

---

ANTECEDENTES

ANEJO

1

---

**ÍNDICE**


---

<b>1. Objeto .....</b>	<b>1</b>
<b>2. Antecedentes .....</b>	<b>1</b>
2.1. Antecedentes administrativos .....	1
2.2. Antecedentes Técnicos .....	1
<b>3. Situación actual.....</b>	<b>3</b>
3.1. Ubicación .....	3
3.2. Características .....	4
3.2.1. Línea ADIF Convencional Palencia - Santander .....	4
3.2.2. Líneas ADIF RAM .....	5
<b>4. Situación de partida.....</b>	<b>5</b>

Apéndice 1. Tramitación con el MITECO

Apéndice 2. Planos del “Estudio de integración del ferrocarril en Santander y Arco de la Bahía”

Apéndice 3. Planos del “Estudio de optimización de los espacios ferroviarios en la ciudad de Santander (Cantabria)”

Apéndice 4. Planos del “Proyecto constructivo de duplicación de vía en el tramo Muriedas - Santander y otras actuaciones en la línea de cercanías C-1 entre Guarnizo y Muriedas”

Apéndice 5. Reportaje fotográfico

## 1. Objeto

En el presente Anejo se relacionan los antecedentes, tanto técnicos como administrativos, relacionados con el presente estudio informativo, así como se determina la situación actual del tramo afectado y la situación de partida de la actuación.

## 2. Antecedentes

### 2.1. Antecedentes administrativos

El “Convenio entre el Ayuntamiento de Santander, el Gobierno de Cantabria, Renfe Operadora y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) para ejecutar la segunda fase de la integración ferroviaria en el municipio de Santander”, de 2 de octubre de 2018, firmado en desarrollo del “Protocolo de colaboración entre el Ministerio de Fomento, el Ayuntamiento de Santander y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) para el desarrollo de la integración del ferrocarril en Santander”, de 20 de octubre de 2015, incluye el compromiso de Adif de “ejecutar el bypass de conexión entre las líneas de ancho métrico Oviedo-Santander y Bilbao-Santander, con objeto de suprimir las circulaciones de los trenes de mercancías que actualmente se ven obligados a utilizar la estación de Santander para realizar la inversión de la marcha”, así como que “el Ministerio de Fomento, dentro de las competencias sobre planificación de infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General que le vienen atribuidas por la Ley del Sector Ferroviario, realizará los Estudios Informativos necesarios del Proyecto de integración y del bypass, así como su tramitación”.

En julio del año 2018 el antiguo Ministerio de Fomento, hoy Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a través de la Secretaría General de Infraestructuras, realizó encargo a la Sociedad Mercantil Estatal Ingeniería y Economía del Transporte S.M.E., M.P., S.A. (INECO) de los servicios de redacción del "Estudio Informativo del baipás de mercancías entre las líneas de ancho métrico Santander-Oviedo y Santander-Bilbao en el ámbito de la Estación de Santander".

Este encargo incluye las siguientes tareas en relación con el presente estudio informativo:

- Fase A: Estudio informativo y estudio ambiental. Consistente en:
  - Estudio inicial
  - Estudio Informativo: estudio técnico de la solución diseñada y elaboración del Estudio Informativo y de la documentación necesaria para realizar la información pública.

- Estudio ambiental: elaboración del documento ambiental para la realización de la tramitación ambiental por el procedimiento simplificado.

- Fase B: apoyo para la redacción del expediente de alegaciones y aprobación definitiva del expediente.

En fecha 02/09/2019 se remite a la Subdirección General de Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica una copia digital del Documento Ambiental correspondiente al estudio informativo, preparado para su tramitación de evaluación de impacto ambiental simplificada según la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

El 15 de junio de 2020 se publica en el BOE la resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica por la que se formula informe de impacto ambiental del estudio informativo «Baipás de mercancías entre las líneas de ancho métrico Santander-Oviedo y Santander-Bilbao en el ámbito de la estación de Santander».

Se incluye en el Apéndice 1 toda la documentación relacionada con la evaluación de impacto ambiental.

### 2.2. Antecedentes Técnicos

El Estudio Informativo a redactar en este encargo impulsa la realización del baipás de mercancías entre las líneas de ancho métrico Santander-Oviedo y Santander-Bilbao, y evitará que los trenes de mercancías sin parada en la Estación de Santander se vean obligados a utilizarla, eliminando así los inconvenientes que producen estas composiciones en ella.

