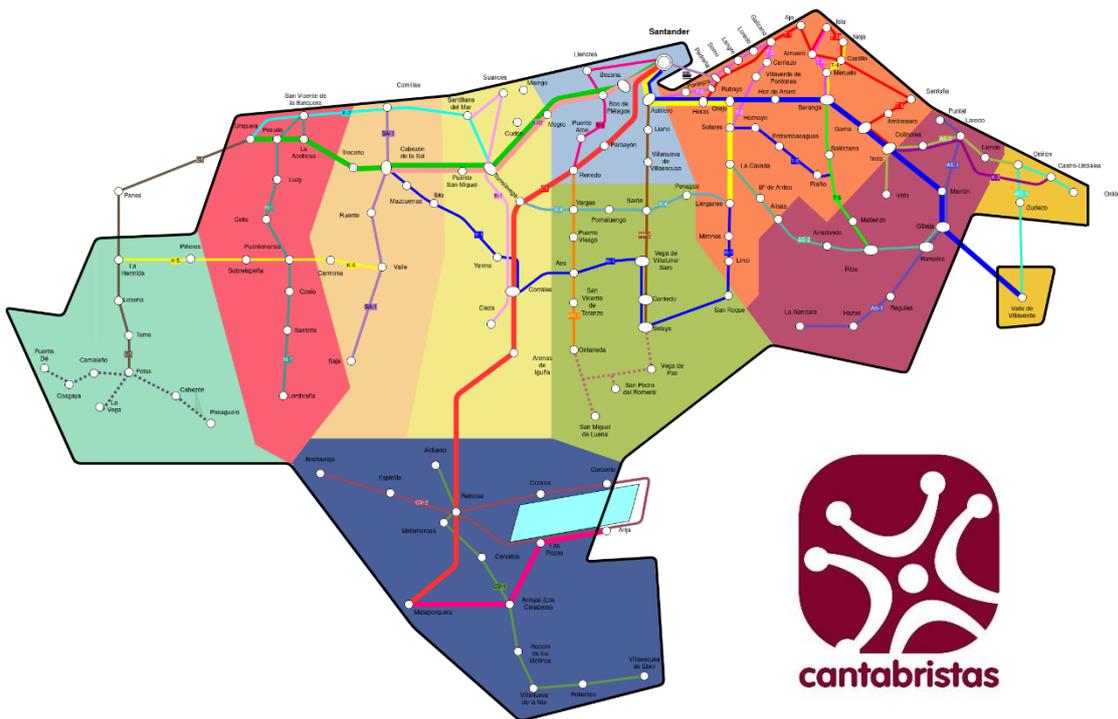


HACIA UN MODELO CÁNTABRO DE TRANSPORTES

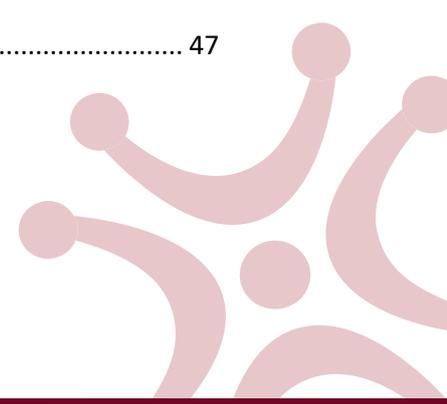


Propuesta de **Cantabristas** para la elaboración de un plan integral de movilidad a través de una red de transporte público de calidad que vertebre todo el territorio

Índice

Introducción	4
1. Contexto	5
1.1 Situación del ferrocarril.....	6
1.1.1 Santander-Cabezón de la Sal.....	6
1.1.2 Santander-Liérganes	7
1.1.3 Santander-Oviedo.....	7
1.1.4 Santander- Bilbao.....	7
1.1.5 Las Rozas-Mataporquera	7
1.1.6 Núcleo de Cercanías Santander.....	7
1.2 Situación del autobús	8
1.2.1 La Cantábrica de Comillas	9
1.2.2 ALSA.....	10
1.2.3 Autobuses Casanova	14
1.2.4 Autocares Donato.....	15
1.2.5 Autobuses Juan Ruiz	15
1.2.6 Lorenzo Casanova.....	15
1.2.7 Autobuses N. R. Ruiz.....	16
1.2.8 Aranda Calderón.....	16
1.2.9 Mavi Muñoz.....	16
1.2.10 A. Palomera	17
1.3 Situación del transporte urbano	18
1.3.1 Transportes Urbanos de Santander (TUS).....	18
1.3.2 Transportes Urbanos de Torrelavega (Torrebus)	20
1.3.3 Transportes Urbanos de Camargo	20
1.3.4 Transportes Urbanos de Bezana	20
1.3.5 Transportes Municipales de Astillero	20
1.3.6 Transportes Municipales de Piélagos	20
1.3.7 Transporte Municipal de Campoo de Enmedio	21
1.3.8 Transporte Municipal Castro-Urdiales	21
1.3.9 Transporte Municipal Laredo	21
1.4 Situación del transporte marítimo.....	21
2. Líneas generales en las que se enmarca la propuesta	22
2.1 Intermodalidad Bus+Tren	22

2.2 Comarcalización	23
2.3 Consorcio.....	23
2.4 Transferencia de competencias	25
3. Propuesta de movilidad en transporte público.....	25
3.1 Mejoras necesarias en el ferrocarril.....	25
3.1.1 Mejora de la infraestructura	26
3.1.2 Medios materiales.....	26
3.1.3 Medios humanos.....	27
3.1.4 Mejora de la estructura de los horarios.....	27
3.2 Comarca de Liébana	29
3.3 Comarca del Nansa	30
3.4 Comarca del Saja.....	31
3.5 Comarca del Besaya.....	32
3.6 Comarca de Campoo-Los Valles.....	34
3.7 Área Metropolitana de Santander.....	35
3.8 Comarca de Pas-Pisueña.....	38
3.9 Comarca de Trasmiera.....	39
3.10 Comarca del Asón	40
3.11 Comarca del Agüera	41
3.12 Líneas Comarcales.....	41
3.13 Mapa general.....	42
3.14 Resumen de líneas de autobús. Costes	43
3.15 Modelo tarifario.....	45
4. Propuestas complementarias.....	45
4.1 Transporte de mercancías	45
4.2 Acceso a zonas fuera de las vías principales o con alta despoblación.....	46
4.3 Aumento de paradas de ferrocarril	47
5. Despliegue.....	47



Introducción

La vertebración territorial de Cantabria es uno de los grandes objetivos y una de las asignaturas pendientes de nuestras instituciones públicas. El transporte público tiene un papel fundamental para lograr avanzar en esa tarea que, desde Cantabristas, consideramos prioritaria por su importancia social, económica y medioambiental. Al mismo tiempo, asistimos con gran preocupación a la **escandalosa debilidad estructural de nuestro transporte público**, profundamente marcada por el desinterés de los principales partidos políticos de Cantabria y agravada por el deterioro sufrido desde el comienzo de la crisis sanitaria.

A día de hoy, si por algo se caracteriza el transporte público es precisamente por no ser capaz de vertebrar nuestro territorio. Cubrir las necesidades de transporte de toda la población es un deber inexcusable de las instituciones cántabras. Por eso, tanto por criterios sociales como ecológicos debemos hacer un gran esfuerzo colectivo por **mejorar la infraestructura, los horarios, las rutas y frecuencias existentes**, de manera que el transporte público sea la opción de movilidad elegida por la mayor parte de la población.

El Gobierno español ha abandonado el mantenimiento y la conservación de la red ferroviaria de ancho métrico (antigua FEVE), causando tiempos de viaje que no hacen más que aumentar, cancelaciones, vehículos en mal estado que han provocado el hartazgo general y el abandono de los usuarios.

Por su parte, los ayuntamientos tratan de ofrecer alternativas para los vecinos y vecinas que, o bien se quedan cortas, dados los escasos recursos, o no llegan a cubrir las necesidades reales de movilidad que tiene la gente. Y es que todas estas alternativas pasan por las adjudicaciones a empresas privadas, que generalmente planifican los horarios y rutas priorizando su beneficio frente al derecho a la movilidad de la población.

Y finalmente, el Gobierno de Cantabria, encabezado por la Consejería de Industria y por la Dirección General de Transportes y Comunicaciones, que no hace más que mirar a otro lado, haciendo como que no ve los problemas que surgen en el transporte, y evitando la asunción de sus responsabilidades para con la población y en defensa de un transporte público de calidad que vertebre el territorio.

La propuesta de Cantabristas recoge una serie de modificaciones del transporte público por ferrocarril, carretera y barco, que **no requiere de unas grandes inversiones y que aprovecha al máximo los recursos que ya existen en la actualidad** con el fin de mejorar el transporte público y adaptarlo a los tiempos que corren, haciendo que resulte útil y eficaz.

Desde nuestra perspectiva, el transporte público debe ser capaz de atender las necesidades de movilidad de la mayoría social, por lo que debemos plantear alternativas y trabajar para mejorar el pésimo servicio de movilidad actual, respondiendo a las necesidades de las personas usuarias y contribuyendo a ampliar el número de personas que utilizar este modelo de transportes. Además, en esta propuesta, dentro de la línea

de trabajo que desarrollamos desde Cantabristas, tratando de construir alternativas en diferentes ámbitos que conecten dentro del planteamiento de un modelo general para Cantabria, y aunque no sea un requerimiento necesario para su implementación, planteamos la **idoneidad de desarrollar las comarcas como entidad político-administrativa**, desarrollando la previsión del artículo 2.3. del Estatuto de Autonomía, por su potencial capacidad de atender mejor las necesidades generales y, especialmente, en el caso de transporte público.

1. Contexto

El transporte de viajeros en la Comunidad Autónoma de Cantabria tiene una serie de limitaciones que impiden su correcto desarrollo y aprovechamiento por parte de los cántabros y las cántabras, así como condicionantes que generan dificultades añadidas. Estas limitaciones y condicionantes son de diversa naturaleza y, por lo tanto, requieren diferentes actuaciones para su mitigación.

Uno de los condicionantes principales es el orográfico. El tránsito por la costa de este a oeste es particularmente sencillo debido a una orografía bastante llana. Esto ha favorecido un crecimiento poblacional relativamente uniforme a lo largo de todo este eje. Sin embargo, la zona interior se encuentra dividida en varios valles paralelos entre sí que dificultan la movilidad este-oeste, de manera que ésta solo es posible salvando altos de montaña por puntos concretos. De forma particular, la comarca de Liébana plantea un gran reto, al solamente disponer de una carretera que la comunique con el resto de comarcas (exceptuando el paso por Polaciones).

La densidad de población y el envejecimiento en las zonas más despobladas supone otro problema a la hora de integrar un sistema de transporte para estos lugares debido a la baja rentabilidad económica que pudiera tener, si se plantea en términos de mercado. Evidentemente, esta lógica no aplica en la concepción y organización del transporte como un servicio público, que rentabiliza sus inversiones en otros sentidos, generando beneficios sociales y atendiendo a los derechos y necesidades de la población más allá de la lógica de la rentabilidad inmediata.

La actual red está obsoleta debido a que proviene de concesiones transferidas a nuestra Comunidad entre, aproximadamente, los años 1985 y 2007. Estas concesiones fueron realizadas previamente por el Estado años antes. Si bien ha habido fusión de concesión y creación de alguna nueva, el mantenimiento de este modelo, sin plantear una reestructuración parcial o total, supone un obstáculo a la hora de adaptarse a la evolución de las necesidades de transporte, que actualmente difieren notablemente respecto a las del siglo pasado.

La falta de mantenimiento, que se hace especialmente lesiva en el caso del ferrocarril, supone otro problema añadido a la red de transporte público cántabra, debido al empeoramiento de los tiempos de viaje en los últimos años y a las averías causantes de retrasos y cancelaciones. Entre los motivos de esta dejación, se encuentran principalmente la baja inversión para el mantenimiento, que está provocando que los usuarios abandonen esta red en beneficio, generalmente, del transporte privado

(esencialmente del coche), haciendo que de forma efectiva el transporte público de Cantabria sea usado por personas que no tienen carnet de conducir por ser muy jóvenes o mayores, o bien porque no disponen de vehículo particular.

A todo esto, se suma la **nula voluntad política en mejorar el transporte público cántabro**, que se traduce en una completa falta de información pública accesible sobre las opciones de movilidad, ya que la web y la app son completamente disfuncionales, en la no existencia de una tarjeta única que agilice los pagos y abarate el transporte, en no disponer de tarifas unificadas, o en la ausencia de tarifas reducidas para jóvenes y mayores, así como de bonos para usuarios habituales.

1.1. Situación del ferrocarril

Cantabria, junto al resto de comunidades del norte peninsular, dispone de una red de ancho métrico (antigua FEVE) que vertebra una parte de su territorio. Esta red cubre la zona septentrional de Cantabria, dentro de la vía que une Hendaya con Ferrol, y también el sur, con la vía entre las Rozas de Valdearroyo y Mataporquera, dentro del trazado del ferrocarril de la Robla. El desarrollo de esta vía de comunicación y la elección de este ancho en concreto tenía el objetivo de abaratar y reducir los tiempos de la construcción, ya que permitía unos trazados más sinuosos evitando así la construcción de muchos puentes y túneles.

Parte de esta red se desarrolló con el objetivo de facilitar el acceso a los balnearios cántabros a finales del siglo XIX, razón por la cual existe un ramal a Solares y Liérganes o el ya extinto ramal a Sarón y Ontaneda. **Actualmente, FEVE dispone de 5 líneas que transcurren por el territorio cántabro**, de las cuales, 3 son servicios de cercanías con núcleo en Santander. Además, existe también una línea de Renfe que salva la distancia entre la capital cántabra y la meseta a través del cauce del Besaya hasta la comarca de Campoo.

1.1.1. Santander-Cabezón de la Sal

Los 46 kilómetros de vía se recorren ahora mismo en 1 hora y 12 minutos (ha llegado a realizarse en 55 minutos). Existen 18 servicios diarios entre las dos localidades, transcurriendo por 23 paradas en su recorrido. Dentro de la misma línea está el servicio "Civis" (Semidirecto) que une Santander con Puente San Miguel parando solamente en Valdecilla, Bezana y Torrelavega.

El mencionado servicio semidirecto permite unir la capital del Besaya y Santander en 26 minutos (antes 22 minutos) y consta de 26 circulaciones extra. Además, existen otros 14 servicios que hacen parada en todas las estaciones entre Torrelavega y Santander (llegando algunos hasta Puente San Miguel). De esta manera, sumamos un total de 68 circulaciones diarias. Todo el trayecto entre Santander y Torrelavega es de doble vía, lo que permite esta densidad de tráfico. La velocidad máxima de 100 km/h permitida en la red de ancho métrico no se puede aprovechar debido a que los trenes que se usan para el servicio tienen como velocidad máxima los 80 km/h.

