
PLANEAMIENTO URBANO

**ANEJO
12**

ÍNDICE

1. Objeto	1
2. Análisis del cumplimiento de normativa	1
2.1. Normativa de aplicación	1
2.1.1. Estatal	1
2.1.2. Autonómica	1
2.1.3. Ferroviaria	1
3. Planeamiento vigente.....	1
4. Necesidades de desarrollo: Plan Especial y Estudio Informativo.....	2
5. Planeamiento en tramitación.....	3
6. Descripción de las afecciones.....	3
6.1. Actuaciones proyectadas	3
6.2. Afecciones de planeamiento	3
7. Protección de edificios en el ámbito.	4
6.1 Protección PGOU 1997.....	4
6.2 Protección PGOU 2012.....	5

APÉNDICE 1. ÁREA ESPECÍFICA 9 DEL PGOU 1997

APÉNDICE 2. PLANOS GENERALES. PGOU 1997

APÉNDICE 3. PLANOS CLASIFICACIÓN, CALIFICACIÓN Y ORDENACIÓN. PGOU 1997

APÉNDICE 4. PLANOS PGOU 2012 DE SANTANDER

APÉNDICE 5. SOLAPE DE LA ACTUACIÓN CON EL PLANEAMIENTO VIGENTE Y CON EL PLANEAMIENTO EN TRAMITACIÓN

1. Objeto

Las actuaciones definidas en el presente “Estudio informativo para la Reordenación de Espacios en la Estación de Santander” se desarrolla íntegramente en el Término Municipal de Santander.

El objeto del presente anejo es identificar las clases de suelo y la normativa que es de aplicación para llevar a cabo la liberalización de los espacios en el recinto ferroviario de la Estación de Santander

La información recabada para la redacción del presente anejo, se recoge en los Apéndices del presente anejo.

2. Análisis del cumplimiento de normativa

2.1. Normativa de aplicación

2.1.1. Estatal

- Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana.
- Decreto 635/1964, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Edificación Forzosa y Registro Municipal de Solares.
- Real Decreto 2159/1978, de 23 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento para el desarrollo y aplicación de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana.
- Real Decreto 2187/1978, de 23 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Disciplina Urbanística para el desarrollo y aplicación de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana.
- Real Decreto 304/1993, de 26 de febrero, por el que se aprueba la tabla de vigencias de los Reglamentos de Planeamiento, Gestión Urbanística,

- Disciplina Urbanística, Edificación Forzosa y Registro Municipal de Solares y Reparcelaciones, en ejecución de la disposición final única del texto refundido de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana.
- Real Decreto 1093/1997, de 4 de julio, por el que se aprueban las normas complementarias al Reglamento para la ejecución de la Ley Hipotecaria sobre Inscripción en el Registro de la Propiedad de Actos de Naturaleza Urbanística.

2.1.2. Autonómica

- Ley 2/2001, de 25 de junio, de Ordenación Territorial y Régimen Urbanístico del Suelo de Cantabria.
- Decreto 64/2004, de 1 de julio, del Reglamento de Organización y Funcionamiento del Consejo de Ordenación del Territorio y Urbanismo

2.1.3. Ferroviaria

- Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.
- Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario

3. Planeamiento vigente.

A efectos de planeamiento vigente hay que contemplar los instrumentos de ordenación vigentes, en este caso el Plan General de Ordenación Urbana del Término Municipal de Santander de BOC nº 79 de 21 de abril de 1997. En este documento se indican los siguientes requisitos que afectan al ámbito de actuación:

- Necesidad de un Plan Especial que desarrolle los usos y edificabilidad de la parcela.
- Necesidad de un Estudio Complementario Sectorial Ferroviario previo al Plan Especial.

Se incluye a continuación la descripción conforme el PGOU 1.997.

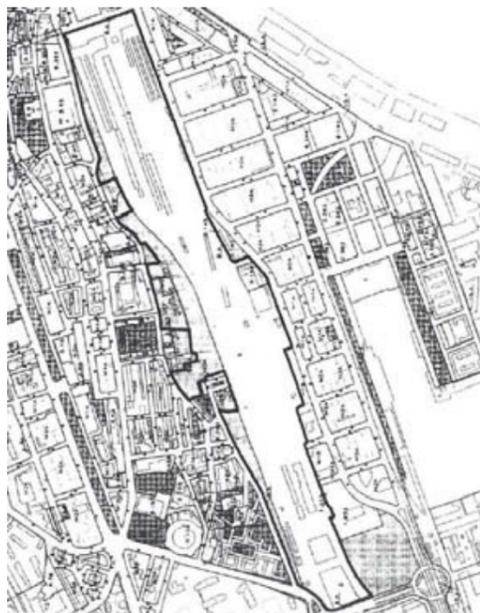
Desarrollo de un Plan Especial.

El ámbito de la estación se encuentra definido en la ficha del Área Específica nº9 que incluye las instalaciones de usos ferroviarios y que se encuentran grafiadas con las siglas 9.4 en los planos de calificación, clasificación y ordenación (Hoja 2-4B y Hoja 2-5B). Dicha área, incluye gran parte de los espacios que se encuentran libres situados en la ladera al norte de las estaciones.

El texto completo del Área específica 9 viene recogido en el Apéndice 1. Se incluye un extracto.

“La ordenación del ámbito de la estación se establecerá mediante un Plan Especial. Dicho Plan podrá desarrollar una edificabilidad materializable dividida en:

- Instalaciones ferroviarias.
- Usos de equipamientos.
- Actividades Urbanas, terciarias, comerciales, productivas, hoteleras o residenciales.



Plano extraído de la ficha Área específica nº9 del PGOU Santander 1997.

El Plan Especial que se desarrolle podrá asignar a las dos primeras la edificabilidad y condiciones de edificación justificadamente necesarias para sus fines. Para el tercer grupo, si la edificabilidad no excede de 50 000 m², el Plan Especial será un desarrollo directo del Plan General de Ordenación Urbana.”

Desarrollo de un Estudio Informativo.

En el apartado 8. *Observaciones y Condicionantes del Área específica 9* establece que **el Plan Especial debe ir precedido de un estudio complementario sectorial ferroviario** que contemple los efectos técnicos y económicos de las alternativas para la ordenación del conjunto ferroviario.

Toda la información recabada sobre el PGOU de Santander de 1997 ha sido obtenida de la página web del Ayuntamiento de Santander (www.santander.es/ciudad/planeamiento-urbanistico)

4. Necesidades de desarrollo: Plan Especial y Estudio Informativo

Para el desarrollo del ámbito, se incluyen las especificaciones requeridas por la normativa de aplicación.

1. Ley del Sector Ferroviario 38/2015

De acuerdo a lo indicado en los apartados previos de normativa, y recogiendo las indicaciones de la Ley del Sector Ferroviario 38/2015, se indica la **necesidad de realización de un Estudio Informativo**, se incluye el extracto del Capítulo II. Planificación, proyecto y construcción de infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General:

2. CAPÍTULO II. PLANIFICACIÓN, PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS INTEGRANTES

Artículo 5. Planificación de infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General

7. Completada la tramitación prevista en el apartado anterior corresponderá al Ministerio de Fomento el acto formal de aprobación del estudio informativo, que supondrá la inclusión de la futura línea o tramo de la red a que éste se refiera, en la Red Ferroviaria de Interés General, de conformidad con lo establecido en el artículo 4.2.

Con ocasión de las revisiones de los instrumentos de planeamiento urbanístico, o en los casos que se apruebe un tipo de instrumento distinto al anteriormente vigente, se incluirán las nuevas infraestructuras contenidas en los estudios informativos aprobados definitivamente con anterioridad. Para tal fin, los estudios informativos incluirán una propuesta de la banda de reserva de la previsible ocupación de la infraestructura y de sus zonas de dominio público.”

2. Ficha Área específica nº9 del PGOU Santander 1997

En la ficha Área Especifica 9 del PGOU 1997 de Santander, se indica lo siguiente:

Punto 6 Ordenación. Establece la ordenación mediante Plan Especial conforme requerimientos del punto 8.

Punto 8 Observaciones y condicionantes. Establece que el Plan Especial deberá ir precedido de un estudio sectorial ferroviario que incluya cuantos aspectos sean precisos para sopesar los efectos técnicos y costos de inversión.

Por lo tanto, el **objeto del presente “ESTUDIO INFORMATIVO PARA LA REORDENACIÓN DE ESPACIOS EN LA ESTACIÓN DE SANTANDER es dar cumplimiento a lo establecido en la Ley del Sector Ferroviario. Asimismo, servirá para el requerimiento del Plan Especial de Ordenación Urbana, en cuanto a la necesidad de que las citadas actuaciones sean precedidas de un estudio complementario sectorial ferroviario.**

5. Planeamiento en tramitación

Como planeamiento en tramitación se incluye la referencia al Plan General de Ordenación Urbana del Término Municipal de Santander 2012 (Publicado en BOC nº 35 de 29 de septiembre de 2012), anulado por la Sentencia del Tribunal Supremo en noviembre 2016 (Sentencia Nº Resolución 2392/2016), entre otros temas por escasez de recursos hídricos.