En el año 2009, encargado por la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento, la empresa EUROESTUDIOS redactó el “Estudio de Integración del Ferrocarril en Santander y Arco de la Bahía”.

El objetivo del citado Estudio era solventar las siguientes cuestiones:

- La llegada de la línea de alta velocidad en ancho UIC a la ciudad de Santander.
- Ordenación de las redes ferroviarias de ancho ibérico y ancho métrico actuales.
- La centralización de los servicios ferroviarios exclusivamente de viajeros en la ciudad de Santander optimizando el uso del espacio y la intermodalidad con otros medios de transporte.
- La reubicación e integración de todas las instalaciones ferroviarias ajenas a las líneas de ancho ibérico y ancho métrico, como son las mercancías y los talleres.
- La integración urbana de las líneas ferroviarias en el área urbana de Maliaño.

- Duplicación de la línea de RAM Santander-Bilbao en la zona de la Marisma de Alday.
- Conexión entre las líneas de RAM Oviedo-Santander y Santander-Bilbao que permita circunvalar la estación de Santander.

Para esta última actuación, se diseñaba un baipás en vía doble, cuyo origen se situaba a la altura del P.K. 4+700 de la línea Santander-Bilbao, al norte de la fábrica Global Steel Wire en Nueva Montaña; este cruzaba por debajo de la avenida Eduardo García del Río, la cual se repondría para pasar por encima de las líneas de RAM Oviedo-Santander y Santander-Bilbao. Posteriormente se situaba sobre las actuales vías de la línea RAM Oviedo-Santander, para enlazar finalmente con la línea RAM Oviedo-Santander.

En el año 2014, el Ministerio de Fomento a través de la Dirección General de Ferrocarriles realiza la encomienda a INECO de la consultoría y asistencia para la redacción del "Estudio de optimización de los espacios ferroviarios en la ciudad de Santander (Cantabria)", que escalonaba en fases la actuación global definida en el "Estudio de Integración del Ferrocarril en el Municipio de Santander y Arco de la Bahía" del año 2009, con etapas de inversión más reducida.

El "Estudio de optimización de los espacios ferroviarios en la Estación de Santander" planteaba en su Fase B la conexión entre las vías generales mediante un ramal de conexión; la configuración del mismo era tal que los trenes procedentes de la línea de Bilbao que se dirigieran a la de Oviedo no efectuarían ningún cruce con vías generales, mientras que los trenes de la línea de Oviedo que se dirigieran a la de Bilbao deberían realizar dos cizallamientos, sobre la vía de salida de la línea de Oviedo y sobre la vía de entrada de la línea de Bilbao.

Se incluye en el Apéndice Nº 2 los principales planos del "Estudio de Integración del Ferrocarril en Santander y Arco de la Bahía".

Se incluye en el Apéndice Nº 3 los principales planos del "Estudio de optimización de los espacios ferroviarios en la ciudad de Santander (Cantabria)".

En la actualidad se está desarrollando la reordenación de la Estación de Santander, la cual debe ser tenida en consideración para el presente estudio pues modifica sustancialmente las instalaciones de seguridad y comunicaciones de las líneas de ADIF RAM que el baipás enlaza.

Los proyectos que se han tomado en consideración para evaluar las actividades del presente estudio que puedan verse condicionadas por ellos, son:

- "Proyecto de Construcción para la reordenación de la estación de Santander", actualmente en desarrollo.
- "Proyecto de Construcción de nuevo edificio ferroviario", aprobado en 2019.

- "Proyecto Preliminar de Instalaciones de Seguridad de la Estación de Santander de la Red de Ancho Métrico", aprobado en 2019.
- "Proyecto Preliminar de Instalaciones de Comunicaciones de la Estación de Santander", actualmente en desarrollo.
- "Proyecto Preliminar de Instalaciones de CTC de la Estación de Santander", actualmente en desarrollo.

Además de estos, se han consultado los siguientes estudios y proyectos:

- Proyecto constructivo de duplicación de vía en el tramo Muriedas - Santander y otras actuaciones en la línea de cercanías C-1 entre Guarnizo y Muriedas.

