como la ven antes de seguir con la ronda general?

(Juan) Yo, creo que la idea puede ser buena pero el problema es que la gente viene de fuera a aparcar, aparcar ahí atrás les va a aparecer lejísimos... yo por lo menos prefiero ir aunque sea y darme dos o tres vueltas y aparcar más cerca. Depende de la apertura que quiera hacer la ciudad por esa zona pues para si quieres venir andando no tener que ir por un carril, alado de los coches, por la autovía...

O sea en tu caso prefieres dar cuatro vueltas que aparcar en un disuasorio allí...

Pero tu cuentas Juan con que a las 4 vueltas aparcaras....o me voy a un parking de estos que hay que al final es lo que termino haciendo muchas veces, cuando vengo al centro de Santander, me doy dos vueltas, y al final digo mira, lo dejo aquí en el parking de correos...

Pero el parking público lo tienes siempre...

(Jorge) Si, a mí me parece muy buena idea cualquier tipo de parking disuasorio, porque siempre cabría la posibilidad de aparcar incluso gratis... el problema que tiene Santander es que hay zonas exteriores pero privatizadas... y no va haber un bloqueo porque nunca lo ha habido.... La zona que dice él es una zona muy buena... y existe el mismo problema con la zona de capitania que hasta hace muy poco ha habido una gran polémica con el tema de que la verja aquella...hay muchísimas zonas que servirían de disuasorio.... O incluso la RENFE que está totalmente desaprovechado y sin embargo es un espacio que está cerca y colindante al centro donde se podrían hacer sitios de viabilidad para el aparcamiento, y el problema es ese, yo creo que no habilitan zonas para esos parkings disuasorios.

Pero sabes que es lo que pasa con esos parkings, que si yo tengo un parking de esos aquí, cerca de mi casa la OLA no sacaría el beneficio que está sacando, porque los residentes dicen, bueno pongo ahí mi coche y lo uso como si fuese y tengo donde aparcar....porque si me ahorro el dinero de la OLA porque siendo residentes pues me ahorro 30 euros al año.

Yo estoy muy de acuerdo porque básicamente la ciudad, la capital de Santander, siendo capital sobre todo con un atractivo turístico como tiene en verano, el centro siempre va a estar lleno y la línea azul siempre va a ayudar...

Pero bueno la OLA, yo soy de la Asociación de Vecinos de Antonio López, y la OLA en nuestro caso ha solucionado bastante los problemas de aparcamiento.... Ahora la gente aparca y en el portal.

Si, si...sí (todos están de acuerdo con que la OLA mejora la situación).

Vosotros por ejemplo que no lo quisisteis al principio... los de los Arenales.

No, no, no, no eso no es cierto... ahí hubo un caciquismo que creo que no es el sitio ahora para sacarlo. Hubo un caciquismo de quienes tenían allí intereses particulares, propietarios de garajes y de casas de la calle Castilla y demás...ahí el problema estuvo en que hablaron por la Asociación de los Arenales aquellos señores que tenían intereses....

(Eva) bueno yo vivo en el Centro, en la Calle Amistad y utilizo el coche para ir al trabajo porque trabajo fuera de Santander... y yo sí que he notado mucho un antes y un después en mi zona, porque hace unos 5 años o una cosa así pusieron la OLA... entonces to allí, en mi casa hay dos coches, y me era absolutamente imposible poder aparcar.... Por la Calle Perez del Molino, la Calle del Monte...hay bastantes calles... por la calle amistad... y la verdad es que tenía bastantes problemas. Pero a partir de que pusieron la OLA fue todo una maravilla en comparación, vamos, a mí me ha cambiado la vida... el problema que teníamos es que como está muy cerca de la zona centro del Ayuntamiento, mucha gente que trabajaba allí en el centro, pues venía a aparcar a nuestro entorno.

Yo ahora que tengo que pagar, pues procuro dejarlo lo más cerca posible, no lo dejo ni por asomo allá arriba para luego bajarme al centro.

Pues nosotros vamos, nos ha beneficiado muchísimo, ahora mismo yo estoy encantada... no tengo ningún problema de aparcamiento incluso teniendo dos coches en casa.... Le aparco en la puerta, y como vivo más o menos en el centro, siempre voy andando si tengo que hacer algún recado o algo...

Os voy a preguntar algo que me interesa que habéis sacado. En la planificación de vuestros viajes diarios ¿en qué momento planificáis vuestra ruta y en base a qué? Tenéis claro donde vais a aparcar antes de salir de casa, cueste lo que cueste.... ¿esa opinión va cambiando a lo largo del transcurso de vuestro viaje en función de otros factores como congestión del tráfico, climatología, etc.? ¿O decidís cuando aparcaís cuando llegáis?

Pues yo según salgo de casa lo que hago normalmente es me voy a un aparcamiento subterráneo y se acabó.

Yo cuando circulo en Santander, lo poco que circulo en Santander cuando vengo al centro de Santander lo meto en un subterráneo.... Lo que si siempre tengo en la cabeza es que al volver a mi casa a ver como carajo aparco porque depende de la hora a la que vuelva.... Yo es donde tengo el problema realmente, a la vuelta al llegar a casa.

(Jorge) Yo particularmente los parking no me los planteo... básicamente porque me parecen muy caros y porque mi manera de venir a Santander es básicamente a título de gestión, pues nunca sabes cuánto tiempo vas a estar. Lo que hago es siempre pensar previamente donde voy a aparcar... evidentemente siempre cerca del centro, depende también de la hora que sea.... Si es

más o menos temprano y tal, pues me meto en el Paseo Pereda que siempre suele haber sitio.... Y sino me suelo subir a la zona de Perez Galdós o meterte por Tetuán y tal arriba.... Porque arriba que es la zona de Santander rica y no tienen línea azul, pues ahí arriba voy y aparco gratis.

(Juan) En mi caso pues más o menos como tú, yo vengo más o menos a la zona, me doy unas vueltas....trato de dejarle en una zona que no haya OLA si puedo, básicamente porque lo tengo que mover sino...evito la OLA siempre evito pagar si puedo....siempre vienes y pasas...y si hay un sitio y te viene favorable a la gestión que vayas a realizar... le dejas hay, pagas.... parking este verano sí que lo he tenido que utilizar bastante, yo que sé, cuando he venido a dar una vuelta, vienes a la fiesta de yo que se... de Santiago, vienes a las casetas...y ahí ya ni te lo planteas, vienes directamente al parking....

Yo es que ahí, en esas situaciones yo ni me planteo salir de casa con el coche.

Yo no tengo ninguna planificación, la verdad, voy buscando sobre la marcha... si voy a una determinada zona, puedo dar una vuelta o dos...y sino encuentro, pues busco la solución más rápida.... Y me da igual, puede ser parking, aparcamiento libre o de OLA...lo que quiero es rapidez de aparcamiento.

(Bernardo) Un poco problemático, que tengas que pagar OLA y que cojas el coche para salir fuera del casco urbano, y que vengas a aparcar por tu zona y que no tengas ni más arriba ni más debajo de tu zona y que tengas que meter el coche en un parking, o sea aquí se paga la tarjeta y luego después encima tienes que pagar el parking.... En términos generales es puramente recaudatorio.

(Juan) Si, si en eso estoy de acuerdo, y estoy de acuerdo también en que igual el sistema de cómo han estructurado las zonas es uno de los problemas porque yo creo que al haber más zonas realmente lo que tienes son menos sitios para aparcar... entras en una zona que a lo mejor son tres calles, una bajada... puedes aparcar a partir de las 4 y yo creo que habría que ampliarlas yo creo...

El problema del centro en si es que te lo hacen peatonal, y entonces te lo están reduciendo completamente.... Si tu zona es pequeña y si ya encima te ponen una zona peatonal...pues ya es peor.

Y después hay otra cosa, que el ayuntamiento miente, pero como bellacos...porque si tú vas a sacar la tarjeta de la OLA la zona 10, esto es dado por ellos (un papel) donde tienes las zonas y



calles donde por zona se supone que puedes aparcar...pero luego no se corresponde con la realidad (la calle Roca, El Cubo)... muchos de la zona 10 van a aparcar a la zona 9.

(Eva) ¿No os pasa a vosotros que os coincida justo el límite entre una zona y otra? Yo por ejemplo subo la calle del monte...

El efecto frontera que se llama...

La calle que va de Cisneros a los Acebedos hay una calle que va por detrás que no es ni de la 9 ni de la 10, es de la 6...

Y luego hay otra, yo puedo aparcar a una mano, pero luego a la otra nada....es de otra zona, y eso no se entiende...

Si yo no tuviera coche, que hay mucha gente que no tiene coche pensaría lo contrario que dice usted... es decir, a mí me gustaría como peatón que toda la ciudad fuera peatonal... hablo como un señor que no tenga coche...

Porque nosotros estamos hablando aquí por lo que veo, solamente de los propietarios de coches o de gente que conduzca un coche.

Ya pero es que después tienes otra cosa que se da en ciertas calles, que lo hacen peatonal para los peatones y casi tienes que ir saltando para poder pasar... porque el restaurante ese, el bar del otro, la terraza de no sé quién....aparte de las mesas te sacan los taburetes y tienes que ir haciendo zigzag para poder pasar.... La calle del Arrabal por ejemplo.... y ya no es para los peatones, es para los negociantes.

En otros lugares siempre el centro de las ciudades es peatonal.

Yo creo que hay calles que son, salidas de emergencia de la ciudad, que más que peatonales se podrían hacer semi-peatonales de convivencia del peatón y otros medios... si por ejemplo un eje transversal te la hacen peatonal del todo, y tienes un conflicto con una manifestación que pasa por allí.... Y para poder encontrar aparcamiento tengas que ir, hasta la primera rotonda, y para volver no te puedas cruzar hasta que no llegas a la marga....

Estoy viendo últimamente que mucha gente aparca ahí, como aparcamiento disuasorio en Reina Victoria.... Es gente que viene de fuera, que aparcan ahí vienen en el autobús, no hace falta hacer un aparcamiento disuasorio o dos, sino potenciar aquellas zonas que quedan libres y poner un

buen transporte público que lo comunique... o informar a la gente de fuera y del extrarradio de que pueden aparcar fácilmente en esas zonas y ahí cogerse un autobús.

¿Haría falta más información? ¿Qué opinan sobre lo que dice el caballero? ¿Tienen información de las plazas de aparcamiento? ¿Ustedes conocen...?

Si esta de manera disuasoria, el Palacio de Festivales, que ese está lleno siempre...y es una maravilla para la gente que viene después lo reconozco...ellos aparcan ahí... Reina Victoria está llena, está llena todos los días... está en funcionamiento el parking que hicieron ahí para lo del mundial de la vela.

Un inciso, aquí hay que diferenciar el tema de Santander en verano, a Santander en invierno... en verano es una locura sí.

Ese aparcamiento disuasorio que tú dices en verano es... pienso que habría que garantizar un aparcamiento disuasorio para todo el año.

Y en invierno es lo mismo, en invierno cuando llueve se llena Santander.

¿Qué efectos trae este problema?

Eso pasa en todas las ciudades del mundo... o sea y cada vez hay más coches y la ciudad sigue siendo la misma.

No la ciudad no es la misma, es superficie si pero no en circulación...hay más coches y hay más de todo...no es la misma.

Ahora están haciendo peatonal la calle Rubio, y le he explicado que ahora que estaba en obras había una solución de no hacer zona peatonal, sino semi-peatonal....porque va a haber un problema, que cuando en la general haya algún evento... antes se cortaba abajo y ahora se corta en Cisneros... yo para ir a la calle Florida y para ir a Isabel la Católica, tienes que ir Cuesta de la Atalaya, General Dávila, Camilo Alonso vega, Cuatro Caminos, Vargas... ¿Sabes que me contestó? Que se reunirían los Concejales y que como tenían mayoría, que lo hacían y que se quedaba así... y hay testigos de ello....

Me interesa también saber, ¿cuánto tiempo estáis dispuestos a aguantar para poder aparcar? O sea ¿cuál es el límite de intentar aparcar hasta que te cabreas?.... en minutos, en tiempo, en base al viaje que vayan a hacer.

Si el viaje es por ocio, yo he intentado una vez de ir a la playa, dar tres vueltas y al final irme a casa desesperado...

Yo si tengo que ir por obligación a algún sitio, me pongo en el caso de este muchacho que viene de fuera y tiene que venir a hacer algo de trabajo, pues darás las vueltas que haga falta....

O llegas a tu casa y quieres aparcar, y claro, te estás más de una hora intentando aparcar....

Si eres residente en Santander, el problema, más que aparcar en Santander, el problema es si llegas de fuera aparcar en nuestra zona, cerca de casa.... O sea ese es nuestro problema realmente como residentes.... Desde que se ha implantado la OLA yo creo que el problema se está yendo a las zonas limítrofes de la OLA.... El efecto frontera de la OLA.

Con lo cual, la solución para mí sería hacer OLA por todo lo que es el casco de Santander (todos opinan lo mismo)... todo lo que es el núcleo...

El problema de los residentes en Santander, en la zona de Castilla y todo el Pesquero, eso que les ha quedado tan bonito al Ayuntamiento de Santander eso va a tener OLA en cuanto acaben las elecciones....

Pues eso que ha quedado así de bonito también eran terrenos del Puerto del Estado...

Si pero son cedidos y han hecho un paseo, unos aparcamientos....

En Bilbao cuando hicieron el Parking del Arenal, alado de la riada, antiguamente había un parking viejo en lo que es la Plaza Nueva del casco viejo, pues cuando sacaron de allí todo el tráfico... ya por ahí no puedes andar a no ser que seas residente y se lo dio a los vecinos a un coste ridículo... digamos que hicieron un parking público para residentes.... Exclusivamente para los residentes del casco viejo.... Les cobraron por la plaza y luego por una cuota mínima de mantenimiento.... Eso lleva una limpieza, lleva una seguridad....

Bueno sería entonces prácticamente como si fuera una OLA....

Si pero no a un precio desorbitante...

En cuanto al sistema tarifario ya que lo has sacado, a los residentes os parece bien el sistema tarifario de la OLA actual...

Si, si...al año vienen a ser unos 28 €, está muy bien y compensa por supuesto.

Una hora si quieres aparcar es 1,20 €... y eso no es excesivamente barato si estás fuera de tu zona.

Bueno yo ahora pago 150 € del impuesto de circulación y no estoy rodando mi coches....

Pues a mí la tarifa de 1,20 € no me parece caro... lo que sí puedo echar en falta algunas veces es que exista una zona con horario más amplio, que no tenga que rotar el coche cada poco... porque si no... bufff.... Como hay en Bilbao con la OLA.

La cosa es que en esa zona verde si lo quieres dejar 3 horas o 4 pues estupendo, vas a pagar más que en zona azul pero la comodidad de no tenerlo que mover cada hora es preferible en ciertos casos y lo pagas....

En una misma zona puedes dejar el coche 4 horas... eso te va a suponer en esa zona un coste un poco mayor.... Y luego otra cosa, que tú aparcas en Bilbao... aparcas en este barrio y tienes un tiempo para bajar....y como en la máquina tienes que meter la matrícula, automáticamente la máquina te dice: te has excedido.... Para que no estés siempre en la misma zona ni te quedes siempre en las zonas limítrofes pues lo hacen así.

¿Y cómo pensáis que deberían de estar diseñadas estas políticas de parking, este sistema tarifario tanto de OLA como de parking? ¿En función de algún parámetro específico, por ejemplo os voy a decir, en función del mayor o menor estancia? ¿Qué si te estás más tiempo salga más barato y si te estás menos más caro, o viceversa? ¿En función de la franja horaria? ¿A través de un sistema escalonado por ejemplo? ¿Diferenciando fines de semana de días laborables? O sea si les ocurre algún sistema con el que contribuir a la mejora del sistema. Alguna gestión que piense que es más eficaz para lograr mejoras en la gestión del sistema.

Pues en el caso de los parking yo creo que es como cuando compras a un proveedor 1000 cajas de algo y te lo da más barato que si compras 10 ¿no?... O sea cuanto más estancia pues más barato.... Eso es en el parking, pero después en la calle se supone que la OLA es para que haya movimientos de coches.... Y para los que no son residentes pues tendrás que ponerlo más caro yo lo veo así.... Me refiero a que si tú vas a una zona donde sabes que puedes dejar el coche 4 horas, si el parking tiene un precio y la OLA tiene otro, tienes que buscar un precio intermedio porque te ahorras el tiempo ese de límite de 2 horas....

Totalmente de acuerdo...

Si tu vienes a Santander, y sabes que le dejas ahí y te sale más barato que el parking pero más caro que la OLA pues claramente vas para esa zona si sabes que aparcas fácil y el tiempo que quieras...

Yo tengo una propuesta, vamos a ver en el estatuto de autonomía dice que esto es la capital de Cantabria, entonces evidentemente mucha gente va a vivir aquí y la ciudad administrativa como tal va a estar aquí. Luego aquí tenemos dos tendencias, una que es la gente que vive aquí, que quiere pasear y tener una buena calidad de vida en su ciudad, y la gente que viene a hacer gestiones y que viene y va de la ciudad a trabajar....entonces yo creo que a mí lo único que se me ocurre tal y como está yo que si echo de menos parking baratos o a precio de costo, públicos.... Y que sean disuasorios. Y depende de que lugares donde toda la gente que venga de fuera pueda aparcar allí....

Pero si ya los tienes!!! Tú vienes al sardinero, aparcas allí y te coges el autobús y punto...

No, no... te equivocas porque en verano no, en verano no.... Y en verano también hay actividad y la gente se moviliza....

Bueno en ese caso tendrías que aparcar en el Albericia o por ahí....

Mira te voy a poner un ejemplo, pero no solo de dentro de la ciudad, sino ya la zona de donde está Apia XXI y todas esa zona del Parque Tecnológico.... La cosa es que tú vas a trabajar, y donde hay muchos edificios y muchas empresas...pero es que les falta aparcamiento a mucha gente hasta los administrados del gobierno de Cantabria, porque hay mucha gente que no puede aparcar.... Luego a ver, vamos a gestionar esto para ofrecer alternativas a la gente para que aparque... aunque sea lejos, pero que aparquen.... Yo lo veo así, yo es lo que veo, pero no lo sé.

Por ejemplo el sistema que tienes otras ciudades, donde en aquellas zonas más congestionadas la tarifa es mucho más elevada, que las zonas que están periféricas donde las tarifas son más baratas... ¿ese sistema que les parecería?

Yo creo que no habría consenso, tampoco es una ciudad que sea muy amplia, es más bien poco densa y reducida y....luego por ejemplo, otra cosa es que por estas zonas que pongan OLA, igual en estas zonas de aquí o zonas como por ejemplo, Cazoña, el Albericia, o zonas que no están tan céntricas pues igual pongas una OLA que no es tan barata, y amplíes más por la zona de por

ejemplo Floranes, San Fernando y hasta el Centro lo pongas así un poco más caro, pero esto así ahora....

Yo propongo ampliar zonas OLA y que estas sean más baratas en la periferia.

Yo pienso que puede ser algo....si la discriminación la haces por el precio, y es una discriminación muy clara.... Va a provocar el efecto frontera del que hablábamos antes, dentro de las propias zonas de OLA, la zona de OLA cara y la barata....se me ocurre que puede pasar eso.

¿Cuánto piensan que estarían la gente a asumir como máximo de tarifa?