1.1.2. Santander-Liérganes

Los 40 kilómetros que separan estas dos localidades se recorren en 40 minutos, realizando 14 paradas en el trayecto. Existen 16 circulaciones diarias más otras 38 que se añaden entre Santander y La Cantábrica. Hasta este apeadero, la vía está duplicada excepto por el tramo Nueva Montaña-Valle Real, que causa acumulación de retrasos entre los trenes.

1.1.3. Santander-Oviedo

Hay dos servicios diarios que unen las dos capitales autonómicas, con un tiempo de viaje de 5 horas. En Cantabria permite la unión de los apeaderos y estaciones que existen entre Cabezón de la Sal y Unquera, tardándose una hora y 40 minutos en unir Santander con el extremo occidental de la Comunidad.

1.1.4. Santander- Bilbao

Existen 3 servicios diarios que unen Cantabria con la capital vizcaína, requiriéndose 3 horas de viaje para su recorrido. Da servicio a las estaciones y apeaderos cántabros que hay después de Orejo. De forma particular, **es el único medio de transporte público que une Cantabria con el enclave del Valle de Villaverde**. Se necesitan 2 horas para alcanzarlo.

Existe, además, un servicio extra que sale de Marrón a primera hora de la mañana y vuelve a última de la tarde, aumentando gran parte de estaciones con un servicio más.

1.1.5. Las Rozas-Mataporquera

Estas dos localidades están unidas por el servicio Bilbao-León con una circulación diaria por sentido. Casualmente, el cruce de trenes se produce en Mataporquera, por lo que es imposible poder ir y venir en el día.

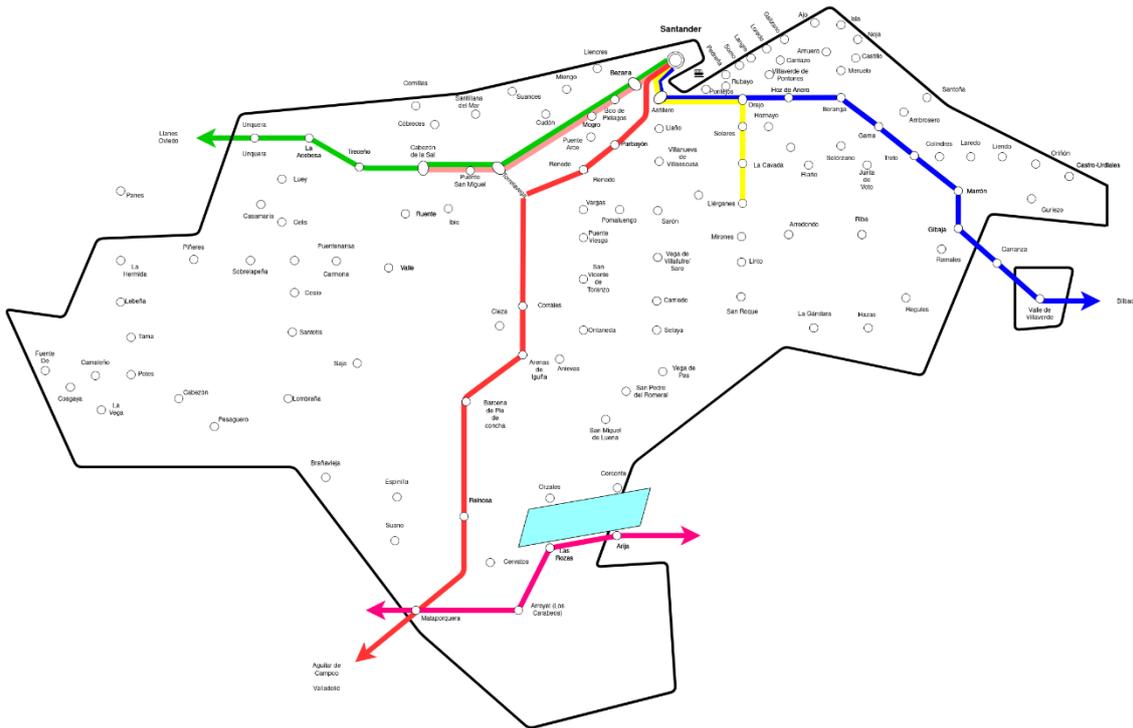
En estos tres últimos casos el servicio se realiza íntegramente con unidades diésel al no estar electrificado.

1.1.6. Núcleo de Cercanías Santander

Renfe oferta un servicio de cercanías entre Santander y Reinosa, con 8 circulaciones diarias entre ambos extremos y con un tiempo de viaje de 1 hora y 40 minutos.

Existe un aumento de tráfico desde Corrales que aumenta la frecuencia hasta 15 servicios diarios y desde Renedo de Piélagos, donde llega a ser de 21.

También existe un servicio “Regional Express” que llega hasta Mataporquera, pero solamente dispone actualmente de dos servicios diarios.



MAPA DEL TRAZADO FERROVIARIO ACTUAL EN CANTABRIA

Aparentemente, esta red deja sin servicio a una grandísima parte de la superficie de Cantabria. Aun así, las 3 líneas de cercanías atraviesan localidades donde viven más de 330.000 personas, es decir, cerca del 60% de la población. El porcentaje de personas que tienen una estación a menos de 5 km de su vivienda es, probablemente, mucho mayor.

1.2. Situación del autobús

Existen 68 líneas de autobús interurbano en Cantabria, que son entregadas en un total de 28 concesiones que gestionan 10 empresas privadas.

Concesión	Ruta	Concesionaria
K-1	Comillas - Cabezón de la Sal	La Cantábrica de Comillas
K-4	Santillana del Mar – Torrelavega	Alsa
K-5	Suances – Torrelavega	Autobuses Casanova
K-7	La Lomba - Reinosa - Las Rozas	Autocares Donato
K-8	Reinosa – Santander	Alsa
K-9	Mortera - Liencres-Santander	Alsa
K-10	Selaya – Torrelavega	Autobuses Juan Ruiz
K-18	Rumoroso – Torrelavega	Lorenzo Casanova
K-20	Santander - Sierra Parayas	Alsa
K-23	Torrelavega - Villasuso de Cieza	Autobuses Juan Ruiz

K-25	Santander - Maoño	Alsa
K-28	Entrambasmestas –Torrelavega	Autobuses N.R.Ruiz
K-29	Oruña - bezana – Santander	Aranda Calderón
K-30	Reinosa – Suano	Mavi Muñoz
K-32	Renedo – Cos	Aranda Calderón
K-34	Santander – Astillero	Alsa
K-39	Santander – Escobedo	Alsa
K-41	San Vicente de la Barquera -Santander	La Cantábrica de Comillas
K-42	Ubiarco-Suances – Santander	La Cantábrica de Comillas
K-43	Mogro – Torrelavega	Lorenzo Casanova
K-45	Reocín-Posadillo	A. Palomera
K-46	Luenta – Santander	Alsa
K-48	Unquera – Castro	Alsa
K-49	Fuente De – Santander	A. Palomera
K-50	Santander – Polaciones	Alsa
K-51	Reinosa – Polientes	Mavi Muñoz
K-52	Reinosa - Cabañas Virtus-Arija	Mavi Muñoz
K-53	Santoña - Somo – Santander	A. Palomera

A continuación, se procederá a desglosar las líneas que gestiona cada empresa concesionaria y algún detalle que pueda resultar de interés.

En las tablas se incluyen las frecuencias en laborables, en fin de semana y variaciones que existan en las líneas. Debe entenderse que una misma concesión puede incluir muchas líneas a la vez.

1.2.1. La Cantábrica de Comillas

Línea	Frecuencias Laborables	Frecuencias fin de semana	Observaciones
San Vicente de la Barquera-Santander (K-41)	4 servicios	3 servicios	Hay 3 servicios extra en verano y servicios nacionales
Cuevas de Altamira – Santander (K-41)	X	X	No operativa
Cobreces – Torrelavega (K-41)	1 servicio	X	Más los de San Vicente de la Barquera-Santander
Comillas – Santander (K-41)	X	X	Son los de San Vicente de la Barquera-Santander
(Ubiarco) Suances-Santander (K-42)	2 servicios	X	Hay servicios extra en verano. El primero sale de Ubiarco
Cabezón de la Sal – Comillas (K-01)	X	X	Sin explotación

1.2.2. ALSA

Línea	Frecuencias Laborables	Frecuencias fin de semana	Observaciones
Santillana-Torrelavega (K-4)	11 servicios	7 servicios	https://www.boe.es/boe/dias/1984/08/31/pdfs/A25266-25266.pdf Sumar San Vicente de la Barquera - Santander
Herrán-Torrelavega	X	X	Sin servicios comercial
Santander-Torrelavega	+50 servicios	17 servicios	
Santander-Torrelavega (K-08)	4	1	por Polanco
Santander-Torrelavega (por Sarón)	2	1	
Mortera-Liencres-Santander (K-9)	Cada 15'	Sábados cada 20' Domingos cada 30'	Son las líneas S7, S8 y S9 del 'Astibus'
Santander-Sierra de Parayas (K-20)	Cada hora	Sábados cada hora Domingos cada dos horas	Línea S2 del 'Astibus'
Santander-Maoño (K-25)	Cada dos horas	X	Líneas S5 y S6 del 'Astibus'. Ver: K-49
Santander-Astillero (k-34)	Cada 15'	Sábados cada 20' Domingos cada 30'	Línea S1 del 'Astibus'
Santander-Escobedo (K-49)	Cada dos horas	X	Líneas S5 y S6 del 'Astibus'. Ver: K-25
Luna-Santander (K-46)	Lunes y viernes: 2 servicios Martes, Miércoles y Jueves: 1 servicio	1 Servicio	El diario es el Santander-Madrid. https://www.boe.es/boe/dias/1998/02/18/pdfs/B02695-02701.pdf
Ontaneda-Santander(K-46)	Lunes y viernes: 5 servicios	Sábados: 4 servicios	El diario es el Santander-Madrid

	Martes, Miércoles y Jueves: 4 Servicios	Domingos y Festivos: 3 servicios	
Ontaneda- Santander (Por Vejoris) (K-46)	2 Servicios	Sábados 1 Servicio	
Unquera-Castro (K-48)	<u>Descripción de la línea e hijuelas</u> https://www.boe.es/boe/dias/2003/04/24/pdfs/B03330-03330.pdf	-	-
Unquera-Castro Urdiales (K-48)			Tiempo 2h20'
			Usa los servicios de larga distancia
Santander- Ramales (K-48)			Usa Santander- La Gándara
Santander- La Gándara	1 servicio	X	Por Alisas y Ramales
Gama-Santoña (K-48)			En Noviembre estaba, ya no Usa Noja-Santoña-Laredo, Laredo- Santoña, Santander-Santoña
Noja-Santoña- Laredo (K-48)	6 servicios	Sábados 6 servicios	
		Domingos 5 servicios	
Laredo-Santoña (K-48)	4 servicios	X	Más Noja-Santoña-Laredo
Santander- Santoña (Directo) (K-48)	6 servicios	4 servicios	
Santander- Santoña (Nacional) (K-48)	7 Servicios	2 Servicios	
Beranga-Noja (K- 48)			Usa Santander-Noja
Santander-Noja (K-48)	2 servicios	2 servicios	
Solares-San Roque de Riomiera (K-48)			Usa Santander-San Roque
Santander-San Roque	2 servicios	X	Va por Heras
Guarnizo-Selaya (K-48)			Usa Santander-Selaya y Santander-Sarón.

San Salvador-Villanueva (K-48)			Usa Santander Sarón (variante C Comerciales) y Santander-Liérganes
Santander Pisuseña (K48)	X	X	
Santander-Sarón (K-43)	12	6	A sumar los Santander-Selaya y Santander-Las Presillas-Torrelavega
Santander-Selaya (K-48)	7	4	
Santander-Las Presillas-Torrelavega (K-43)	2	X	
Sta María de Cayón-Vega de Villafufre (K-48)	3 servicios	X	Por Esles
Santander-Liérganes	2	0	Sumar los Servicios Santander-San Roque
Hoznayo-Laredo (K-48)			Usa Santander-Castro por pueblos
Santander-Castro (K-48)	6 servicios	2 servicios	Itinerario Pueblos
Laredo – Santander (Nacional) (K-48)	X	X	Usa Santander-Castro
Laredo-Santander (Directo) (K-48)	4	X	
Laredo (Hospital)-Castro	5	3	
Treto-San Miguel de Aras (K-48)			Usa Laredo-San Miguel de Aras
San Miguel de Aras-Laredo (K-48)	Lunes y Viernes 2 servicios	X	
San Miguel de Aras-Santander (K-48)	X	X	Sin explotación directa
Secadura-Laredo (K-48)	Miércoles: 1 servicio	X	
Laredo-Arredondo (K-48)	X	X	No existe directo, Se puede hacer combinando Laredo-Ramales y Ramales-Arredondo. Los horarios no tienen buena coincidencia (de 10' a +1h)
Laredo-Ramales (K-48)	7 servicios	5 servicios	
Bustablau-Ramales	3 servicios	X	Sumar Santander-La Gándara

Laredo-Guriezo (K-48)	4 servicios	3 servicios	Por Liendo
Castro-Urdiales-Guriezo (K-48)	9 servicios	6 servicios	
Santander-Guriezo (K-48)	1 servicio	X	
Ramales-La Gándara (K-48)	X	X	Usa Santander-La Gándara
Santander-La Gándara	1 servicio	X	Por Alisas y Ramales
Castro-Urdiales-Oriñón (K-48)			Usa el Castro-Santander y el Castro Laredo.
Santander-Castro	6 servicios	2 servicios	Pueblos
Laredo-Castro	5 servicios	3 servicios	Acceso Hospital
Polaciones-Santander (K-50) 1 servicio diario.			
Pejanda-Santander	1	X	
Puentenansa-San Sebastián de Garabandal	Lunes, Miércoles y Viernes 1 servicio	X	
Puentenansa-Lafuente	Martes 1 servicio	X	
Puentenansa-Otero	Martes 1 servicio	X	Hasta Cades
Puentenansa-Obeso	X	X	Usa Puentenansa-Lafuente
Puentenansa-Carmona	X	X	Sin servicios
Puentenansa-Riclones	Lunes, Miércoles y Viernes 1 servicio	X	
Puentenansa-Tudanca	Jueves 1 servicio	X	
Linares-Puente El Arrudo	1 servicio	X	
Linares-Santander	X	X	
Burio - Quintanilla	1 Jueves	X	
Reinosa-Mataporquera	3 + 2 los lunes	x	Directo autovía
Los Corrales de Buelna-Bárcena de Pie de Concha	7	X	Se pueden sumar Reinosa-Santander por esta ruta.