Este proyecto constructivo, encomendado a INECO, tiene como actuación principal en el ámbito del presente estudio la disposición de una nueva vía junto a la existente, lo que conlleva la ejecución de la plataforma y de la electrificación de la misma, así como la obra civil necesaria para la ejecución de las canaletas de las instalaciones de seguridad y comunicaciones adecuadas para la vía duplicada, y el drenaje de la nueva plataforma.

En el Apéndice 4 se incluyen planos de esta actuación.

- Proyecto constructivo "Nueva Red Arterial Ferroviaria de Santander. By-pass de RAM" (octubre 2005).

El proyecto consiste en la ejecución de un ramal de conexión entre la línea de RAM Oviedo-Santander y la línea Santander-Bilbao, también de RAM. Este by-pass se diseña en vía única.

La alternativa parte de la línea Santander-Bilbao aproximadamente en el P.K. 534/000, discurriendo el trazado entre esta línea y la de RENFE hasta alcanzar cota suficiente y girar para cruzar mediante una estructura en viaducto la línea de RENFE, la actual carretera nacional N-623 y el viario previsto en el PGOU de Santander, descendiendo luego en paralelo hasta enlazar con la línea de RAM de Asturias, en el entorno del P.K. 527/700.

Previo a este proyecto de construcción se realiza un estudio informativo donde se estudian tres soluciones más en vía doble con diferentes trazados y diferentes estructuras de cruce entre las líneas ferroviarias.

- Estudio Informativo del Proyecto de Nueva Red Arterial Ferroviaria de Santander (junio 2005).

El objeto de dicho Estudio Informativo es analizar cuantos aspectos fueran precisos para la reforma de la red arterial en el marco de la integración del ferrocarril en el

entorno urbano de Santander, teniendo en cuenta las distintas opciones que pudieran plantearse para el cumplimiento de los siguientes objetivos:

- ▶ Mejora de la funcionalidad ferroviaria, con optimización del uso del espacio y de la intermodalidad con otros medios de transporte.
- ▶ Transformación del espacio liberado integrándolo en la ordenación urbana.

En la segunda fase del Estudio Informativo se estudian dos alternativas que plantean la unión de la estación de viajeros de RENFE y de RAM con un edificio conjunto para ambas compañías. También en ambas soluciones se propone el traslado de parte de las instalaciones de RAM, más concretamente la zona de depósito y taller de mantenimiento a Lluja o a Miengo.

- Estudio Informativo “Línea Santander-Bilbao (RAM). Tramo Nueva Montaña-Maliaño. Duplicación de vía” (Abril 2004).

Actualmente la infraestructura ferroviaria dispone de vía doble electrificada entre Santander y Nueva Montaña, y entre Maliaño y Astillero, estando el resto con vía única electrificada, pero vía única entre Nueva Montaña y Maliaño, por lo que en este Estudio Informativo se estudian seis alternativas para duplicar la vía, siendo la alternativa óptima la que plantea un nuevo viaducto paralelo al actual de 960 metros.

### 3. Situación actual

#### 3.1. Ubicación

El término municipal de Santander pertenece a la Comunidad Autónoma de Cantabria, localizado al norte de esta.



Encuadre geográfico del ámbito del estudio.

El ámbito de este estudio informativo del baipás coincide con la red arterial ferroviaria de la ciudad de Santander. En esta confluyen tres líneas pertenecientes a ADIF, dos de ellas a la Red de Ancho Métrico, Santander – Oviedo y Santander – Bilbao, y una línea perteneciente a la Red Convencional, Línea 160, Palencia – Santander.

Las líneas Palencia – Santander y Santander – Bilbao transcurren paralelas desde el sudoeste en plataformas independientes bifurcándose en el cruce con la línea de RAM Santander – Oviedo, en donde la vía de ancho convencional la cruza por debajo en un paso superior y la línea que viene de Bilbao se orienta paralela, circulando así ambas hasta su término en la estación de Santander.



Red ferroviaria de Santander.

Es en esta zona de confluencia donde se ubica el baipás de conexión entre las dos líneas de ancho métrico.

En el Apéndice 5 se incluyen fotografías del estado actual de las líneas señaladas.



Ámbito del Baipás.

### 3.2. Características

La red arterial ferroviaria de Santander está formada por tres líneas, una línea perteneciente a ADIF, que se explota en ancho convencional, y las otras dos pertenecientes a ADIF RAM (Red Ancho Métrico), que se explotan en ancho métrico.