Eso va en relación con el bolsillo del usuario creo yo...al que tiene mucho dinero pues le da igual.

Más que disuadir por el precio, para mí la idea más coherente pues es la de disuadir con un aparcamiento que fuera suficientemente amplio pero que esté comunicado sobre todo para cuestiones administrativas para llegar al centro de Santander... que tenga una buena comunicación y que cada 10 minutos, que tú puedas llegar cómodamente, que llegas y aparcas, y que además no te cuesta dejar el coche ahí, y que coges el autobús rápido y en nada estés en el centro de la ciudad.... y para regresar vuelves con un autobús cómodamente a recoger tu coche sin problemas....

Y para la gente que haga eso el autobús debería de ser gratis o mucho más baratos...

Eso se hizo para la universidad y se convirtió en un fracaso.... si se hizo un aparcamiento disuasorio en los campos de sport en el Sardinero... y traían a los estudiantes gratis en autobús...

La gente no lo hacía...porque seguía intentando aparcar en la puerta....

Ya, pero si en la puerta pones la OLA, ya verás como lo hacen... y obligas a que se use el aparcamiento disuasorio.

Yo creo que ambas medidas hay que hacerlas al tiempo, crear aparcamiento disuasorio pero al tiempo cobrar el aparcamiento que queremos liberar....y poner autobuses eficientes.

Todos los vecinos de Santander estamos de acuerdo en que la OLA es buena.

Si pero es buena si se pone en todos los sitios...

Ya que se ha implantado es buena en general... porque si me la pones a mí y al vecino de alado no se la pones....claro.

Y digo yo una cosa, ¿porque no hacen una OLA gratis? hace muchos años que ya la hubo en Santander y la controlaba la policía municipal.... Aparcaba quien quería en las zonas que hay donde se podía aparcar y teníamos un reloj que era de cartón, que tu ponías la hora de llegada y la hora de salida, y el municipal controlaba, si te habías pasado.... yo pienso que si hace bastantes años eso era viable, seguro que ahora algo se podría hacer.

Pues porque antes seguramente había menos personas aparcando, menos tráfico que ahora....

Porque ahora cada casa tiene varios coches y antes no.... Y la población ha crecido...las condiciones han cambiado.....En Santander había 200 coches, 500 o 1000... ahora no hay comparación.

A mí 28 euros por aparcar en tu zona no me parecen caro...

Hay veces que yo muevo el coche porque voy a Torrelavega, o porque me he ido a Bilbao y me he tirado hasta una hora dando vueltas en mi casa para poder aparcar, si llego a las 11 o a las 12 de la noche...

Y las cosas y el estrés que genera el no aparcar es insalubre....a mí me mata.

Pero digo yo una cosa, porque cuando hacen aparcamientos subterráneos porque los hacen de juguete.... En vez de dos tres plantas.... hazlos de siete y que sea tipo la OLA.

En Alemania son edificios... en Alemania tú vas a Hanover y me han dicho que hay mogollón de aparcamientos y todos son así en edificios.

Hay que mirar también la tendencia que tiene el Ayuntamiento que yo creo que la idea es clara: vamos a quitar aparcamientos, vamos a hacer parking subterráneos como este que han hecho en Mendicoague, también en Valdecilla o por ahí creo que hay otro, y que la gente compre, pague, alquile, la gente que vaya a trabajar a Valdecilla que alquile allí su aparcamiento.... Y yo creo que se están confundiendo con el concepto...

Si, si totalmente.

Si como ejemplo tenemos el parking que está justo debajo de la residencia.... Vas a la residencia a sacarte sangre o a cualquier cosa y es imposible aparcar.... Y sin embargo está ahí muerto de risa ese parking, hay plazas de aparcamiento que están a la venta y están a precios carísimos... nadie las compra y están ahí sin utilizar.

Mis padres viven en Luis Vicente Velasco no tienen OLA y es una tortura aparcar.... Y cuando subo a verles si tengo que llevar algo de peso me subo en coche, y vuelta y vuelta y vuelta....

No se esa política que están siguiendo yo creo que es un poco también por lo que dices tú, algo ganarán o tendrán algún interés en que esa constructora o quien haga los parking .... Y al final se lían a hacer parkings y se quedan todos vacíos.

Y si te pones a mirar lo que valen las obras, lo digo a la sazón de lo que estabas hablando, en España todas las obras que hacen, el tranvía de Parla, todas se duplican, se triplican o se cuadriplican el valor o el coste de lo que realmente valen.... Entonces ahí hay algo que no cuadra....

Bueno a mí si me cuadra.... Evidentemente me refiero a que no hay un ánimo de solucionar los problemas a los ciudadanos en este caso y si un afán de trincar...

Bueno si con los aparcamientos subterráneos es que los políticos trincan, pues bueno, quitamos los aparcamientos subterráneos y ahora....

No, no es que trinquen....es que gestionan para trincar.... Mo porque puedes trincar y gestionar bien que es lo que hacen los Alemanes, pero aquí simplemente trincan.... Entonces pues pasa lo que pasa....que haces aparcamiento y no cabemos.

Yo volviendo y cambiando un poco de tercio, volviendo pues a gente como nosotros que viene a Santander en un momento dado, pues a hacer gestiones con las administraciones públicas, Ayuntamiento, al Gobierno Regional, a Hacienda.... La Seguridad Social sino me equivoco ya ha trasladado parte de sus gestiones allí a la zona del Corte Inglés y todo eso... yo creo que traspasar todas estas Administraciones fuera de la ciudad puede ayudar a aliviar el problema del tráfico.

Pero entonces luego van a protestar los del centro.... Van a decir que porque tienen que irse allí pudiendo estar en el centro.

Ese es el tema de los políticos, solucionar estas cosas.

Yo eso lo veo más complicado.... Para mí es más fácil centralizar...

Yo vivo en Santander desde hace ya 22 años y la zona del Mercadona esa no estaba, ha crecido, la zona de Valdenoja ha crecido, Montaña ha crecido la ciudad, y si crece la ciudad pues tienen que crecer los servicios.... Y quien vive a las afueras, pues la gente menos pudiente y la más



joven. Y para muchos, o a mí sí me hacen ir hasta el PCTECAN a presentar una queja a consumidores, yo me acostumbre, pero hay mucha gente que le fastidia tener que ir hasta allí...

Ya pero hay muchos servicios electrónicos que te permiten hacer estas gestiones ya vía internet...

En Santander es que toda la administración está en la esquina de alado de la frutería....está haciendo en un lado, ayuntamiento en otro...

Entiendo que quizá para la gente más joven descentralizar estas actividades estaría muy bien (manejo de internet y posibilidad de hacerlo de manera telemática) pero sin embargo para la gente mayor no tanto, ya que tendría que desplazarse.

Me gustaría también hablar acerca de la información que os llega.... Que información tenéis o disponéis habitualmente. ¿Os llega algún tipo de información a tiempo real? ¿Consultáis algún tipo de información de plazas libres de parking por ejemplo? plazas libres de OLA, etc.

Yo he estado intentando bajarme una aplicación, lo he visto en el periódico lo están todo el día anunciando... Santander Smart City... la movida es que hay una aplicación, la estuve buscando y sé que con esa aplicación te dice dónde está el aparcamiento, pero yo no he llegado a...

Si pero llegas allí y resulta que el aparcamiento no existe, que a mí me ha pasado.... en Daoiz y Velarde pasa.

¿Eso es solo para aparcamientos subterráneos me parece no?

No, no es de OLA....

No sabía yo que existía eso, no.

Y tú vas por la calle martillo y a esa altura de repente te encuentras un cartel que dice en zona tal, tienes tantas plazas.

Y en el suelo hay unos cacharritos que te indican....

Yo la aplicación de Smart Santander también me la bajé y la verdad es que la he mirado dos veces y tampoco me ha sacado de situaciones que digas...

La que si me ha salvado por ejemplo me la que utilizan los de la OLA, park se llama, esa por ejemplo pues si tu marcas ahí el modelo del coche, metes ahí los datos, la recargas como la

tarjeta como haces las compras y demás, y desde el móvil pues tu ajustas también el tiempo que puedes estar, con lo que vas a pagar y demás...y lo bueno que tiene, que eso sí que está bastante bien, es que si tú por ejemplo te marchas antes de la hora que has establecido o de que te caduque el tique que tú ya has pagado previamente, le dejas ahí colgado para alguien que tiene una aplicación, le capturas, y entonces pues tienes la hora hasta la que tú ya habías pagado....

(La mayoría no lo sabían)

De hecho ayer aparqué en dos zonas distintas y coincidió que en las dos aparqué gratis.

Como ven este sistema, ¿creen que le llega a todo el mundo? ¿Cómo creen que debería de plantearse?

Hombre, llegará a todo el mundo que esté interesado....si tú no lo estás pues no te llegará.

Yo lo uso y está muy bien, pero creo que a este sistema accede más la gente más joven por el tema del Smartphone y las nuevas tecnologías....

Yo tengo amigos también que lo utilizan....

Y esto, el disponer de esta información ¿creéis que puede determinar el destino de viaje final de la gente?

Yo creo que si realmente esas aplicaciones funcionan bien, yo creo que son muy útiles y hay quedarlas más a conocer, porque se puede ahorrar dinero la verdad... y bastantes quebraderos de cabeza. Pero pasa lo de siempre, que como conduciendo no debes de manejar el teléfono móvil, como vas a saber si hay sitio...

O sea no sería algo que miraríais antes de salir de casa....

No porque realmente cuando vas a llegar a la zona ya no sabes si la situación ha cambiado, si sigue habiendo sitio o no....todo cambia en un momento dado.... Y de la que llegas allí, ya te le han quitado.

Yo eso lo veo para un futuro más lejano... que se hagan aplicaciones para coches más inteligentes.

O sea no lo veis útil en el caso de las plazas de aparcamiento.

No, la verdad es que no (de manera generalizada).

No, no yo esa aplicación no la descargaría...

Puede llegar a ser utilizable como ha dicho él, pero a veces no.... No me parece que dé garantías.

Yo coincido con ellos, para buscar aparcamiento no me es útil, pero para mí una vez que lo encuentras me ha resultado útil porque te puedes ahorrar dinero de lo que le ha sobrado a otra persona.

Deberían de hacer una aplicación como para un GPD o Tom Tom.... Que te vaya diciendo donde está la plaza libre a tiempo real mientras vas conduciendo.... Eso sí podría ser más útil.

Un tomtom tú vas por cualquier ciudad y en tiempo real te cambia la dirección....

Si tú vas por una zona de puede detectar aproximadamente cuantos aparcamientos tienes libres... eso si te lo puede detectar....

Otra cosa es que te dejase reservarlo para cuando llegues al sitio poder aparcar....pero la cosa es, espera que lo he detectado yo primero...

Eso puede ser interesantes.... ¿eso lo veis descabellado o lo podéis ver interesante?

Le aparcas a distancia digamos.... Bueno para un futuro igual hay algún sistema con el que se pueda hacer.

Si claro y llega otro primero y le dices...fuera que este lo tenía reservado (La gente lo ve buena idea pero no consigue visualizar como podría funcionar el sistema llegado el caso).

Es que tú hablas de cita previa de aparcamiento....

Incluso podría ser de pagar un poco más de lo que sale la cuota de OLA normal por poderlo reservar con antelación...

A mí se me escapa meter nuevas tecnologías en esto cuando realmente no tenemos el material...porque si no hay aparcamiento, por mucho que te venga en el móvil... lo primero será crear aparcamiento y cuando realmente lo haya aplicar esta herramienta de gestión.... Yo creo.

Entonces la información de base de la que disponéis a la hora de ir a aparcar es la que suponéis en vuestro caso.... Que haya o no haya...

Es el conocimiento que puedas tener de la zona en concreto....

Pues yo no suelo tener problemas para aparcar en los aparcamientos subterráneos....

(La gente fuera) disculpa ¿Cuánto vale la hora en un parking subterráneo? ¿2 euros o así?

(La gente de aquí dice)... Depende del parking...

En el de la Plaza de Pombo te zumban bien por ejemplo....

Es caro, es caro (lo piensan todos de manera generalizada)

Si te estás cuatro horas te sale por hay unos 7 euros....

Ya que me estáis hablando de la tarifa de parking ¿Cuánto estáis dispuestos a pagar por hora?...O lo que os parece lógico....

Pero porque tienes que pagar....

Pero si yo me estoy 40 minutos porque tengo que pagar toda una hora...

Es que depende del parking...pero si yo necesito quedarme menos de 1 hora.... Y hay parkings que te dicen: “periodo mínimo de 1 hora”.... Y dices y porque tengo que pagar yo una hora si tan solo me quiero quedar 30 min....

A pues yo nunca lo he visto eso...

Si, si, asientan varios....es así en muchos.

Pues yo muchas veces he aparcado para hacer una gestión 10 o 15 minutos y no me han cobrado una hora eh...ehh...

Es que depende del parking...

En algunos parking cuando entras te pone: “periodo mínimo de estancia 1 hora”.

Lo lógico es que se debería de cobrar por el tiempo que se usa...

Otro punto que quería tocar, el vehículo privado como modo intermodal... en combinación con otros modos de transporte.... Hemos tocado el tema del coche en combinación con el autobús... de aparcar el coche en un parking disuasorio y coger un autobús... ¿con que otras modalidades creen que podría tener éxito o que ustedes utilicen?

Pues aquí en Santander...no empezamos con la bicicleta....

Es que Santander tiene muchas cuestas....

Pues que hagan como en el país Vasco que las subvencionaban....

Es aquí en Santander como no sea tren y autobús...

El señor Ignacio Diego les ha comprado a algunos señores de la Diputación unas bicicletas eléctricas....

Pues yo creo que es más un tema cultural más que un tema climatológico, básicamente porque en Holanda llueve todos los días y hace un clima malo y la gente utiliza la bicicleta para todos....

No y es un problema de cuestas también....

Por eso hablo de la bicicleta eléctrica....

¿Y dónde la aparcas la bici eléctrica? ¿Qué garantías hay de que no te la roben?

Bueno esto no es de aquí y de ahora, hay muchos sitios donde se utilizan estas bicicletas.... En Vitoria por ejemplo, en muchos sitios en vez de ser líneas azules, son aparcamientos para bicicletas y están vigilados... y seguramente que tienen menos coste que la OLA.

Si pero ya estás hablando de aparcamientos vigilados, y aparcamientos vigilados habrá pocos...

Me refiero una personas del Ayuntamiento que de vez en cuando se pase a mirar que todo está bien... aparcamiento que están digamos salvaguardados.

Pero yo creo que esta es una barrera un poco cultural, porque al fin y al cabo en otros sitios sí que se da...y funciona, y funciona muy bien, y quita muchísimo el tema del transporte, lo que pasa es que no se trata de que nos guste o no nos guste, es que ese debería de ser el futuro.... Y va a ser el futuro.

¿Qué opináis de esta combinación? Digamos coche dejarlo fuera de la ciudad y coger la bicicleta.

¿Entonces por esa regla de tres porque el Gobierno te anima a comprarte un coche?

Eso en principio nos parece bien a todos...

¿Pero pensáis que puede ser algo que funcionaría? ¿Lo utilizaríais en vuestro caso por ejemplo?

Si, puede que si....

Yo si viviera en Santander ya tendría una bicicleta eléctrica....igual que hay muchísima gente que tiene moto.

Vamos a ver, es que la bicicletas a mi hijo, no sé cuántas le han robado ya...

Es que la bicicleta es un problema... porque es que te la roban... de ahí viene el dicho este "cuidado con la bicicleta de un gitano porque puede ser la tuya"... claro que las roban pero ¿por eso no vamos a pensar que eso sea una mal modo de transporte no?

Yo cuando vivía aquí en Santander, en el momento que tenía la moto, estaba encantado porque me cambiaba la vida, podía ir a la playa perfectamente, aparcar ahí alado...a 10 metros de playa, podía ir al centro para hacer cualquier gestión, podía ir a la universidad y aparcar a la primera en la puerta, o sea para Santander lo fundamental y más cómodo es o la bicicleta o la moto...etc.... Lo que pasa es que claro, ahí volvemos un poco a lo mismo, que tampoco todo el mundo tiene la cultura de la bicicleta o de la motocicleta....

Pero a mí me parece que el problema, de fondo de fondo es, que si yo vivo en el Sardinero y quiero ir a Valdecilla, porque cojo el coche habiendo autobús para llegar.... Es que para mí ese es el problema, que somos muy cómodos.... Y claro, queremos aparcar en la puerta de allá donde vamos...

Dentro de Santander yo pienso que lo mismo que yo digo con la gente que yo me relaciono.... Cuando salgo los jueves y quedo con los amigos y vamos a tomar algo, ya nadie lleva el coche desde hace muchos años.... Nosotros vamos por ahí y nos tomamos algo, y luego uno se va andando, el otro en taxi..... esos son hábitos que van cogiendo las nuevas generaciones, porque la filosofía de tener el coche y moverlo para todo....

El tema de la economía colaborativa, de compartir coche, para ir a los centros de trabajo, para ir a los centros universitarios, etc...

Eso no funciona... (Dicen la mayoría).

Pues yo no estoy de acuerdo...

La idea es buena, pero eso no funciona....

Hablo del tema de compartir coche como por ejemplo de compartir plaza de aparcamiento...Eso existe una plataforma en el ayuntamiento de reserva de plazas de aparcamiento, de tal manera

que imagínate tú trabajas en Cazoña pero yo vivo en el centro y nuestros horarios de salida coinciden... y hay otra persona en el centro que hace el viaje inverso, entonces tú intercambias durante un tiempo tu plaza de aparcamiento con esa persona. Es un poco lo que llamamos economía colaborativa....  
¿Qué opináis?

(Nadie ha oído hablar de ello)

Yo no tengo esa necesidad, pero si me parece muy bien, si la tuviese sería algo muy productivo....

Yo si me encaja perfectamente cuando yo salgo y el otro llega, si claro que si lo utilizaría.

Otra cosa me viene ahora a la cabeza, yo he visto en Bélgica un sistema que consistía en 2 que los accesos de la autovía que llega a Bruselas tenía unas zonas de aparcamiento que lo que a mí me explicaban allí es que en esas zonas llegaba gente que iba a trabajar a Bruselas y en Bruselas hay mucha gente sobre todo funcionarios europeos y por la tanto hay mucha afluencia de coches, entonces estos aparcan en esas zona habilitadas para el efecto y llegan 2 tres coches los dejan ahí y luego entra en la ciudad solamente uno....

Ahhhh....pero sería porque les pondrían una tasa para entrar a la ciudad ¿no?... en Londres también ponen una tasa para estar allí.... Yo ya a esos detalles no llego.... A mí me lo explicaron así, es una modalidad de economía colaborativa...

O se ponen de acuerdo 4 que van a Madrid y comparten su coche...

El Bla Bla Car famoso...

Yo lo de compartir tu coche lo veo más para viajes largos y no para viajes urbanos por la ciudad...

A ver en principio parece buena idea...pero luego está el tema este aquí... de quedar con alguien, que sus horarios sean como los tuyos, la libertad de irte cuando quieras y no depender de otra persona...

Es tema de cultura también...

Pero si yo me voy a Madrid porque carajo voy a tener que ir con una persona que no conozco... yo no le veo la ventaja....

Parece ser que en Jerez me contaba un amigo mío, que además no conocía el bla bla car... allí es lo más común, van a cualquier sitio, al pueblo de alado y lo hacen con el bla bla car.