Santander-Bárcena (K-08)	X	X	Forma parte de Santander-Reinosa y la realizan 5 servicios en laborables y 4 en Sábados y Festivos
Santander-Reinosa (K-08)	8 Servicios	6 Servicios	El servicio indirecto tarda media hora más. Reinosa-Torrelavega por nacional
Santander-Reinosa (Directo) (K-08)	4	X	
Sarón-Castañeda	5 servicios	X	Hay que sumar Sarón-Torrelavega, Santander-Las Presillas-Torrelavega y Solares-Torrelavega
Unquera-Casamaría	Miércoles 1 servicio	X	
Unquera-Prellezo	Miércoles 1 servicio	X	
Sarón-Penagos (K-48)	3 servicios	X	Sumar Solares-Torrelavega y Penagos-Santander
Penagos-Santander (K-48)	1 servicios	X	Sumar Liérganes-Santander (Va por Sobarzo sin entrar a Sarón)
Solares-Torrelavega (K-48)	3 servicios	3 sábados y 2 Domingos	
Sarón-Torrelavega (K-48)	2 servicios	X	Añadir Solares-Torrelavega y Santander-Las Presillas-Torrelavega
Solares-Hoz de Anero (K-48)	Miércoles 1 servicio	X	
Riaño-Santander (K-48)	X	X	Sin explotación
Riaño-Solares (K-48)	3	X	

1.2.3. Autobuses Casanova

Línea	Frecuencias Laborables	Frecuencias fin de semana	Observaciones
Suances-Torrelavega (K-5)	9 servicios	Sábados: 7 servicios Domingos: 5 servicios	Una vez al día llega a Ubiarco. https://www.boe.es/boe/dias/1984/06/18/pdfs/A17875-17875.pdf

1.2.4. Autocares Donato

Línea	Frecuencias Laborables	Frecuencias fin de semana	Observaciones
La Lomba-Reinosa-Las Rozas (K-7)			Se realiza en el trayecto Bimón-Reinosa y Entrambasaguas- Reinosa.
Las Rozas-Reinosa (K-7)	Lunes: 1 servicio		https://estaticos.qdq.com/swdata/files/672/672298795/Servicio-regular-La-Lomba-Reinosa-Las-Rozas.pdf
Entrambasaguas-Reinosa (K-7)	Lunes: 1 servicio		

1.2.5. Autobuses Juan Ruiz

Línea	Frecuencias Laborables	Frecuencias fin de semana	Observaciones
Selaya-Torrelavega (K-10)	1 servicio	X	Por Iruz y Los Corrales
San Felices-Torrelavega (K-10)	11 servicios	4 Servicios	
Torrelavega-Villasuso de Cieza (K-23)	2 diarios	X	
Corrales-Villasuso de Cieza (K-23)	X	X	Se usan los de Torrelavega-Villasuso de Cieza
Torrelavega-Villasuso de Anievas (K-48)	2 diarios	x	
Vega de Pas - Torrelavega(K-48)	X	X	No existente
Vega de Pas – San Vicente de Toranzo(K-48)	X	X	No existente
San Pedro de Romeral - San Vicente de Toranzo(K-48),	X	X	No existente

1.2.6. Lorenzo Casanova

Línea	Frecuencias Laborables	Frecuencias fin de semana	Observaciones
Rumoroso-Torrelavega (K-18)			Integrada en K-8 por renuncia de la empresa.
			https://www.scsalud.es/detalle/-/journal_content/56_INSTANCE_DETALLE/16413/10160200

Mogro-Torrelavega (K-43)	6 servicios	2 servicios los sábados	Pasan por Rumoroso también.
--------------------------	-------------	-------------------------	-----------------------------

1.2.7. Autobuses N. R. Ruiz

Línea	Frecuencias Laborables	Frecuencias fin de semana	Observaciones
Entrambasmestas-Torrelavega (K-28)	X	X	Salió una modificación a concurso. Sin uso actual.

1.2.8. Aranda Calderón

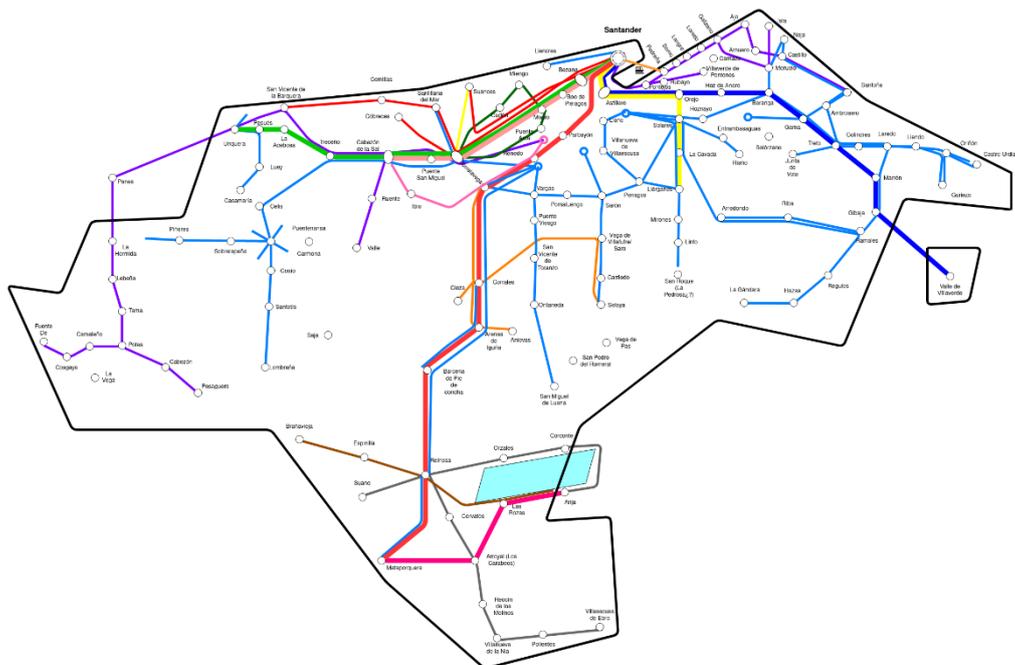
Línea	Frecuencias Laborables	Frecuencias fin de semana	Observaciones
Oruña-Bezana-Santander (k-29)	7 servicios	X	Sumado a los de Renedo-Oruña-Santander y Santander-Cudón
Renedo-Oruña-Santander (K-29)	4	x	
Santander-Cudón (K-29)	2	x	
Renedo-Cos (k-32)			Se divide en Renedo-Torrelavega y Torrelavega-Cos
Renedo-Torrelavega (K-32)	3 servicios	X	
Torrelavega-Cos (K-32)	2 servicios	X	

1.2.9. Mavi Muñoz

Línea	Frecuencias Laborables	Frecuencias fin de semana	Observaciones
Reinosa-Suano (K-30)	Lunes y Jueves 1 salida	X	
Reinosa-Polientes (K-51)	Lunes y Jueves 3 servicios	X	
Reinosa-Cabañas de Virtus-Arija (K-52)	2 servicios	X	

1.2.10. A. Palomera

Línea	Frecuencias Laborables	Frecuencias fin de semana	Observaciones
Reocín-Posadillo (K-45)			Caducada
			Debería tener las líneas a Helguera de Reocín-Torrelavega y Posadillo-Torrelavega
Fuente De-Santander (K-49)	2 servicios	1 servicios	Hasta Fuente De Solo en verano.
Potes- Valdeprado	Lunes 1 servicio	X	
Renedo de Cabuérniga-Torrelavega (K-49)	2 servicios	X	Los miércoles solo 1 servicio
Renedo de Cabuérniga-Cabezón (K-49)	X	X	Integrada en la Renedo de Cabuérniga-Torrelavega
Cabezón de la Sal – Saja (K-49)	X	X	No operativa
Santoña-Somo-Santander (K-53)			Tiene 4 itinerarios Santander-Santoña, Omoño-Santander, Santander-Isla y Galizano-Suesa
Santander-Omoño (K-53)	Lunes y Jueves 1 salida		
Isla-Santander (K-53)	1 servicios	X	Vía Meruelo y Güemes
Santander-Santoña (K-53)	8 servicios	3 servicios +1 los sábados	
Somo - Santander (K-43)	2	1	Sumados a los de Santander-Santoña
Galizano-Suesa (K-53)	X	X	Dentro de Santander-Isla
Guemes-Ajo (K-43)	X	X	No posible
Somo-Suesa (K-53)	X	X	Dentro de Santander-Isla
Isla-Castillo	X	X	Cubierta en Isla - Santander
Noja - Castillo	X	X	Cubierta por Alsa en Noja-Santoña y Noja - Santander
Isla-Santoña	X	X	No existe



MAPA ACTUAL DE TRANSPORTE INTERURBANO

Este esquema ilustra cual es el estado actual de la red de transporte interurbano por bus y ferrocarril. El código de colores es el siguiente: La Cantabrica (rojo), Transportes Terrestres Cántabros (ALSA) (Azul claro), Autobuses Casanova (Amarillo), Autocares Donato (marrón), Autobuses Juan Ruiz (Naranja), Lorenzo Casanova (verde Oscuro), Aranda Calderón (rosa), Mavi Muñoz (Gris), A. Palomera (morado).

Todas aquellas líneas que tienen cabecera en la estación de autobuses de Santander se han terminado con un círculo para señalar que van unidas hasta allí.

Este mapa permite ver la falta de coherencia de las concesiones, muy lejos de conformar una red mallada que permita la interconexión. La red actual está planteada con Santander como intercambiador central de gran parte de las líneas (con otro pequeño intercambiador en Torrelavega), que funcionan sin existir la más mínima coordinación entre todos los servicios disponibles.

1.3. Situación del transporte urbano

Existen **diversas compañías de transporte urbano en Cantabria**. A continuación, se procede a detallar cuáles son, qué tiempos tardan en realizar sus recorridos y alguna otra información de interés.

1.3.1. Transportes Urbanos de Santander (TUS)

Es el operador más grande, tanto en número de líneas como en pasajeros. Opera 18 líneas dentro del término municipal de Santander. Para ello, emplea sus propios

recursos tanto de personal como de autobuses en la mayoría de las líneas. Aun así y pese a la ampliación de espacio tras la construcción de las nuevas cocheras, las líneas 17, 18, 19, 20 y 23, así como los 3 servicios nocturnos están privatizados y los opera la compañía ALSA.

Línea	Tipo de recorrido	Ruta	Frecuencia	Tiempo de recorrido	Buses necesarios en laborables
Central	Lineal	Valdecilla-Sardinero	15'	12'	2
1	Lineal	PCTCAN-	15'-20'	45'	6
2	Lineal	Corbán-	15'-20'	45'	6
3	Lineal	Ojaíz-Unican (Sardinero)	15'-20'	40'	4
4	Lineal	Bª Pesquero-Unican (Sardinero)	15'-20'	30'	4
5	Circular	Miranda-Valdecilla	20'-25'	30'	4
6	Circular	Complejo-Cueto	30'	60'	4
7	Circular	Cazoña-Sardinero	15'-20'	45'	6
11	Lineal	Valdecilla-Casino	30'	30'	2
12	Lazo	Carrefour-San Martín	30'	90'	3
13	Lineal	Lluja-Residencia Cueto	30'	60'	4
14	Lazo	Estaciones	30'	45'	2
16	Lazo	Plaza de los remedios	30'	25'	1
17	Lineal	Estaciones-Corbán	30'	30'	2
18	Lineal	Puertochico-Corbanera	30'	30'	2
19	Lineal	Estaciones-R.L.Aranda	30'	30'	2
20	Lineal	Estaciones-Repunte	30'	30'	2
23	Lineal	Estaciones-PCTCAN	35'	35'	2

A estos autobuses (y conductores) mínimos para el servicio es necesario sumar líneas especiales como la E2 (Estaciones-Universidad), la E3 (institutos de Peñacastillo) o la línea para atender a personas con diversidad funcional, junto a buses y personal para cubrir averías o refuerzos puntuales.

1.3.2. Transportes Urbanos de Torrelavega (Torrebus)

La red de transporte urbano de Torrelavega comenzó a desarrollarse en el año 2011. La flota está gestionada por la empresa ALSA. En la actualidad consta de 5 líneas que circulan por todo el término municipal. Además, la línea 2 fue alargada hasta el municipio de Polanco, en un inicio de comarcalización del servicio.

Cada una de estas 5 líneas tiene asignado un autobús, operando de lunes a domingo.

L1: Sierrapando-Sierrallana

L2: (Polanco) Av Solvay-Viérnoles

L3: La Montaña-Sierrallana

L5: Sierrallana-Barreda-Barrio Covadonga (circular)

L6: Sierrallana- Barrio Covadonga- Barreda (circular).

1.3.3. Transportes Urbanos de Camargo

Camargo consta de dos servicios municipales operados por la empresa Alsa City. Las dos líneas funcionan de manera circular realizando pequeñas variantes en su recorrido para acceder a barrios concretos.

En días laborables son necesarios dos autobuses para realizar el recorrido, uno por línea. En fines de semana se ofrece el servicio con una.

1.3.4. Transportes Urbanos de Bezana

Tiene 3 líneas. La línea 1 Bezana-Maño-Bezana, por un lado; y las líneas 2 y 3 que son circulares y recorren Bezana-San Cibrián-Soto de la Marina-Prezanes-Bezana y viceversa. Por lo menos, requiere 2 autobuses para realizarse.

1.3.5. Transportes Municipales de Astillero

Este servicio que ofrece el ayuntamiento de Astillero tiene una sola línea (Guarnizo-La Cantábrica) y se realiza con un solo autobús. Está disponible todos los días laborables y los sábados solo por las mañanas.

1.3.6. Transportes Municipales de Piélagos

El servicio municipal de Piélagos está formado por tres líneas gestionadas por Aranda Calderón.

La línea Zurita-Vioño-Renedo con 3 autobuses al día. Parbayón – Carandía – Renedo con 2 servicios diarios y el recorrido Puente Arce – Oruña – Renedo con otros dos servicios diarios. Es una red de transporte que solo funciona los días laborables por la mañana.

Todo el servicio se oferta con un solo autobús que va cambiando de línea a línea.

1.3.7. Transporte Municipal de Campoo de Enmedio

Tiene 3 líneas que funcionan todos los lunes y el resto de días a demanda previa llamada de teléfono. Realizan llegada al Hospital tres Mares a petición.

Línea 1: Celada Marlantes-Reinosa

Línea 2: Horna-Reinosa

Línea 3: Aldueso-Matamorosa

1.3.8. Transporte Municipal Castro-Urdiales

El servicio urbano de Castro tiene 4 líneas y necesita de 4 autobuses para ofrecer todo el servicio.

La línea 1 es la principal y cubre el casco urbano de Castro-Urdiales. La línea 2 acerca a los vecinos de Sonabia y Oriñon. La 3, en un complejo recorrido, une las pedanías de Otañes, Baltezana y Talledo con la capital y, finalmente, el cuarto recorrido une la ciudad con Helguera y Vallegón en una línea circular.

1.3.9. Transporte Municipal Laredo

Laredo cuenta con un servicio municipal realizado con un solo autobús que parte de la Estación de Autobuses hasta el Puntal cada hora. De forma complementaria, existe un servicio a primera hora para acceder al polígono industrial y otro después de las 15 para el retorno de las trabajadoras de las conserveras.