La línea de ancho convencional proviene de Palencia por un corredor de entrada a la ciudad que lleva la dirección de suroeste a noreste pasando por Torrelavega y Maliaño. Esta línea es de vía única electrificada.

La primera línea de ancho métrico proviene de Asturias por un corredor de penetración a Santander con dirección oeste-este por Torrelavega y por Santa Cruz de Bezana. Esta línea es de doble vía electrificada, desde Santander hasta Torrelavega.

La segunda línea de ancho métrico tiene su origen en Santander y se dirige a Bilbao por un corredor con dirección oeste-este al sur de la Bahía de Santander pasando por Maliaño y El Astillero. Esta línea es de doble vía electrificada, en un corto tramo, hasta llegar al viaducto que cruza las marismas de Alday en vía única.

Las tres líneas de ferrocarril se unen en el centro urbano de la ciudad de Santander a la altura del polígono industrial de Candina y el parque de La Marga. A partir de los apeaderos de Valdecilla que dan servicio principalmente al Hospital Universitario, las líneas ferroviarias y sus instalaciones se disponen en un área ferroviaria que se denomina Zona de las Estaciones; esta área de las estaciones se localiza entre el centro histórico de la ciudad por el norte y el barrio Pesquero por el sur.

En este recinto se incluyen las estaciones de pasajeros de ADIF Convencional y RAM, la estación de mercancías de ancho métrico, y los talleres de mantenimiento y reparaciones de RENFE para ancho métrico. Los talleres de RENFE de ancho convencional se sitúan al oeste, a las afueras de esta Zona de las Estaciones.

#### 3.2.1. Línea ADIF Convencional Palencia - Santander

Esta línea está compuesta por una vía única en ancho ibérico de 1.668 mm estando electrificada con catenaria sin compensar. Esta electrificación se realizó en el año 1.954 y es del tipo RENFE a 3.000 voltios en corriente continua sin compensar.

Desde el año 1995 cuenta con un C.T.C. (Control de Tráfico Centralizado) situado en Santander.

La superestructura de la línea está constituida en la mayor parte del tramo por traviesas RS con sujeción alterna J-2/P-2, que sirve de soporte al carril UIC-54 en B.L.S. (Barra Larga Soldada).

El balasto que sirve de soporte a las traviesas es una mezcla de síliceo con un bajo porcentaje de origen calizo, como resultado del desguarnecido efectuado entre los años 1983 a 1988, presentando un espesor bajo traviesa aproximadamente de 30 cm.

Las traviesas RS son relativamente antiguas, fechadas en su mayoría entre los años 72 y 73, por lo que el grado de meteorización o desgaste que presentan en los dos bloques es acusado.

La catenaria está montada sobre postes tipo X1 y ménsulas no giratorias con conjunto de suspensión Ca4 con herrajes del tipo H6. Los atirantados presentan herrajes del tipo H5 de diabólos.

En las estaciones, las agujas aéreas son del tipo cruzado y las catenarias están montadas sobre pórticos funiculares.

La Estación de Santander cuenta con seccionadores telemandados con tecnología Sogitel; además tiene cable guarda de acero.

La línea de alimentación está tendida con conductor de 50 mm<sup>2</sup> de cobre y cuenta con un cable guarda de acero T50; siendo la tensión de la línea de 55 KV.

Las Instalaciones de Seguridad y Comunicaciones actualmente existentes en la Estación de Santander son:

- Enclavamiento eléctrico de grupos geográficos.
- Bloqueo automático en vía única (B.A.U.).
- Circuitos de vía de audio frecuencia por su inclusión en el C.T.C. de Santander.

Todas estas instalaciones son de tecnología ALCATEL SEÑALIZACIÓN.

Además, la estación cuenta con el Puesto Central del C.T.C., donde se encuentran los monitores, líneas Ethernet, y elementos tanto para el envío de órdenes a los enclavamientos de las estaciones que comprende como para la recepción de las informaciones procedentes de los mismos.

### 3.2.2. Líneas ADIF RAM

La plataforma de ambas líneas en el ámbito de este estudio está compuesta por dos vías en ancho métrico electrificadas, siendo el sistema de alimentación de la catenaria en corriente continua a la tensión de 1.500 voltios.