Toda la información recabada sobre el PGOU de Santander de 2012 ha sido obtenida de la página web del Ayuntamiento de Santander (www.santander.es/ciudad/planeamiento-urbanistico)

6. Descripción de las afecciones

6.1. Actuaciones proyectadas

Las actuaciones previstas en el proyecto de la Estación de Santander son:

- Cobertura de vías
- Adaptación de las actuales estaciones para la nueva demanda
- Implantación de nuevo aparcamiento

6.2. Afecciones de planeamiento

La estación está contemplada dentro del planeamiento, como se refleja en los planos aportados en los apéndices del presente anejo.

Los terrenos ocupados por la misma están dentro de los usos en servicios terciarios y dentro del sistema de equipamiento.

7. Protección de edificios en el ámbito.

Para la protección de edificios en término municipal de Santander se encuentra vigente el Plan General de Ordenación Urbanística de 1997. Así mismo se ha tenido en cuenta el PGOU 2012.

6.1 Protección PGOU 1997.

El PGOU de 1997 clasifica los edificios en:

- Monumento
- Edificios. Nivel 1: Protección Integral.
- Edificios. Nivel 2: Protección Estructural.
- Edificios. Nivel 3: Protección Ambiental.
- Espacios Libres.

A continuación, se presenta la Hoja 2-4B cuadrante 4 del Anexo 2; Catálogo, Planos del PGOU de 1997, referida al entorno de la estación de Santander, donde no aparece ningún edificio protegido:



Hoja 2-4B. Anexo 2. PGOU 1997

Por otro lado, en el Anexo 3 del PGOU de 1997 se establecen unas áreas de protección ambiental en el artículo 6.4.1 de la Normativa, divididas en:

- Tradicional de edificación intensiva.
- Tradicional de edificación aislada.
- Centro.

A continuación, se presenta la Hoja 2-4B y 2-5B del Anexo 3; Catálogo, Planos del PGOU de 1997, referida al entorno de la estación de Santander, donde no aparece que en el ámbito de la estación se encuentre en alguna zona protegida:

-**Elementos etnográficos.** Se encuentra protegido cerca del recinto de la estación la Rampa de Sotileza Cádiz 3 Santander, señalada en plano como E.17.



Protección de elementos etnográficos. PGOU 2012

- **Áreas de conservación ambiental.** No existe en la actual propuesta ninguna intervención sobre las áreas protegidas cercanas al entorno de la estación.

Con diferentes niveles de protección:

- Tradicional de edificación intensiva.
- Tradicional de edificación aislada.
- Centro.



Áreas de conservación medioambiental. PGOU 2012

- **Parques y jardines singulares.** No existe en la actual propuesta ninguna intervención sobre las áreas protegidas cercanas al entorno de la estación.



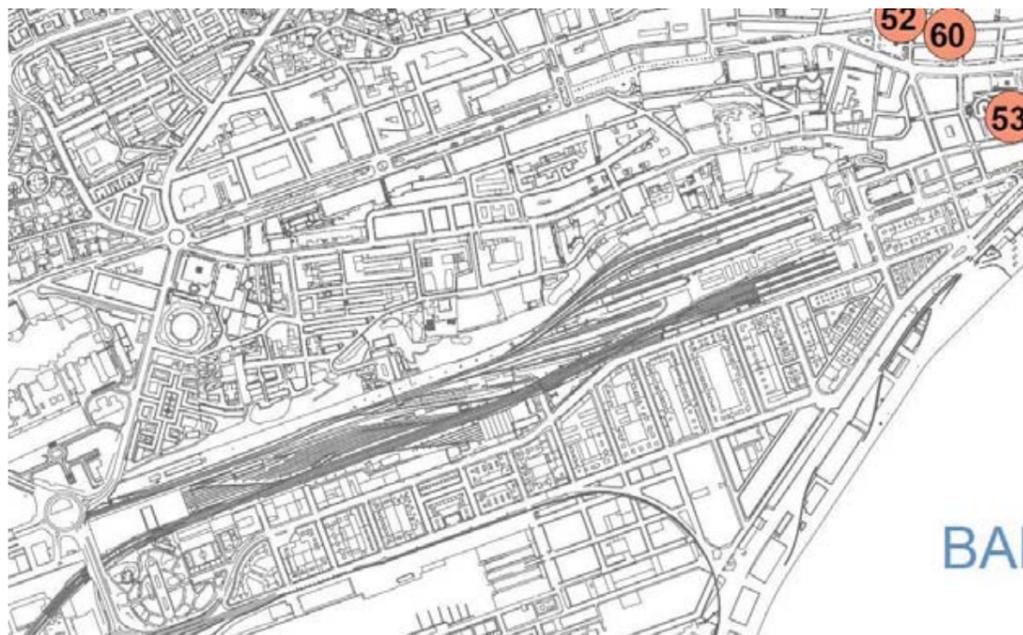
Protección de parques y jardines singulares. PGOU 2012.

-Árboles y arboledas de interés. No existe en la actual propuesta ninguna intervención sobre las áreas protegidas cercanas al entorno de la estación.



Árboles y arboledas de interés. PGOU 2012.

-Protección arqueológica. No existe en la actual propuesta ninguna intervención sobre las áreas protegidas cercanas al entorno de la estación.



Protección arqueológica. PGOU 2012.

APÉNDICE 1. ÁREA ESPECÍFICA 9 DEL PGOU 1997

AREA ESPECIFICA 9

1

1. DENOMINACION Y TIPO

Estaciones; 4, diferida.

2. LOCALIZACION Y AMBITO

El ámbito definido en esta ficha incluye a las actuales instalaciones ferroviarias de RENFE y FEVE y se extiende desde la calle Atilano Rodríguez por el este hasta el distribuidor de la Marga por el oeste. Grafiado con las siglas 9.4 en el plano de calificación, clasificación y ordenación. Incluye asimismo gran parte de los espacios hoy libres situados en la ladera al norte de las estaciones.

3. ORIGEN Y JUSTIFICACION GENERAL

Configurada por un amplio espacio ganado al mar al sur de la ciudad tradicional, se formó por el conjunto de instalaciones ferroviarias, de pasajeros y mercancías que servían al conjunto de la ciudad y al puerto. Incluía, también, instalaciones de mantenimiento y reparación de material ferroviario. Subdividida a efectos de tráfico en dos estaciones, configura un conjunto diverso presidido por edificación en cabecera con proyecto unitario y voluntad emblemática. La transición entre este espacio y la ciudad Alta, conformada por importantes obras de fábrica y laderas libres de edificación, debe contemplarse como parte del conjunto.

El desplazamiento hacia el interior de la bahía de parte de las funciones portuarias ha sido uno de los factores, que, entre otros, han disminuido la necesidad e intensidad de utilización del espacio disponible en el ámbito de las estaciones. Su proximidad al centro urbano y a barrios de alta densidad con carencias dotacionales, así como la gran superficie vacante potencial y su ubicación estratégica en relación a la ciudad alta, lo configura como ámbito de oportunidad.

Todas estas razones aconsejan señalarlo como Area Específica a desarrollar mediante planeamiento especial.

4. SUPERFICIE

Según medición cartográfica 271.593 m² para la totalidad del área. Prevalecerá, no obstante la medición que resulte de replanteo, transcripción topográfica o planos de mayor escala.

5. OBJETIVOS Y CRITERIOS

1. El buen funcionamiento del tráfico ferroviario, es esencial para la articulación comarcal

133

AREA ESPECIFICA 9

2

de Santander y la vertebración e integración regional de Cantabria. La organización idónea de los servicios, así como su conexión con la ciudad y con las instalaciones de terminal de transporte en su entorno (autobuses-ferry) constituyen por sí mismos objetivos prioritarios del Plan.

2. El ámbito de las estaciones representa, además, una oportunidad singular para el conjunto de la ciudad y para el entorno urbano inmediato; oportunidad que interesa potenciar tanto para remodelación y mejor funcionalidad del conjunto ferroviario, como para la mejora de condiciones de equipamiento, espacios libres y tráfico rodado en su entorno.

3. La presencia de las estaciones y las condiciones topográficas de su entorno dificultan la relación de la ciudad alta, y su contenido institucional, con el conjunto sur de la ciudad.

4. La transformación de las estaciones ofrece la posibilidad de: descargar las calles Castilla y Marqués de la Hermita de la presión que sobre ella ejerce el tráfico de paso; mejorar sus condiciones medio-ambientales; y, potenciar la relación urbana con la dársena pesquera. También ejercería beneficio sobre el tráfico local al aliviar el de paso.

5. En congruencia con lo anterior, los objetivos que se persiguen van destinados a:

- a) Mejorar la funcionalidad de las instalaciones ferroviarias y optimizar el uso del espacio potenciando el funcionamiento conjunto y optimizando su rentabilidad.
- b) Transformar el espacio así liberado, destinándolo a la solución de: problemas de tráfico y acceso; mejoras medio-ambientales y dotacionales; e implantación de actividades urbanas adecuadas a su localización central y demás características.
- c) Superar la barrera que, para la comunicación intraurbana, ha supuesto históricamente, el "vacío" generado por la estación.
- d) Desarrollar actividades urbanas que refuercen la centralidad de la zona, optimicen el rendimiento colectivo de la elevada accesibilidad intercomarcal y, a la vez, contribuyan eficazmente a sufragar gastos inherentes a la transformación de las estaciones y de los accesos ferroviarios, generadores también de beneficios urbanos en otras partes de la ciudad.
- e) Posibilitar el acceso al centro sin interferir con el tráfico local.