Y luego aquí prácticamente solo lo conocemos casi que de oídas...

Yo conozco un chaval que se bajó a valencia en bla bla car lleno el coche, el caso es que se fue de vacaciones por 180 euros...

Compartes gastos y eso está muy bien...

En mi época te ibas a dedo donde querías...

Lo que pasa que tienes tu razón en el sentido de que no sabes con quien vas...

Y es que tienes que supeditar todo a otra persona...porque si a mí me apetece pararme ¿Qué?

Yo para irme de vacaciones pues no lo usaría, yo en todo caso me lo plantearía antes para ir a trabajar...

¿Piensan que puede funcionar ese sistema aquí en Santander?

Hombre yo creo que para la gente que trabaja en Santander o en los alrededores ya se hace y va bien... gratis y de forma solidaria hay mucha gente que trabaja en la misma empresa y comparten su coche de manera diaria...

Yo para ir a trabajar fuera de aquí comparto coche con un compañero... siempre quedamos ahí en una zona intermedia y bueno, compartimos coche... y además vamos también a Santoña a una hora en la que también aparcar pues puede ser un problema parecido al que pasa en Santander.... Y no es lo mismo que cada uno vayamos en nuestro coche, aparcar dos coches que compartir y aparcar solo un coche.

Personar un segundo, ¿tu cuando dices yo voy del Sardinero a Valdecilla en autobús? ¿Por qué no vas en coche?

No vamos a ver, yo de la calle Florida que vivo si tengo que ir a Valdecilla me voy andando....si hace bueno, si llueve me cojo el autobús.... pues no voy en coche porque es una estupidez que de aquí a valdecilla mueva el coche porque gasto más en dar vueltas para aparcar....

O sea por una cuestión económica.



Económica y por el tiempo vamos...

¿En su caso caballero lo haría como él?

Pues yo utilizaría el coche, pues sí, porque yo soy muy vago... por comodidad claro sí.... Es un medio más rápido, más cómodo... a mí no me importa llegar y pagar en el parking.

Yo no es por no pagar en el parking cuando llego a valdecilla, es que me parece una tontería que de la calle florida a valdecilla yo mueva el coche... yo para mí, veo que lo mejor es no mover el coche, porque luego vuelvo para acá...y ala a buscar aparcamiento en la OLA a ver si tengo sitio...

Pero yo por ejemplo digo... si tengo coche como lo voy a dejar en el garaje, para algo le he comprado ¿no?

A mí por ejemplo más que una cuestión económica es que me genera mucho estrés... yo si miro mucho por el duro, yo miro por el duro un huevo, entonces a mí, lo que hace usted lo de ir a un aparcamiento y pagar así 10 pavos por estar ahí unas horas... pues no lo veo... entonces yo tengo que pagar en OLA que me resulta más barato, y como no encuentro aparcamiento pues eso me va a generar un estrés entonces casi que prefiero irme andando.

¿Pensáis que igual se utiliza el coche demasiado por desinformación sobre los otros modos de transporte?

Yo creo que es por déficit o falta de una buena oferta de transporte público... por eso se usa tanto el coche...

¿Pero que más transporte hay aparte del autobús?

No empecemos con la bicicleta....

Por ejemplo los autobuses, ahora cada vez hay más líneas porque la población ha crecido y se ha expandido, ahora hay más zonas donde antes no llegaba el autobús... y bueno, yo por ejemplo trabajo en Raos y yo tengo coche porque no, me queda otro remedio porque si no, no tengo ninguna manera de ir al trabajo... porque no hay transporte público, ni autobús, ni tren, me tendría que ir al aeropuerto y luego ir andando por la pista....entonces a mí no me queda otra que usar el coche, sino no lo usaría, y el problema es por falta de transporte público.

Yo muchas veces si tuviese una alternativa bajaría muchas noches al sardinero en verano, que tienes Santiago, las Naciones, tienes muchas cosas en el Sardinero, si tú quieres bajar un sábado

o un domingo...lo de los autobuses es.... Y es que parece que cuanta más gente hay, menos autobuses hay. Tendrían también que mejorar el servicio de autobús, porque de repente estás en la parada de autobús y te pone de repente.... En un minuto llega....y estás ahí media hora y dices.... Y dices, donde estará!!! Porque no llega

Bueno yo no creo que funcione del todo mal....yo creo que ha mejorado bastante.

Sí, yo también lo creo sí.

Yo es que el coche para desplazamientos dentro de la ciudad no lo uso....solo voy andando o en bus.... El coche ni me le planteo moverlo de mi zona.

Yo le uso si vengo aquí a entrenar la universidad, y si vengo en coche poro porque se de antemano que a la hora que vengo si voy a encontrar aparcamiento... y por lo uso.

Y es que muchas veces la gente coge el coche también porque no hay horarios de autobús que satisfagan sus necesidades... yo no podía ir a San Román en bus a la hora que iba, y no iba solo yo a trabajar ehhe que marchaba más gente....

O sea que hay muchas veces que escoges el modo coche porque no existe una alternativa para realizar tu viaje que no sea el coche.

Yo cuando cojo el coche por trabajo salgo y el problema lo tengo normalmente a la vuelta... que es cuando no puedo aparcar cerca de mi propia casa....

Lo que está claro es que la OLA es sin duda la solución a los problemas de aparcamiento de los residentes en Santander...

Es la salvación porque ahora está concentrada en el centro... pero si estuviese por toda la ciudad...

No, no que va (opinan todos) si estuviese en toda la ciudad sería mucho mejor.

La OLA la piden los vecinos y el Ayuntamiento se la da cuando quiere o cuando puede...

Pues a mí nadie me ha preguntado ehhe... nos la han puesto y sin más.

A nosotros nos la pusieron sin pedirla si, a la primera.

Eso son decisiones políticas, y punto, y no hay más vuelta.

Pero entonces porque a nosotros que la pedimos no nos la pusieron hasta después de tiempo y a estos señores que no la impusieron se la impusieron.

El trasfondo de todo era una cuestión económica, y había una serie de caiques que manejaban aquí el tema de la explotación de la OLA y que tenían intereses propios.

#### **d) GRUPO FOCAL BUS**

¿Qué cosas tenéis en cuenta, o en base a qué criterios o factores cogéis o no el bus en Santander para vuestros viajes habituales?

Yo vivo cerca de la universidad, utilizo el bus solamente cuando tengo que realizar largas distancias que no llego caminando, como por ejemplo Valdecilla.

Yo utilizo el autobús todos los días, varias veces al día, 4 veces al día, es mi medio habitual de transporte, no tengo otra alternativa.

Cojo el bus para ir al centro porque aparcar es complejo y algún día para ir a la universidad si no es a primera que no hay sitio.

Utilizo el bus como medio alternativo que uso con frecuencia, pero no lo uso a diario. Los criterios principales por los que decido utilizar el bus en lugar de ir andando, en bici o en vehículo propio, son cuando en vehículo principio el principal inconveniente es aparcar por el centro de Santander, pero para mí el autobús económicamente no es el criterio principal pero la frecuencia con la que pasa esa línea y el tiempo previsto que me va a llevar el trayecto en autobús son los factores determinantes.

Uso habitualmente el bus para ir al centro, vivo en Cueto y uso la línea 20 y para viajar al centro siempre al autobús porque me va bien. No tengo otra alternativa, porque no puedo bajar en coche y por eso cojo el bus porque me deja prácticamente en la puerta de casa y en el centro donde quieras

Yo también cojo el bus, tengo la parada del 13 muy próxima, pero si tengo prisa cojo el coche y aparco en el Sardinero y cuando voy a Valdecilla o a hacer la compra a Santander y me cojo un 1, un 6 o el que venga, y para la vuelta lo mismo, el problema lo tenemos del Sardinero para Cueto, dependiendo del tiempo que lleve uso uno u otro, claro más cómodo es coger al autobús

que me deja en la puerta de casa y no me tengo que preocupar de nada, pero ya que ese tramo de viaje me lleva media mañana. Si voy a cosa rápida llevo el coche hasta el sardinero y luego del Sardinero a Santander tengo más opciones, puedo coger un 1, un 2, un 6, un 20.... Ya que el 13 que pasa cada media hora. Cuando es por la tarde no miro ese problema pero cuando es por la mañana tengo que estar en casa a la 1 y tengo que mirar esas cosas.

¿Conoce a más gente que hace esta modalidad?

Yo vivo en Valdenoja y muchas veces bajo el coche al Sardinero.

Es decir, ¿podría ser un aparcamiento disuasorio?

Si, si (varias personas). Porque luego ahí tienes más opciones.

A mí por ejemplo el 1 y el 20 también me dejan cerca, pero la línea que me viene bien es el 13, pero en verano si vas sin peso y te viene bien no te importa coger esas líneas, pero en invierno no, porque no voy a ir sola por las calles de Cueto ni por ningún lado, entonces opto por el 13 que me deja en la puerta de mi casa y si vienes lloviendo menos.

Luego es que tarda mucho porque pusieron lo del ambulatorio... y la verdad es que entra por allí y para mi es absurdo, que entre en al ambulatorio deje a la gente, luego tiene que girar a la izquierda a la dcha... Total que luego la gente tiene que bajar al centro de salud y tienen más o menos parecido, ese tenía que haber llegado a la rotonda de abajo para dejar a la gente en frente, pero lo del 13 lo encuentro absurdo.

Yo para ir a la universidad bajo andando porque no necesito el bus, pero para ir al centro que suele ser en fin de semana, por ejemplo por esta calle solo pasa el 7, entonces lo que hago es coger el 7 que pasa con poca frecuencia, o voy al instituto de las llamas y cojo o el 6 o el 20 pero también pasan con poca frecuencia en fin de semana. También si tengo que hacer compra grande cojo el bus para ir a Mercadona pero tengo que hacer transbordo para ir hasta allí. Pero muchas veces si tarda mucho voy andando. En casa no tengo opción ni de coche ni de bici.

Yo vivo en el Alisal entonces cojo a diario el bus, varias veces y básicamente por no utilizar el coche por no aparcar y porque me tengo que mover por muchos sitios por Santander, entonces me es más fiable el bus, no es por tema económico sino por un tema de tiempo y de viabilidad, y si no andando si puedo y hace buen tiempo algún trayecto hago andando.

A salido el tema de los transbordos, ¿el tema de las combinaciones creéis que puede ser un impedimento para utilizar el autobús?

No (en general)

Depende de la línea que vayas a coger luego, si vas a coger la 1 o el 2 que pasan cada poco no, pero si vas a coger luego un 13 o un 7 que tardan mucho más es un problema.

Cuando vas dentro del autobús en la pantalla aparece la combinación y el tiempo que queda, ¿ustedes lo sabían?

SI (en general)

Yo utilizo el móvil para mirarlo.

¿Quién utiliza la aplicación del TUS?

3 personas.

Yo como soy usuario habitual es el nombre de las paradas, pero a veces tengo que suponer el numero... el problema es el número de la parada, no sé en qué parada me tengo que bajar, en la aplicación. Cuando vas dentro del bus y quieres saber dónde bajar no lo sabes por el número

¿Creéis que es útil la información dentro del autobús?

Creemos que la información dentro del bus es necesaria, ahora te lo ponen en la pantalla pero antes te lo decía (mensaje de voz) y es bastante útil, porque si hay un invidente en el autobús...

La información ¿cuál creéis que es la más útil: dentro del bus, los paneles informativos de fuera, en la página web o en la app? ¿En base a que os informáis?

En el panel luminoso de la parada es muy útil (los demás están de acuerdo)

Aunque el panel no está disponible en todas las paradas, y a veces te aparece: información no disponible, viene el bus no viene...

Yo a veces lo que hago es preguntarle sobre el bus que puedo coger y más o menos te dice hasta donde llega y donde puedes parar, es otra fuente de información.

En otras ciudades dentro del bus hay un plano, como en el metro, con un plano de todas las líneas, y eso ayudaría para los transbordos. (Todos piensan que es buena idea)

¿Creéis que la información, los planos de las paradas se entienden bien?

Los paneles luminosos sí que se entienden bien pero los planos no porque te pones a buscar y aun conociendo no se entiende bien, aunque a veces no se corresponde con la realidad...

¿Cómo valorarían el servicio TUS?

Yo para mí sería 10 porque lo tengo al lado de casa y es muy puntual.

No cabe duda de que ha mejorado muchísimo, porque nosotros hemos pasado de tener un solo autobús a tener 4. Pero por ejemplo la zona que solo va un 13 pediría más.

Yo creo que hay algunas cosas que no me convencen para nada, creo que está un poco perjudicada la circulación de los autobuses, y para una ciudad relativamente pequeña atravesarla en una hora mediana de tráfico, no en hora punta, en coche puede ser muy rápido atravesar el centro, desde Cazoña hasta el Sardinero, en autobús puede ser muy largo, en longitud y tiempo.

Cuanto más largo es el trayecto del bus más pérdida de tiempo.

A pesar de que ha mejorado mucho la cobertura

Yo creo que debería haber un bus que fuese exprés, que uniera un punto estratégico con otro para poder realizar un cambio de línea pero que no tenga muchas paradas. Eso sería muy útil

Yo creo que hay muchas líneas que se solapan en el centro y se podría poner una sola línea de alta capacidad que hiciera todo eso, y en las cabeceras de esa línea poner esas paradas intermedias, poner autobuses, es decir lanzaderas.

Por ejemplo en las hora punta de la mañana, cuando gente entra a trabajar a eso de las 7:00 y los niños entran a los coles a las 8:00-8:30, en mi zona el bus sale a las 8:05, que nunca sale puntual. Entonces en la zona de las esclavas los niños llegan normalmente tarde al colegio o tienen que ir corriendo. Este es un motivo por el que el padre le lleva en el coche a mi nieto al colegio, porque tiene que estar a las 8.30 en las esclavas, si el autobús va bien el niño llega pero sino no llega. Por lo que los padres optan por sacar el coche para que el niño no llegue tarde. No veo normal que el bus salga a las 8,00 en cabecera.

Volviendo al tema del bus lanzadera, tal vez en el centro más que crear un bus lanzadera no ser podría hacer un carril-bus en la zona centro, es decir, el problema es el centro, porque cuando

sales de valdecilla y puertochico los autobuses van más rápido. Porque muchas veces pasa que en San Fernando que el autobús se incorpore es horroroso, la gente no facilita la incorporación.

A mí me ha ocurrido que en San Fernando hay atasco de los propios autobuses, de que hay 3 o 4 autobuses que coinciden en la parada.

A mí se me hace muy largo el paseo pereda en autobús.

¿Esto habláis en determinadas horas?

Si en las horas punta, y en la zona centro.

A mí me ha pasado estar 30-40 min en la parada de correos esperando a que pase un autobús y que no viene. Cuando en el panel informativo pone que está llegando. Al final cuando llegan todas las líneas seguidas.

A la línea 1 es a la que más le pasa esto de coincidir con otras líneas.

Me he enterado que hay un bus que va recogiendo a todos los buses que va recogiendo a todos los alumnos que van a estudiar a Peña Castillo, de manera que llega puntual a Peña Castillo. Que eso se podría hacer también para los niños de otros colegios y para la zona de la universidad que el 7 pase por el túnel, porque el 3,4 y el 7 están llenísimos por las mañanas. Porque yo he intentado montarme alguna vez por la mañana cuando está lleno y el conductor me pregunto si era estudiante y como no lo soy no me dejó montarme porque me dijo que solo era para estudiantes.

¿Era un bus del TUS?

Si el que pone Peña Castillo o algo así.

¿Conocéis el proyecto de metro-TUS?

Algunos si, otros no.

Si un carril de Valdecilla a el Sardinero.

(Lo explicas)

¿Qué os parece?

Yo creo que sería bastante efectivo, porque cuando pasas la tarjeta no te vuelven a cobrar.

A las personas mayores nos molesta un poco realizar transbordos.

Pero cuando miras el tiempo se tarda menos.

¿Creéis que esto podría funcionar? Porque el objetivo de esto es mejorar el bus y captar usuarios.

Yo creo que podría funcionar, y de cara al verano sobre todo.

Dos personas más lo afirman.

Porque la playa es otro problema. Llega el verano y para coger los buses....

Yo he estado en más reuniones de estas y se quedó que el numero 1 iba a ir siempre delante del 13, pero vamos a las mismas porque el 13 no lo coge nadie... en verano se va tan de mala manera que eso no coincide entonces la gente coge el primer bus que viene, entonces le número 13 en el Sardinero se queda vacío y el conductor dice lo que le ha pasado a ella que no deja montar a más gente.

¿Esto lo aprecias el resto?

Yo en la línea 7 sí que se nota en la zona de la playa, el resto del año va tranquilo.

Eso pasa también en el 13 que el conductor dice que no va a parar en el Sardinero porque va hasta arriba y va hasta Cueto, entonces claro la gente se mosquea.

El 1 le pasa lo mismo

Pero el 1 es distinto porque se quedan en Valdenoja y la frecuencia es mucho más alta.

Otro problema es cuando hay entierro porque el bus no pasa porque no puede dar la vuelta.

Yo quiero comentar que lo de los buses que he dicho antes de lo de Peña Castillo el bus no era un 5, ponía Peña Castillo o algo así, pero era un bus urbano, quizá era un urbano de Alsa. Y que cuando me dijo que no podía montar era porque tenían preferencia los estudiantes pero que si hubiese ido vacío me hubiera dejado montar.

Si es como el de las estaciones que va directo desde la universidad a la estación, que es servicio especial.

¿Del grado de ocupación es algo que determine el uso del bus?



Yo si veo un bus lleno no lo cojo, persona mayor

Yo depende de donde vaya, no tengo problema de cambiar de bus, si viene otro bus dentro de poco tiempo sí que espero, me fijo en la información de los paneles

Yo sí que me subiría al bus, pero quería comentar que lo jóvenes no suelen ceder el asiento a las personas mayores, ¿se puede hacer una campaña para esto?

Yo por ejemplo he ido a muletas en bus y una chica no se quiso levantar, se levantó una persona de mediana edad.

¿Puede ser un tema de gente que no coja el bus por tener problema de movilidad reducida?

No (en general)

Yo creo que los buses están bastante bien preparados para silla de ruedas, tiene rampas en las puertas, aunque depende del peso, porque hay un tipo de sillas de ruedas que la rampa del bus no puede coger, el otro día paso en Puertochico.

El tema de la educación para bebes e inválidos es importante, porque hay gente que no dejan el sitio libre, sino que se arriman a la pared y los carritos de bebe se quedan un poco en el pasillo.

Yo cojo bastante el bus, y creo que somos gente de costumbres, hay gente que le gusta ir hasta el fondo y otros que les gusta quedarse en mitad del bus y no quieren moverse del sitio donde van montados todos los días.

Yo creo que influye también el hecho de que solo se puede entrar por la primera puerta para poder pasar la tarjeta cuando hay tres puertas, en otras ciudades tu entras al bus por la puerta que quieras. A mí me gustaría muchas veces entrar por atrás porque muchas veces por atrás va vacío el bus.

¿Te refieres a ticado automático? ¿Los demás que opináis?

Si o antes de entrar al bus.

Falta la confianza en la ciudadanía...

¿Eso como lo veis? ¿Agilizaría?

No lo veo viable (varios)

Lo suyo sería poner una máquina igual que la que hay al principio del bus pero ponerla en el resto de puertas también, porque ahora hay en mitad del bus pero solo para personas con carritos o en sillas de ruedas y que la gente se conciencie de que tiene que ticar.