1.4. Situación del transporte marítimo

La principal línea de transporte marítimo que existe es la línea Somo-Pedreña-Santander ofertada por los Reginas. A ella se suman en verano los servicios a la Playa del Puntal.

Es la forma de conexión más rápida y directa del extremo occidental de la comarca de Trasmiera con la capital autonómica, dejando, además, a los usuarios del servicio prácticamente en el centro de la ciudad. Es, por tanto, un medio de comunicación rápido y que puede permitir su uso para personas que van a trabajar, a estudiar o a disfrutar de su tiempo libre a la ciudad de Santander, ya que llega a un punto ideal para realizar un transbordo a un autobús urbano.

Actualmente, el servicio permite recorrer la línea en unos 15 minutos, ofreciendo salidas cada media hora durante la mañana de los días laborables (hasta las 16:30) y, posteriormente, cada hora hasta la última salida de Santander (a las 20:30). Su principal inconveniente es su alto precio: el billete sencillo son 2,95€ y la ida y vuelta 5,20€.

La otra línea que existe es la **Barca Santoña-Laredo** que tiene una frecuencia de paso cada 10 minutos desde las 9.00 hasta las 18.00. Tiene un coste de 3,50 € ida y vuelta (2€ solo ida). En Santoña parte del centro de la villa, pero en Laredo solo llega hasta el puntal, dificultando el acceso a la puebla o al hospital.

2. Líneas generales en las que se enmarca la propuesta

2.1. Intermodalidad Bus+Tren

Uno de los objetivos fundamentales de esta propuesta es **eliminar la competencia existente entre las distintas líneas de autobús y el propio ferrocarril**, que actualmente aparece en la mayoría de trayectos, como se puede ver en el mapa anterior. Además, para favorecer la vertebración territorial y combatir la despoblación de los núcleos rurales, es necesario combatir la alta centralización de las cabeceras de líneas autonómicas en la ciudad de Santander.

La idea principal es tomar los 3 ejes ferroviarios como un núcleo colector de viajeros, estableciendo ciertas estaciones como puntos de intercambio de viajeros. En ellas, los autobuses realizarán una parada que funcione de manera coordinada con el ferrocarril. Así, **los ferrocarriles este-oeste se unirían a las líneas de autobús norte-sur, permitiendo dar un buen servicio a los valles**, que actualmente se encuentran en una situación de desamparo.

Un ejemplo puede ser la concesión de autobús K-49 Potes-Santander. En estos momentos, este servicio de autobús atraviesa todo el desfiladero hasta Unquera, para continuar por Nacional hasta Torrelavega, para finalmente terminar en Santander. Este trayecto se realiza en 2h 15'.

El tiempo de viaje del ferrocarril desde Unquera hasta Santander en tren es actualmente de 1h y 40', mientras que el bus necesita 1 hora 25 minutos. Ahora bien, el recorrido Cabezón de la Sal-Santander en FEVE se realiza ahora mismo 15 minutos más despacio que hace 20-30 años debido al deficiente mantenimiento que obliga a reducciones de velocidad en determinados tramos.

Si se acometieran las obras, ya no para implementar novedades técnicas en el trayecto, sino simplemente para que la vía tuviera las prestaciones que ofrecía el diseño original, podría realizarse un transbordo en Unquera y el tiempo total de viaje total seguiría siendo el mismo que tiene el autobús.

Como al mismo tiempo el autobús ya no tendría que ir desde Unquera hasta Santander y volver, podría atravesar el desfiladero varias veces de manera que la frecuencia se vería aumentada considerablemente con el mismo número de autobuses.

Con esta propuesta, los inconvenientes del transbordo bus-tren se quedarían compensados por conexiones con otros lugares como Comillas, Ruente o Suances, que ahora mismo son impensables mediante transporte público.

Evidentemente, en esta propuesta incluimos una **mejora de la capacidad ferroviaria mediante la electrificación y mejoras puntuales en curvas** que permitan aumentar la velocidad, de manera que este modelo fuera más rápido que el actual, permitiendo más conexiones y pudiendo llegar a competir con el transporte privado.

2.2. Comarcalización

Otra idea nuclear con la que planteamos la mejora del transporte en Cantabria es la comarcalización. La Ley 8/1999, de 28 de abril, de Comarcas de la Comunidad Autónoma de Cantabria establece en su artículo noveno apartado k) que las comarcas podrán asumir, entre otras, las competencias de Transportes. Es oportuno matizar que **la propuesta de comarcalización según la que se ha proyectado este documento se ha desarrollado a partir de la propuesta de delimitación comarcal realizada por Cantabristas** (<https://cantabristas.com/wp-content/uploads/2022/02/Cantabristas-Propuesta-de-delimitacion-comarcal.pdf>).

La necesidad de comarcalizar algunos servicios de autobús municipal y sus beneficios ya se ha visto en alguna ocasión en Cantabria, en concreto, con la experiencia del Torrebus cuya línea 2 tiene algunas salidas concretas que llegan hasta Polanco.

En el caso particular de Torrelavega se ha visto la necesidad de ello dado que muchos viajeros potenciales de los núcleos próximos no tienen servicio de Torrebus, ya que este no puede cruzar el límite municipal. Por ejemplo, en Puente San Miguel, en el municipio de Reocín, no pueden usar el Torrebus para subir a Sierrallana pese a que 4 de las 5 líneas paren en el hospital a unos cientos de metros de la localidad.

En la Comarca de la Bahía de Santander este problema no ha tenido tanto recorrido en la agenda pública, quizá porque el SMTU de la capital cántabra, por la fisionomía de la ciudad y por la población, tiene un número elevado de viajeros, junto a las líneas autonómicas del conocido como Astibus, que dan servicio desde Astillero y desde Liencres. Como parte de las necesidades de movilidad están cubiertas, es más difícil observar que el transporte municipal de Bezana, Camargo o Piélagos tendría más potencial y podría ser más eficiente si formara parte de una red mayor.

Así pues, planteamos que **la comarca sea la base organizativa de las líneas de autobús** tanto de aquellos servicios más urbanos que pudieran desarrollarse en Santander, Torrelavega o Castro-Urdiales, como de las líneas de autobús interurbano más convencionales.

2.3. Consorcio

En Cantabristas apostamos firmemente por la **creación de un consorcio de transportes que se encargue de realizar una labor de coordinación entre las distintas entidades** que realicen estos servicios. Por supuesto, sin dejar de creer, por ello, que las comarcas deben ser las entidades que gestionen el territorio, el material empleado para el servicio, las líneas y sus recorridos, puesto que son las que más involucradas están en la

realidad local. Sin embargo, debe existir una entidad administrativa de carácter autonómico que facilite a las mismas la gestión comercial en distintos aspectos:

Marketing: Garantizando una imagen de marca para los vehículos, asubiaderos, páginas web, cartelería, información a bordo, RRSS, etc. De manera que se entienda que el servicio prestado por las distintas líneas pertenece a la misma entidad, para vencer reticencias a pagar o confusiones en el uso por ver que los colores del autobús son diferentes.

Atención al usuario: La atención e información al usuario y la gestión de incidencias debe ser realizada por el propio consorcio. Esto incluye la atención al público en taquillas en estaciones importantes de ferrocarril y autobús o la atención al público por los distintos canales como teléfono, correo o redes sociales. Así, los usuarios podrían saber sin dudar a dónde acudir en caso de dudas o de incidencias del servicio.

Sistemas de Información: Principalmente vía web y vía app, de manera que el consorcio proporcione los canales para obtener información de horario y las tarifas, así como los tiempos de espera en vivo. Al mismo tiempo el consorcio debe mantener información en forma de papel en los asubiaderos donde se detallen las rutas que pasan por la parada y los horarios de las mismas junto a información de interés.

Pago centralizado y tarifas homogéneas: El método de pago tiene que ser una tarjeta única con un solo monedero, que sea aceptado en todos los medios de transporte de la comunidad. Esta tarjeta tiene que ser segura y se podría plantar la opcionalidad de usar una app. Las tarifas deben homogenizarse y crear un sistema de zonas de manera que el coste del viaje sea el mismo independientemente de la línea u operador o de cuál sea la comarca que se recorra. Además, deberán plantearse abonos semanales, mensuales, anuales y tarifas especiales para jóvenes y jubilados.

El nombre **TUCA (Transportes Unificados de Cantabria)** para desarrollar la **TarjeTUCANOS** parece una posibilidad muy original que podría tener buen calado y aceptación en el público.

Control del tráfico: Creemos que el consorcio debe tener un papel clave en la coordinación de todos los vehículos en movimiento para garantizar los transbordos. Planteamos, por ello, una división de sedes de control del tráfico: en primer lugar y por razones evidentes, los ferrocarriles deben tener su propio sistema de control del tráfico al ser una red compleja e independiente de la de carreteras (sin perjuicio de existir un feedback con otros puestos de control); por su gran tamaño, debe existir también un centro de control único para la comarca de Santander, otro que aglutine Liébana, Saja-Nansa y la costa Occidental; un centro de control para el Besaya, Valles Pasiegos y la comarca de Campoo-Los Valles; y finalmente otro centro de control para Trasmiera, Asón Agüera y la Costa Oriental.

Además, estas sedes podrían informar a los usuarios de esa zona de las posibles incidencias y servir de sede para el servicio de taxis comarcalizado que planteamos más adelante.

2.4. Transferencia de competencias

Los casos de Euskotren, Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana o Servicios Ferroviarios de Mallorca, son ejemplos de **redes de ancho métrico cuyas competencias han sido transferidas a las comunidades autónomas**, resultando en gran un éxito de funcionamiento, llegando a abrir nuevas líneas y a ampliar circulaciones.

Desde Cantabristas consideramos que una **gestión directa por parte de la autonomía de la red de ancho métrico** puede atender a las demandas sociales con más celeridad que una empresa pública estatal como es Renfe, que ha demostrado su abandono completo por esta red en nuestro territorio. Sería un paso más en el desarrollo de las competencias como Comunidad Autónoma y está contemplado en el propio Estatuto en el artículo 24.6.

La falta de recursos humanos (gestores, recaudadores, maquinistas, interventores y trabajadores en estaciones), principalmente, por la falta de renovación de la plantilla, unido a la falta de inversión económica en infraestructuras que lleva aparejada una red obsoleta, parcheada y carente de estaciones adecuadas, han degradado año tras años este servicio público reduciéndose la frecuencia de trenes, aumentando la duración de los trayectos y produciéndose retrasos y cancelaciones. Quizás lo más sangrante en términos sociales sea la eliminación del servicio de ayuda a personas con movilidad reducida o discapacidad en esta red ferroviaria.

Por todo ello, desde Cantabristas creemos que hay que trabajar para construir, entre políticos y agentes sociales, **un modelo de transportes a medida de las necesidades de Cantabria, que se ajuste a lo que necesita nuestra población**. Para diseñarlo, necesitamos reclamar las competencias.

Consideramos que una transferencia de competencias no tiene porqué significar la pérdida de conexiones interprovinciales dado que sigue siendo posible establecer acuerdos comerciales con Renfe y Euskotren para la explotación del corredor Ferrol-San Sebastián.

3. Propuesta de movilidad en transporte público

La propuesta de Cantabristas para conseguir **vertebrar el territorio cántabro a través de una red de transporte público eficiente y de calidad, que garantice la movilidad intercomarcal a toda la población**, se estructura, como ya se ha mencionado, a nivel comarcal, teniendo en cuenta las necesidades de los valles y pueblos y las tendencias y hábitos que estructuran las cabeceras comarcales como núcleos abastecedores de servicios.

3.1. Mejoras necesarias en el ferrocarril

Antes de abordar nuestra propuesta, es importante aclarar **que el conjunto del ferrocarril cántabro necesita una serie de mejoras para aumentar su eficiencia y calidad de transporte público**. Las mejoras que se deberían implementar pertenecen

tanto al área de infraestructura, como al de medios materiales y humanos, así como a la mejora de la estructura de los horarios.

3.1.1. Mejora de la infraestructura

Actualmente, muchos tramos tienen limitaciones de la velocidad que, aun habiéndose anunciado originalmente como temporales, se están convirtiendo en perennes. Tramos que por diseño tienen velocidades de 70-100 km/h se están realizando a 30km/h debido a estas limitaciones. Es obvio que si la vía queda dañada por cualquier motivo (lluvias, accidentes o el mismo paso del tiempo) el recorrido deberá hacerse temporalmente a menor velocidad, pero el gestor ferroviario debe acelerar el tiempo de reparación del tramo afectado para que sea mínimo, no como lo que estamos viendo ahora, que simplemente se reduce la velocidad, pero no se movilizan recursos para repararlo. En concreto, en la red de la antigua FEVE se ha convertido en norma que las limitaciones temporales de velocidad sean permanentes. Analizando las consignas de líneas, puede comprobarse que buena parte de estas limitaciones tienen ya más de 5 años.

Reparar la vía significa **recuperar las velocidades anteriores a la transferencia de FEVE a Renfe y ADIF**, significa darle dignidad al tren y recuperarlo como transporte público de calidad.

Otra mejora que debe acometerse cuanto antes es la **duplicación de la vía en los tramos Nueva Montaña-Valle Real y Astillero-Orejo**. El primer tramo, de forma particular, soporta el tráfico de 6 trenes por sentido cada hora, más mercancías (es el acceso al puerto) y trenes regionales, por lo que supone un cuello de botella que causa parte de los retrasos de esa línea. Por otro lado, la finalidad de la duplicación Astillero-Orejo sería la de dotar al ramal de Solares de mayor capacidad, con el objetivo de aumentar sus circulaciones. Así mismo, facilitaría el acceso a una posible terminal de carga en el polígono de Orejo.

Otra duplicación necesaria, y que ya se está realizando, es el tramo Santander-Piélagos, que permitiría unos horarios más ajustados a las necesidades y que tuvieran una mayor periodicidad y regularidad.

Finalmente, pensando medio plazo, **se hace necesaria la electrificación completa de la red**. Los trenes eléctricos permiten más velocidad, aceleración, menor contaminación, resultan más silenciosos, etc. Actualmente, se está a punto de terminar la electrificación del tramo Bilbao-Carranza, por lo que posiblemente fuera lógico comenzar por la línea Orejo-Gibaja a fin de conseguir que todo el trayecto a Bilbao se pudiera realizar con estas unidades en los próximos años. Además, el tramo a Unquera debería plantearse su electrificación a medio plazo.

3.1.2. Medios materiales

El hecho de que la mayoría del parque motor sea del año 1992 no tiene por qué ser sinónimo de un parque viejo que sea necesario actualizar. Eso sí, el bajo mantenimiento del material rodante, la falta de limpieza del mismo, las goteras y las continuas averías dan una sensación de abandono que no invitan al uso. **Es importante que se aumente**

la dotación de talleres para mejorar el estado de los trenes, así como ir incorporando nuevos trenes que permitan ampliar las zonas de servicio.