6. ORDENACION

1. A establecer mediante Plan Especial de conformidad con los criterios señalados en el punto 8 de ésta ficha.

134

AREA ESPECIFICA 9

3

2. Dada la complejidad de ordenación interna, así como de su inserción en la trama urbana periférica, se faculta de forma expresa al Plan Especial para la ordenación de los elementos externos a la delimitación que sean necesarios para garantizar la accesibilidad del ámbito delimitado.

7. PARAMETROS, GESTION Y PROGRAMACION

1. Edificabilidad materializable: A efectos de desarrollo del Planeamiento se diferencian tres tipos de edificabilidad:

- a) Instalaciones ferroviarias propiamente dichas, en suelos o espacios que queden adscritos a uso de infraestructuras ferroviarias.
- b) Usos de equipamiento.
- c) Actividades urbanas, terciarias, comerciales, productivas, hoteleras o residenciales en las que se contabilizarán todas aquellas que, con independencia de su ubicación, no guarden relación funcional directa con las opciones de tráfico y/o el mantenimiento ferroviario.

El Plan Especial podrá asignar para las dos primeras, la edificabilidad y condiciones de edificación justificadamente necesarias para sus fines, entendiéndose que, dada su naturaleza, ésta edificabilidad no genera aprovechamiento.

El Plan Especial podrá asignar al tercer grupo, actividades urbanas, la edificabilidad que, de acuerdo con el estudio técnico a que se hace referencia en los puntos 8.1 y 8.2 de ésta ficha, quede justificada.

Si esa edificabilidad no excede 50.000 m², el Plan Especial será desarrollo directo del Plan General. Si excede 50.000 m², deberá tramitarse, con carácter previo o en paralelo, modificación puntual del Plan General, compitiendo al Excelentísimo Ayuntamiento en función de la cuantía de edificabilidad, usos, y demás extremos, valorar y acordar la existencia o no de razones de conveniencia y oportunidad que justifiquen o no la tramitación y/o aprobación de la susodicha modificación.

2. Ordenanza subsidiaria: Infraestructuras ferroviarias; actividades productivas terciarias y comerciales en edificación abierta.

3. Area de reparto: los terrenos o edificabilidades que no queden directamente adscritos a infraestructura ferroviaria como sistema general, constituirán una única área de reparto.

4. Uso y tipología característicos: no se establecen.

135

AREA ESPECIFICA 9

4

5. Unidades de ejecución: a determinar por el Plan Especial.

6. Sistema de actuación: expropiación.

7. Programación: Plan Especial: primer cuatrienio; demás plazos a fijar por Plan Especial.

8. OBSERVACIONES Y CONDICIONANTES

1. En todo caso, la aprobación definitiva de la figura que desarrolle el Planeamiento queda atribuida al Consejero de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo de la Comunidad Autónoma de Cantabria.

2. El plan Especial deberá ir precedido de, o incluir como estudio complementario, un estudio sectorial ferroviario que incluya cuantos aspectos sean precisos para sopesar los efectos técnicos y costos de inversión de distintas alternativas de ordenación ferroviaria. Estas alternativas incluirán, como mínimo, las siguientes:

- a) Unificación de accesos y estación conjunta RENFE-FEVE en el lado norte.
- b) Unificación de estaciones en el actual emplazamiento de la estación RENFE.
- c) Unificación de estaciones en el actual emplazamiento de la estación de FEVE.

3. El estudio mencionado en el punto 1 deberá también:

- a) Sopesar la posibilidad de desaparición o enterramiento total o parcial de los accesos ferroviarios y/o de las playas de vías.
- b) Sopesar las distintas posibilidades y/o grados de continuidad o traslado de instalaciones de mantenimiento del material rodante.
- c) Incluir valoración justificada y detallada de las obras ferroviarias que serían precisas en cada caso y demás inversiones concurrentes.
- d) Incluir estudio económico-financiero referido al modo de sufragar los costos e inversiones a que hace referencia el punto c, incluyendo, en lo que sea preciso, lo correspondiente al valor del aprovechamiento urbanístico.

4. Deberá resolver la continuidad de tráfico entre el extremo este del ámbito y el distribuidor de la Marga sin interferir con el tráfico local de las calles Castilla o Marqués de la Hermita.

5. Deberá establecer clara accesibilidad, al menos peatonal, entre el lindero sur, el espacio libre sito al norte y la prolongación de la calle Justicia; calle cuyo trazado último y disposición podrá incluirse, en todo o en parte, en el ámbito o contenido del Plan Especial, de conformidad con lo expresado en el punto 6.2 de esta ficha. Asimismo podrá resolver

136

AREA ESPECIFICA 9

5

sobre el trazado, alineaciones y rasantes del viario señalado por el Plan desde Sotileza a Duque de Ahumada.

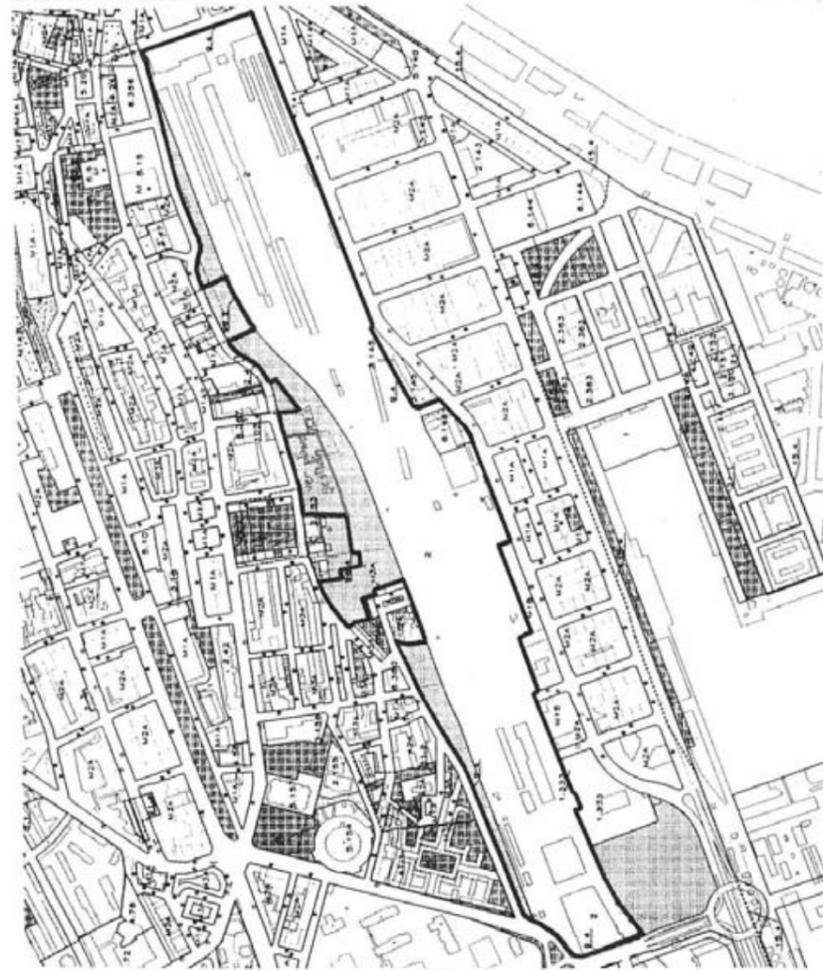
6. Deberá, tenerse en cuenta que se considera preferente:

- a) Ubicar los espacios libres y dotacionales en el margen sur.
- b) Ubicar la edificación hacia cabecera y lado norte.