Pero no es algo rutinario, solo para personas con silla de ruedas. Si lo haces tú el conductor te llama la atención.

Yo creo que la gente no pagaría. (Varias personas)

Pero poniendo revisores o concienciando a la gente igual se consigue....

En muchos países europeos es así, pero la gente yo creo que sí que compra el billete y puede pasar que pase el revisor y no has ticado... pero no es lo habitual, pero eso claro es la confianza en la gente. En muchos de esos países esperar en la parada va en orden, el ultimo que llega a la parada es el último en entrar. Aquí no es así....

En Granada en las paradas hay una máquina para ticar y la gente ticaba antes de entrar al bus, y yo me fije y la gente sí que lo hacía, así el bus llegaba y todo el mundo montaba por todas las puertas.

En Vitoria hay tranvía y tú pagas en la parada y no hay nadie que vigile y en Vitoria hay mucha gente que no paga. Y aquí pasaría lo mismo, si no hay conciencia para que se levanten los jóvenes como para pagar, si es un sistema que según entras te cobra pues sí que lo vería viable.

(Varias personas de acuerdo)

En Paris cuando entras en el bus entras ticas y cuando vuelves a salir vuelves a ticar, porque si no ticas no se abre la puerta y tica todo el mundo. Se abre el tornillo cada vez que una persona tica dentro del bus así se asegura que la gente paga, y va muy rápido.

En Holanda tu ticabas para entrar en el tranvía pero para salir se abre automáticamente, pero se estaba exigencia ticar al salir pero la gente no sabía porque era.

Eso es porque así se aseguran que si no pagas al entrar pagas al salir y va muy rápido.

Pero esto tendría que ir con sistemas sin contacto

Si es son contacto

Por ejemplo en Paris no hay tarjeta, cuando entras en el bus va con tickets como los del metro que tú lo metes suena y lo sacas, y en cualquiera de las puertas. Y la gente va muy rápido.

¿Las tarjetas intermodales, para todo el tte público, que opináis?

Yo en verano uso la barca para venir de Somo y no vale la tarjeta de Cantabria pero no para el TUS, con lo cual....

¿Creéis que estaría bien unificar el tte municipal con el regional?

Si (varios)

Con los de cercanías, porque luego te juntas con muchas tarjetas

En las ciudades con metro eso es muy útil, aquí no hay pero con tren estaría bien.

¿Y con la bicicleta pública??¿Creéis que se utilizaría más?

Sí, porque no

Puede servir como una tarjeta de movilidad, es más cómodo

La bici se usaría lo mismo.

Yo creo que utilizaría más la bici, porque la tarjeta de la bici son 30 euros, que en un año es poco, pero la idea me disuade un poco porque la pago en Octubre en invierno no la uso por el tiempo, luego exámenes.... entonces si se pudiese pagar la bici de la misma manera que se paga un billete de bus, quizá sí que la usaría más. Porque la gente igual dice 30 euros es poco...pero la voy a usar.

¿El tema del tte vertical? ¿Complemente al tte público?

Yo tengo una queja, en la cuesta de francisco palacios, subes un poco andando y luego las escaleras te dejan en el parque y está cerrado por las noches, por lo que tienes que rodear el parque.

¿A qué hora?

Sobre las 11,30 porque el parque cierra a eso de las 10:00, tiene una franja horaria que no coincide.

Yo agregaría la información del ascensor, de cuando está arriba y cuando esta abajo a la aplicación del móvil del TUS, porque tu llegas y esta abajo entonces....bajo por las escaleras.

¿Creéis que hay un desincronización de la información de movilidad?

Lo único que es aleatorio es el bus, el tren es horario fijo y las escaleras es continuo...

¿Veríais útil una aplicación de este tipo? Para poder diseñar vuestra ruta a tiempo real.

Si (varios)

Yo quería volver al tema de los tickets de bus, conozco a personas que se mueven mucho por la ciudad y tienen más de 25 años y les resulta muy caro estar pagando 1,3€ o se compran tarjeta para hacer transbordo. Entonces como hay tarjeta trimestral para menores de 25€ si la pueden sacar también para mayores de 30€.

A nosotros nos han comentado hacer tarjetas para desempleados

Pues si (varios)

Y también para los jubilados, porque los criterios para jubilados para poder conseguir el descuento es....no todo el mundo lo cumple y los criterios son muy bajos...hay gente que está cobrando pensiones bajas...Yo creo que aquí el bus es caro comparado con otras ciudades

Si (varios) en lo de que el bus es caro.

Una amiga buscando trabajo se movía por la ciudad entonces se dejaba mucho dinero moviéndose.

Mi pareja hizo el cálculo para ir de casa al trabajo, con tarjeta TUS cuanto le sale al día y al mes hacer los 4 viajes diarios y lo calculo el llenado de depósito de gasolina al mes y había bastante diferencia, le sale más rentable coger el coche

Aquí hay que tener en cuenta una cosa, que el coche no es solo la gasolina

Si pero los costes compensaban, porque la diferencia al mes era más de 10 €

Ya pero luego hay que tener en cuenta si no hay aparcamiento, y das vueltas ya el coste es superior, y aparcar es esencial para llegar al trabajo.

En ciudades del País vasco, toda la zona centro es solo de residentes entonces te obliga a coger el bus, o una zona que solo puedes parar 20 min.

Yo creo que la ciudad tiene que amoldarse a lo que está sucediendo ahora. Porque si el ayuntamiento quiere peatonalizar el centro tiene que compensar de otra manera, ahora entrar con el coche es desesperante.

Hay un objetivo de peatonalización, creo que está perfecto me parece buena idea, va de la mano con movilidad sostenible, pero parece que el peatonalizar va a dar lugar a los parking privados en lugar de a la sostenibilidad.

Y el parking privado es caro y no....porque el parking de general Dávila esa vacío porque es muy caro.

Si ya no se baja el precio del TUS (1,3€) que por lo menos que saquen una tarjeta tipo la de menores de 25 años. Porque hay gente que decide ir andando siempre andando, excepto si está lloviendo exagerado, porque al final de mes se nota.

En relación al precio del parking, creo que ayudaría si has pagado en el parking que el viaje del bus seria gratis.

Se puede unir la misma tarjeta de movilidad también el tema del parking, el parking disuasorio...que se considere como transbordo, si pagas parking el bus se tome como un transbordo.

Habláis de integrar toda la movilidad, pensáis que así el coche se utilizaría menos.

Es lo que pasa en la zona de la Magdalena o en el Sardinero que dejan el coche ahí y se cogen un bus para ir al centro. Porque en el centro si pagas OLA tienes que estar cambiándole continuamente.

Eso creéis que lo hace mucha gente, ¿Gente de fuera?

Si gente de fuera.

En la Magdalena está a tope de coches.

Es el tema de las navidades, ha costado, pero lo de las tardes estas navidades oía a cantidad de gente decir que maravilla tener el autobús, y más descongestionado de coches.

El tema de la tarifa si lo necesitas para moverte lo tomas como secundario, pero sí que es verdad que daría ciertas ventajas, ha mejorado el tte público pero no es suficiente para que haya más usuarios.

Con lo del tema del proyecto que habéis comentado antes, ahí el tema de la agilidad, tema de subir y bajar del bus, pagos automáticos...el tema de las dársenas, el bus para cuando hay varios buses, aquí las dársenas son muy pequeñas y en otras ciudades son muchos más largas y es mejor.

Hay que hacer un cambio de mentalidad, ¿lo creéis todos?

Si (todos)

¿Y el motivo del viaje influye?

Yo creo que es determinante, si el motivo es la compra si porque puedes llevar peso, entonces entre ir en bus e ir andando vas en bus, pero igual el bus no tiene todas las condiciones adecuadas entonces coche coges coche.

En los viajes habituales casa-trabajo sí que prefiero bus así no tengo que pensar en aparcar.

#### MESAS DE TRABAJO

¿Consultaríais esta información en algún sitio?

Yo agregaría el wi-fi al bus, sería un plus

(Otras personas piensan que pide mucho...)

¿Utilizaríais una plataforma donde estuviese toda la información?

Yo creo que si (3 -4 personas)

Yo si es con el móvil si

Yo ya estoy encantada con la información

Yo creo que a tiempo real no funcionan ninguna....

Yo creo que se podría hacer una aplicación que resulte más fácil para personas que no se manejan muy bien con el móvil, y la aplicación del TUS se podría adaptar a todos los públicos, un modo de búsqueda más sencillo.

Yo creo que lo que le falta a la aplicación es integración, la aplicación del TUS cuando la abres tienes que aprender a usarla, no es como otro tipo de aplicaciones que todas están igual estructuradas, pero la del TUS no es tan intuitiva.

Yo quería ahora quería comentar el tema de que los jóvenes no se levantan cuando ven a una persona mayor, yo creo que motivar a las personas mayores a que reclamen su sitio, que lo pidan.

Se puede poner en los paneles informativos si hay personas mayores, o con muletas....para personas despistadas...

El tema de concienciación, tenemos pantallas en los buses para publicidad y cosas insertables....se podrían utilizar esas pantallas para concienciación ciudadana.

¿Pensáis todos igual?

Si (todos)

Un tema, imagínate que estoy en una parada y en la parada anterior ya está el bus lleno, se podría informar de la ocupación. Si un conductor ve que el bus va lleno, y cree que va a ir lleno durante unas cuantas paradas se podría avisar en el panel informativo de las paradas.

¿Qué creéis los demás?

Es una buena idea (varios)

Si porque muchas veces están muy llenos.

Otra idea, es que en otra ciudad he visto que en otra ciudad puedes meter incluso dos bicis en el bus. Pero aquí no lo hay y en la bici publica pesa mucho.

Estaría bien poner puntos de bici cerca de las paradas de bus, sobre todo con el bus exprés y que si pagas bus no pagas bici.

En el túnel de Tetuán, se podría poner una de las dos aceras solo para bicicletas.

Yo he pensado que le tte publico fuese totalmente gratuito....sería un beneficio social y cobrándolo con un pequeño impuesto...

¿Estáis contentos con la conducción?

En general sí, pero hay algunos...

El problema de conducción lo veo cuando van sin gente, que van muy rápido.

Hoy me he acordado de ti! He vuelto a ver el problema de los carritos de niños en el autobús: una señora esperando más de 15 min y cuando llega el autobús, ya lleva 2 carritos arriba por lo que ella no puede subir, un disgusto, ¿no? Bueno, creo que tiene solución: ¿cómo? Pues avisándote en la pantalla de la parada que ese autobús va petado o con 2 carritos ya encima. ¿Cómo funciona? Pues los carritos pueden usar una TUS con un chip especial que se puede repartir a bajo coste por el AYTO a los interesados. Entonces cada vez que el carrito suba al autobús, mediante un detector lo contabilice y si lleva 2 pues que avise a los usuarios en las pantallas en las paradas o en la app que ese autobús ya va petado. De igual forma se puede implementar este sistema para el verano cuando los autobuses van llenos, así gestionas mejor tu tiempo y coges otra línea. Es una humilde idea, pero que puede ahorrar un dolor de cabeza a muchos/as.

### **e) Grupo Focal Sobre Bicicletas**

Criterios para el uso de la bicicleta ante otro modo posible de transporte

Un problema la seguridad por ejemplo, se puede interpretar de dos maneras, miedo al tráfico que puede tener la gente circulando, la seguridad de usar una bici y que te la roben, falta de infraestructuras por ejemplo de aparcamientos.

En lo que nos ocupa de la movilidad sostenible, miramos al plano y vemos y lo que es un mapa de carril bicis para una movilidad insostenible porque es un carril bici que gira todo en lo que es alrededor de la ciudad, ósea que para moverte por el centro o realmente hacer una movilidad sostenible no nos sirve, para pasear e irte al sardinero pues una maravilla, el carril bici precioso, claro la gente viene de fuera, los turistas han estado en Santander y “hemos estado en Santander y tenían un carril bici buenísimo y tal” pero claro, realmente para nosotros no está diseñado

No hay carril bici a los centros de movilidad, como puede ser polígonos, pueden ser hospitales, centros educativos, universidad...

Bueno aquí si hay carril bici pero de donde viene la gente



Bueno si pero compartido con la acera

Ya, ya, hay el carril que hay, pero yo creo que esta ciudad se ha incorporado tarde y se ha incorporado como una manera más hacia el uso turístico deportivo que como medio de transporte. Y luego hay un mito, creo que soy el mayor de la reunión o casi, hay un mito topográfico de la ciudad y francamente con las bicicletas actuales, tampoco hace falta subir la atalaya todos los días, pero, quiero decir, con las bicicletas actuales uno se puede mover por esta ciudad tan ricamente sin demasiados problemas y ya no hablo de las eléctricas

La cosa es que la gente tiene miedo a mezclarse con el tráfico, es el problema

No en mi caso estoy bastante acostumbrado a, suelo salir en bici como deporte, estoy acostumbrado a ir por las carreteras con coches y tal, a mí lo que me echa para atrás normalmente es el tiempo, si está lloviendo obviamente nadie coge la bici, ¿la topografía no influye? Yo por ejemplo suelo ir al gimnasio en general Dávila y vivo en la calle honduras que esta un par de calles en paralelo e ir de la calle honduras a general Dávila, las calles transversales en bici con unas pendientes de 20%, eso no subes en bici. Esa movilidad transversal si me parece bastante complicado. La longitudinal es muy fácil, la avenida de los castros, general Dávila,... cruzarla en bici es muy cómodo, pero la transversal...

Ahora con las escaleras mecánicas digamos que hay cierta ventaja

Yo quería hablar también, dentro de los mitos que se asocian a la bicicleta al deporte a la fortaleza física al estar en forma, yo soy una persona anti deporte bale o sea, estoy contra todo tipo de deporte, manifestación deportiva, ligas de futbol, etc... uso la bicicleta, y me enfado, no me reconozco en este uso deportivo de la bicicleta, ni deportivo, ni competitivo, ni de velocidad ni que solamente sirve para quemar calorías. La bicicleta no es solo un deporte para mi es también un medio de transporte, como dicen por ahí muchos slogans. Digo que una persona tan poco sospechosa como yo de estar en forma, use la bicicleta, vamos yo no la uso por deporte, no, os lo prometo, odio la licra.

¿Cómo se decidió a usar la bicicleta?

En el colegio hicimos una fiesta, yo soy docente también y entonces en esta fiesta decidimos hacer una fiesta de la bicicleta, una fiesta de toda la comunidad educativa y entonces a partir de ahí entramos en contacto con Cantabria con bici y fueron los que nos dieron un poco el soporte. A partir de ahí, pues yo que siempre había tenido bicicleta, que siempre había utilizado, es cierto

que en medios rurales o incluso en Santander 30 años atrás cuando venía a la universidad. Pues saque de nuevo la bicicleta y empecé a usarla y al principio me costaba mucho ir en la calzada y tengo mucho miedo de ir por la calzada, pero voy por la calzada. Algunas veces no y voy por la acera. Pero es que nos la estamos jugando los ciclistas, la gente que va en bici se la está jugando y el ayuntamiento ni la administración no hace absolutamente nada. Los que nos la jugamos somos nosotros

Yo antes de entrar en los detalles, y creo que la mayoría estamos de acuerdo en todo el planteamiento en cuanto al grupo de trabajo me gustaría saber. Es decir, una encuesta, como comentábamos antes, la universidad con el trabajo que hicimos en gobierno tenéis ya una encuesta con una serie de parámetros sobre la bicicleta, usos, costumbres. Donde lo hacemos, porque no viajan,... es bastante interesante porque lo hemos trabajado, entonces me gustaría saber cuáles son los plazos, la metodología que vais a hacer, objetivos, ¿para qué?, a quien va a ir dirigido, porque mucho de esto de lo que estamos hablando se sabe, hay muchas cuestiones como responsables en la universidad...

(Rosa) Si te comento, vamos a hacer una encuesta domiciliaria en domicilios de la ciudad de Santander, una muestra de 1000 domicilios en la ciudad de Santander. Una sobre bicis, una sobre transporte público y otro de privado. Se trata de integrar.

Yo quería apuntar un tramo de que se ha inaugurado hace muy poco de carril bici que es peligrosísimo, porque no se hizo como estaba en proyecto.

(Rosa) Se va a hacer una encuesta, un diario de viajes y vamos a tener recogidos esos datos.

¿Un diario para saber por dónde hacen los trayectos o un diario de rutas seguras?

(Rosa) No unos trayectos

Vamos la realidad, o sea un diagnóstico de la situación no hay un objetivo posterior

(Rosa) Si, luego se hará otro tipo de encuesta de preferencias declaradas que es donde vamos a incluir estas variables, la variabilidad y lo que estaría dispuesto la gente a cambiar en base a diferentes criterios. Por un lado estaría la realidad y por otro lado el planteamiento de posibilidades hipotéticas para saber si la gente podría cambiar.

Vamos un diagnóstico y luego deseos

¿Tenéis plazos? Es un e

(Rosa) Se va a hacer este año, antes de verano

Era hacer un apunte sobre un tramo de carril que es peligrosísimo, desde la estación marítima hasta varadero, pero se pasa por delante de unos almacenes que hay en la calle Antonio López que estaba previsto que fuera de 2,2 o 2,3 y al final se ha quedado en 1,8, claro al lado derecho tienes una pared, incluso unos canalones que bajan y cruzárselos es muy peligroso.

Y un coche de la autoridad portuaria subido esta tarde con dos ruedas dentro del carril

Bueno yo he visto aparcado el coche de la policía muchas veces, como en el otro lado no hay, aparcado encima.

Nosotros mandamos una queja y nos dijeron que los vecinos se quejaban de que fuese más ancho.

Yo reconozco que fue el presidente de la asociación que decía que se iba a quedar la calle muy estrecha y el pidió que se hiciese más estrecho. Yo estuve en contra, porque yo vivo allí. Y es peligrosísimo porque el bordillo en principio, en el proyecto iba a tener un chaflán y ahora han dejado un bordillo así de grande.

Si no querían ensancharlo más la solución hubiese sido, que las bicicletas fuesen por la carretera para allá y que a la vuelta que volví... que se mezclase con tráfico rodado en dirección al barrio pesquero.

Carril único, ósea sentido único en el carril.

Yo quiero una pregunta para vosotros, como responsables del grupo. ¿Vosotros vais a proponer al final del estudio cosas, medidas?

(Rosa) si

Bueno yo según, ese tema de Antonio López, en la reunión que hemos tenido este lunes en el consejo de movilidad, existe este críptico que muestran las calles que supone que van a hacerse zonas 30,

No, las que hay ahora Daniel. Si porque eso lo ha copiado el ayuntamiento de la cartografía del gobierno. Eso no le ha gustado al alcalde porque ha visto la inconexión que existe en todo.

Bueno de cualquier r manera, la calle Antonio López, siendo zona 30 para una dirección, podría ser el carril de una sola dirección entonces darías servicio a los dos sentidos.

Pero eso de la zona 30 no lo respeta nadie

No pero tú en el momento que te metes en la carretera, te pones en medio de la carretera y no pasa nada

Nosotros pedimos que antes de hacerlo que lo hubieran pintado en rojo como una zona 30 que tienen preferencia los peatones y nos dijeron que si pero luego no lo hicieron. Toda la calle.

Solución había, si te fijas, todos los coches que están aparcados les sobra por el culo 40 cm, podrían haber limado 40cm mas.