Además, los trenes diésel adquiridos en torno a 2009 y 2010 tienen una fiabilidad muy baja, que llega a bajar al 50% en algunas rachas.

Por otro lado, Renfe ha adquirido para la red de ancho métrico 26 trenes eléctricos y 5 híbridos (con opción de ampliar) para renovar el parque. No hay aún un destino concreto para estas unidades, pero esperemos que implique un aumento del parque disponible (es decir, que no se den de baja las unidades antiguas) y con ello se consiga la posibilidad de aumentar la capacidad del servicio.

Otra mejora necesaria sería la adecuación de muchas estaciones al modelo de movilidad que planteamos. Se hace necesaria **la instalación de paradas de bus a pie de andén para favorecer los transbordos rápidos, la instalación de aparcabicis seguros en el entorno para favorecer la movilidad de última milla y la instalación de aparcamientos disuasorios en el entorno de la estación.** Este último punto es destacadamente importante dado que actualmente se están planteando estos macroestacionamientos únicamente en Santander y creemos que un modelo de menor tamaño, pero más diversificado podría ser más útil para reducir el impacto de CO2.

3.1.3. Medios humanos

La falta de personal es un problema a resolver. **Es necesario asegurar que se cubren las plazas de maquinistas y aumentar el número de interventores,** hasta lograr asegurar que se puedan comprar y cobrar los billetes a lo largo de los recorridos, así como para poder ofrecer información y atención al viajero durante el viaje.

En el apartado 2.3 ya hemos comentado que todas las estaciones principales deberían contar con personal de taquillas propio del consorcio, para ofrecer una información detallada a los usuarios.

3.1.4. Mejora de la estructura de los horarios

Creemos que los horarios tienen mejoras posibles fáciles de acometer si se amplía el parque motor y se realizan las duplicaciones necesarias.

Semidirecto Torrelavega-Santander: Este tren permite unir las dos ciudades más pobladas de Cantabria en 22 minutos (si la vía estuviera bien) pero Cabezón sigue estando unido con Santander por el tren “lento” que realiza todas las paradas.

Planteamos que el tren que sale de Cabezón haga todas las paradas hasta Torrelavega (o Puente San Miguel) y que, al pasar por esta ciudad, continúe sin paradas hasta Santander. Dado que hay que continuar ofreciendo servicio a las paradas intermedias, otro tren debería salir de Torrelavega (o Puente San Miguel) al pasar el de Cabezón, permitiendo así el transbordo y el tráfico intermedio.

Así se mejoraría la velocidad Santander-Cabezón, Torrelavega tendría el mismo servicio de trenes directos y semidirectos que hay ahora y se garantizaría el poder moverse entre puntos intermedios.

Santander-Liérganes: Planteamos dos posibles actuaciones para este recorrido. O bien realizar una ampliación de frecuencias cada 20 minutos hasta Solares (o Liérganes), o bien mantener el tren cada hora y añadir un servicio express Liérganes-Solares-Heras-Astillero-Santander.

Santander-Gibaja y Santander-Unquera: Un tren realizando este recorrido permitiría cubrir los transbordos necesarios entre los servicios de bus de las comarcas más alejadas del centro de Cantabria. Un servicio cada hora entre estas estaciones de intercambio (aunque implique saltarse algunos apeaderos intermedios o realizarles como servicio discrecional) puede ser una solución que combine velocidad con utilidad.

Corredor atlántico: Que los servicios de cercanías estén mejor gestionados desde la propia autonomía no entra en contraposición con el desarrollo potencial de un servicio Hendaya-Ferrol por vía estrecha con parada únicamente en los grandes núcleos de población y con posibilidad de servicio nocturno. Junto a la electrificación de la vía, la mejora en ciertas zonas de trazado y la incorporación de trenes con velocidad punta elevada (ver trenes pendulares) puede implicar una mejora de las comunicaciones de larga distancia en este corredor y potenciar una unión de calidad con Francia y Galicia.

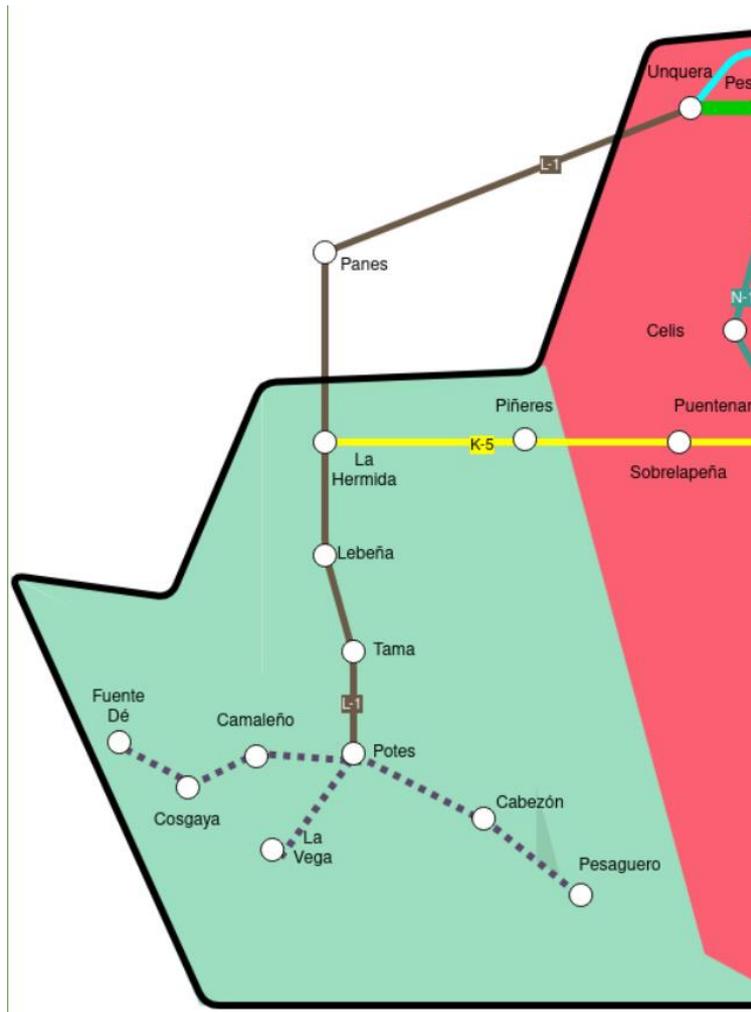
Santander-Reinosa: Aparte de la mejora que traería la duplicación de vía entre Torrelavega y Santander, debe plantearse la incorporación de Mataporquera al núcleo de Cercanías de alguna manera, para garantizar este eje dentro de la Comarca Campoo-Los Valles, así como la mejora de tiempos entre la Capital de esta comarca y la de la comunidad.

Proponemos dos maneras de realizarlo. O bien mediante servicios Civis que realicen las siguientes paradas: Mataporquera-Reinosa-Arenas de Iguña-Corrales de Buelna-Torrelavega-Renedo-Maliaño-Valdecilla-Santander, o plantear este mismo servicio como una ampliación de los servicios Regionales Santander-Valladolid, a los cuales se pudiera acceder como un ferrocarril de cercanías (sin reserva y pagando con la tarjeta del consorcio).



3.2. Comarca de Liébana

Liébana es una de las comarcas que menos modificación verían respecto a su actual sistema de transporte público. El recorrido se realizaría con **la línea Liébana 1 (L-1)**, con su cabecera en Potes y su final en Unquera, con **horario coincidente con el ferrocarril R-2 hacia Santander**. Es coincidente con **las líneas K-5 con destino Puentenansa-Valle de Cabuérniga** y con la **línea K-2 con destino San Vicente-Comillas-Santillana**.

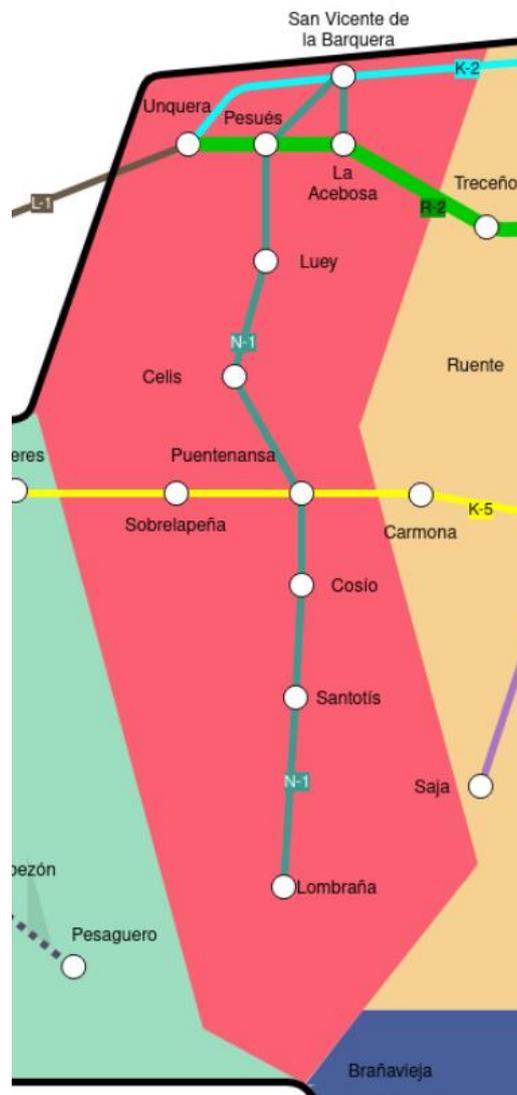


3.3. Comarca del Nansa

Esta comarca administraría de forma directa **una línea N-1 que la atraviesa de norte a sur**. Desde Lombraña el autobús iría recorriendo el valle hasta llegar a San Vicente de la Barquera. Tanto las estaciones de Pesués como la de La Acebosa (San Vicente de la Barquera) se postulan para realizar el intercambio de pasajeros con el ferrocarril.

La línea intercomarcal K-2 comunicaría Unquera (Con conexión con la L-1) **con San Vicente de la Barquera y de ahí a las comarcas del Saja y del Besaya** a través de Comillas y de Santillana del Mar para terminar en Torrelavega.

La comarca también es **atravesada en Puentenansa por la línea intercomarcal K-5** que comunica el Valle de Cabuérniga con La Hermida, **comunicando así esta comarca con la de Liébana y la del Saja por el interior**.

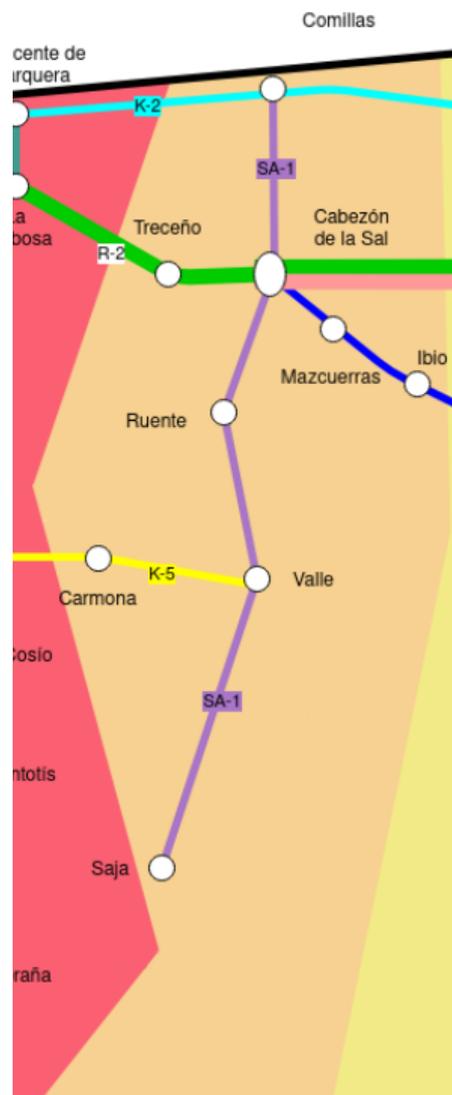


3.4. Comarca del Saja

La comarca del Saja estaría **vertebrada por la línea SA-1** que comunicaría cada hora Comillas con Saja, parando en Cabezón para realizar el cambio con el ferrocarril.

A la vez está atravesada por dos líneas intercomarcales, **la K-2 que une Unquera con Torrelavega** por la Costa y **la K-5, con destino Puentenansa y La Hermida**

La línea K-1 a su vez une a través del Alto San Cipriano esta comarca con la del Besaya, la de Pas-Pisueña y la de Trasmiera por el interior de la comunidad.



3.5. Comarca del Besaya

Planteamos la existencia de **3 líneas propias en la comarca**. Estas serían las siguientes.

B-1: Santillana del Mar-Suances-Torrelavega-Villasuso de Cieza. Realizaría parte del recorrido de la actual L2 y en Cuatro Caminos tomaría dirección Cartes para continuar a Corrales y de allí hasta el Valle de Cieza, cubriendo el recorrido de la línea Cieza-Corrales.