La superestructura de la vía está constituida en la mayor parte del tramo por traviesas de hormigón monobloque tipo DW con sujeción HM que sirve de soporte del carril UIC-54 kg/ml. Siendo el balasto silíceo tipo A.

La línea aérea de contacto actual es la convencional de ADIF RAM, adaptación de la tipo RENFE. Es una catenaria simple poligonal atirantada en todos los perfiles, formada por un sustentador apoyado y dos hilos de contacto, sin flecha inicial de los hilos de contacto.

La alimentación a la estación se realiza desde la subestación situada en la propia Estación de Santander, y el sistema de alimentación de la catenaria es en corriente continua a tensión nominal de 1.500V.

La altura nominal del hilo de contacto respecto del plano rodadura es de 4,75 metros.

Las agujas son aéreas del tipo cruzadas, y las ménsulas son las normalizadas por ADIF RAM, conjuntos Ca1 y Ca10, Ca11 y Cn6, tanto en ménsula como en tirante, con tensor de regulación en este último.

La catenaria se sustentará mediante postes del tipo empresillados X o Z galvanizados, excepto en los lugares donde el gálibo horizontal es insuficiente para la ubicación de postes, donde se utilizarán pórticos funiculares sustentados por postes Z.

En cuanto a las Instalaciones de Seguridad y Comunicaciones, la Estación de Santander de ancho métrico, ubicada en el PK 530.749 de las líneas 770 Santander – Oviedo y 780 Bilbao La Concordia – Santander; está dotada de un enclavamiento electrónico de tecnología Alstom.

## 4. Situación de partida

Actualmente ADIF está desarrollando la duplicación de vía entre Muriedas y Santander, la cual tiene una gran incidencia en el presente Estudio Informativo, pues en el ámbito de este la línea convencional discurre en vía única, por lo que se verá duplicada. Ello implica una ampliación de la plataforma ferroviaria que actualmente tiene la vía de ancho ibérico, además de actividades menores relacionadas con el drenaje, la electrificación de la nueva doble vía, etc. El baipás desarrollado tiene en consideración esta actuación de duplicación de vía.

Además, en la actualidad se está acometiendo la reordenación de la estación de Santander, la cual tiene igualmente incidencia en cuanto a la modificación que esta actuación realiza en las instalaciones de seguridad y comunicaciones de las líneas RAM, que son las que el presente baipás enlaza. La principal actuación en este sentido es el cambio de enclavamiento de la estación de Santander, pasando de ser eléctrico a ser electrónico. Las instalaciones de seguridad y comunicaciones del baipás deben tener en consideración estas modificaciones.

# APÉNDICE 1. TRAMITACIÓN CON EL MITECO



MINISTERIO DE  
FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE  
INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE  
Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE  
INFRAESTRUCTURAS

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE  
PLANIFICACIÓN FERROVIARIA

O F I C I O

S/REF.

N/REF.

ASUNTO **Remisión de  
documento ambiental  
del baipás de la RAM  
en Santander**

**SUBDIRECCIÓN GENERAL DE EVALUACIÓN AMBIENTAL  
Ministerio para la Transición Ecológica**

Plaza de San Juan de la Cruz, s/n  
28071 Madrid

Adjunta se remite una copia digital del Documento Ambiental correspondiente al “*Estudio Informativo del baipás de mercancías entre las líneas de ancho métrico Santander-Oviedo y Santander-Bilbao en el ámbito de la Estación de Santander*”, preparado para su tramitación de evaluación de impacto ambiental simplificada según la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Las actuaciones recogidas en dicho documento son objeto de tramitación sectorial mediante estudio informativo, conforme al artículo 5 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, por lo que el Ministerio de Fomento actúa de promotor y órgano sustantivo.

No obstante, les recordamos que la aprobación de los posteriores proyectos constructivos, la ejecución de las obras y la puesta en servicio son competencias exclusivas del administrador de la infraestructura (Adif), conforme a lo establecido en el artículo 6 de la Ley del sector ferroviario.

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE  
PLANIFICACIÓN FERROVIARIA

Jorge Ballesteros Sánchez

PLAZA DE LOS SAGRADOS  
CORAZONES, 7  
28071-MADRID  
TEL.: 915977000



MINISTERIO  
PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA  
Y EL RETO DEMOGRÁFICO

SECRETARÍA DE ESTADO  
DE MEDIO AMBIENTE

DIRECCIÓN GENERAL  
CALIDAD Y EVALUACIÓN  
AMBIENTAL

SUBDIRECCIÓN GENERAL  
DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

O F I C I O

S/REF.