(Rosa) Digamos que habría un problema en el diseño de las infraestructuras en la ciudad

Falta de participación y el ayuntamiento hace y decide cuando quiere y como quiere y no hay vuelta, no existe la participación

Y otra cosa también hay propuestas por ejemplo de ordenanza en movilidad en bicicleta que están hechas con Cantabria con bici que son similares a lo que tienen otras ciudades y no se han considerado para nada, hay una ausencia de normativa de bicicleta y cuando hablo de bicicleta lo puedo extender también al que va con patines, todo vale, no se sabe tal... y luego no tienes aparcamiento, te meten 200€ de multa como a una señora.

¿Vamos a ver, aquí hay, en Cantabria existe alguna ley de movilidad? Por ejemplo, yo conozco el del País Vasco y hay unas medidas mínimas para el carril bici, por ejemplo si es de un sentido es de 1,4 si es de dos mínimo 2,2

Eso no existe

El plan de movilidad ciclista de Cantabria hay documentación elaborada de cómo deben de ser, de qué manera. Pero es un documento interno elaborado

El ministerio también tiene un documento

Pero el ayuntamiento de Santander no tiene nada.

Pero conocimiento hay

El ayuntamiento de Santander ha apostado, a mi modo de ver, por un carril de bici turístico. Una política de movilidad de al peatón y en sentido a las roturas que está haciendo por ahí, está apostando por la peatonalización, en ese sentido, como tiene que marcar Europa es lo que te marca. Está apostando por ejemplo para romper las barreras arquitectónicas del peatón que va andando, pero automáticamente la bicicleta lo ha considerado como algo residual y creo que solo ha hecho una política, y yo soy bastante crítico en ese sentido, de bici pública que me incorporo muy bonito, la razones por las que me incorporo son de escaparate y movilidad exclusivamente turística. Y a mí me viene bien que sea turística.

Como podría impulsarse el uso de la bicicleta

Es muy fácil, mira calmando el tráfico lo primero, de manera genérica e interpretada como se quiera. O sea, calmado de tráfico. El tráfico en el centro es una locura, quiero decir, es impensable. La ciudad, o por lo menos el núcleo de la ciudad, debería estar a 30km/h el núcleo entero.

(Rosa) Es decir, reducir digamos la velocidad

No, No, No,... hacer de la ciudad una zona 30. O sea ciudad urbana zona 30. Eso sería lo primero, y a partir de ahí, probablemente podríamos empezar a hablar

Intermodalidad, no existe, tienes problemas para subir las bicis al tren, el autobús... Ahora se ha firmado un acuerdo a nivel nacional con alza, todo muy bonito pero tú ahora intentas subir una bicicleta al autobús y te van a decir que la tienes que meterla empaquetada

Que no manche y que no moleste

Y sin embargo se ha firmado el acuerdo

Yo creo que hay cierto desconocimiento también de los tiempos. Nosotros tenemos estudios en dos años consecutivos de distintos recorridos, a pie, en transporte público, en vehículo privado de 4 ruedas, en moto y en bici, y la bici es altísimamente competitiva en Santander

(Rosa) ¿Hablan de los tiempos medios de viaje?

El informe, hicimos una especie de carrera de medios, salimos todos del centro de Santander y venimos a la universidad. Andando, en autobús, en coche y en bicicleta. Y tenemos todos los tiempos.

O sea, gana la bici y gana la moto.

Cantabria con bici ha hecho 2 veces los estudios. El último ha sido aquí en la universidad. Salimos de diferentes partes de la ciudad, con diferentes medios de transporte.

(Rosa) ¿Cuáles son los tiempos medios?

Depende de los trayectos pero del orden de... La pirámide básicamente es.....

Era un estudio de tiempos y un estudio de costes, de coste económico de los tiempos de espera, pero lo tenemos, en Cantabria con bici lo tenemos

Los trayectos de menos de 15km bicicleta y moto

(Mucha gente hablando a la vez)

Un desplazamiento de 3 km es idóneo para hacerlo caminando. Un tramo de 7 km es idóneo para la bicicleta

(Rosa) ¿Cuál es la máxima distancia que hace la gente en ciudad?

7km aproximadamente. Luego es interesante la combinación intermodal, para mi es importantísima, ¿Por qué?, porque alguien que viene de Maliaño por ejemplo, o viene de Astillero, viene en tren, que es el método ideal para venir, se planta en el centro de Santander, coge una bici que la ha incorporado o la puede guardar en una estación intermodal o puede coger una pública o lo que fuera, se desplaza a trabajar a otra punta.

El único medio seguro todavía para salir y entrar de Santander es en tren porque si no hay que salir por la s10.

Luego aparcamiento de coches, sinceramente, es hacer una política de movilidad, el aparcamiento de coches debería de estar fuera, no dentro de las ciudades. Un aparcamiento disuasorio

Se habló el otro día en el consejo, para que os hagáis una idea, nosotros al alcalde le hemos dicho, desde valdecilla a puertochico, es decir, en 3km por una anchura de 1km, tenemos 12 aparcamientos públicos y cuando al alcalde se le ha preguntado si eso era lógico decía que para los residentes. Cuando miras los paneles por la noche de las plazas de aparcamiento vacías.

Y son todos los que hay

A mí también me gustaría desmontar el mito del carril bici, quiero decir, el carril bici, ya bueno me parece que ha sido con lo que hemos empezado. Pero el carril bici no soluciona absolutamente nada, ni aquí ni en Santander ni en ninguna otra ciudad. Es decir, carril bici es la calzada, o el carril bici es el núcleo urbano por donde debe desplazarse la bicicleta compartiendo calzada o no. Pero vamos a olvidarnos del carril bici porque el carril bici ya significa una segregación que aquí por ejemplo, en esta ciudad está claro que no nos lleva a ningún sitio y pensemos por ejemplo, que el carril bici no ha solucionado ningún problema de esta ciudad, quiero decir, de comunicación. Cuando pensamos en el viario, bueno y antes me parece que, bueno con perdón, yo no soy experta, estoy aquí en casa de los expertos. Pensamos en el viario de la ciudad y pensamos en las vías transversales, en las vías que unen el sur con el norte de esta ciudad tan complicado que si no hay que salvarlo mediante desniveles. Bueno, pues, creo que ninguna sola de las actuaciones ha tenido en cuenta este eje transversal para la bicicleta. Hicieron el intercambiador, o como se llame, de valdecilla, una oportunidad de oro, entonces ya se utilizaba la bici en Santander, entonces ya existía Cantabria con bici, entonces el grupo de la bici era un grupo que se tenía en cuenta. Hicieron ese intercambiador y a los lados del túnel, hay un pasillo de maquinaria, de extractores, todo esto. Y esto, está abierto, esto es, no hay humos, esto podrían haber sido un lugar para salvar el desnivel norte sur de la ciudad desde ahí, por ejemplo. Abrieron el túnel de Tetuán, que también está un poco mal, también hay una pendiente y tampoco se airea muy bien que digamos, bueno pues, tampoco pensaron en que eso era otra zona para la bicicleta o para peatones, que me da lo mismo. Todo ese tipo de cosas no se han tenido en cuenta. Ahora quieren unir las otras dos partes salvando el desnivel de las vías, y que hacen, subir a la gente en un ascensor. El carril bici es otra lacra para la bicicleta.

En general se está planteando que la bici solo puede ir por un carril acera, bale, y se está vendiendo política de bici, de carril bici. Hago carril bici y esa es la política que tengo de bicicleta y nada más. Y la gente está percibiendo que hasta que no me llegue la bici hasta aquí no cojo la bici. Y yo estoy notando mucho eso porque la bici eléctrica en la tienda ves que se está incorporando, y se está incorporando principalmente es mujer que está suprimiendo el coche para moverse. Pero que es lo que mantiene, que donde no hay carril bici se van por la acera

Eso hago yo. Soy bastante miedecillo en ese sentido, vamos, yo siempre que puedo ir por la acera, que veo que no pasa gente voy por la acera, o sino carril bici.

(Rosa) ¿Te da miedo convivir con otro vehículo, digamos con el coche?

Eso mismo pasa en Antonio López porque al ser muy estrecho hay mucha gente que pasa por la acera.

Es que ese es un conflicto que lo han pasado ciudades que han entrado muchísimo en el mundo de la bicicleta. Primer lugar, tienes un problema, primero, el reglamento de tráfico no te permite y una ordenanza no puede ir por encima de un reglamento. Segundo, genera en vez de robar espacio al coche, estamos robando espacio al peatón y el peatón es precisamente para mí el protagonista de una ciudad tiene que ser el peatón. Puedes ir a la bici, a los medios de transporte más sostenibles...

(Rosa) Volvemos un poco a lo que decía ella, si hubiese un control de velocidad en los coches de zonas más...

Calmado

Calmado de tráfico, recuperación de espacios en las ciudades, porque al final le va a venir muy bien. Porque se quejan los comerciantes, y se van al centro. Cuando se recupera una calle, se recupera vida en la calle, o sea, ahí tienes por ejemplo la calle Cádiz, el comercio, la hostelería, se desarrolla más. Si es verdad, que puede haber problemas en un principio cuando se plantea con los vecinos pertinentes, eso es otra historia, pero para el público general. Tu no compras por el coche, si pasas andando te paras, tomas un café, la ciudad tiene más vida.

Yo no voy por la acera nunca, me han convencido mis compañeros de la asociación claramente, porque yo iba más por la acera, salvo una excepción que la alameda calle Burgos. Esa es una excepción que es que no me da la gana de ir por San Fernando, porque no me da la gana. La calle Vargas está muy bien, pero la calle San Fernando no está muy bien. Y luego, Fernando de Isla tiene unas bajadas al incorporarte tremendas. Entonces, cuando se ha peatonalizado, la calle Burgos se peatonalizado no hace mucho, nos han considerado a la bicicleta como a los demás vehículos. Ahora las más recientes, Juan de Herrera, Cádiz, yo estoy en franco desacuerdo con eso porque yo creo que siendo un vehículo de movilidad sostenible, las peatonalizaciones deberían haber contado. Y bueno lo que ha dicho Ana lo suscribo también, con esa excepción del eje central, yo no pido carril bici en cualquier calle, ahí lo que hay que hacer es calmar el tráfico, pero en ese eje valdecilla, cuatro caminos, correos, nos falta un carril bici claramente, mira el plano, o sea, hay dos puntos ahí de toma y deje de bicicletas y ¿Cómo se llega ahí? La verdad es que la bicicleta pública ha hecho mucho bien por el uso de la bicicleta en esta ciudad, sobre todo echándose a las aceras calmando a los peatones que antes nos increpaban a los que



íbamos por la acera, eso ha sido así. Las bicis del ayuntamiento han popularizado de tal manera el uso de la bici y el uso la acera...

El estudio ahora mismo que yo he tratado, en su momento cuando yo monte el negocio, una de las cosas que monte también fue el transporte del ayuntamiento que suponía,... El estudio ahora mismo de estación a estación 1,8km la distancia media que hace un peatón que hace con la bicicleta. Van siempre por la acera. La bicicleta publica va por la acera, eso lo que está dando es permisividad a los demás de que vayan por la acera. Pero eso moralmente sería un debate que se ha planteado en muchos sitios. ¿Es positivo para el desarrollo de la bici? Yo creo que no.

En un principio, ¿Dónde coges la bicicleta publica? La coges en la acera, entonces la gente que no está muy acostumbrada es, yo lo he cogido en la acera, voy a seguir por la acera. Entonces, lo del carril bici, eso, que sea o no la solución, depende

NO LO ES

Un carril de bici bien planteado si podría llegar a ser la solución, ¿como lo planteas bien? Pues obviamente, en el eje central de la ciudad tiene bastante más sentido poner una zona 30 y tal. Pero en unas afueras de la ciudad no tiene sentido plantear una zona 30. Pero tampoco tiene sentido plantear los carriles bicis que hay aquí que son en combinación con la acera que lo lógico sería que fuese segregado tanto del vial peatonal como de los vehículos motorizados. Si igual en la misma calzada pero con bolardos separado y así se supone que podrías dar movilidad o accesibilidad a todas las zonas.

Pero es terrible tener que pasar en bicicleta todas las mañanas las rotondas de cuatro caminos. Es que yo voy a trabajar a cazoña y desde mi casa entonces, ya la rotonda de cuatro caminos bale, es conocida y todo esto. Pero las de valdecilla tienen tela. La primera es difícil pero la segunda yo ya no la paso, me subo por la cuesta y voy por el puente este que sobrevuela la autovía.

¿Cómo creéis que esto podría solucionarse? ¿Sensibilización?

En ciudades como Vitoria, en las zonas 30 lo que están haciendo es pintar debajo del 30 una bicicleta y entonces la gente llega y 30 y una bicicleta debajo ¡jojo!

En los semáforos dejan un espacio para que la bicicleta este por delante del coche. Y en las rotondas, también hay rotondas diseñadas para paso de ciclistas.

Se sugirió aquí a la policía local lo de pintar una bicicleta debajo del 30. Y así cierta preferencia tiene la bicicleta y aquí no puedes adelantar a menos de 1,5m. Pero aquí la policía local dijo que nana

Hay también alguna animadversión dentro de la policía local hacia la bicicleta. Sabes que están dificultando.

Es que la bicicleta es un trabajo para ellos, un poco engorroso.

En la reunión del consejo de movilidad del otro día, debate que genero Cantabria con bici y otras instituciones que estuvimos ahí. Daniel tiene que hacer el resumen de todo lo que se habló allí y lo tiene. Y a la vez hay un documento en el ayuntamiento con la proyección de lo que quieran hacer desde 2015 a 2020. Entonces, ahí vienen muchos aspectos de los que estamos hablando hoy, de la problemática que hay. El alcalde y el equipo que gobierna esta ciudad, lo saben porque cada vez se les está reiterando más, todo lo que hay que hacer. Luego esa documentación esta. Y que hay un foro con la oportunidad de hacerlo con la universidad, con representantes de diferentes ciudades de España, se decía como y de qué manera hay que tratar. Luego primer problema es que quienes están gobernando esta ciudad es así, no creen en la bicicleta, punto, ese es un problema delicado. Se ven presionados por gente y asociaciones como Cantabria con bici donde les están diciendo cuales son los problemas de esta ciudad. Se les ha remarcado el eje Valdecilla hasta el paseo de Pereda actual. Dicen ahora cuando pongan el súper autobús y carril bici bus, están valorando meter la bicicleta como un elemento más que pueda correr por el carril. Lo están valorando pero te responden que lo ven muy difícil. Pero es que ellos no se lo creen.

Yo no quiero correr delante del autobús

En cuanto a la señalización horizontal de las zonas 30. Que da muchísima legitimidad y mucha tranquilidad a la hora de usar al ciclista. Pues al ver que se está dibujando la bici para que te respeten los coches. Dicen que es una cuestión de un informe de la policía y la policía en contra de eso en Santander.

Hay policías que, digamos que la cabeza de la policía es la que está en contra, hay miembros de la policía, yo por ejemplo tengo un chico que viene de Torrelavega a Santander en bicicleta, que está súper metido y ahora mismo se ha ido a temas nacionales para promover la movilidad a los centros de trabajo y súper implicado, que han montado una asociación. Otra cosa es la cabeza.

(Rosa) EL tema político me interesa poco

En esa reunión estuvo Angel Ibeas. O sea que estuvo escuchando toda la información que estaban dando.

Hay una cosa del rumbo que lleva este ayuntamiento, este equipo de gobierno concretamente. Cuando confiamos tanto en el calmado del tráfico y algo han empezado en el centro. Pero en una calle que, bale, no es centro, está claro, pero que yo uso en bicicleta pues casi cada vez que cojo la bicicleta, han hecho estrictamente lo contrario. La avenida Eduardo del Rio, popularmente la reyerta estaba limitada a 50 ahora mismo en un sentido está a 70 y en el otro a 60. No me digáis cual es el criterio porque antes estaba a 50 en los dos sentidos, ahora sentido salida es a 60 y sentido entrada a 70. Eso es calmar el tráfico para este equipo de gobierno.

Calmar el tráfico, tampoco se pueden hacer calles 30, La calle Rualasal habéis visto la señal de zona 30? En la misma zona pone zona 30 con prioridad peatonal. Si tú quieres pasar por ahí el coche tiene que parar y nana, y yo que vivo al lado veo coches pasar por Rualasal...

(Rosa) Digamos que haría falta un mayor control

Teóricamente todas las zonas 30 son de prioridad peatonal, si hay un accidente y atropellan a alguien tiene preferencia peatonal

(Rosa) Digamos que habría que concienciar a la gente de respetar esas zonas

Otro freno que hay a la hora de usar la bici es el me van a robar la bici y Santander es una ciudad donde se roban muy poquitas bicis, más que nada también porque no tienen de donde robar. En Cantabria con bici hace poco hemos hecho eco de una campaña para aprender a candar la bici y que era a nivel nacional y realmente una bici bien candada no se roba, porque hay gente que lo deja sin candar. O en un sitio adecuado. Firma parte del bien candado donde la candas. Y luego también está el desconocimiento de las bicicletas como son la ultra plegable. Una bicicleta ultra plegable no necesita tener candado porque simplemente la metes donde quieras, que puede tener la desventaja económica de precio elevado pero la gente se gasta muchísimo más dinero en bicicletas grandes que luego evidentemente no usan en la ciudad, porque se la roban.

(Rosa) Promocionando este tipo de bicicletas igual...

El problema está en el precio, yo igual prefiero gastarme 100€ 3 veces al año que aunque igual se más de lo que cuesta esa bici a mí me supone menos en el momento. O sea a mí me duele bastante más pagar 300€ por una bici aunque luego no lo sea.

Yo soy bastante cuidadoso, cada vez que la dejo en algún sitio le quito el sillín, le pongo la cadena porque sé que si no me la van a robar

(Rosa) Igual habría que concienciar a la gente, a los potenciales usuarios de lo que tienen que hacer estas cosas

Yo creo que una bicicleta ultra plegable no es una solución, es una adaptación a un problema como es en España o por ejemplo en Santander pues donde la bicicleta pues los coches lo desconocen totalmente, no lo respetan y después no hay infraestructura para poder aparcar donde quieras. Las empresas privadas no, como por ejemplo en otros países de Europa es tan normal que cualquier tienda tienen un sitio para aparcar bicis y además hacen publicidad del establecimiento, es una cosa muy normal. Los carriles bicis y las zonas peatonales o zonas 30 llegan hasta el centro, donde están los comercios. Como aquí no existe eso, pues una ultra plegable es una opción para poder entrar con ella a todas partes, al trabajo donde quieras sin tener el problema del tamaño.

A lo mejor también informa a la gente que aunque te la roben si tú tienes sacada una foto con el número de serie del cuadro y de tal que hay una posibilidad de recuperarla. Poner la denuncia y...

También existe la bici registro, está implantado en Santander pero no está promocionado.

El ayuntamiento ha cogido 50 unidades para 50 bicicletas de momento. Es decir, está implantado, el ayuntamiento ya puede validar esas unidades, las 50 que hay. Entonces lo que hay que hacer es ocuparlas para que no haya 50 para que haya 50000. Luego, de momento ya hay un bici registro que bueno, que puede disuadir.

Tampoco creo que la policía sepa de ello. A mí nunca me han preguntado cuando me han robado, ¿oye tiene bici registro?