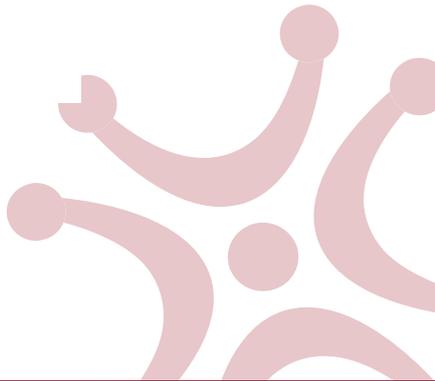
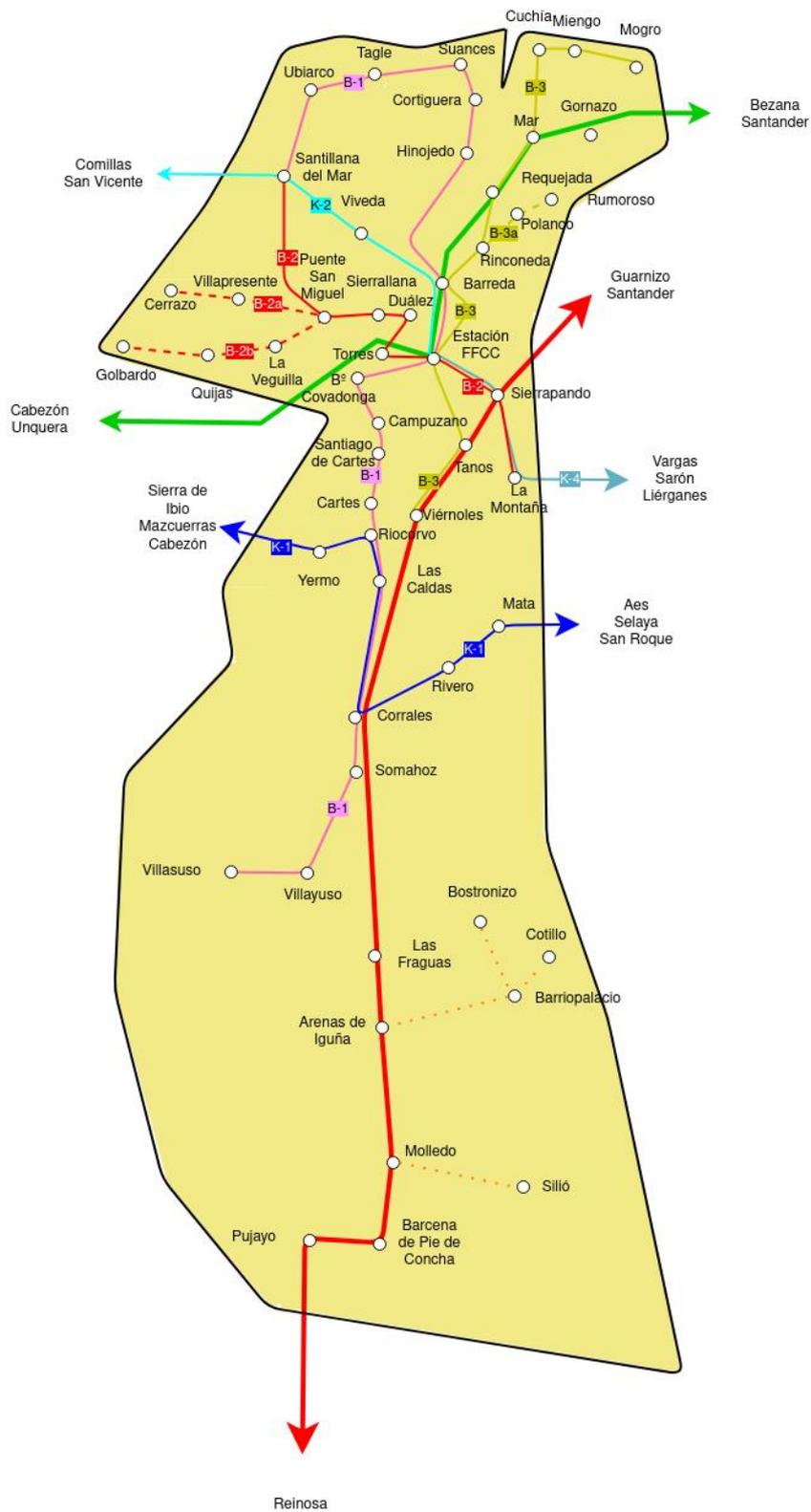
Esta línea es coincidente entre Riocorvo y Corrales de Buelna con **la línea K-1 que une Cabezón con Selaya** a través del interior.

B-2: Santillana del Mar-La Montaña. Realizaría el recorrido aproximado de la actual L3. La excepción sería que esta línea continuaría desde Sierrallana a Puente San Miguel y allí podría realizar tres caminos alternativos, hacia Santillana o hacia Cerrazo (B-2a), o hacia Golbardo (B-2b).

Tanto en Santillana como en Torrelavega estas dos líneas coincidirían **con la línea K-2 que une Torrelavega con Unquera** a través de la costa.

B-3: (Mogro) Polanco-Viérnoles. Sería la actual L2, pero alargando la cabecera de Polanco hasta Rumoroso y añadiendo un desvío en Rinconeda para llegar hasta Mogro(B-3a). Conectaría con la K-4 con dirección Liérganes en el centro de Torrelavega.

Línea	Km	Frecuencia	Tiempo recorrido	Buses necesarios	Velocidad estimada
B-1	39	20'	1h 20'	8	30km/h
B-2	15	20'	40'	4	25km/h
B-2a	15	1h	30'	1	30km/h
B-2b	18	1h	40'	1	30km/h
B-3	14	30'	30'	2	30km/h
B-3a	22	30'	45'	3	30km/h

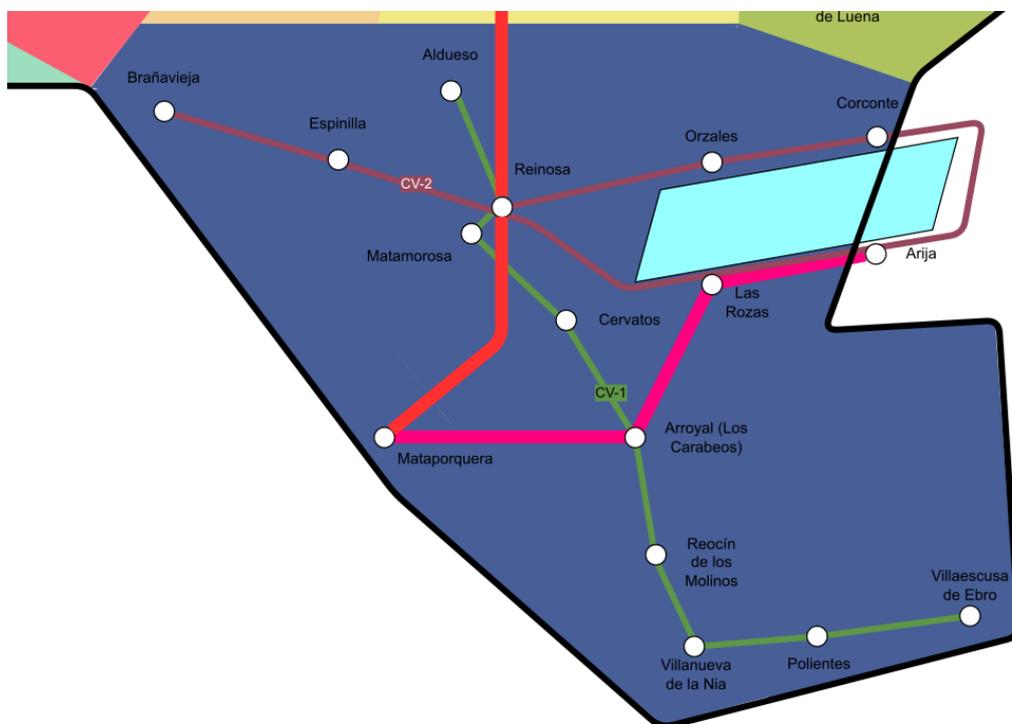


3.6. Comarca de Campoo-Los Valles

En esta comarca planteamos una unificación de las líneas que existen. En primer lugar, de las municipales de Campoo de Enmedio y de la línea de Polientes y el eje Brañavieja-Corconte-Arija.

Así, la **CV-1** recorrería desde **Aldueso hasta Villaescusa de Ebro**. En **Reinosa** conectaría con el ferrocarril a Santander y con la **CV-2**, que uniría, por su parte, Brañavieja con un recorrido circular en torno al Pantano del Ebro.

En paralelo, proponemos **alargar la línea de cercanías de Reinosa hasta Mataporquera** suprimiendo así el bus que hace este recorrido.



3.7. Área Metropolitana de Santander

Dentro del área metropolitana de Santander planteamos la **unificación de todos los servicios municipales y autonómicos de cercanías de autobús** (lo que se conoce como Astibus) dentro de una sola red.

Esta malla bien desarrollada busca **reducir las duplicidades** dentro de los distintos recorridos entre los diferentes operadores o dentro del mismo. Es por ello por lo que reduciríamos las líneas existentes actualmente a 10 en total, pero con una **intensificación de las frecuencias de paso y las distancias recorridas por cada línea**.

Las líneas son las siguientes:

S-1: PCTCAN-Cueto. Tendría el mismo recorrido que la línea 1 del SMTU, pero pasando de unas frecuencias de 20' a 10'.

S-2: Astillero-UniCan. Tiene como base la actual línea S-1, pero bajando su frecuencia de 15' a 10' y alargando su recorrido desde la Catedral hasta la Universidad a través del Túnel de Puertochico. Planteamos también el acceso al polígono de Morero y a Liaño si se ejecuta el puente sobre la S-30, tal y como está planificado.

S-3: Zurita-Sardinero. Su base principal es la actual línea S-8, bajando su frecuencia de 15' a 10'. Por un extremo, se la prolongaría hasta el Sardinero a través del Túnel de Puertochico, mientras que, por el otro, en vez de finalizar en Lienres, continuaría por Boo de Piélagos hasta Renedo y Zurita para vertebrar el Valle de Piélagos, tomando recorridos del bus municipal. Planteamos un recorrido alterno (que se realice cada variante cada 20') desde Lienres hasta Puente Arce, pasando por Mompía y Escobedo. Esto cubriría parte de las líneas S-5 y S-6 y del servicio municipal de Bezana.

S-4: Soto de la Marina-Punta de Parayas. Tomaría recorridos del servicio municipal de Bezana, del de Camargo y del S-2, realizando el recorrido por Azoños y Revilla. Estimamos un paso de un bus cada 30' y un acceso al aeropuerto para evitar que las personas de estos pueblos tengan que acceder a Santander para poder coger un bus al aeropuerto.

S-5. Puente Arce-UniCan. Absorbería los recorridos de la antigua S-10, de las S-5 y S-6 y de la línea 3 del TUS. Tendría una frecuencia de paso cada 20' y accedería al campus universitario a través del Túnel de Puertochico.

S-6: Renedo-PCTCAN. Este sería un recorrido prácticamente nuevo, que podría coger parte de la línea 23 del TUS, y del S-5 y S-6, así como de la línea municipal de Piélagos. Uniría estos puntos a través de Parbayón, Revilla de Camargo y Peñacastillo. Tiene por objetivo aumentar los accesos al PCTCAN. Tendría un servicio cada 30'.

S-7: Virgen del Mar-Sardinero. Uniría San Román con Valdecilla a través del Túnel de la S-21 (La Marga-Albericia) y posteriormente recorrería el Alta hasta el Sardinero. Tomaría parte del recorrido de la línea 5 y 17 del TUS. Se propone una frecuencia de paso de 15' frente a la media hora que tienen actualmente.

S-8: Circular Cueto-Peñacastillo. Se propone que esta línea realice los recorridos Cueto-Reina Victoria-Estaciones-Peñacastillo-PCTCAN-Albericia-Av. de los Castros-Sardinero-Cueto. La idea es que fuera circular, pasando cada 10' por sentido. Tomaría recorridos de las líneas 4, 7, 12, etc.

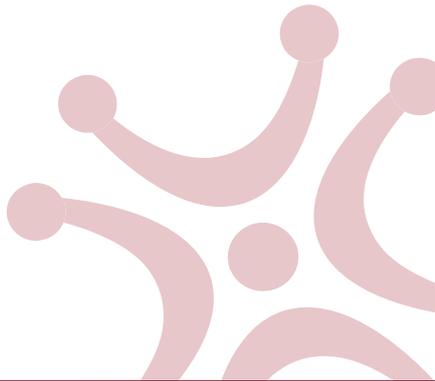
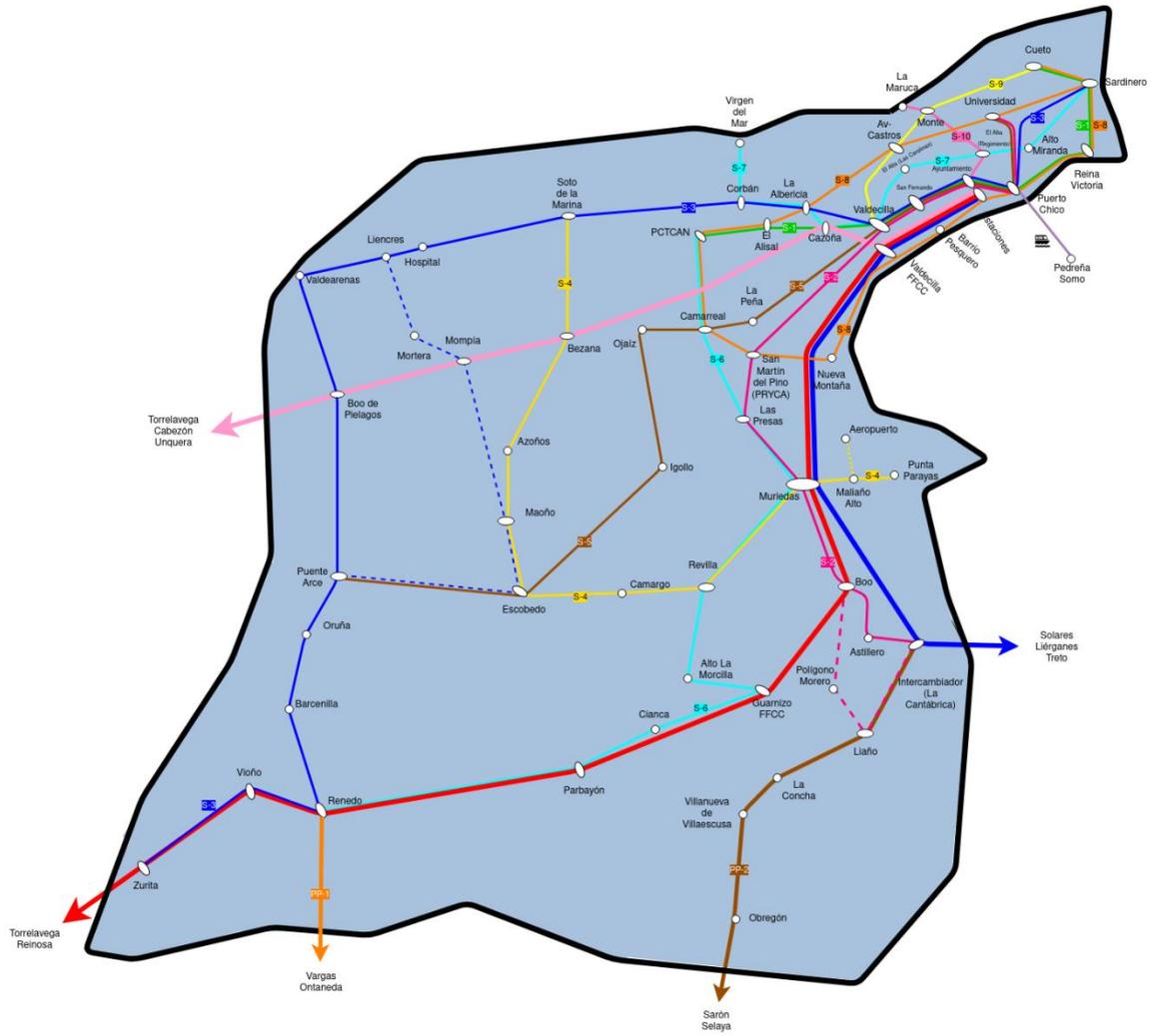
S-9: Valdecilla-Cueto. No existe ninguna línea actualmente que haga este recorrido a través de Monte. Se propone un bus cada 20' con la finalidad de dar acceso al hospital y a otras líneas a través de transbordos, así como para aumentar servicios en los pueblos del municipio de Santander.