7. La altura máxima será de nueve plantas, salvo modificación puntual del Plan General.

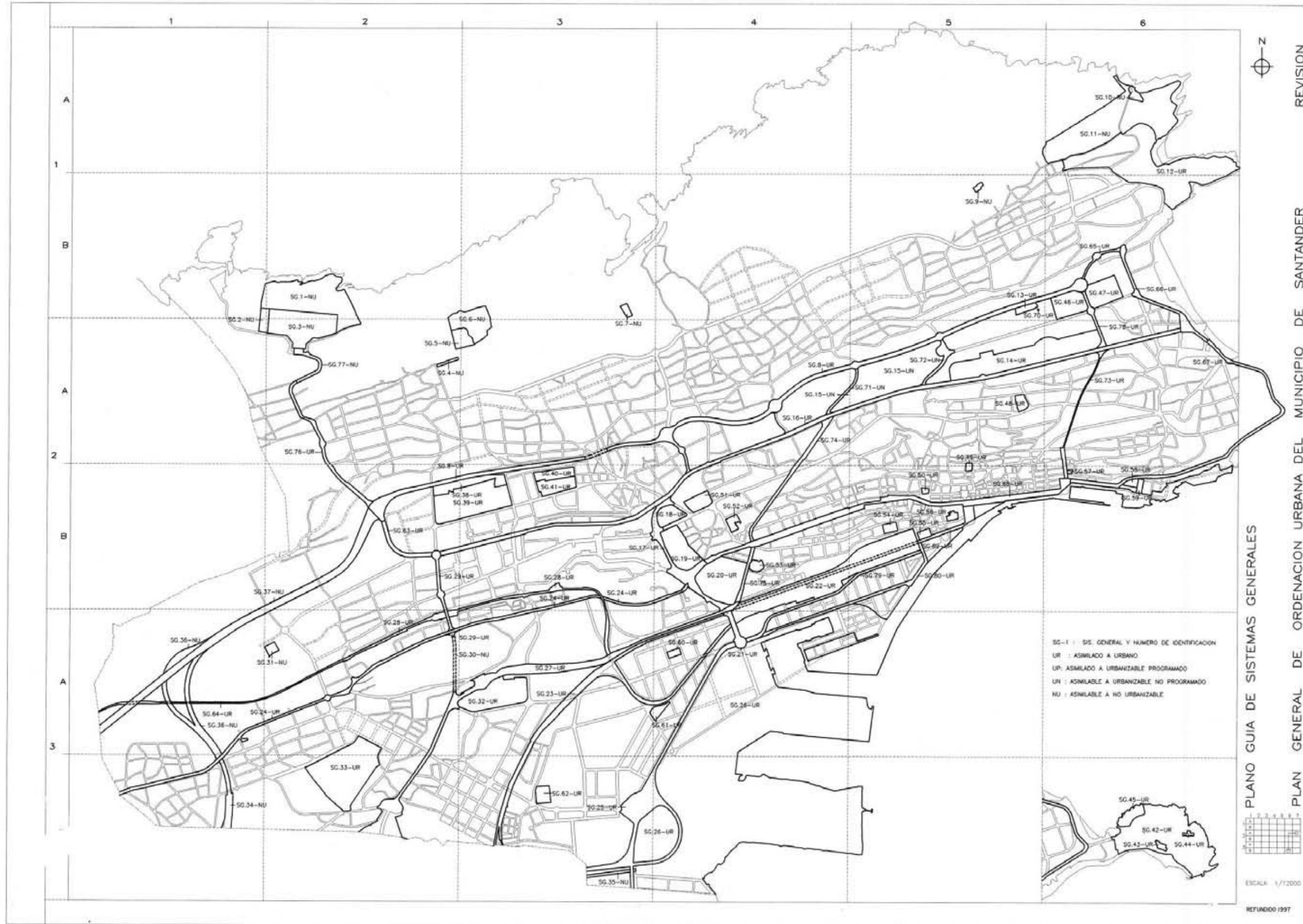
9. FICHA GRAFICA

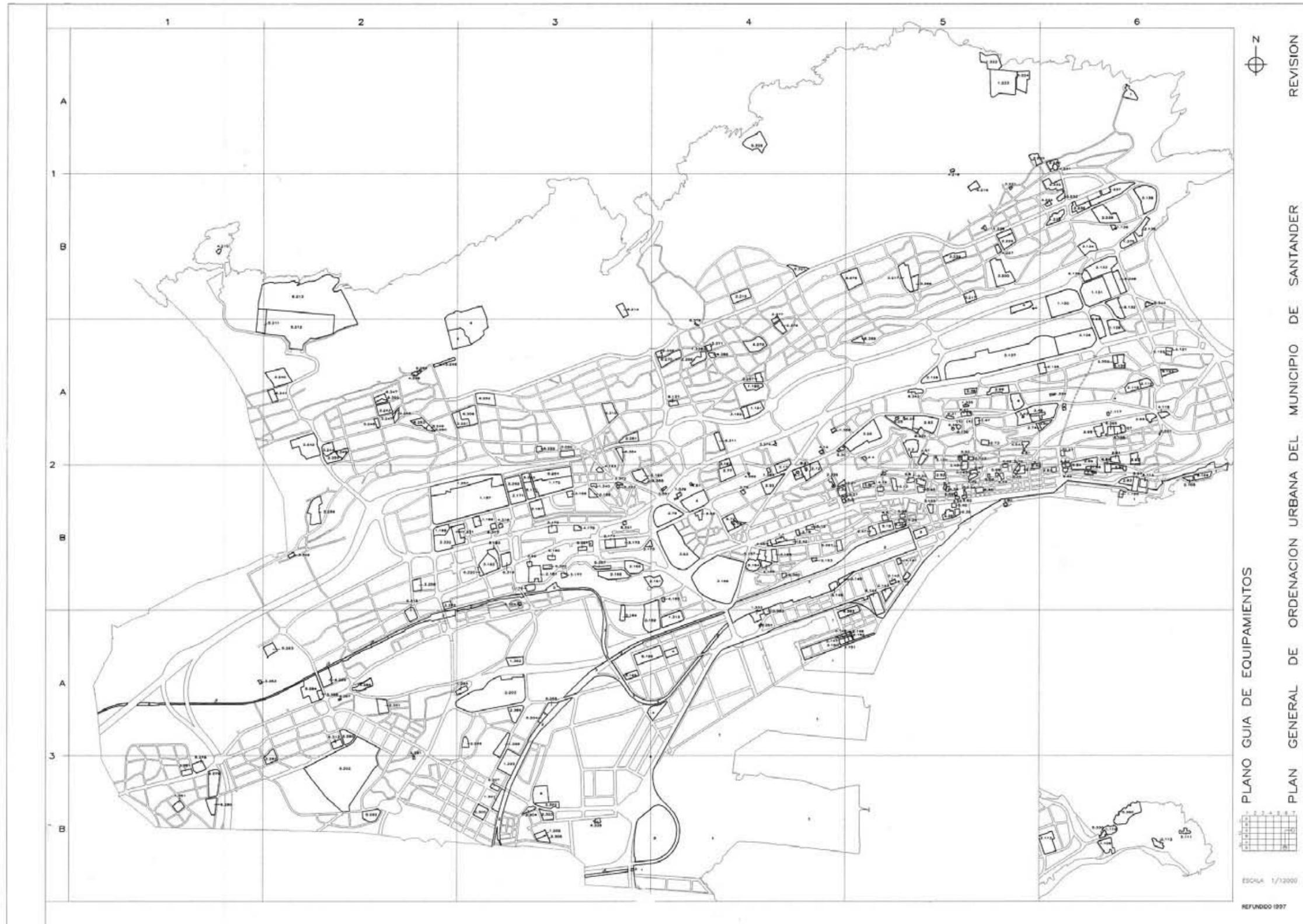
E 1:8000



137

APÉNDICE 2. PLANOS GENERALES DEL PGOU 1997 DE SANTANDER.





APÉNDICE 3. PLANOS CLASIFICACIÓN, CALIFICACIÓN Y ORDENACIÓN DEL PGOU 1997 DE SANTANDER.



REVISIÓN

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DEL MUNICIPIO DE SANTANDER

PLANO 1: CLASIFICACION, CALIFICACION, Y ORDENACION

CLASIFICACION DEL SUELO

URBANO	M1A	MANZANA ALINEADA	UN+ TRADICIONAL UN- INTENSA UN+ ADJUNTA	UN+ TRADICIONAL UN- INTENSA UN+ ADJUNTA	UN+ TRADICIONAL UN- INTENSA UN+ ADJUNTA
	A1A	EDIFICACION ABIERTA	UN+ TRADICIONAL UN- INTENSA UN+ ADJUNTA	UN+ TRADICIONAL UN- INTENSA UN+ ADJUNTA	UN+ TRADICIONAL UN- INTENSA UN+ ADJUNTA
	U1A	URUFAMILIAR	UN+ TRADICIONAL UN- INTENSA UN+ ADJUNTA	UN+ TRADICIONAL UN- INTENSA UN+ ADJUNTA	UN+ TRADICIONAL UN- INTENSA UN+ ADJUNTA
	N1A	NUCLEOS	UN+ TRADICIONAL UN- INTENSA UN+ ADJUNTA	UN+ TRADICIONAL UN- INTENSA UN+ ADJUNTA	UN+ TRADICIONAL UN- INTENSA UN+ ADJUNTA
	P1A	ACTIVIDADES PRODUCTIVAS	UN+ TRADICIONAL UN- INTENSA UN+ ADJUNTA	UN+ TRADICIONAL UN- INTENSA UN+ ADJUNTA	UN+ TRADICIONAL UN- INTENSA UN+ ADJUNTA
URBANIZABLE	20.3	AREAS ESPECIFICAS	UN+ TRADICIONAL UN- INTENSA UN+ ADJUNTA	UN+ TRADICIONAL UN- INTENSA UN+ ADJUNTA	UN+ TRADICIONAL UN- INTENSA UN+ ADJUNTA
	A-1	NO PROGRAMADO (AMBITO)			
	S-1	PROGRAMADO (SECTOR)			
NO URBANIZABLE	E-1	EN EJECUCION			
	PA	ESPECIALMENTE PROTEGIDO, COSTERO			
	PB	ESPECIALMENTE PROTEGIDO, PAISAJE LITORAL			
	PC	ESPECIALMENTE PROTEGIDO, PERACASTILLO			
	NU	GENÉRICO			
NR	NUCLEO RURAL				
7	SITUACION ESPECIAL				

PROTECCION DEL PATRIMONIO

	REMITE AL CATALOGO DE EDIFICIOS Y/O JARDINES
	REMITE A LA DECLARACION OFICIAL CORRESPONDIENTE

NOTAS:
EN TODOS LOS CASOS PREVALECE EL CATALOGO QUE FIGURA COMO ANEXO A LA NORMATIVA.
LOS AMBITOS DE PROTECCION AMBIENTAL FIGURAN EN EL ANEXO 2 A LA NORMATIVA.