Te identificas, te generan un pequeño kit que vas a poder poner una pegatina que por una serie de productos químicos queda adherido un número de serie que te han adjudicado a tu bicicleta y hay diferentes validadores y ahora el ayuntamiento de Santander a partir del día 1 de marzo,

ya está considerado como un validador. Lo que puede ocurrir es que vayas al ayuntamiento mañana y que digan que qué es eso

Y la policía tampoco los conoce

(Rosa) Dentro de la administración tampoco es conocido entonces

Lo han lanzado, ha salido, más o menos, a nivel de las ciudades ha salido de la organización las ciudades (...) se ha empezado a implantar, había 8 ayuntamientos que ya se habían implantado y como idea general para todas las ciudades se ha extendido el año pasado.

El tema del transporte vertical, ¿creen que podría ayudar en el uso de la bicicleta?

Está ayudando mucho, yo lo uso todos los días

Si, a mí también me han reñido por subir la bicicleta

En Holanda por ejemplo, tienen sistemas que la propia escalera mecánica tiene un apartadito donde puedes subir con la bici. Enganchas la bici y tira de la bici. No necesitas 500000 pero las cuatro barreras arquitectónicas que hay se podrían haber aprovechado las escaleras, es un trocito que no va a ser más que estoy, y ahí pones la bici. Con una bici plegable todavía pero con una bici normal subir una.

¿Pero creen que ha ayudado?

Si

La legitimización de que se usase más, por ejemplo a los que nos tiramos a la calle aquí, con la bici, sin pisar la acera y tal no nos da mido subirnos en transporte vertical. Pero sí que hay gente que si pusiera claramente que es para bicis también.

¿Digamos que se señalice?

Que cuando se haga se haga eso (poner una zona para subir bicis) porque el coste no va a ser más elevado, van a ser las mismas poleas que van a tirar. Que no es un coste, es simplemente la planificación. Es un añadido en la planificación. No es hacerlo exclusivo para bicicletas, donde la pongo peatonal, pongo un trocen mas, gano un poco de anchura y se puede subir la bici sin molestar al peatón.

¿Vosotros las usases?

A mi justo me pilla que no hay ninguna.

Lo usaría pero es que no me hace falta. Las rutas que hago normalmente no me hacen falta.

Yo la verdad que lo uso solo con los nietos para ir por la zona marítima el sardinero y tal.

¿El de la escuela de idiomas sí que lo usan?

Ese yo lo uso todos los días

Gente que vive por General Dávila y por ahí, se está beneficiando de estas escaleras mecánicas

Son importantes, así como en el río de la pila y el teleférico, es un espacio muy pequeñito y problemático porque tiene mucha demanda de gente. Si quieres meter bicicleta y quieres esperar tu turno es un poco difícil. Es más complicado.

Pero ahí sin embargo sí que hay un aviso, con prioridad del peatón pero que puedes meter la bici. En las escaleras no.

En la pasarela ancha que se está planificando en las vías, va el carril bici para poder subir en bici a los ascensores, uno abajo en la calle castilla y otro arriba.

Esa incomodidad de que un peatón te diga...

No, no. A mí me han reñido los de la misma escalera. En un sábado por la mañana que subía el tramo de escaleras y entonces pasa la furgoneta y me dice: ¡por ahí con la bici no! Y no había nadie, nada más que yo con la bici por la escalera.

Eso ya es cachondeo hombre

No, no, espera, espera, que como me lo encuentro yo a este señor arriba le voy a decir unas palabritas y me va a oír. A ver si no puedo con la bici haber esto pa que es.

Bueno tienen una pegatina que dicen coches de niño no

Puede ser que por temas de averías el seguro no lo cubre. Puede que se rompa la escalera y que el mantenimiento no lo cubra.

Aparcamientos

Hay un problema con los aparcamientos en Santander en general ya no solo para los de la bici sino que también para el que tenga niños, la mitad de los aparcamientos, o personas de

movilidad reducida, no tienen acceso. Yo no puedo entender como siendo concesiones tendrá que haber, renuncias dos plazas pero pones accesos, porque viene una persona de movilidad reducida y es que no puede salir del aparcamiento. Bueno, hay algunos como Jesús de monasterio, no tiene ascensor, no tiene para poder acceder ni con bici, para bicis ningún aparcamiento de aquí. Es un buen momento, cuando se hacen las concesiones para exigir un espacio reservado para aparcar bicis, porque puede ser un espacio más seguro. Y fomentas la intermodalidad de que dejas el coche aparcado y tal.

Hay iniciativas en el país, me parece que lo habéis visto, yo lo he metido en alguna web.

No ha sido ahora el premio de emprendedores con la bicicleta y casi todos los proyectos han ido con problemas de movilidad, en cuanto a seguridad, aparcamientos y robos. O sea el 70% iban en esa línea, con lo cual, debe ser una problemática que se repite en las ciudades.

En las ciudades que se usa mucho la bici, se roba mucha bici. Tú en Barcelona dejas la bici sola 2 horas y te quedas sin bici.

Pero también dejas el coche abierto y te lo llevan.

Yo en Santander he dejado la bici 3 horas en la calle y no ha pasado nada. Obviamente candado.

Depende del candado

Muy pocos que no puedas cortar

Si pero lo que pasa es que tienes que pagar 50€

(Discusión sobre cómo romper un candado)

Pero es un segundo problema, porque realmente el que no anda en bici, no anda porque se la van a robar, no se incorpora por el tema seguridad. Otra cosa es, que es verdad que hay gente que le ha robado la bici y puede una vez, hay estudios por ahí que un tercio de la gente que le roban la bici no vuelve a cogerla, más o menos.

¿Pero realmente no crees que sea motivo principal?

Lam razón por la que se sacan más la bici es la seguridad. Y yo lo vivo en casa, vamos a ver, mi mujer desayuna, come y cena con bicis. Y mi mujer no la saco a la calzada. Y mira que yo... Si la saco a la calzada cuando vamos un grupo, cuando vamos un grupo que se siente segura pero no,

es una medida, por ejemplo promover esa medida de caminos seguros. Tienen todos los medios y establecemos para los centros de movilidad, la universidad, el hospital no sé qué, las estaciones a no sé qué, los trayectos de más movilidad, a los centros escolares, bueno los centros escolares que puedas ir a cualquier colegio de Santander y es que hay atascos, es alucinante, coches en doble fila,... Pues ese tema, si se hace una planificación, se hace un diagnóstico de necesidades y por donde se mueve la gente, pues ahí quizás con la cantidad de agentes de movilidad que cada colegio manda dos o tres se pueda establecer lo mismo con ruta escolar. Y rutas a los centros de trabajo igual. A los más públicos, a los centros de gobierno, tema de valdecilla por ejemplo, es un poco de idea.

¿El clima es algo que pueda echar para atrás a la gente?

Eso es otro mito

Sí, pero no

En tener bicis no, pero si usas bici o vas andando o algo sí que hay diferencia.

(Rosa) Dependerá de la persona claro

¿Cuántos días de sol tiene Berlín? ¿30 o así? Quiero decir, en los países nórdicos que se usa mucho la bici esto ni se plantea.

¿Y eso por qué cree?

Pues es una cuestión de mentalidad,

No se ha dejado de usar nunca, y ahí hay un tema

(Rosa)¿Tema cultural?

De las mentiras que nos contamos, aquella película de sexo mentiras y cintas de video pues aquí podríamos hablar de tópicos, mentiras y bicicletas.

A mí me parece súper incomodo ir a la calle lloviendo en bici, no se vosotros, me da igual. O sea a mí me parece incómodo y no salgo en bici.

Yo tampoco voy (la misma del mito, no lo entiendo)

No es lo mismo que te sorprenda la lluvia que salir lloviendo.



Pero yo tampoco voy eh (otra vez) Pero también creo

¿Pero cuantos días cae agua?

¿Aquí? Levamos 40 días

(Rosa) 2 meses

(Jajajaajaj)

De 365 días que tiene Santander quítale 2 meses.

Pero a mí me toca todas en época lectiva, o sea justo cuando voy a usar la bici porque voy a estudiar justo.

Este año, lo dicen los meteorólogos es un caso anormal, han caído 400 y pico litros,

Año tras año últimamente

Hasta octubre ha hecho buenísimo

¿Y cómo se puede solventar esta tea?

Pues yo tengo pantalón de agua y un chubasquero

Si la pregunta es que si la meteorología quita a los usuarios de incorporarse al uso de la bici o si la meteorología reduce el uso. Cogemos o no cogemos la bici. Entonces evidentemente como dices, toda Europa, norte de Europa donde hace mucho peor que aquí y nevando coge la gente la bici o no, pero por lo menos no se le quita las ganas de usarla. Pero puede que un día en particular, está lloviendo, hace malo y no quiero cogerla, cojo el coche, cojo un bus y tal, pues si es verdad. Yo por ejemplo, cuando llueve, tengo traje de agua, tengo todo y he dejado de coger la bici ¿Por qué?, pues porque como hay poca cultura aquí, los coches, como se empeora la visión, yo mismo al coger el coche pienso oye a este ciclista no le he visto, entonces, por eso he dejado de cogerlo cuando llueve.

¿Por tema de Seguridad?

Seguridad otra vez.

Dices mucho lo de la nieve y eso, yo con nieve he andado en bici y me parece hasta más cómodo que lloviendo. Si esta todo nevado pero la carretera está limpia, no hay problema. Aquí el

problema es el viento y la lluvia, que se juntan y ya... y el viento en bici te echa, el viento te tira. Si vas un poco rápido y te da de lado y te vas al suelo.

Yo me he dado cuenta de que aguanto más que la mayoría de la gente.

Todos reducimos algo con el tiempo, evidentemente.

Pero ha estado bien la precisión de, una cosa es el clima y otra cosa las condiciones meteorológicas de un día determinado o un mes concreto.

Yo creo que afecta, imagínate que yo no salgo en días determinados porque me llueve. Pero imagínate que es constante y que durante un mes tengo que cambiar totalmente el hábito y ya me hago al hábito nuevo de coger el autobús y ya por rutina sigo con el autobús.

Si te bale de algo, yo he sido ese en el mes de febrero y estaba loco por coger la bici. Y ya la he cogido. Estaba ciego ya por coger la bici.

Evaluar el sistema de bicicletas públicas

Yo quiero, yo quiero

Solo un matiz para cerrar el otro tema. Juan decía, yo voy por la acera. Hay un problema en este país de hábitos y de todo que es, meter en la cabeza a la gente a que coja la bicicleta la primera, que la coja, y que coja un habito que cuesta 30-40-50 días el pillar un habito. Y segunda cosa, so seguimos los ciclistas de alguna manera no utilizando la calzada, él va en el coche y tiene el perfil de coche no nos va a respetar, pero si empieza a ver ciclistas, cada vez más ciclistas, empieza a cambiar. Si no nos atrevemos a salir a la calzada, yo bajo todos los días y voy por la calzada. Punto. Y trato de coger mi espacio porque tengo todo el derecho. Que puedo ser un galo, un Hero y me la puedo jugar, si, que estoy dispuesto a defender ese espacio al que tengo derecho y cuando alguien me emiece a ver y vea donde 2 ve 3 ve 15, empieza esa mentalidad a meterse dentro, luego, hay que salir, con cuidado, pero hay que salir.

Yo no me acuerdo quien decía que el usuario de la bicicleta publica va mucho por la acera, es que yo empecé así, yo empecé con mi bono este anual de la bicicleta pública, vi que me gustaba, no la cojo para hacer deporte, pero quieras o no te encuentras mejor, y ya cuando vi que estaba habituado me compre mi bicicleta. O sea que, y por eso tengo la costumbre.

¿Para ti fue un método la bicicleta pública de introducirte?

Si, exacto. Si no hubiera tenido la bicicleta pública, yo no hubiera comprado bici probablemente.

Yo hace bastante no andaba en bici y empecé a andar en bici y luego es verdad que cuando coges el coche, respetas bastante más a la gente en bici, una vez que hayas sido ciclista.

Cuando vas, te pasa, cuando tú vas en bici por la acera y cuando alguien protesta y dices va este de que se quejara, y cuando vas andando y te pasa un ciclista bale pues por esto protestaba.

(Rosa) El Resumen de todo esto sería concienciar al ciudadano un poco de la conciencia este modo de transporte.

Hay que subrayar que los ciclistas también somos peatones y también somos conductores. Mientras que hay conductores que solo son conductores igual que hay peatones que solo son peatones.

Alguna vez también, hay algún ciclista que abusa de

También hay peatones que le pegan a una moza en los tobillos para hacer una gracia.

Eso es verdad, muchas veces no decimos nada de los ciclistas. Y cuantos ciclistas no han parado alguna vez en un semáforo en rojo.

(Rosa) Concienciación en todos los sentidos

Sigue siendo verdad que nosotros los ciclistas somos también lo otro y algunos de los otros no son ciclistas

Mira cuando adelantamos a un ciclista, me imagino que os pasa igual a vosotros, es metro y medio, yo creo que dejo 5m

Al carril de al lado directamente

La pena es que en paseo marítimo que hay 12m para los peatones, la gente venga por el carril bici.

(Rosa) esa es la falta de cultura que decíamos antes.

Hay mucha gente que no lo ve, no ve que es carril bici.

Se está usando mucho el carril bici para running ahora. Como no pueden por la acera, se están metían por el carril bici para correr

Es mucho más cómodo correr por el carril bici que por la acera.

A veces el pavimento es estrictamente igual, Avenida de los Castros, y hay un interés por ir entre las dos rallas que es difícil de contener.

Una vez que entras en las dos rallas sigues

Y al cruzar a los peatones, un paso de peatones. Un paso que cruza el paseo pereda, que va por el paseo de Vargas, no mira si viene una bicicleta. Es que pasan como si fuera preferencia de ellos.

Un poco fuera de tema, hablando de pavimentos, a mí me pasa lo contrario entre piquio..., más o menos, en el tramo ese de carril bici, que es que esta directamente pintado, marcado sobre adoquinado, ni siquiera sobre loseta, que vas “clan, clan, clan, clan”

Como vayas con una bicicleta un poco rígida, eso es...

Y el de las maderas también, el de las maderas de la playa está muy bien para poner a la bicicleta amortiguaciones.

En el de maderas tengo yo la anécdota que, tengo una cestita para llevar la compra, se me cayó. De ir “clan, clan, clan, clan” se me cayó.

Yo lo utilizo para, me acuerdo que una vez me trajeron una eléctrica que decían que tenía aluminio hidrófugo, vamos a probarla ahí.

(Rosa) Vamos a hablar un poco de bicicletas públicas. (Ahora sí) ¿Si son usuarios o si lo han utilizado en algún momento?

Sí, soy usuario

Yo no, ni lo pienso ser

Yo sí, soy usuario y tengo tarjeta

¿Y si tienen información acerca del servicio? ¿Quién tiene tarjeta? Hay dos usuarios ¿Conocéis el sistema de tarifas? ¿Qué os parece, el sistema tarifario actual?

No me parece caro veintitantos euros al año, a mí personalmente no me parece cara

No caro no es

Yo no uso, no uso porque tengo la bici en casa y ya está, pero no es caro.

¿Piensan que se utilizaría más quizás si, como en el sistema de Barcelona por ejemplo, aquí la primera hora es gratuita, en Barcelona son gratuitos los primeros 15 minutos, de tal manera que así ellos dicen que han conseguido que la gente lo vea como un transporte, al tener que pagar, que la gente..., que opináis en ese sentido?

15 minutos sí, pero si puedes llegar en 15 minutos a un sitio.

Aquí la gente aplica la picaresca claro, deja la bici, la amarra, vuelve a coger otra y hasta.

Esa puede ser la explicación de lo que dice el estudio que lo lleva justamente,... En Cataluña se está utilizando en Barcelona, yo creo que la que menos he utilizado es la bici pública de aquí. En Barcelona funciona con el tema de la orografía, todos los desplazamientos bajan de arriba hacia abajo. Y todas las bicicletas se acumulan en la parte de abajo, con lo cual, están constantemente remontando bicicletas.

Y no tengo ni remotamente cerca de casa un punto, es la única razón por la que yo no uso.

¿Por eso es porque no la utilizan?

No, yo porque no creo en esto y luego os explicare porque.

Yo si lo utilizaría de tener uno razonablemente próximo.

Sí, yo iba a comentar que cuando en el área de cartografía, que yo trabajo alado con mis compañeros de gobierno, hemos pedido al ayuntamiento de Santander todas las ubicaciones para ponerlas, le hemos reiterado como 4 veces porque se han estado cambiando y todavía seguimos esperando. Lugo porque, porque habíamos pintado tanto las zonas 30 que han publicado ellos, como todos los espacios que había bicicletas, espacios de amarre,... y seguimos esperando. Luego, ¿podríamos tenerlo?, sí. ¿Lo vamos digitalizando en la cartografía de gobierno? Si, ¿nos han respondido del ayuntamiento? No vale, con lo cual, esa información está obsoleta, para que lo sepáis.

Yo creo que tiene mala alternativa, pero anécdota que me pasó un día, un par de turistas me pregunta. ¿Oye, cómo funciona? Yo sabía cómo funciona esto y, mira tú vas con la tarjeta, pagas y te harán una retención de 150€, eso les echó para atrás

Eso es una burrada

Que yo entiendo claro que por los robos y tal pero les echó para atrás.

¿Eso afecta al turista y a la gente de aquí?

Yo en mi caso tengo el anual.

Hay usuarios habituales, yo veo a 2 o 3 personas que pasan todos los días

¿El turista como se identifica cuando deposita esos 150€?

Le retienen y ya esta

Yo he alquilado una bicicleta en canarias y la fianza era de 10 € por una semana. Pero yo estaba identificado, yo era yo con mi DNI. No hay ningún sentido para que te retengan 150.

Pero esos son establecimientos privados ¿no?

Sí, pero 10€ que es el alquiler diario.

¿El sistema este lo veis como turístico?

Si, si

Yo lo veo como, mal. Te cuento. Yo estoy esperando, a ver. Los sistemas estos, tienen todos una historia muy, muy común, no solo el de Santander, todos. En este país cuando éramos todos muy ricos y había que gastarse mucho dinero, resulta que en lugar de haber empezado a plantear políticas de movilidad, esto que estamos hablando aquí, diez años atrás, resulta que los ayuntamientos tiran por el camino más fácil que es el de “ mira pues vamos a montarnos aquí un sistema de bicicleta, fíjate nos lo va a montar esta firma francesa, que encima nos va a pagar no sé cuánto y no sé cuánto y además nosotros no nos vamos a preocupar, y sus furgonetas van a llevar todo esto paca y palla y tal y no sé qué” y bueno, luego es que la gente “mira que bien” dicen los, estos equipos municipales tan entusiásticos ellos, “mira que bien porque luego la gente se va a aficionar y tal y cual y no sé qué” y salvo honrosas excepciones, como tú, empezaste con la bicicleta pública, como la otra señora que yo veo que va a trabajar a valdecilla por las mañanas en bicicleta pública, que me adelanta por la alameda también, etc. El resto, a mí me parece que especialmente en esta ciudad a mí y mi interpretación es que ha servido para analizar el tema de la bicicleta en la ciudad, y para banalizar todo este asunto de la movilidad sostenible. Porque al fin y al cabo, ¿Qué ha pasado con estas bicicletas? Que si son caras, que si baratas, como esta discusión que teníais ahora, que si la fianza que si no sé qué. ¿Qué es lo que pasa con

estas bicicletas? Que la mayor parte de la gente las usas para llevarlas por la acera, que si miráis ahora en la aplicación del tus que esta tal, mirad ahora en cualquier punto aleatoriamente, y veréis cuantas bicicletas hay que están atadas, o sea, cuantas bicicletas disponibles. Casi la mayor parte del parque. Que este sistema, que al principio era todo muy bonito y aquí nadie pagaba y aquí había champán para todos de JD Cohen este caso de esta ciudad que nos ocupa. Ahora está empezando a ser muy costosa para los ayuntamientos porque ahora ya no pagan nada.