S-10: Estaciones-La Maruca. Proponemos alargar el servicio de la línea 16 hasta estaciones por un lado y hasta la Maruca por el otro, cubriendo recorridos que ahora hace también la línea 16. Este eje norte-sur se haría con un microbús cada 10 minutos.

De igual manera, habría **conexiones con otras líneas como la PP-2 Selaya-Astillero, la PP-1 Ontaneda-Renedo o la K-4**, que atravesaría el municipio de Penagos **y con la lancha hacia Trasmiera.**

Línea	Km	Frecuencia	Tiempo recorrido	Buses necesarios	Velocidad estimada
S-1	13	10'	45'	12	18km/h
S-2	12	Cada 10'	40'	10	18km/h
S-3	36,7	Cada 10'	1h 15'	16	27km/h
S-4	19,6	Cada 30'	1h	4	20km/h
S-5	18,8	Cada 20'	40'	4	27km/h
S-6	18	Cada 30'	30'	2	35km/h
S-7	11,2	Cada 15'	40'	6	18 km/h
S-8	28,4	Cada 10'	1h 40'	10	18 km/h
S-9	6,1	Cada 20'	20'	2	22km/h
S-10	7,4	Cada 10'	30'	6	18km/h

Si sumamos los 58 autobuses del TUS, los 2 de Camargo, los 2 de Bezana, el de Piélagos, el que hace las líneas S-2, S-3, S-5 y S-6, los 6 del S-1 y los 8 del S-7 S-8 y S-9 tenemos un total de 78 autobuses disponibles que se usan en la actualidad (como mínimo). **Con estas cifras se pueden cubrir los 72 de la propuesta**, aumentar alguna frecuencia o recuperar alguna línea (como la 11 del TUS), que no se ha mencionado en esta propuesta por su carácter comarcal, pero que son de gran utilidad. Así mismo, en función de la disponibilidad de vehículos, **podría incluso plantearse alguna línea nueva.**



3.8. Comarca de Pas-Pisueña

Para las conexiones de esta comarca planteamos **2 líneas que la vertebran**.

La PP-1, que saldría de Ontaneda hasta Renedo pasando por Puente Viesgo, para conectarse con el ferrocarril Santander-Reinosa y líneas como la S-3 y la S-6.

La PP-2, que conectaría Selaya con Astillero a través de Sarón. En Astillero conectaría con el Cercanías Santander-Liérganes y con la línea S-2.

Esta comarca tendría **conexiones a su vez con la comarca del Besaya y la de Trasmiera a través de la línea K-4** hacia Torrelavega y Liérganes, respectivamente.

También sería **atravesada por la línea intercomarcal K-1** que saldría de Liérganes a través del Alto del Caracol hasta llegar a Corrales y Cabezón por todo el interior de Cantabria.



3.9. Comarca de Trasmiera

La comarca de Trasmiera es una de las comarcas más extensas de Cantabria y de las más pobladas (sin llegar a tener ninguna ciudad en su territorio). Por eso, planteamos que **la línea de Feve Santander-Bilbao sea el núcleo de conexión de esta comarca**. Así, se establecerían las siguientes líneas, todas ellas sincronizadas con los servicios de ferrocarril:

T-1 Treto-Santoña-Ajo-Heras. Esta línea podría tener una variante hacia Isla y Noja en el caso de que no coincidieran bien las correspondencias con la T-3 y T-4, que unirían estos pueblos con Beranga. También conectaría con la T-2 y con la AS-2 y con la lancha a Laredo.

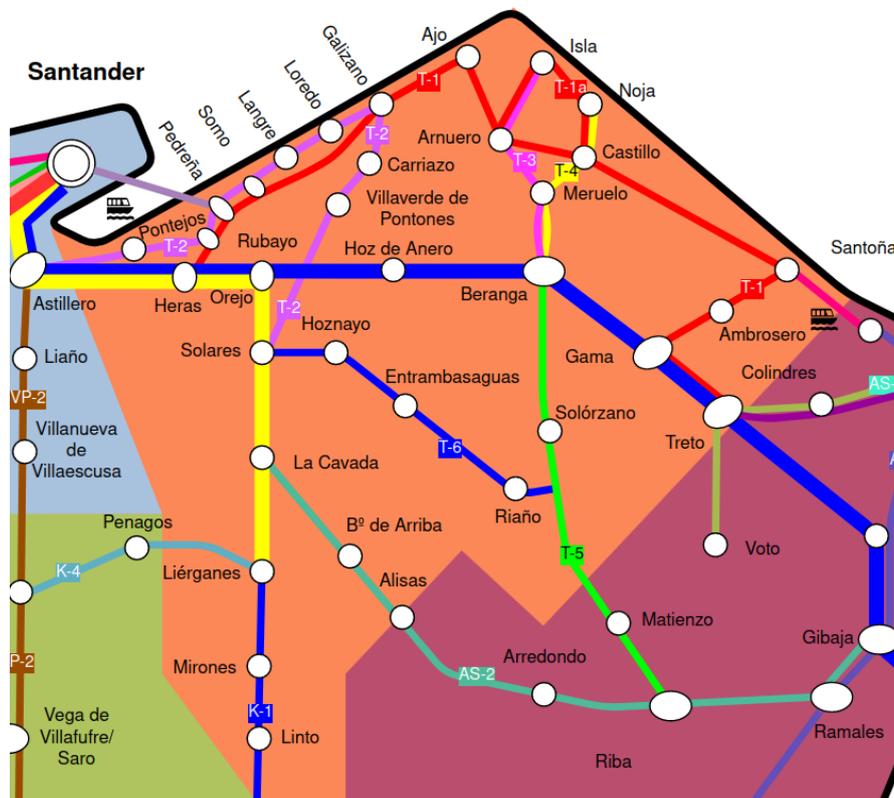
T-2: Astillero-Galizano-Solares. Uniría entre sí los municipios de Marina de Cudeyo y Ribamontán al Mar y permitiría conectar con ferrocarril en Astillero y en Solares. Además, tendría coincidencias con el servicio de lanchas a Santander, así como con la línea T-1 y la T-6.

T3 y T4: Consistirían en dos autobuses que unirían la estación de Beranga con Isla y Noja respectivamente. Tendrían coincidencias con la T-1 y la T-6.

T-5: Complementaría a la T3 y T4 hacia el sur uniendo Solórzano y el Valle de Ruesga con conexión a la AS-1 y a la T-6.

T-6: Esta línea uniría Solares con Riaño a través de Entrambasaguas.

Hay que mencionar también que los servicios de la línea 2 del Asón entrarían hasta la Cavada y que las líneas K-1 y K-4 partirían de la estación de Liérganes.



3.10. Comarca del Asón

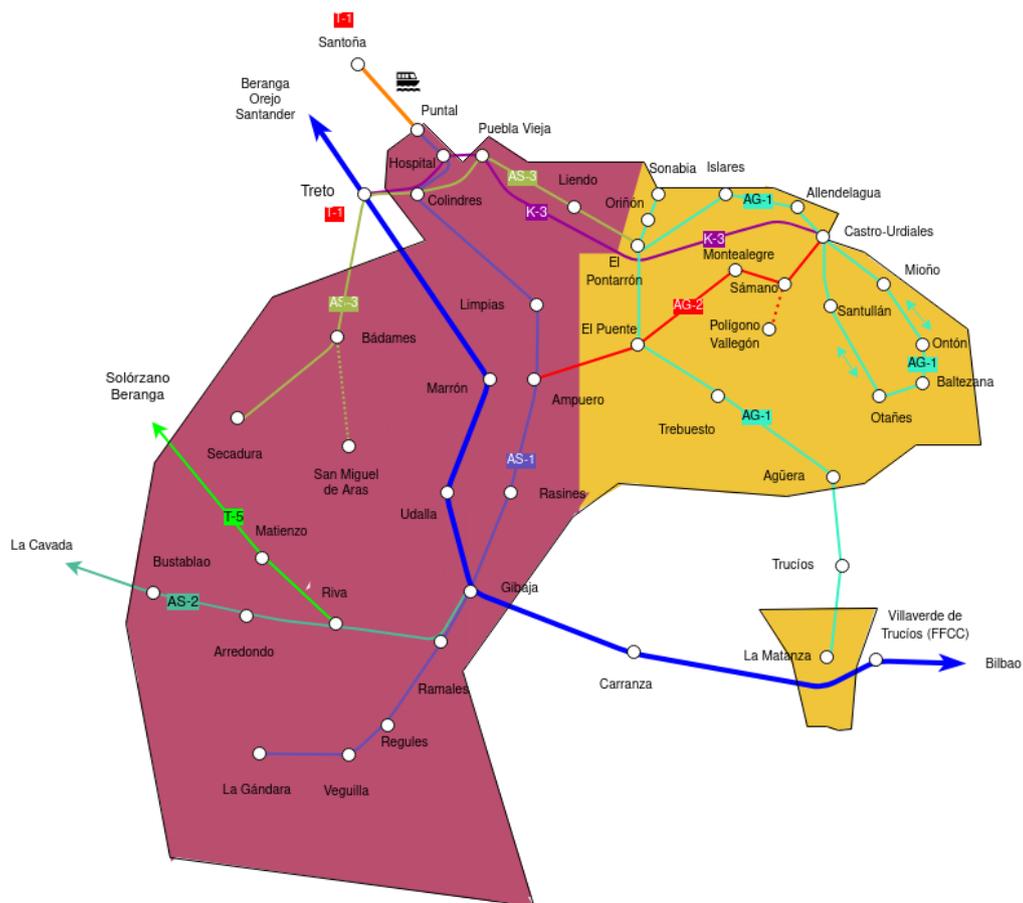
Esta comarca extiende las líneas municipales de Laredo a lo largo de toda la comarca y fusiona otras líneas ya existentes para mejorar el servicio.

La línea **AS-1** Saldría del puntal de Laredo, con el que conectaría con la lancha a Santoña, para recorrer Colindres y remontar el río Asón hasta Ramales y de ahí llegar hasta la Gándara. En su recorrido coincidiría con la línea AS-3 y con la K-3 en el eje Laredo-Colindres y con la AS-2 en la estación de Gibaja y Ramales. También tendría una conexión con la AG-2 en Ampuero.

La **AS-2** saldría de la estación de Gibaja dirección Arredondo para llegar a través de Alisas hasta la Cavada. Coincidiría con la ya mencionada AS-1 y con la T-5

Finalmente, la línea **AS-3** uniría El Pontarrón a través de Liendo con Laredo y de ahí iría hacia la Junta de Voto. En el Pontarrón conectaría con la AG-1

La comarca se uniría con la del Agüera también gracias a la línea **K-3** que usaría la Autovía para unir Treto-Colindres-Laredo con Castro-Urdiales.



3.11. Comarca del Agüera

La **AG-1 fusionaría las líneas 1 y la 3 del Castrobus**. Así, se conseguiría unir eficientemente todos los pueblos de la costa de esta comarca entre sí. Pararía en el Pontarrón para coincidir con la AS-3 y de ahí seguiría por el Valle de Guriezo hasta La Matanza, ya en el Valle de Villaverde.

La línea AG-2 extiende el recorrido de la actual L-4 hasta Ampuero.

La comarca se unirá con el Hospital de Laredo y con la comarca del Asón por medio de la línea K-3 por autovía.

3.12. Líneas Comarcales

En esta propuesta comarcal, **Cantabristas establece 5 líneas como concesiones de rango autonómico con la finalidad de fortalecer las conexiones entre las comarcas** allá donde el tren no puede hacer esa función.

Línea K-1: El objetivo de esta línea es **dotar a los valles medios de Cantabria de una unión directa por autobús**. Cubriría las actuales concesiones K-10 y K-32, alargando sus recorridos. Nacería en Cabezón de la Sal para subir por la Sierra de Ibio y llegar a Corrales, coincidiendo con el ferrocarril y la B-1. De ahí, seguiría hasta Aes para coincidir con la PP-1 y llegar a la Vega de Villafufre, donde coincidiría con la PP-2 hasta Selaya, para subir el Alto del Caracol hasta San Roque y bajar a Liérganes.

Evidentemente, esta línea no está pensada y diseñada para pasajeros que realicen el trayecto completo si no para desplazamientos intermedios de interés. **Llegaría a atravesar 4 comarcas.**

Línea K-2: Esta línea **cubre las comarcas del Nansa, Saja y Besaya por la costa**. Sirve para unir todos los pueblos costeros y establecer conexiones con el interior por medio de la L-1, N-1, S-1 y B-1.

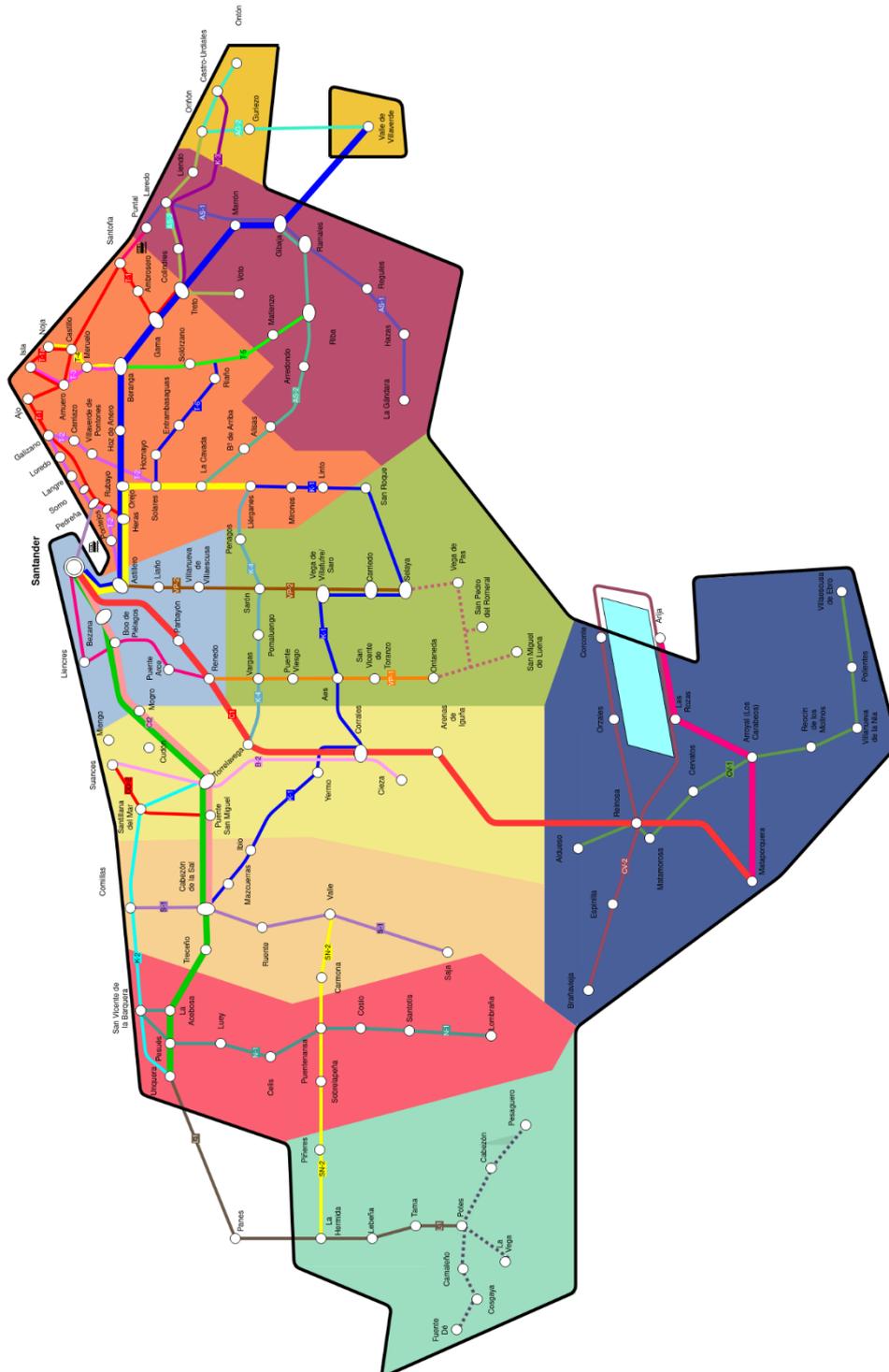
Línea K-3: Debido a la alta densidad de población y los **desplazamientos entre Laredo-Colindres y Castro-Urdiales**, se plantea esta línea que haga el recorrido por autovía de forma directa.