CALIFICACION DEL SUELO

ESPACIO LIBRE		PARQUE EQUIPADO
		PARQUES Y JARDINES
		ESPACIOS LIBRES INTERIORES
		ESPACIOS LIBRES ANEXOS A VIALIO
		PLAYAS
EQUIPAMIENTO		EL SEGUNDO NUMERO REMITE AL LISTADO DE EQUIPAMIENTOS
VIALIO		RODADO
		RESTRINGIDO
INFRAESTRUCTURA		1. PORTUARIA 2. FERROVIARIA 3. AERONAUTICA 4. AREAS (4) POSIBILIDAD DEPOSITO SUBTERRANEO

ALINEACIONES Y ALTURAS

	ALINEACION EXTERIOR DE MANZANAS
	ALINEACION DE VIALIO INTERIOR
	VINCULANTE
	INDICATIVA
	AREA SIN EDIFICACION
	LIMITE DE OCUPACION
	ALINEACION INTERIOR
	ALTURA EN NUMERO DE PLANTAS
	CAMBIO DE ALTURAS EN EL MISMO FRENTE

OTROS

	LINEA PROBABLE DE DESLINDE MARITIMO TERRESTRE
	LINEA PROBABLE DE SERVIDUMBRE MARITIMO TERRESTRE

EXCELENTISIMO AYUNTAMIENTO DE SANTANDER



IDCAS URBANAS S. A.

CLASIFICACION, CALIFICACION Y ORDENACION. LEYENDA

INFORMACION ANEXOS A. LOCAL A. PROVINCIAL A. DEFINITIVA

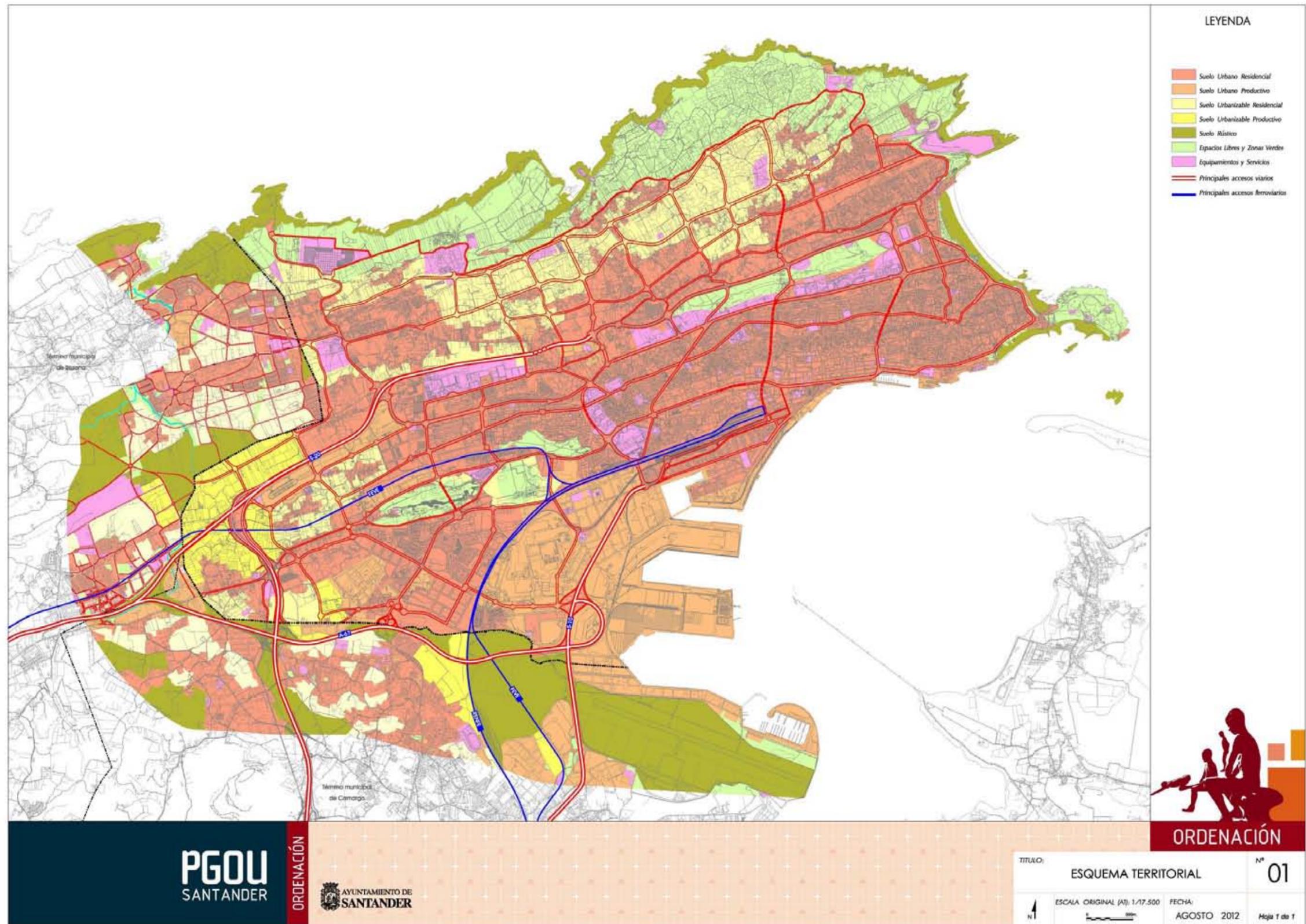
ARQUITECTO: 

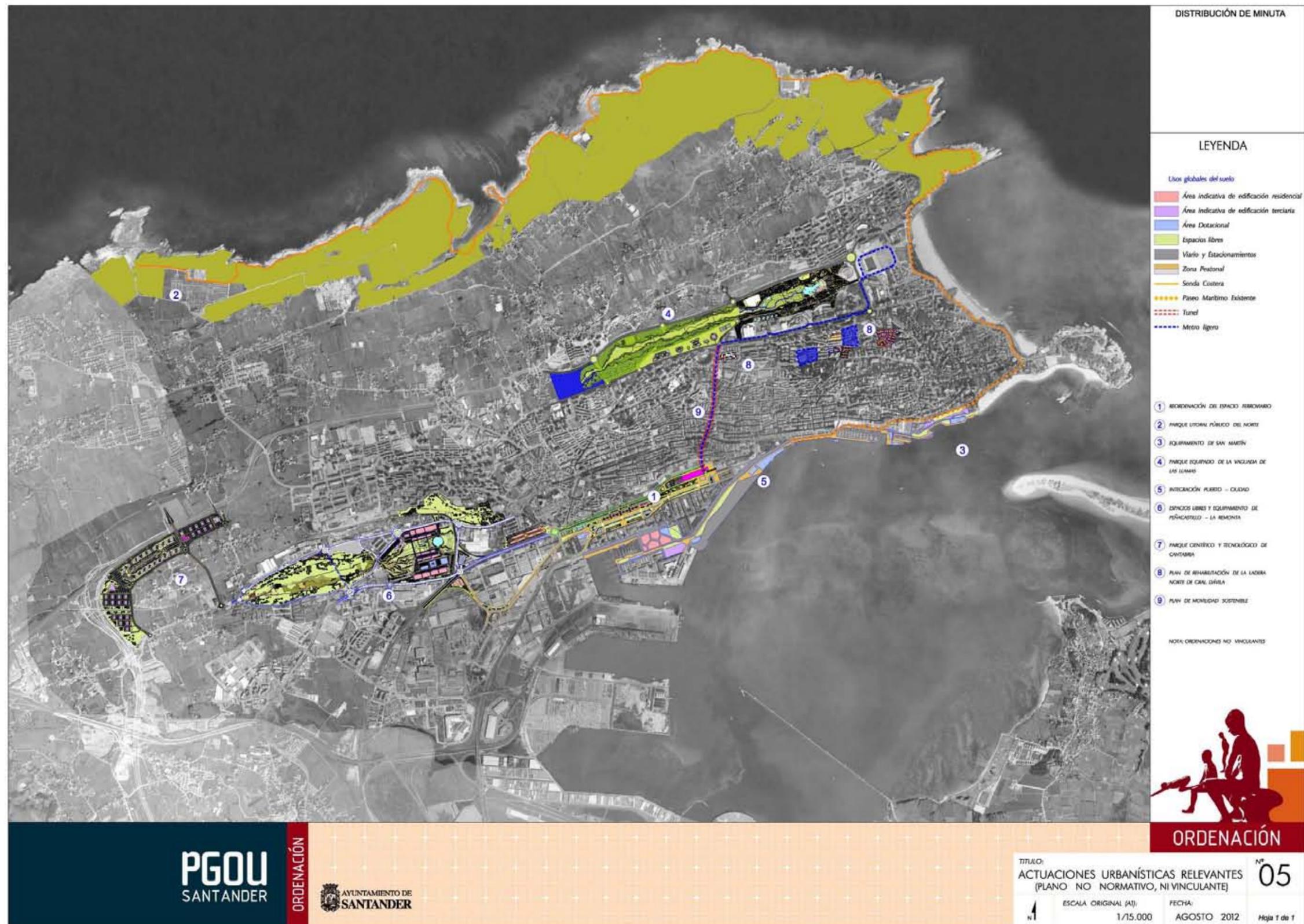
REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA DEL TERMINO MUNICIPAL DE SANTANDER - CANTABRIA