N/REF.

ASUNTO

REMITENTE

DESTINATARIO

SGEA/MMA/fjs/20190180

Notificación Resolución de informe de impacto ambiental.

D. Eugenio J. Domínguez Collado  
Subdirector General de Evaluación Ambiental

Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria  
Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana  
Plaza Sagrados Corazones, 7  
**28071 - Madrid**

Adjunto remito Resolución de esta Dirección General, sobre la evaluación de impacto ambiental del estudio informativo “**Baipás de mercancías entre las líneas de ancho métrico Santander – Oviedo y Santander – Bilbao en el ámbito de la estación de Santander**”, que será enviada al Boletín Oficial del Estado para su publicación.

Por otra parte, se ruega comunicación desde ese órgano sustantivo a esta Dirección General, de la fecha de publicidad de la decisión sobre la autorización o aprobación del proyecto, en el caso de que así se produjera, de acuerdo con el artículo 48 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Firmado electrónicamente  
EL SUBDIRECTOR GENERAL  
DE EVALUACION AMBIENTAL

Eugenio J. Domínguez Collado

CORREO ELECTRÓNICO

buzon\_sgea@miteco.es

CSV : GEN-6f14-1efd-57f1-c389-5118-30e2-076d-5037

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : EUGENIO DOMINGUEZ COLLADO | FECHA : 16/06/2020 17:49 | Sin acción específica



PLAZA DE SAN JUAN DE LA CRUZ S/N  
28071 MADRID  
TEL.: 91 597 63 32  
FAX.: 91 597 58 16



## III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA  
Y EL RETO DEMOGRÁFICO

- 6813** *Resolución de 15 de junio de 2020, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del estudio informativo «Baipás de mercancías entre las líneas de ancho métrico Santander-Oviedo y Santander-Bilbao en el ámbito de la estación de Santander».*

**Antecedentes de hecho**

Con fecha 9 de septiembre de 2019, tiene entrada en esta Dirección General, de este Ministerio, escrito de la Subdirección General de Planificación Ferroviaria del Ministerio de Fomento en el que se solicita la evaluación ambiental simplificada del Estudio informativo del baipás de mercancías entre las líneas de ancho métrico Santander-Oviedo y Santander-Bilbao en el ámbito de la estación de Santander.

Los principales elementos del análisis ambiental del proyecto son los siguientes:

El objeto del estudio informativo es realizar una conexión entre las líneas de mercancías de ancho métrico Santander-Oviedo y Santander-Bilbao fuera del recinto de la estación de Santander, evitando que los trenes de mercancías se vean obligados a utilizar la estación de Santander para el cambio de línea como ocurre actualmente, a pesar de que no hay circulaciones de mercancías que tengan por origen o destino la propia estación de Santander. Con la actuación proyectada se mejorará la operatividad de la estación, ya que se evitarán los cizallamientos en las vías generales. La futura reordenación de la estación de Santander no contempla servicios de mercancías en la estación, aunque, tanto actualmente como a futuro, los trenes de mercancías que requieran efectuar operaciones de mantenimiento y/o reparación deben pasar por el taller o la instalación de repostaje de locomotoras diésel, situadas ambas en la estación.

La actuación se localiza en la zona de confluencia de cuatro infraestructuras: las dos líneas ferroviarias de ancho métrico a conectar, la línea de ancho ibérico que conecta Madrid con Santander y la calle Eduardo García del Río (carretera nacional N-623), cuya disposición favorece la conexión tanto en planta como en alzado.

La conexión entre ambas líneas de ancho métrico se proyecta mediante una estructura (paso superior) que cruza sobre la calle Eduardo García del Río y la línea de ancho ibérico Madrid-Palencia-Santander (habiéndose considerado en esta la existencia de doble vía, tal y como desarrolla la próxima actuación de duplicación de vía entre Torrelavega y Santander). La línea Oviedo-Santander cruza actualmente en viaducto sobre la citada calle y la línea Palencia-Santander, estando la rasante de esta vía de ancho ibérico deprimida respecto a la calle y siendo la rasante de la línea Bilbao-Santander superior a la del ferrocarril Palencia-Santander, lo que facilita la conexión.