Vamos a ver, la bici pública. Somos el país que más bici publica que tiene de toda Europa. Y te hablo estudios eh.

Y los que menos usamos la bicicleta

No, No, No,.. Sí, pero ¿Por qué?, no somos los que menos pero estamos ahí en la colita. Pero siendo el país con más bici publica, somos los que menos usamos la bicicleta, ¿Por qué? Porque la bici publica aquí han aterrizado multinacionales, sabes, que lo que han hecho es, “¿Tenéis que hacer política de movilidad?, mira que bien” nosotros aplicamos a estas concesiones publicitarias o mobiliario urbano, etc. y os damos, hacéis una concesión para bici publica y nos la quedamos, que es deficitaria, pasamos de que es deficitaria, lo cual, eso deficitaria la bici publica para la concesión, pero tienes otra concesión por ahí que te hincha.

(Rosa) Digamos que ese es otro tema

Pero está relacionado, ha habido diferentes empresas que han visto una oportunidad de negocio y evidentemente, como empresarios, lo que es lícito que aprovechen las oportunidades de negocio, pero como política digamos municipal o tal, no es, yo es algo que haya pasado solo en Santander, es algo que ha pasado en casi todos los laos donde se implanto la bici publica, se ha generado, están multinacionales llevando el tema de la publicidad.

Yo ahí tengo que contar, yo vengo de un pueblo, somos 10000 habitantes, hay bicicleta pública, yo llego en 5 minutos a todos los lados y cuestas aquí si ahí flipáis, han puesto eléctricas, no los usa nadie, están de adorno. ¿Por qué? Viene la subvención del gobierno, sacan la foto y hasta.

¿Y no es cierto que con eso se banalizó el tema? Porque ya los ayuntamientos tenían bicis públicas y ya estaba solucionado el tema, ya habían hecho una apuesta por la bici, en lugar de tomar medidas más radicales, más de calmado de tráfico, más de cerrar calles, más de cambiar el sistema de circulación, más de cerrar aparcamientos, no, no si esto al final salió barato. Por

eso yo estoy absolutamente en contra de la bici pública, quiero decir, como negocio bueno pues será respetable y todo lo que queráis pero como iniciativa por la movilidad sostenible,

¿Tal como está plantada?

Tal y como está planteada, la bici pública, la mantienes dentro de un plan de movilidad, de más cosas, yo no la veo negativa y mira que yo soy, que a mi cuanto menos se desarrolle mejor me va. Creo que el problema es como se ha empezado, se ha metido la bici pública, se ha metido un carril tal, que es que lo primero que tendríamos que haber empezado, no ahora, igual en diagnosticar la situación de movilidad, planteamiento de movilidad, una política integral de movilidad, no solamente bicicleta sino medios disponibles, y a partir de ahí ir dando los pasos, pero empezamos por lo más vistoso, lo que más se ve, lo que se puede inaugurar. “nosotros apostamos por la movilidad, hemos hecho una cantidad de carriles bici, no van a ningún lado, pero tenemos carril bici y tenemos bici pública, hacemos movilidad”.

¿Entonces la política tiene que ir más a integrar más que a creación?

Exactamente una política inauguradora de movilidad

La zona marítima es muy práctica, porque en verano, los días de playa, cuando se va a la playa, no hay forma de aparcar, por ejemplo los peligros. Pues cojo con mis nietos y mi bicicleta, tres nietos que tengo, y vamos por ahí de maravilla.

Es ocio recreativo, ¡Ojo! Y para desplazamiento de gente de Valdenoja y tal

Y necesaria

Necesaria total

Te vas hasta los bikinis, te vas a la Magdalena, muy práctico

Ustedes que son usuarios, ¿están contentos con el servicio?

¿Cómo un sistema de intermodalidad lo ven?

Yo lo veo bien planteado

Yo lo que no me veo es yendo al parque tecnológico en coche para coger una bici

¿Más puntos de toma y deje quizás?



Y con facilidad de aparcamientos

Es que realmente la bici pública no tiene problemas de aparcamiento, en determinadas zonas donde está concentrado, otra cosa es que esté ubicada en qué sentido. ¿Está ubicada para desplazarse o no está ubicada para desplazarse? ¿Dónde se produce el tráfico de personas? Es otra cosa, que la bici pública como medida no es mala, otra cosa es como se ejecuta. Yo no creo que dentro de una política integral de movilidad no creo que sea mala, otra cosa es ¿Cómo se ha hecho? MAL. Pero aquí y en casi todas las ciudades.

A mí, como usuario de la bicicleta publica, el juego que me ha dado ha siendo el siguiente. Que no he podido bajar, como ha pasado hoy con la bicicleta porque llovía a primera hora de la mañana, cuando he vuelto, voy a las estaciones cojo la bicicleta, la dejo en Numancia y continuo, es decir, que por alguna circunstancia vamos al sardinero mi mujer y yo y luego al volver en vez de volver en Tus cojo la bicicleta y la dejo en los castros porque me han puesto, es decir, que alternativamente me ha permitido seguir utilizando la bicicleta. ¿Son como las de andar? No son un ladrillo.

¿No son cómodas?

No, no, en absoluto, es decir, alguien que no tenga hábitos de andar en bicicleta le va a costar mucho moverla, en cuanto coja una pequeña pendiente, no la va a poder hacer,

Es muy difícil cambiar, es muy difícil usar los cambios

Y alguien que ande en bicicleta, va a coger una vez y va a ver como son y no va a volver a coger.

Son muy pesadas, así como la opción de la bicicleta pública como puede pasar en Madrid con bicicleta eléctrica, dices, joder, muy bien.

¿Las bicicletas eléctricas como las verían integradas?

Yo creo que es una opción de movilidad para gente que tiene dificultades.

Y sin dificultades

A ver, yo no entiendo eso de la gente con dificultades

Pero tampoco creo que se empiece como ha hecho Madrid por ejemplo, ya está puesto en Madrid y en la plaza Castilla, me he juntado con un par de ciclistas y en la plaza castilla es de

valientes. Claro es que yo ando todos los días en bici y las rotondas a ese nivel alucinas. Y yo pienso que la bicicleta eléctrica, por ejemplo, como lo está planteando Barcelona, Barcelona tiene una política dentro de la movilidad, y es el último desarrollo, bale. A cierta gente le puede dar ese acceso, perfecto. Es muy escapatista, y vende y tal, pero yo creo que por ejemplo en Madrid, se ha introducido la bicicleta eléctrica sin haber desarrollado una infraestructura para tal, sin haber tal y luego si, muchos proyectos y mucha publicidad y mucho bombo. Para mí eso no debe de ser así, es como empezar la casa por el tejado. Creo que es la última parte para determinadas zonas. Como por ejemplo, tenemos una estructura geográfica que hay una barrea ahí, pues igual ahí hay que poner estaciones eléctricas, pero para determinadas zonas, para salvar pendientes, orografía y para un determinado público que igual no tiene la capacidad. Aunque ya te digo que si empiezas a funcionar todos los días con eléctrica, acaba cogiendo la bici normal tranquilamente. Es mi caso, yo andaba en bici, era el que bajaba a estudiar al colegio en bici, hasta los 30 años estuve andando en bicicleta, después monte el negocio, deje de andar y la he vuelto a retomar en el 2008. Recupero con una eléctrica, pero ahora yo me cojo la fixie, me cojo otra bici. Hacer algo habitualmente te va a mejorar la salud y vas a recuperar la otra, si estás haciendo habitualmente todo en bici, si vas a trabajar y te haces 7 km para ir y 7 para volver, y otros 7 y tal, estás haciendo 25km, con lo cual, cuando lleves 4 mese haciendo eso de manera habitual, tu no tiras de lo eléctrico, cada vez tiras menos, menos, menos.

Yo creo que es importante, porque la cosa es empezar. La bici engancha. Tienes que enganchar a la gente pero una vez que empiezas...

Pero no nos engañemos tampoco con las cosas. La bici eléctrica tampoco es ecológica, bale. O sea, no nos engañemos, que porque es que estamos hablando de que la bici es un transporte alternativo, nos movemos, si si todo lo que queráis es muy cómoda, y yo igual me compro una pero si nos movemos con nuestra propia energía, no sé qué no sé cuánto, perfecto la bici. Pero cuidado, la bici eléctrica es algo que no es 100% ecológico, que también tiene sus residuos sus producciones y esto también se deja un poco de lado en este debate. A mí me da igual, quiero decir, yo simplemente lo pongo encima de la mesa, no estoy ni a favor ni en contra de la bici eléctrica. De momento no voy a comprármela pero terminare comprándomela, pero quiero conste también, no es inocua o no es tan inocua como nos quieren vender. Ni s inocua porque tiene unos costes energéticos.

Yo quería dar el punto de vista, voy a contar la experiencia de gente que no andaba en bicicleta y que hemos tenido. En gobierno metimos las bicicletas eléctricas como un caramelo para ver si

los funcionarios empezaban a coger la bicicleta y en esa experiencia que es la que esta replicada aquí en la universidad. Ese caramelo de la bicicleta eléctrica cuando la han probado han dicho, “coño esto está muy bien, Porque yo había dejado hace tiempo el tema de la bicicleta y me parece que esto está muy bien, además es que tengo problemas de espalda, es que me ha pasado esto, me ha pasado lo otro” Cuando les hemos hecho la encuesta de satisfacción a ver que opinaban del proceso han dicho, me ha permitido recuperar el entorno de la bicicleta.

Todo lo que queráis, pero ¿tiene 0 emisiones? Pues no

¿Desde que punto estas mirando el uso de la bicicleta? Solo que no sea contaminante o que reduzcas la congestión, una población más sana

No, no es mi aportación al tema de la bici eléctrica

Dentro de la pirámide está el peatón, la bici, la bici eléctrica y abajo el avión, que tampoco las fábricas aquí al lado, el transporte genera eh.

Hemos hecho el estudio y los hemos enganchado, ha sido un caramelo.

En mi opinión, la bicicleta eléctrica en la universidad no tiene sentido, la bicicleta eléctrica, y yo no compro una a mi hija, que no es lo adecuado.

¿Si les disparas en primera instancia con la eléctrica que van como mas cómodos y luego enganchan?

Pero para este público, que quiere para ir a trabajar, por ejemplo esa mujer que quita el segundo coche, ahí estas consiguiendo algo, estas consiguiendo un cambio. O la pareja que empieza a andar en bici y ese uso de ocio, porque ese uso de ocio sí que esta instaurado en España, si en una imagen de medio de transporte, no lo hay. De hecho, la mejor campaña de movilidad que se ha hecho en el ayuntamiento ha sido el tema de la vela.

Que ha hecho el ayuntamiento no, que consecuencia de la gente que tenía una cultura distinta

Que la mejor campaña que se ha visto aquí en Santander ha sido el que la vela, que la gente se movía en bicicleta.

El ayuntamiento lo que hizo fue anular el carril bici con las casetas.

Digo que lo que más ha sensibilizado a la gente es que se han dado cuenta que hay un problema, hay gente de esta ciudad que tiene la imagen de bicicleta como algo residual y de pobre, si, si, si, proletario.

Era, era, ahora ya no

Yo he visto bicicletas de 7000€ por la calle.

No hace falta que me lo digas. Y una eléctrica ahora mismo te vale 1000. Pero yo os voy a contar mi caso, yo vuelvo a recuperar la bicicleta en el 2008, empiezo a ir a mi oficina de asesoría en bicicleta, lo primero que me suelta el compañero es, “¿qué te estas volviendo pitiflautico?” y algún cliente también. Ahora no, de hace un año para acá estoy notando un cambio en las mismas personas y ahora soy innovador, está cambiando un poco, pero gracias a lo que se ve de fuera, o sea, “Jo mira es que he estado en Londres y mira, jote,” pero por fuera no por dentro, no por la política de dentro, sino porque empieza a llegarnos de fuera.

Luego hay una variable de cara al trabajo, lo hemos visto en los ítems que nos han respondido, han dicho “joder, llego sudado al trabajo” ¿Por qué?, porque las empresas y los trabajos...

Yo he vivido en Barcelona y he que a veces es un problema, el uso diario de la bicicleta para ir a trabajar.

Depende de cuantos kilómetros. Con la bici eléctrica puedes aumentar el radio de acción, si yo me muevo 15 min para ir a trabajar, evidentemente si estoy en un radio de 15km estoy en el radio de una bici normal pero si me meto 30 pues un...

Aquí muy pocos días pero dependiendo del clima, puede ser un factor que haya un lugar en tu puesto de trabajo, en el que te puedas cambiar o en que te puedas duchar.

Yo encuentro que tanta insistencia con el asunto de la bici eléctrica como con tanta insistencia con el asunto de la bici pública. Quiero decir, que tanta insistencia institucional, es algo que tiene un evidente interés economicista, a mi modo de ver. Es algo que no es transparente.

(Rosa) Un punto que decía, me interesa lo que me has dicho tú por si lo pensaba más gente, ¿Desde las propias empresas se tendría que potenciar un espacio para cambiarse?

Si tuvieses un sitio donde ducharte y tal

Y sobre todo cambiarte, porque en verano puede apetecerte tranquilamente con un pantalón.

¿Este puede ser un motivo por el que no se use como modo de transporte?

Es un motivo. Pero no hay cultura en este país

Vamos yo he trabajado, ahora estoy jubilado, pero he trabajado. Y sé que tenía un trabajo que me permitía cosas pero hay días que llegas sudado al trabajo, entonces no es propio.

Pero también es la diferencia que yo pueda bajar corriendo a la oficina, me cambie allí, tenga mi taquilla, como en los colegios. Y aquí esa cultura no existe. No existe en el PTCAN y en las empresas nuevas que hay, todavía no lo entienden que en un momento determinado en verano te puedes duchar, te puedes liar a mover cajas y dices, joder estoy empapado entero, no hay una cultura de eso.

Yo creo que ayudaría bastante,

Yo creo lo de antes, no es la solución, la solución es la política de movilidad, esa es la solución, a partir de ahí puede ser un plus para determinada gente, pero volvemos a lo mismo, se está haciendo un poco lo que paso con la bici publica, ¿es la solución? No

En Francia ahora mismo están pagando en metálico.

Si pero ahora mismo Francia, con lo que están pagando se ha incrementado, pero Francia no es de los países donde más se usa la bici.

Lo que tú quieras pero, en Francia están pagando al mes 40-50€ y ya hay 18 empresas grandes en las cuales los trabajadores...

Pero porque eso es una política de movilidad, eso es lo que hay que hacer. Ese tipo de medidas, no las escapatistas.

No pero en un centro de trabajo de 20 personas que haya un lugar apropiado para cambiarte, para lavarte si lo necesitas, pero eso un empresario no lo va a hacer.

Pero yo creo que favorecer pone barreras, o sea, si no tengo esa posibilidad, directamente no lo cojo.

Yo creo que está muy lejos eso todavía.

No hombre, hay que ir pensando.

Yo creo que la bici eléctrica para el tema laboral, yo sí que le veo un punto vamos. Vas en bici a trabajar y vas menos sudado claro. Lo que pasa que al ir en bicicleta el primer día tardas 20 min y dices, si voy bien, y luego vas mejorando y cada vez te pides más y al final sudas.

Y esos son así

Eso es cierto si

Bueno es que a mi si me lo vendes como: Bueno si tienes dos opciones, o tienes tu jornada laboral y luego si quieres estar un poco en forma tienes que gastarte un dinero y tiempo o lo que sea, o, mientras que ya vas al trabajo ya vas en bici y en el trabajo te puedes duchar, ganas tiempo, ganas dinero, a mí me lo venderías muy bien así.

Hombre, medio de desplazamiento rápido es. Si con una bici te vas a desplazar a 12-13-14 km de media, con eléctrica puedes a 20 perfectamente.

Y además, los polígonos industriales están en los extrarradios,

Esa es la política de la que habría que hablar, porque si desplazamos, no los polígonos, pero si desplazamos los servicios públicos a las afueras, quitamos el problema que tenemos de movilidad dentro de la ciudad y lo estamos trasladando al extrarradio. Es que por eso digo que las soluciones son globales.

Tenemos un, por ejemplo hoy habréis visto en el periódico, en el PTCCAN han pinchado las ruedas a no sé cuántos vehículos, y esta mañana estábamos comentando, y yo he trabajado en su momento en el proyecto del PTCCAN, y cuando estábamos trabajando, dijimos, vamos a poner el apeadero de feve o de Renfe aquí porque está muy bien para Santander y para Torrelavega y todo. Hubo una política de gobierno que dijeron, ni hablar. Aparcamientos, aparcamiento, que está haciendo este gobierno, aparcamientos subterráneos, ¿Se puede llegar al PTCCAN de alguna manera? Yo he ido a trabajar, me habían dicho que íbamos a ir a trabajar, desde mi casa tardaba 4-5km y el problema no es que yo fuera en bicicleta, es que llegaba a PTCCAN en aquella rotonda que hay, que no hay ni pasos de cebara ni nada, un verdadero problema, luego, aquello no está adecuado para ir en bici, luego, chicos, esto es un error, y es un parque científico tecnológico de hace 4-5-7 años.

Vamos a ver, una persona que tiene dificultades para andar en bicicleta, dificultades para tener el carnet, una persona de cierta edad, ¿Cómo va al PTCCAN? No hay comunicaciones.

No lo hay, el autobús tarda media hora en llegar, yo lo he cogido (las bicicletas públicas) pero aquello no se utiliza, es más, la nueva universidad que han hecho al fondo, han puesto un servicio también de Tesis y los chavales van en coche. Pero porque se ha planificado mal un territorio.

Que una política en la universidad, que podía hacer, ahora mismo el aparcamiento es gratuito, lo cual está fomentando el uso del coche, empezar a hacer día sin coche en la universidad, ese día sin coche si alguien quiere ir en coche bien, pero ese día se cobra. Porque si tocas el bolsillo, hombre poco a poco, porque tampoco puedes, porque si quieres hacer un cambio brusco, vas a producir un rechazo, el cambio puntual, empezar con un día no sé qué.

Que haya que pagar el aparcamiento bien, pero pon una alternativa medianamente competente.

Si si si claro.

Hemos puesto a Ángela Demer, decirle cobra 0.5€ y el dinero que saques de eso dásela a la gente que venga en los autobuses y que no utilice el coche.

Y eliminar aparcamientos.

YO en la universidad donde estudiaba pusieron para gara, pero es verdad que en autobús podías ir, pero había gente que tenía que ir en coche sí o sí.

Una alternativa digamos, pero ¿Puede ser la manera de introducir?

Hay gente de valdenoja que viene aquí en coche a la universidad, porque dicen que bajan en 5min, que bajan pronto y que pueden aparcar muy bien. Respuesta, os lo juro que es así.

Yo creo que ese proyecto puede tener mucha fuerza ahora si se hace bien,

El tema de tren bicicleta.