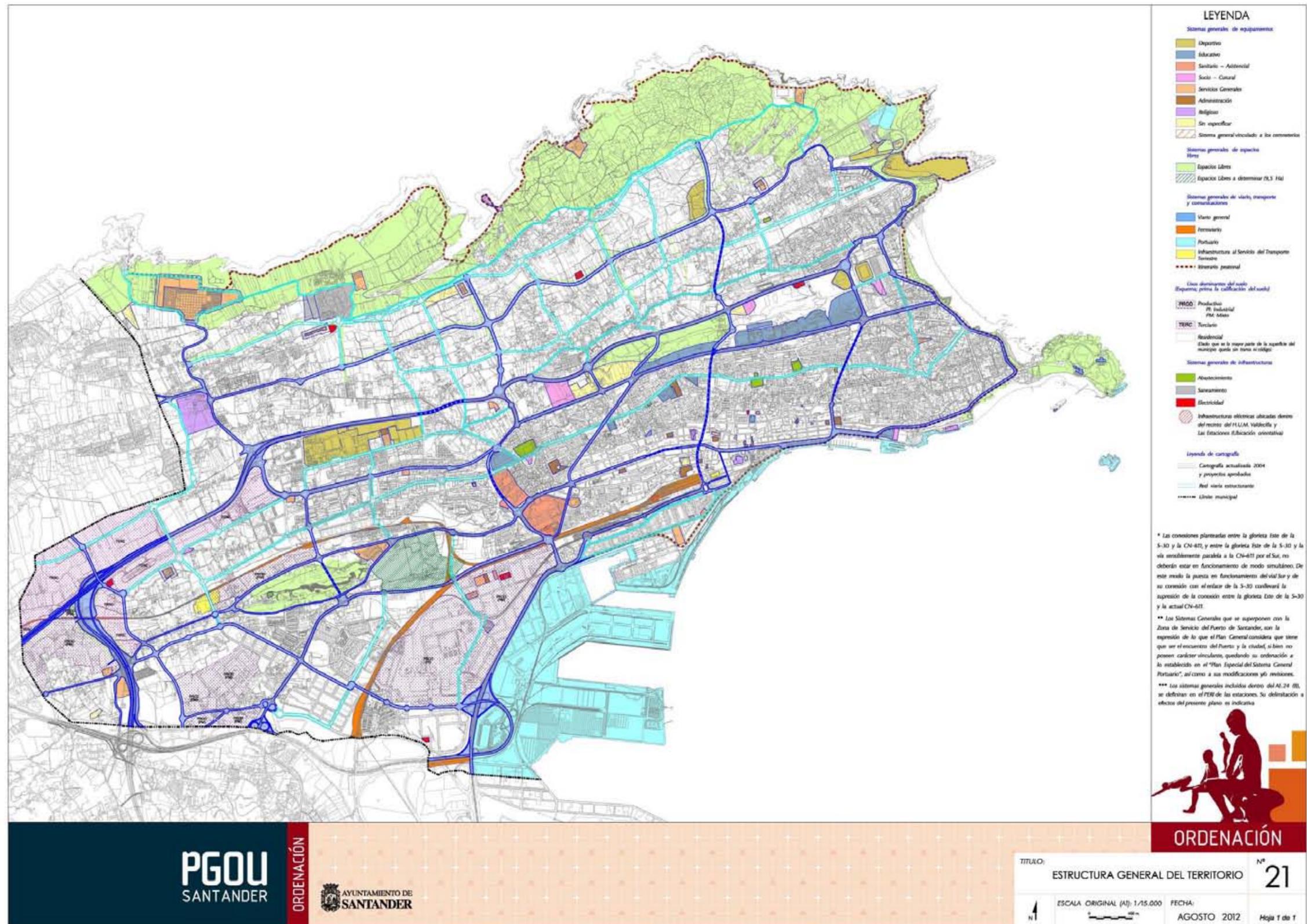
HOJA 0

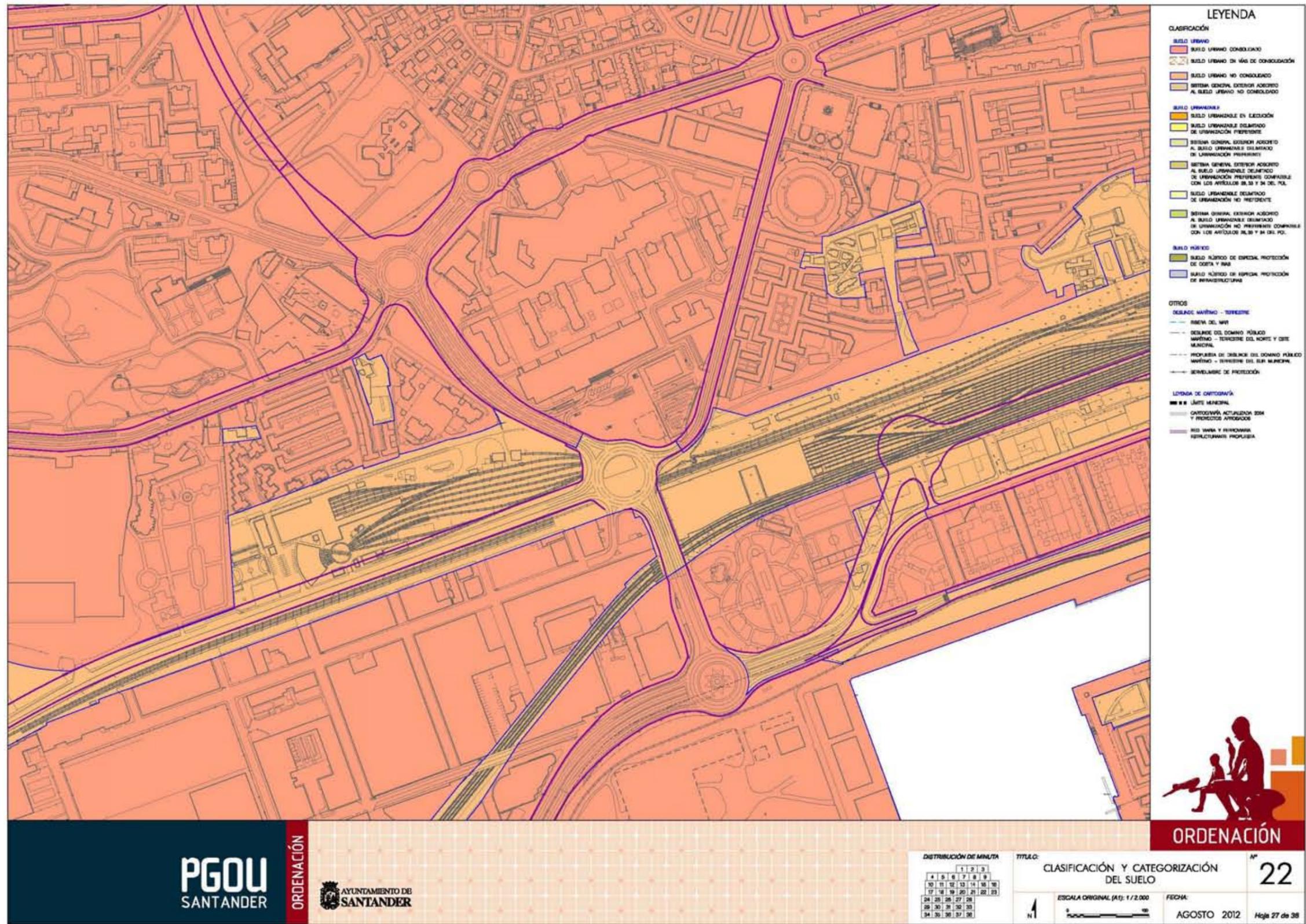
REFUNDIDO - 1997

APÉNDICE 4. PLANOS PGOU 2012 DE SANTANDER.