La actuación incluye, además del baipás, un mango de seguridad en la conexión con la línea de Bilbao y sendos escapes en las vías generales de cada línea que implican un pequeño ripado de estas vías generales sin salirse de la plataforma existente. También se incluye la reposición de un camino de acceso a una finca que queda interceptado por el trazado. El baipás se diseña en vía única electrificada, con ancho de vía métrico (1.000 mm), desarrollándose la mayor parte del trazado en estructura. Incluye la plataforma para la nueva vía, su electrificación y las instalaciones de seguridad y comunicaciones.

El promotor y órgano sustantivo del estudio informativo es la Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

El 27 de septiembre de 2019, la Subdirección General de Evaluación Ambiental inicia la fase de consultas a las administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación al proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley de evaluación ambiental.

Ante la falta de respuesta a las consultas realizadas, el 20 de noviembre de 2019, el órgano ambiental requiere la contestación a la Secretaría General de Universidades, Igualdad, Cultura y Deporte, y a la Secretaría General de Desarrollo Rural, Ganadería, Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, ambos del Gobierno de Cantabria, como órganos jerárquicamente superiores de la Dirección General de Patrimonio Cultural y Memoria Histórica, y de la Dirección General de Medio Natural y Dirección General de Biodiversidad, Medio Ambiente y Cambio Climático, respectivamente. El 19 de diciembre de 2019 se reitera la petición de informe a los citados organismos y se avisa de que, si no se reciben los informes o estos resultaran insuficientes, se dará por terminado el procedimiento al no tener elementos de juicio suficientes. Con esa misma fecha se comunica al promotor el requerimiento realizado, indicándole que podrá reclamar a las administraciones competentes los citados informes a través de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

En la tabla adjunta se recogen los organismos y entidades consultados durante esta fase y si han remitido su informe en relación con el documento ambiental a fecha de la presente resolución:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
D.G. DE BIODIVERSIDAD, BOSQUES Y DESERTIFICACIÓN. S.G. DE BIODIVERSIDAD Y MEDIO NATURAL. (MITERD).	No
CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL CANTÁBRICO. MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO. MITERD.	Si
OFICINA ESPAÑOLA DE CAMBIO CLIMÁTICO. MITERD.	Si
D.G. DE CARRETERAS. MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA.	Si
D.G. DE SALUD PÚBLICA, CALIDAD E INNOVACIÓN. MINISTERIO DE SANIDAD, CONSUMO Y BIENESTAR SOCIAL.	Si
DELEGACIÓN DEL GOBIERNO EN CANTABRIA.	No
S.G. DE CONTROL AMBIENTAL. D.G. DE BIODIVERSIDAD, MEDIO AMBIENTE Y CAMBIO CLIMÁTICO. CONSEJERÍA DE DESARROLLO RURAL, GANADERÍA, PESCA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE. GOBIERNO DE CANTABRIA.	Si
D.G. DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINAS. CONSEJERÍA DE INNOVACIÓN, INDUSTRIA TRANSPORTE Y COMERCIO GOBIERNO DE CANTABRIA.	
S.G. DE MEDIO NATURAL. DE BIODIVERSIDAD, MEDIO AMBIENTE Y CAMBIO CLIMÁTICO. CONSEJERÍA DE DESARROLLO RURAL, GANADERÍA, PESCA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE. GOBIERNO DE CANTABRIA.	Si
D.G. DE OBRAS PÚBLICAS. CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS, ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO. GOBIERNO DE CANTABRIA.	Si
D.G. DE PATRIMONIO CULTURAL Y MEMORIA HISTÓRICA. CONSEJERÍA DE UNIVERSIDADES, IGUALDAD, CULTURA Y DEPORTE. GOBIERNO DE CANTABRIA.	Si
D.G. DE INTERIOR. CONSEJERÍA DE PRESIDENCIA, INTERIOR Y ACCIÓN EXTERIOR. GOBIERNO DE CANTABRIA.	Si
D.G. DE SALUD PÚBLICA. CONSEJERÍA DE SANIDAD. GOBIERNO DE CANTABRIA.	Si
CONSEJERÍA DE SANIDAD. GOBIERNO DE CANTABRIA.	Si