Ese es importante

Espacio habilitado para las bicicletas, espacio habilitado para los discapacitados, que tienes que llevarla en el sitio de los discapacitados.

TUNEL DE TETUAN, el túnel de Tetuán.

También importantísimo.

Se le ha dicho al alcalde ponga a 30 y que paralice la circulación por el túnel de Tetuán, porque un ciclista se la está jugando, y no nos vale la opción de que una de las aceras sea para los ciclista porque no entra.

Hay un tune cerrado en Tetuán, que ese si lo recuperas puede ser la solución

Una vía ahí de convivencia.

No pero la intermodalidad con feve básicamente

Volviendo al tema de las bicicletas públicas y posible integración de las bicicletas eléctricas, os voy a pasar un plano para que indiquéis todo lo que podáis, sitios de toma y deje,... ¿Dónde deberían ir según vuestro criterio?

No se conocen, no se ha preguntado a nadie donde deberían ir, falta de participación. Mira por ejemplo, es impresentable que en el eje general Dávila, que debería de ser un auténtico paseo de esta ciudad liberada desde el sardinero hasta cazoña, en ese eje absolutamente no hay nada, nada, y es un paseo vital de esta ciudad.

Pero en general Dávila por no haber nada no hay ni aceras, casi.

Pero tampoco hay sistema de transporte público que una un extremo con el otro, ni si quiera hay una opción de transporte público. Hay que coger 2 o 3 autobuses para ir de un extremo a otro.

Tienes el 5 e

Yo vivo en Peña castillo y si vengo en autobús tardo 45min en el municipal, si me cojo el de astillero no. 7 km con el autobús, la última parada hasta el centro 45 min porque hace un rodeo. Y me voy y cojo el de astillero no. Que teóricamente no me tendría que recoger ahí pero hay una necesidad y no, y la cubre.

¿General Dávila decía?

Vital

¿General Dávila, varios puntos entiendo?

Una cosa que hay que cartografiar, son los centros de secundaria.



Centros escolares, importantísimo,

Pero básicamente los de secundaria, porque si los chavales de 12 -16 se habitúan a ir al colegio Caminos seguros, y no hablo de bici, camino seguros. Hay un diagnóstico, bale, yo una de las cosas que quiero hacer, esto más o menos diagnosticaros los centros de educación a través de los alumnos y tal. Sabes, estamos tratando de coordinar una serie de...

Yo, por lo que hemos tratado en la universidad, yo creo que ya se nos ha escapado. Los chavales de 18-20, ya están con coche si puede, o esta...

A mí, una cosa, antes igual cuando la edad mía por ejemplo, el tener un coche a los 18 años significaba libertad y tal pero ahora la gente a los 18 años no quiere coche, lo que quiere es un iPhone, un no sé qué, la tecnología, ha cambiado.

Quiero decir, que si la independencia de un adolescente que ahora mismo, yo he sido docente, Ana lo es, los centros de secundaria, porque los de primaria habitualmente están más cerca de los domicilios, se revuelve, o sea, pasan por canalejas a la hora de salida de los escolares, es un auténtico escándalo las horas de salida. Entonces si los chavales tuvieran un camino seguro, tienen bicicleta la mayoría, para usarlo los fines de semana o, pues esa es una campaña.

Nosotros tenemos una , por lo menos una o dos salidas complementarias, de momento solo salidas complementarias en bicicleta con los niños, y con los alumnos de 4º de la eso, entonces, bueno pues nada, como claro, de momento ello no salen mucho en bici y tal y hacemos con ello unos recorridos por los carriles bicis de Santander, es decir, hacemos la vuelta, venimos hasta aquí, pasamos por la madalena y vamos hasta puerto chico y allí tenemos que dar la vuelta por el mismo carril bici porque no vamos a meter a todos los chavales, ni locos, por el tráfico del centro.

Es que hacer esa vuelta es la aventura eh

Toda la mañana, hacemos la salida y es una salida de toda la mañana. Pues estamos muy contentos porque nos ha salido muy bien

¿Este es un método de concienciación, de concienciación, de educación vial?

Si, si, si, y vamos a empezar a introducirla ahí

Se ha mandado a Boletín oficial de Cantabria, una orden de ayudas a todos los centros hasta llegar a bachillerato. En el cual, cada colegio va a poder presentar su proyecto para una cuantía máxima de 4450€, todo relacionado con la bicicleta. Entonces hay 70000€, con lo cual nos va a dar de sí, aproximadamente para 15 o 20 proyectos.

Si consiguen sacar 4 o 5, digamos que sean estrella para poder extender, sea con financiación pública o financiación privada, que hay fundaciones, que hay temas, ósea, el tema es tener instaurado, nosotros por ejemplo, hemos formado un grupo, y estamos intentando coger colegios por la zona del eje del Besaya, vamos a coger ese eje porque creemos que vamos a tener mayor éxito de las pruebas piloto y para poder extrapolar tienes que buscar en un principio un éxito. Y la dinámica con la que vamos a trabajar no es vincular el colegio solamente, no, vinculamos medios de comunicación, ayuntamientos, porque van a ser los agentes. Primero vamos al centro y encontrar a gente y vincular en el centro, haremos alguna política de promoción o algo para que se implique, que es dificultad. Hay los alumnos, pero luego lo que se haga comunicarlo. Por ejemplo, si se va a hacer una ruta que se sepa que se está haciendo. Que cuando se va ahí, que el niño le diga al alcalde que está haciendo y que le pida. Y luego un mapa muy grande, en el que puedan entrar todos los colegios en el que, en una página web de que agente está implicado en verde y quien no está implicado en rojo. Con lo cual, el que se vea ahí, y eso, se ha hablado con medios de comunicación para que cada colegio tenga, ya conoce su proyecto sabes, y que es lo que está haciendo. Cada colegio va a tener su libertad de actuación pero dentro de un objetivo final de en 3 años lograr caminos escolares y extendiendo la iniciativa y los visivos (Un pelotón con paradas establecidas y rutas seguras). Evidentemente tú no puedes poner el visivo de repente, porque hay gente que no sabe andar en bicicleta, hay que capacitar, hay que meter la política. El planteamiento no es hacerlo solo con bici, digamos que desplazamientos de 3km y niños de determinada edad lo mejor es caminar y además creo que mejora la calidad de vida.

Respecto a eso, en mi pueblo se ha hecho, hay puntos de parada, entonces, empiezan, lo que ayuda es que hay padres que son los monitores, van con los chalecos reflectantes y van recogiendo a los niños.

¿Esto sería un método de introducción?

Es el método, esto no es algo nuevo, es algo que lleva funcionando en el reino Unido, se replicó muy bien en la zona de Bélgica, y lleva 25 años funcionando. En Cataluña por ejemplo han

desarrollado metodología, hay metodología escolar para meter la bicicleta. Coordinadora con bici, tiene metodología escolar, hay que adaptarlo al territorio, darle un poco de juego. Mucha campaña de comunicación y mucho ruido. Necesitas ruido, luego necesitas promoción para que se implique el centro, en cada centro que haya personas que se impliquen y meter alguna cosa que sirva de atractivo también para que pique el que no..., lo que pasa, es un proyecto muy complejo, no es un proyecto de un año, los objetivos los alcanzas en 3.

Volviendo al tema de los puntos ¿Centros escolares, hemos dicho, General Dávila?

Hospitales, valdecilla fundamental.

Lo que pasa es que llegar a valdecilla está complicado en bicicleta. A la gente le da miedo.

Es que aquí el problema es la seguridad, yo el mayor problema con la gente.

La cuesta, depende de donde vengas, hay rotondas.

Los que nos movemos en bici por carretera lo hacemos y eso pero

Hay la posibilidad y no se ha tomado en cuenta el margen de la playa de vías, el parque del agua, todo eso era posibilidades de haber hecho cosas que conecten el hospital con el centro. No hace falta ir por san frenando ni por marques de la Hermida.

Eso se va a hacer, porque lo que he dicho antes, la pasarela que atraviesa las vías, lleva carril bici, y luego por esa senda del parque del agua,

¿Quizás no hay rutas, digamos, seguras y promocionadas? ¿La gente no sabe por dónde puede ir?

Exactamente mira, los proyectos estos implican mucha participación social, y solo por eso se ponen pegatinas. Se hace un diagnóstico, vamos a ver, que haga un poco de hilo conductor, se hace un diagnóstico de situación que diga los problemas de movilidad de cada centro y tal. Luego se ve que se necesita, a quien hay que implicar para conseguir ciertas cosas, pues por ejemplo, y ya no es pedir dinero, muchas veces pierdes y oye nos ceden los agentes de movilidad para hacer estas cosas, los comercios, oye si ponemos una pegatina en el comercio y tu si hay, si tú necesitas algún momento, a un niño o un grupo de niños que ven que este comercio es amigo y le podemos preguntar. Luego, mira, todo este tema, contribuyo al desarrollo de mi autonomía, ahora parece, los que somos de una generación anteriores, teníamos más libertad, nos criamos

en la calle. Ahora el niño es una agenda que le llevan de aquí a aquí, le llevan a todos los lados. La autonomía infantil también, la autonomía de la gente, se hace menos adulta. Y el problema es la seguridad, y el rechazo que puedes, por ejemplo, si haces las encuestas, en otros sitios, que no se si serán extrapolables aquí, ya lo veremos o no. Aquí haremos nuestras propias encuestas, pero me imagino que no variarían, no sean muy diferentes. El camino escolar por ejemplo a pie, las madres por ejemplo, son súper favorables, los padres lo aprueban pero no se involucran. Más o menos te digo por estudios en otro lado, las madres súper partidarios. El de bici, es muy rechazado.

Yo lo que quería decir es que seguramente, que un ciudadano que vive en Lope de Vega no ve que puede llegar al hospital por el parque del agua o por la orilla. Cota 0, ningún problema de cotas, se está hablando ahora que van a recuperar no sé cuántos miles de metros cuadrados para especular con ellos, que con 2m por toda la longitud, ahí bien fácil hacer un camino seguro, desde la estación hasta el hospital

Ahí donde la involucración de la administración y no es coste, es que los técnicos que tengan que establezcan.

¿Qué técnicos?

(Jajajajaj)

No a los técnicos, pero me refiero, me imagino que estudios y diagnósticos de cómo se mueven los centros de desplazamientos sobren. No sobren, pero otra cosa es que estén en el cajón. Pero a partir de ahí establecer rutas seguras para centros de trabajo donde hay mucha gente, para hospitales, para los centros escolares, es voluntad. Evidentemente, proyectos educativos como este lo que hacen es incitar y provocar, provocas no solo estos, sino que tratar de provocar hacia fuera. Por eso es importantísimo la comunicación, porque si no se queda en un hecho aislado, evidentemente, modificas las conductas de algunos niños, modificas la conducta de algún padre pero ahí. Y donde se ha hecho bien se nota.

Saliéndome un poco del contexto, por ejemplo, la senda de Mataleñas a la virgen del mar, ¿Saben si se va a poder acceder en bicicleta o no?

Ni en bicicleta ni de ninguna manera porque como lo están poniendo.

Hasta ahora si se podía

Va a ser senda peatonal, por ejemplo la senda peatonal que va desde Pontejos a Somo, se puede hacer en bicicleta también.

En cuanto a los puntos de toma y deje de bicicletas eléctricas ¿Dónde creéis que se tendrían que poner?

Donde exista problemas de mucha cuesta y donde las distancias que se salen las habituales de las bicicletas normales. En una ciudad como esta irse más de 20min para trabajar no mola, para volver si, vuelves más tranquilo y haces el ejercicio y tal, pero para ir, y te lo digo por experiencia, Yo para volver vuelvo por la ruta segura, pero para ir voy por donde llego más rápido.

Si pones bicicletas eléctricas en un punto, ¿no se supone que tienes que ponerlo en todos los demás?

Vamos a ver, si pones el tema de bicicleta eléctrica, lo normal es hacer una especie de car sharing, el bicisharing, digamos de compartir, de hecho hay proyectos ahora mismo, hay proyectos incluso que aprovechando el tema de que tienen que colocar puntos de carga y todo ese tema, pues han dejado un abanico, incluso que ciertos centros se ahorren el consumo de luz, porque hacen autoconsumo, claro que es lo que dice la normativa, que lo que dice la normativa puede cambiar. Te puedes autofinanciar el punto, con el ahorro energético te puedes autofinanciar el punto. Pero este todo eso ahí, están proyectos muy pilotos, que están dentro del ministerio de investigación y todas esas cosas. La bici eléctrica, primero ¿Para quién?, yo creo que es para: gente que necesite modo de transporte y que necesite que sea muy cómoda, gente que tenga problemas de movilidad reducida y gente de determinada edad. Yo para un chaval de 18 años en la universidad considero que no es necesario. Yo encantado, pues si compran cien yo encantado, pero considero que no debiera ser la bicicleta eléctrica la solución. Otra cosa muy distinta mira, esa mujer que se quiere incorporar al trabajo, esa persona que no está en forma y quiere recuperar un poco y a través de la bici eléctrica recupera y para quitar el coche. Porque si es para quitar el uso de otra bici pues ya, es mejor el uso de una bici que de la otra. Otra cosa es que uses esto a que te sigas desplazando en coche y tal. Y al final hombre, hay cosas beneficiosas en ambas, evidentemente, mejoras físicas, ambas, recuperas espacio en la ciudad, cosa que me parece importantísimo, porque el espacio en la ciudad, porque ahora los niños tienen que estar encerrados, les ponemos el clan o les pones la televisión , o les pones no sé qué, porque no salen a jugar a la calle, es peligroso, y uno de los problemas es el espacio que ocupan los coches en la calle, se han adueñado ahora mismo de las ciudades, y ciertas políticas

lo que hacen es trasladar el problema, corrijó el centro pero lo traslado a las afueras, volvemos a las mismas. Una planificación urbanística con sentido, con sentido de movilidad y con sentido real. ¿Es una utopía para este país? pues sí, porque se va al sentido económico, pero el problema de la bici, y se está hablando en todos los debates nacionales, que no lo ven como negocio, salvo algunas partes de negocio que existen.

Han aumentado las ventas una barbaridad, yo por lo menos, en mi pueblo han abierto 2 tiendas de bicicletas.

Y aquí ha cerrado alguna también

Cuando esté conectado el carril bici con el aeropuerto, esto va a ser una explosión, os vais a acordar, va a ser una explosión de bicicletas increíble, van a entrar en Santander a mansalva. Porque van a venir familias los fines de semana de Muriedas, de Maliaño, de Astillero, familias enteras van a venir en bicicleta y se van a traer la comida y van a decir “vamos al palacio de la Magdalena, vamos al Sardinero”. Estamos hablando otra vez de ocio eso sí, pero va a haber bicicletas aquí, van a estar en carril bici pero bueno, todo suma.

La bicicleta ahora mismo en España, a nivel de ocio está muy valorado, vamos a aprovechar ese valor, esa fortaleza que tiene para trasladarla a los otros ámbitos.

Cycle Chic Republic Santander (gente que anda en bici elegante, “ciclismo urbano”) le dan importancia a la estética.

### Conclusión

Para mí que no existe una política integral de la bici, y cuando se habla de política integral de movilidad se están yendo a fomentar el desplazamiento en coche más rápido.

El espacio natural de la bicicleta es la calzada. Y antes que los coches estaban los burros y las bicicletas.

Yo creo que falta la infraestructura adecuada para que la bicicleta pueda ir, o por la carretera, o por su carril bici, o por cualquier cosa, pero que pueda.

Muy importante para hacer ejercicio, andar es bueno, pero a mí me dijeron para no andar por el tema de las rodillas, porque el que tiene algún problema de huesos pues las rodillas la bicicleta es mucho mejor,

Beneficios físicos y psicológicos

Y económicos y sociales, que cuando vas en bicicleta te encuentras con alguien y te puedes para hablar y sociabilizas.

Yo pensando un poco en la bici eléctrica, yo las veo muy bien porque la movilidad es algo al que todos debemos tener acceso y una bici eléctrica, pues hombre un día que cualquier persona esté un poco enferma pues mira, hoy no tengo mucha energía pues voy en bici eléctrica, la gente mayor, o sea, la bici eléctrica puede contribuir a que todo el mundo pueda coger la bici.

A mí me parece muy importante que la universidad se involucre en el uso de la bici eléctrica o convencional. En doble aspecto, la universidad como una comunidad de 20000 (comunidad ejemplo), desde el punto de vista técnico desde este departamento o alguno más, volcar hacia la región que os da los presupuestos pues estudios concienzudos con todo lo que sabéis sobre este tema o con otros. La otra, como una de las comunidades más notables de la comunidad autónoma puramente por número, la mayoría vienen por aquí casi todos los días, pues se notaría en la ciudad. Lo mismo cuando hay fiestas Erasmus, se nota, cuando hay otras cosas en la universidad, se nota, pues esto también se notaría. Que la universidad se pusiera un poco con el banderín tal, tendría un efecto multiplicador muy notable.

Yo creo que independientemente de que se creen las condiciones para el uso de la bicicleta, no nos pongamos disculpas porque depende de cada uno de nosotros.

Lo que pasa es que la mayoría, hay muchísima gente que había andado de bici de pequeño y lo ha dejado. Recuperar hábitos.

Hay gente de Cantabria con bici, que ha habido escuela, que han aprendido.

Escuela que tenía demanda, escuela que se canceló, teniendo demanda.

Atrévete (creo que es un programa de Cantabria con bici)

En línea de lo que acabas de decir, creo que la mayor barrera que puede haber para la bici está en nuestra cabeza y se cura mirando fuera, donde toda la vida en Europa se lleva usando la bici como un medio de transporte normal, las personas mayores, las abuelitas yendo sin cambio y cuando no pueden bajarse y empujar con el bolso colgando y con la cestita a comprar las flores del difunto marido, la cosa más normal del mundo, todo el mundo desde los niños hasta los más mayores, lo de antes lo del busbici es una cosa compleja y tal, en estos países ocurre por el simple

hecho de que los niños van al colegio con la bici y como todos tiene que ir a la misma hora, pues los que salen de pueblos más lejanos salen antes y los demás les están esperando ya y se van juntando, ocurre sin ninguna organización de nada, una cosa normal. Simplemente, en vez de gastar dinero en sistema de alquiler o más grande o tal, concienciar para que la gente salga fuera, o para poner documentales para ver cómo es en Alemania, Holanda, Bélgica. Viendo lo que ya está inventado, si no hay que inventar nada nuevo.

Yo lo que creo es que, los políticos, en general, lo que les falta es mucha ambición y tomar decisiones que a una parte de la ciudadanía le resultan dolorosas y sangrantes, como el caso de burdeos, por ejemplo, burdeos que elimino los coches, o que elimino la gran parte de los coches del centro de la ciudad hace unos pocos años, pero fue en principio, lo mismo que Londres, a costa o el coste fue muy alto, en protestas de mucha gente. Es decir, un coste en protestas muy alto durante poco tiempo pero que luego da unos resultados mantenidos muy a largo plazo, que es lo que pasa, que aquí como todo los políticos, todos, solo piensan en el corto plazo, les falta ambición y les falta recorrido intelectual o recorrido mental para pensar en unas decisiones que son muy drásticas o que tienen que ser muy drásticas a corto plazo, que no van a gustar a todo el mundo, pero que a la larga sí que van a generar cambio.

Cantabria con bici durante 2 temporadas tuvieron un programa de radio que está recogido en la página web.