PGOU
SANTANDER

ORDENACIÓN

AYUNTAMIENTO DE
SANTANDER

DISTRIBUCIÓN DE MÓDULO

1	2	3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31	32	33	34	35	36

TÍTULO: **CLASIFICACIÓN Y CATEGORIZACIÓN DEL SUELO**

ESCALA ORIGINAL (A1): 1/2.000

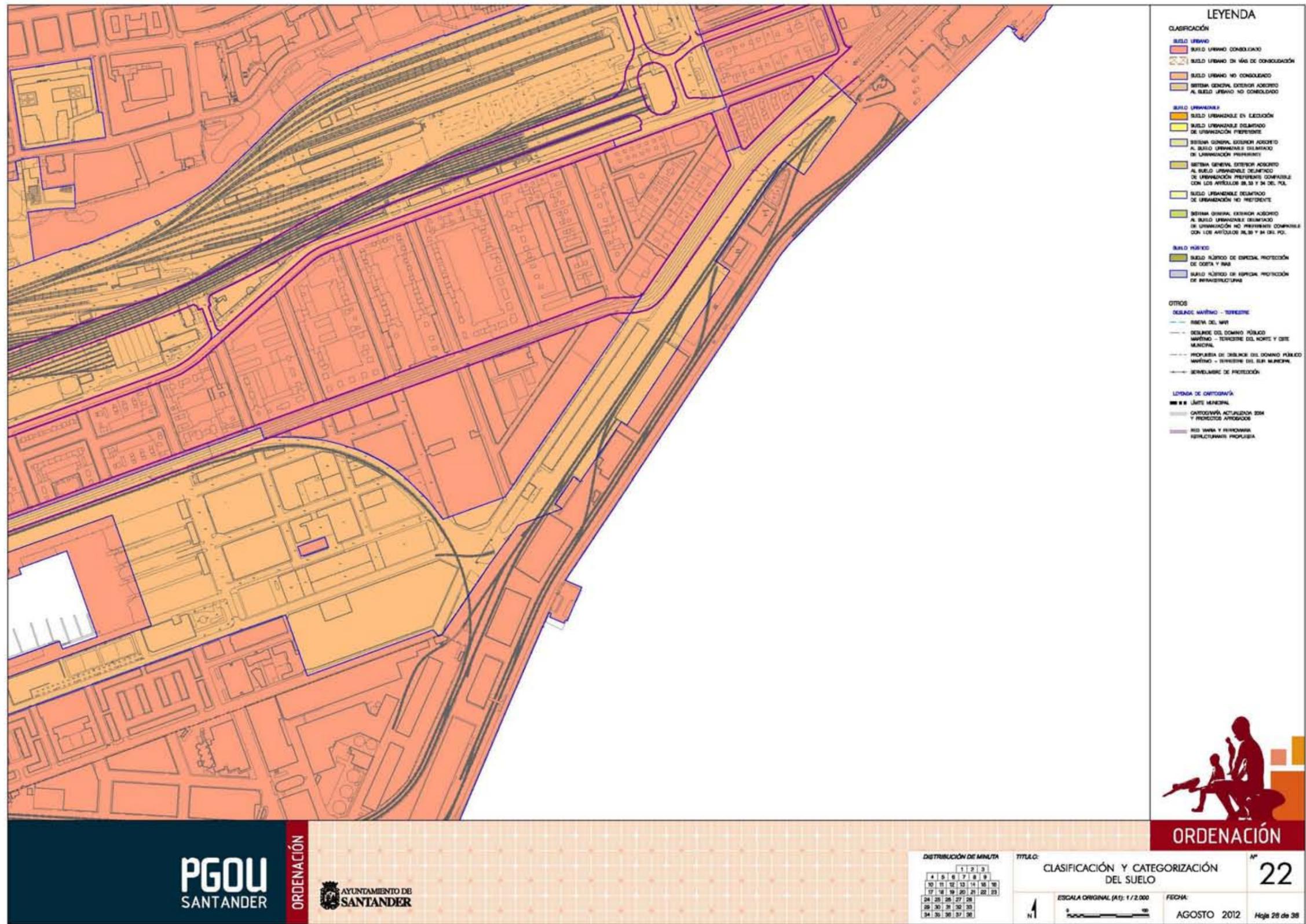
FECHA: **AGOSTO 2012**

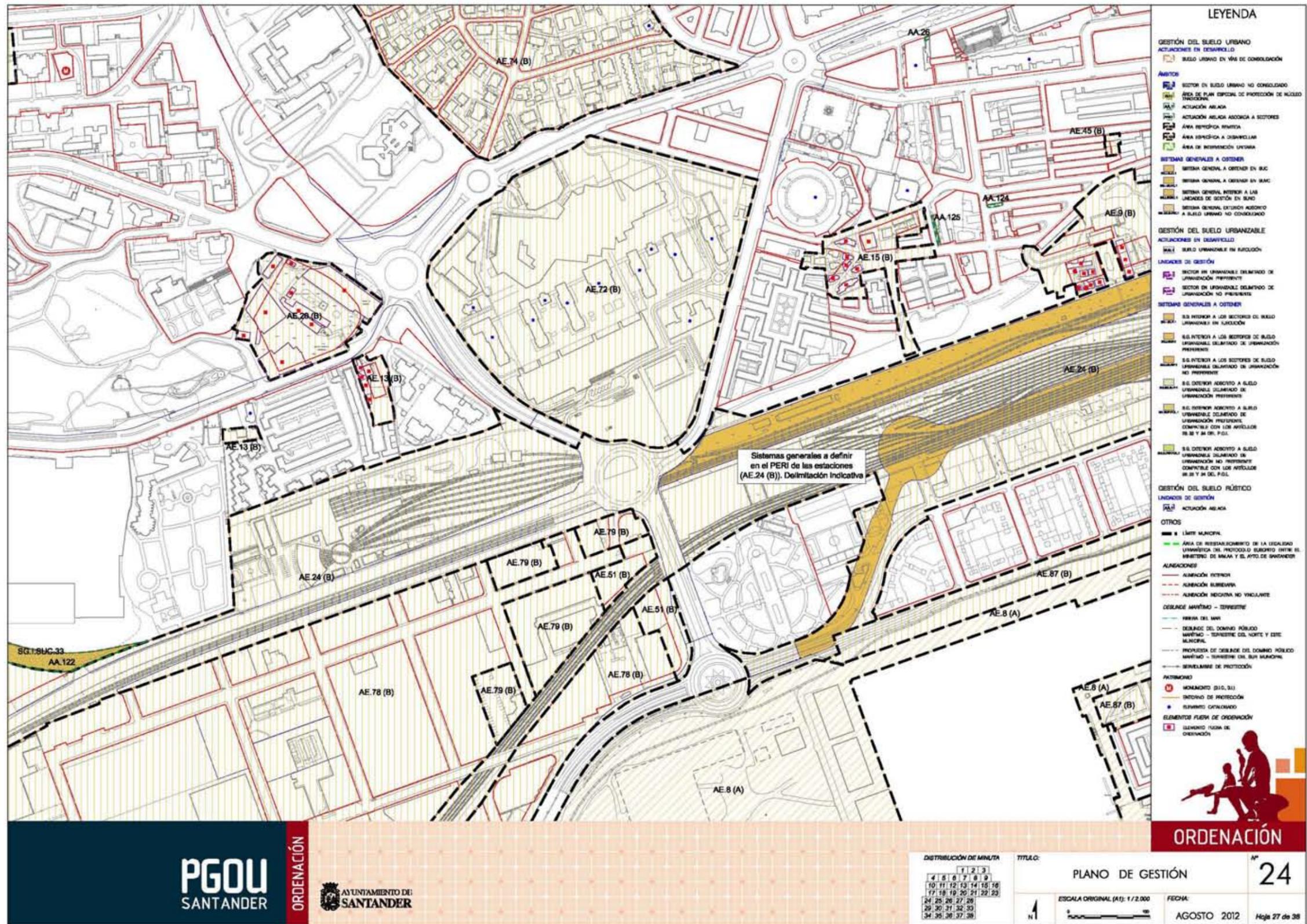
Nº **22**

Hoja 27 de 38



ORDENACIÓN





PGOU
SANTANDER

ORDENACIÓN

AYUNTAMIENTO DE
SANTANDER

DISTRIBUCIÓN DE MINUTA

1	2	3
4	5	6
7	8	9
10	11	12
13	14	15
16	17	18
19	20	21
22	23	24
25	26	27
28	29	30
31	32	33
34	35	36
37	38	

TÍTULO:

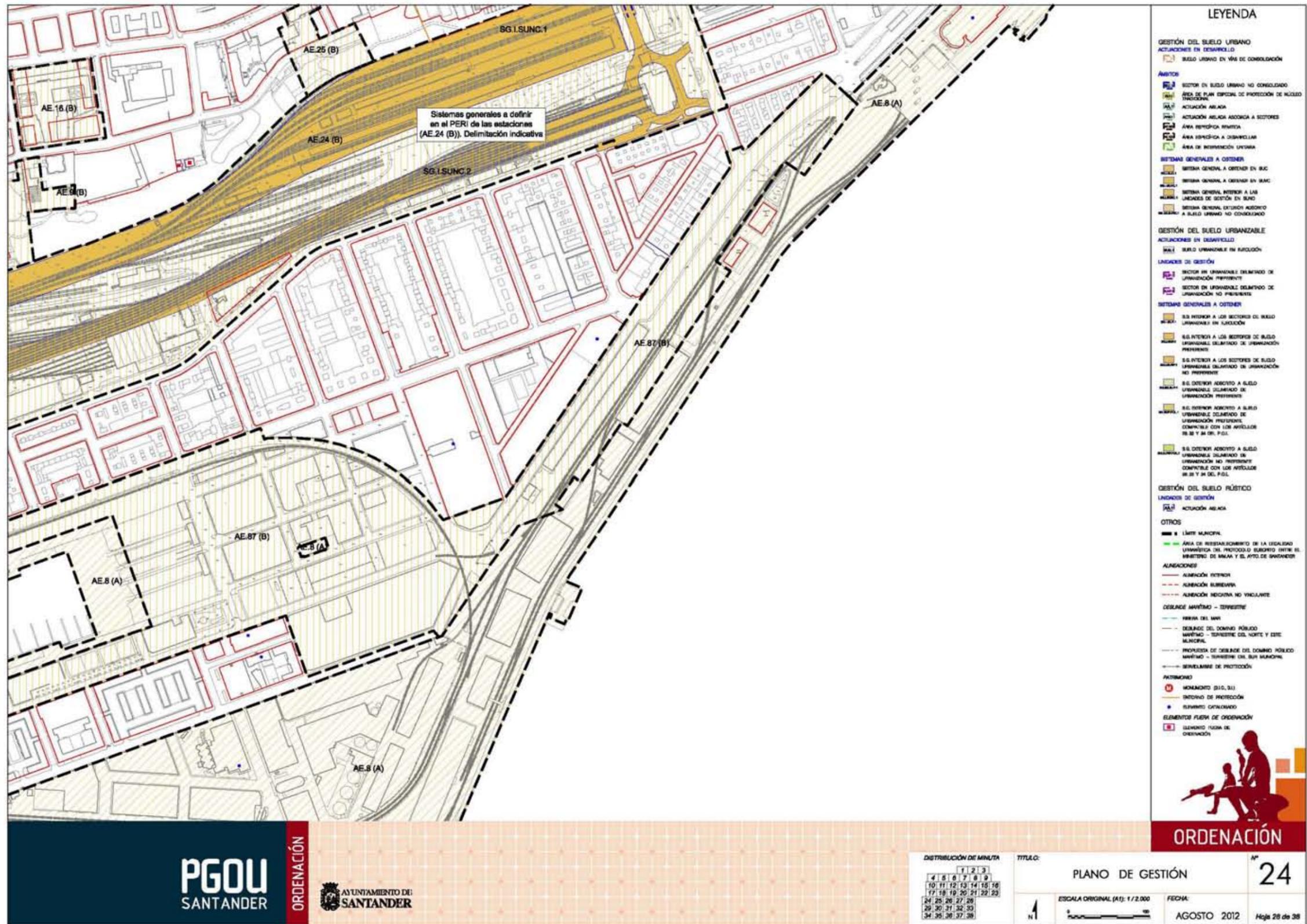
PLANO DE GESTIÓN

Nº 24

ESCALA ORIGINAL (A1): 1/2.000

FECHA:

AGOSTO 2012 Hoja 27 de 38



PGOU
SANTANDER

ORDENACIÓN



DISTRIBUCIÓN DE MINUTA

1	2	3
4	5	6
7	8	9
10	11	12
13	14	15
16	17	18
19	20	21
22	23	24
25	26	27
28	29	30
31	32	33
34	35	36
37	38	39

TÍTULO:

PLANO DE GESTIÓN

Nº 24

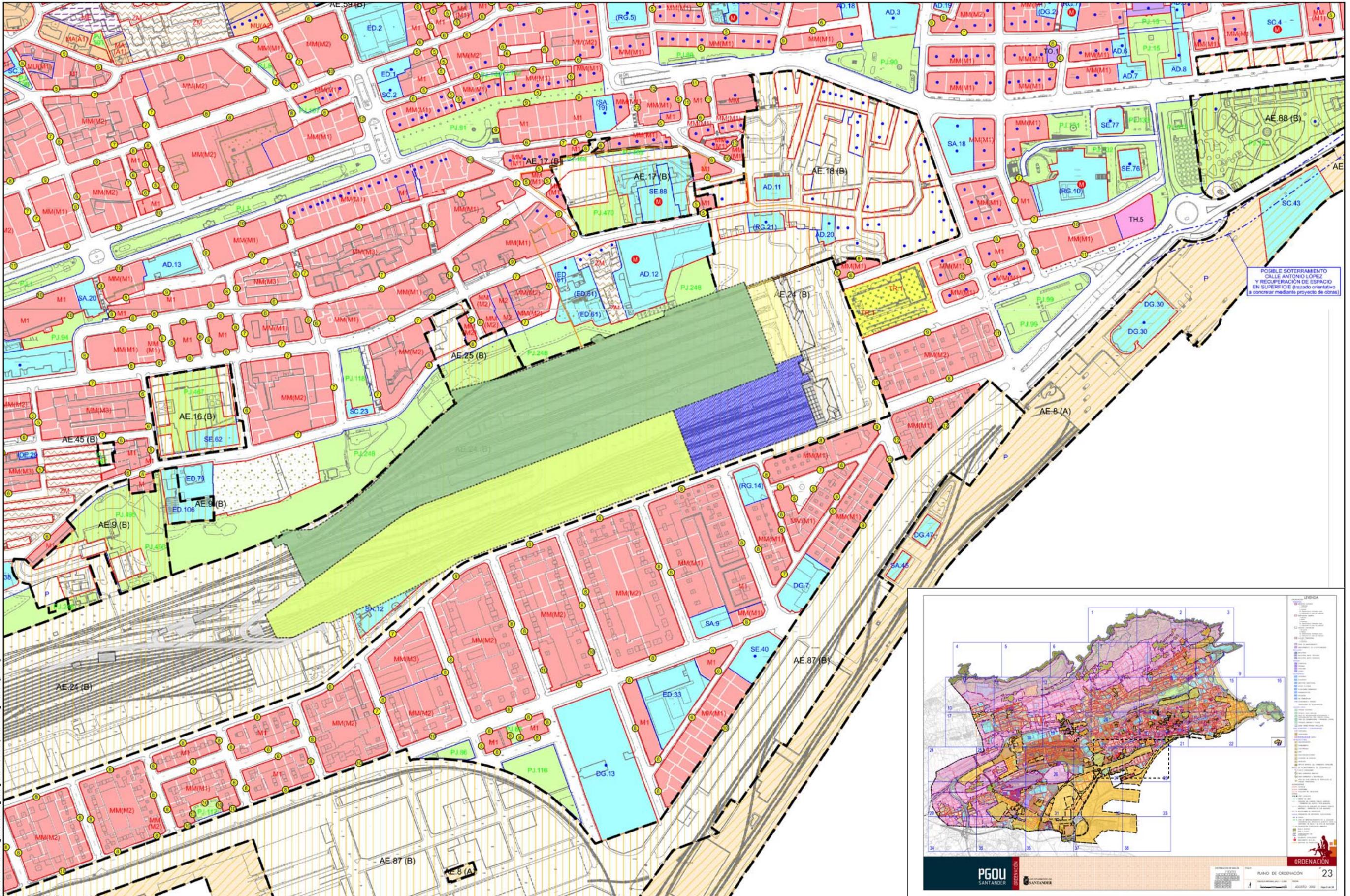
ESCALA ORIGINAL (A1): 1/2.000

FECHA:

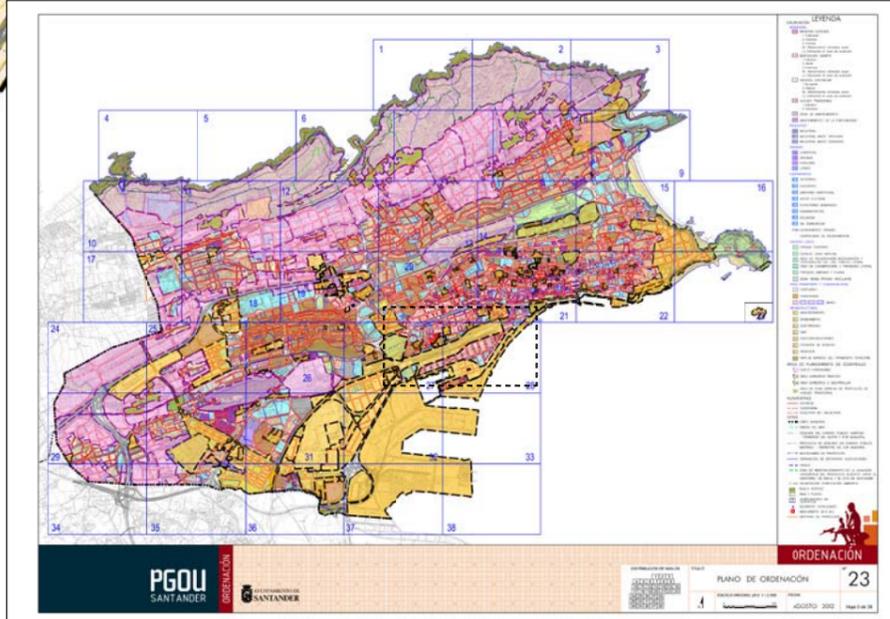
AGOSTO 2012

Hoja 26 de 38

APÉNDICE 5. SOLAPE DE LA ACTUACIÓN CON EL PLANEAMIENTO VIGENTE Y CON EL PLANEAMIENTO EN TRAMITACIÓN.



POSIBLE SOTERRAMIENTO
CALLE ANTONIO LÓPEZ
Y RECUPERACIÓN DE ESPACIO
EN SUPERFICIE (trazado orientativo
a concretar mediante proyecto de obras)



P:\2017\170102_06_00\00002_02_Estado_Sanander\171218_Estado_Infomaha_Doc\113_Planamiento_Urbano\00002_Planos\12_Planamiento_generaling

<p>MINISTERIO DE FOMENTO</p>	<p>SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA</p> <p>SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS</p>	<p>TÍTULO PROYECTO:</p> <p>ESTUDIO INFORMATIVO PARA LA REORDENACIÓN DE ESPACIOS EN LA ESTACIÓN DE SANTANDER</p>	<p>ESCALA ORIGINAL A3</p> <p>S/E</p> <p>NUMÉRICA GRÁFICA</p>	<p>FECHA:</p> <p>ENERO 2018</p>	<p>Nº DE PLANO:</p> <p>2</p>	<p>TÍTULO DE PLANO:</p> <p>SOLAPE DE LA ACTUACIÓN CON PLANEAMIENTO EN TRAMITACIÓN</p> <p>PLANEAMIENTO GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA 2012</p>
					<p>Nº DE HOJA:</p> <p>HOJA DE</p>	