Línea K-4: El propósito de esta línea es **unir Sarón y los pueblos poblados de alrededor con Torrelavega y Liérganes**.

Línea K-5: Esta línea busca **facilitar la comunicación entre los Valles del Saja y del Nansa por el interior**, dotándolos además de una comunicación más directa con Liébana.

3.13. Mapa general

El mapa de todas estas líneas (exceptuando la mayoría de las líneas de la comarca del Besaya y de Santander por cuestiones de visibilidad, claridad, espacio y orden), quedaría así:



Con esta propuesta, **Cantabristas propone un modelo cántabro de transportes** que conseguiría que el ferrocarril garantizara una frecuencia mínima de una hora desde Santander hasta las cabeceras de Unquera, Valle de Villaverde y Mataporquera, asegurando una conexión en ferrocarril con cada una de estas líneas de autobús comarcal.

3.14. Resumen de líneas de autobús y sus costes

Línea	Km	Frecuencia	Tiempo recorrido	Buses necesarios	Velocidad estimada	Trayecto
L-1	39 km	1 h	50'	2	47 km/h	Potes-Unquera
N-1	57 km	1h	1h 15'	3	45 km/h	San Vicente de la Barquera-Lombraña
SA-1	34 km	1h	45'	2	45 km/h	Comillas-Saja
CV-1	60 km	1h	1h	2	60 km/h	Aldueso-Villaescusa de Ebro
CV-2	110 km	1h	1h50'	2	60 km/h	Brañavieja-Cabañas de Virtus-Brañavieja
B-1	39 km	20'	1h 20'	8	30km/h	Santillana-Cieza
B-2	15 km	20'	40'	4	25km/h	Santillana-La Montaña
B-2a	15 km	1h	30'	1	30km/h	Cerrazo-La Montaña
B-2b	18 km	1h	40'	1	30km/h	Golbardo-La Montaña
B-3	14 km	30'	30'	2	30km/h	Polanco-Viérnoles
B-3a	22 km	30'	45'	3	30km/h	Mogro-Viérnoles
S-1	13 km	10'	45'	12	18km/h	PCTCAN-Cueto
S-2	12 km	10'	40'	10	18km/h	Astillero-UniCan
S-3	36,7 km	10'	1h 15'	16	27km/h	Zurita-Sardinero
S-4	19,6 km	30'	1h	4	20km/h	Soto de la Marina-Punta de Parayas
S-5	18,8 km	20'	40'	4	27km/h	Puente Arce- UniCan
S-6	18 km	30'	30'	2	35km/h	Renedo-PCTCAN
S-7	11,2 km	15'	40'	6	18 km/h	Virgen del Mar-Sardinero
S-8	28,4 km	10'	1h 40'	10	18 km/h	Cueto-Peñacastillo
S-9	6,1 km	20'	20'	2	22km/h	Valdecilla-Cueto
S-10	7,4 km	10'	30'	6	18km/h	Estaciones-La Maruca
PP-1	20 km	1h	25'	1	45 km/h	Ontaneda-Renedo
PP-2	32 km	1h	50'	2	40 km/h	Selaya-Astillero
T-1	41 km	1h	1h	2	40 km/h	Heras-Galizano-Treto
T-2	33 km	1h	50'	2	40 km/h	Astillero-Galizano-Solares
T-3	12 km	1h	20'	1	40 km/h	Beranga-Isla
T-4	11 km	1h	20'	1	40 km/h	Beranga-Noja
T-5	25 km	1h	40'	2	35 km/h	Beranga-Riba
T-6	17 km	1h	25'	1	45 km/h	Solares-Riaño
AS-1	44 km	1h	1h	2	45km/h	El Puntal- La Gándara
AS-2	38 km	1h	55'	2	40 km/h	Gibaja-La Cavada
AS-3	31 km	1h	1h	2	35 km/h	El Pontarrón-Voto

AG-1	88 km	45'	2h 15'	3	40 km/h	La Matanza-Otañes (Baltezana)
AG-2	32 km	1h	1h	2	35 km/h	Ampuero-Castro
K-1	80 km	2h	2h	2	40 km/h	Cabezón de la Sal-Liérganes
K-2	48 km	1h	1h	2	50 km/h	Unquera-Comillas-Torrelavega
K-3	35 km	45'	45'	2	50 km/h	Treto-Castro
K-4	27 km	1h	40'	2	45 km/h	Torrelavega-Liérganes
K-5	46 km	1h	1h	2	46 km/h	La Hermida-Valle de Cabuérniga

Haciendo un cálculo, de forma aproximada y apuntando hacia los costes máximos, este conjunto de 39 líneas recorrería unos 3.712 km cada hora. Si suponemos 18 horas de funcionamiento (de 6:00 a 23:59), serían 66.817 km diarios, por lo que los 365 días del año serían aproximadamente 24.388 millones de kilómetros. **Suponiendo un coste de 4€/km el coste anual sería de 97.554 millones de euros.**

Tomando la población total de Cantabria esto es un **coste anual de 167,72 € por habitante al año, 14€ al mes.**

Estos datos están calculados al alza, en máximos, por varios motivos. En primer lugar, se ha supuesto que todas las líneas van a operar de 6:00 a 24:00 al 100%, cuando lo normal es que las frecuencias sean menores en las primeras y últimas horas. Además, no se han considerado diferencias en sábados, domingos y festivos.

En segundo lugar, también se ha supuesto que todas las líneas van a realizar su contenido completo a la hora de los cálculos, cuando puede ser que, en algunas, como la B-1, no lleguen todos los buses hasta Cieza cada 20', si no que esa frecuencia solo se mantenga entre Torrelavega y Suances.

En tercer lugar, el dato de coste por km también está sobredimensionado para calcular un máximo absoluto. Realmente, según el Ministerio de Fomento los servicios discrecionales tienen un coste de entre 1 y 1,50 €/km, dependiendo del tipo de bus y de la zona. En otros casos, como el de la comunidad de Madrid, se sitúan los servicios regulares en unos 2,5€/km. Por su parte, los servicios urbanos en Cantabria rondan los 3,3 €/km.

Finalmente, no se ha tenido en cuenta las tasas de acceso al servicio, ya sea en forma de billete único o diferentes tipos de abono, que **cubrirían gran parte de estos costes.**

Pese a que las cuentas estén sobredimensionadas, hemos preferido esta opción dado que **no estamos teniendo en cuenta los costes del consorcio**, que irían en forma de personal de ventanillas, controladores de tráfico, desarrolladores web y de aplicaciones, mantenimiento de ciertas tecnologías de información al usuario, y demás, que serían cubiertos por ese exceso a la hora de calcular los costes.

Pese a ello, **el coste por habitante seguiría siendo bastante bajo teniendo en cuenta la mejora de la calidad en el transporte que se obtendría.**

3.15. Modelo tarifario

Dado que la base del modelo son las comarcas, planteamos que el sistema de cobro se base también en las mismas mediante **el uso de una tarjeta recargable.**

Así **el desplazamiento dentro de una comarca tendría un precio fijo independientemente del medio de transporte utilizado o de si ha sido necesario realizar un transbordo para el desplazamiento.** Cuando el viaje se produzca entre varias comarcas se cobrará **un incremento por cada Comarca atravesada**, al igual que ocurre con las zonas tarifaras del tren en la actualidad.

Debe observarse que en este sistema solo es posible viajar entre comarcas a través del ferrocarril, del barco o bien de los autobuses intercomarcales. Esto simplifica mucho el proceso de pago ya que en la mayoría de los transportes **no es necesario especificar destino como ocurre en la actualidad.**

En paralelo a esto se desarrollaría un **sistema de abonos mensuales** que permita pagar una cantidad al mes para el usuario habitual, de forma que el abono sea más rentable que el billete ordinario. **Estos abonos podrían ser para una sola comarca o para varias, contemplando la opción de tarifas reducidas para jóvenes y jubilados.**

En el caso de disponer de abono, pero querer viajar a una comarca no abonada previamente debe poderse realizar dicho viaje descontando de un monedero la cantidad equivalente al incremento de comarca de la zona no abonada.

4. Propuestas complementarias

En este apartado incluimos una serie de ideas que son paralelas a la propuesta general y que pueden aprovecharse de ella para complementarla y/o mejorarla. Nos parece que es necesario que se estudien casos como los que se plantean con el objetivo de mejorar la calidad del servicio o mejorar la rentabilidad del mismo.

4.1. Transporte de mercancías

Históricamente, el ferrocarril se ha ido planificando y construyendo con la finalidad de unir unos núcleos industriales con otros, o con zonas de extracción de materias primas. Poco a poco, se fueron tejiendo redes mayores que permitían vertebrar territorios más allá de las fronteras de los estados.

En el Estado español y en Cantabria, de forma particular, **la cantidad de mercancía transportada ha ido disminuyendo drásticamente en los últimos años.** Uno de los motivos ha sido que al transferir FEVE a Renfe cambiaron las políticas de empresa y se dejaron de formar trenes mixtos (que compartían cargas de distintas empresas e industrias en los distintos vagones) transportando solo trenes completos de una misma

carga. Esto ha provocado que aquellas empresas que no necesitan enviar tanta carga de una sola vez opten por el transporte en carretera.

Proponemos retornar progresivamente a la vuelta de este tipo de servicios de cara a **potenciar el ferrocarril como medio de transporte de mercancías entre distintas estaciones de la red**. De igual modo, consideramos que puede ser interesante la **construcción de ramales que accedan a polígonos industriales** que se encuentran cerca de las vías del tren (Nueva Montaña, Corrales u Orejo) para aumentar las posibilidades de tráfico de mercancías pesadas.

En paralelo, se podría diseñar **un sistema similar para la paquetería y las cartas aprovechando las bodegas de los autobuses de línea**, que en muchas ocasiones van vacías. Y es que, muchos pueblos han visto su servicio de correos muy deteriorado en los últimos años, llegando a solo unas horas de disponibilidad por semana o incluso peores. Además, muchas zonas ven amenazados otros servicios paralelos de reparto como la recogida de leche.

Esta idea complementaria busca que el transporte en furgonetas y pequeños camiones sea integrado dentro del autobús, de manera que estos conductores pasen a estar fijos en diferentes pueblos de Cantabria creando pequeños **centros logísticos en los que se cargue y descarguen las bodegas de los autobuses**.

Esto permitiría **un servicio más rápido de reparto de cartas y de paquetes** al aumentar los trabajadores de reparto. Además, permitiría que los artesanos pudieran hacer llegar sus productos a los distintos compradores de una forma más directa, así como recibir las materias primas directamente en su lugar de trabajo.

Con esta idea, **Cantabristas busca disminuir los gastos de envío permitiendo una mayor rentabilidad a los pequeños artesanos y a las personas que viven del sector primario**. Sin duda, sería **una herramienta poderosa para combatir la despoblación rural**.

4.2 Acceso a zonas fuera de las vías principales o con alta despoblación

Debido a las características poblacionales de muchas comarcas, y teniendo en cuenta la alta dispersión geográfica de su población, planteamos tres métodos para acceder a estos lugares que pueden variar dependiendo de la comarca y de la demanda.

1. Desarrollo de una red de buses de baja frecuencia con conexión con la red principal.

En ejes como el del Sarón-Selaya donde quedan recorridos como Toter-Lloreda-Esles-Llerana-Saro. O los accesos a Villafufre en el eje Abionzo-Tezanos. Puede plantearse el uso de un microbús que realice estos recorridos de forma alternativa, uniéndose con la red general.

2. Servicio de buses a demanda o Red de taxis comarcalizada: Estos dos modelos son ideales para zonas con muy baja densidad de población y que además tiene una alta diseminación, como Liébana o Campoo.

4.3. Aumento de paradas de ferrocarril

Hay algunos lugares que quedan cerca de polígonos, industrias, lugares de trabajo... por los que pasa cerca una línea de tren. Un ejemplo es el PCTCAN, que quedando a unos 200 m de las vías de la línea Santander-Cabezón no tiene un apeadero construido (aunque solo de servicio unas horas concretas)

5. Despliegue

Planteamos que **el desarrollo de este plan se realice de manera progresiva y escalonada en cinco fases.**

Fase 1 (Mayo 2023-Mayo 2024): Creación de un consorcio de transportes, desarrollo de las comarcas y de los planes de cooperación entre ellas para el desarrollo del sistema. Solicitud de transferencias competenciales respecto a la vía estrecha y comienzo de plan de mejora de los trazados Cabezón-Liérganes.

Fase 2 (Mayo 2024- Diciembre 2024): Desarrollo de la red de los núcleos de Santander (se puede hacer con el propio material actual y potenciación de las líneas B-1, B-2 y B-3 de la comarca del Besaya. Modificaciones de los horarios en los ferrocarriles para mejoras de tiempos de viaje Cabezón-Liérganes y comienzo electrificación a Bilbao. Creación de las líneas PP-1, PP-2, K-3, K-4 T-1, T-2, AS-1 y AG-1.

Fase 3 (Enero 2025- Junio 2025): Terminación electrificación a Beranga. Creación de las líneas SA-1, K-1, T-3, T4, CV-1.

Fase 4 (Junio 2025 – Junio 2026): Comienzo electrificación Unquera y fin electrificación hasta Gibaja. Desarrollo de la línea K-2, N-1, AG-2, AG-3 T-5 y AS-1

Fase 5 (Junio 2026- Mayo 2027): Electrificación hasta Unquera y desarrollo de líneas restantes, que serían la L-1, la CV-2, la T-6 y K-5