Relación de consultados	Respuestas recibidas
D.G. DE URBANISMO Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS, ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO. GOBIERNO DE CANTABRIA.	Si
AYUNTAMIENTO DE SANTANDER.	No
ECOLOGISTAS EN ACCIÓN-CODA (CONFEDERACIÓN NACIONAL).	No

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones a las consultas fueron los siguientes:

La Comisaría de Aguas de la Confederación Hidrográfica del Cantábrico considera que el proyecto, aplicando las medidas preventivas y correctoras propuestas, que se consideran adecuadas, no producirá un impacto significativo sobre el ámbito competencial del Organismo de cuenca. Únicamente realiza la consideración de que deberá comprobarse en el proyecto definitivo de ejecución el cumplimiento de la normativa vigente en materia de aguas y, en particular, lo establecido en el Plan Hidrológico de la parte española de la Demarcación Hidrográfica del Cantábrico Occidental (artículos 44 y 45). Recuerda la necesidad de obtener las autorizaciones administrativas previas a las obras. Indica las masas de agua superficiales y subterráneas en el ámbito del proyecto y que éste no se encuentra incluido en ningún Área de Riesgo Potencial Significativo de Inundación, coincidiendo en estos aspectos con lo recogido en el Documento Ambiental.

La Oficina Española de Cambio Climático informa que el proyecto está adecuadamente justificado y que consigue reducir significativamente emisiones de gases de efecto invernadero. Indica que la no actuación tiene mayores implicaciones ambientales y que la afección de la actuación se pretende minimizar con medidas correctoras.

La Subdirección General de Sanidad Ambiental del Ministerio de Sanidad, Consumo y Bienestar Social indica que los posibles impactos del proyecto para la salud (emisiones atmosféricas, calidad del aire, cambio climático, calidad de las aguas, ruidos, vibraciones, residuos, suelos, etc.) quedan recogidos en el documento inicial, así como las medidas de protección y vigilancia.

La Demarcación de Carreteras del Estado en Cantabria indica que, dentro del ámbito de la Red de Carreteras del estado en Cantabria, el proyecto de referencia no tiene por qué causar impactos ambientales significativos que no vayan a ser evitados con las medidas propuestas por el promotor.

La Dirección General de Biodiversidad, Medio Ambiente y Cambio Climático del Gobierno de Cantabria remite sendos informes de la Subdirección General de Control Ambiental y la Subdirección General de Medio Natural. En el primer informe indica que, teniendo en cuenta lo expuesto en el Documento Ambiental y en sus Anexos (estudio de ruido, de vibraciones, de patrimonio cultural, de préstamos y vertederos, de paisaje, de fauna y reportaje fotográfico) y, en especial, toda la recopilación del mismo que realiza en su informe, considera que las medidas preventivas y correctoras propuestas se adecúan a las características de la zona afectada, por lo que no considera necesaria la adopción de otras medidas adicionales. Señala que sí es necesario tener especial cuidado en el cumplimiento del programa de vigilancia ambiental y en la correcta ejecución de las medidas propuestas y destaca especialmente cuestiones referentes a retirada de residuos de obra y limpieza final, programación de las tareas ambientales y de la actividad de obra, y medidas de protección de la hidrología e hidrogeología.

Respecto a la retirada de residuos de obra y limpieza final indica la necesidad de que incluya la recogida y transporte a vertedero o punto limpio de todos los residuos de naturaleza artificial existentes en todas las zonas de actuación y que el adjudicatario de la obra elabore y ejecute un Plan de Gestión de Residuos de Obra, el cual detallará las previsiones para la recogida, transporte y eliminación segura de todos los residuos generados en obra, prestando especial atención a la gestión de aceites usados. Se tendrá

en cuenta especialmente que los residuos de balastos y restos de elementos que anteriormente soportaron las vías eliminadas se deberán gestionar adecuadamente mediante gestor de residuos peligrosos según la legislación vigente.

En relación con la programación de las tareas ambientales y la actividad de la obra, resalta la necesidad de la adecuación paisajística en las superficies a restaurar (todas las afectadas por la obra) y de la necesaria coordinación de las actuaciones para minimizar el tiempo que el terreno queda desnudo antes de la revegetación, así como evitar afecciones a zonas previamente restauradas. Antes del inicio de las obras se realizará una prospección botánica para actualizar la información referente a la presencia de especies invasoras (especialmente de Cortaderia selloana o plumero) y se efectuará la retirada a vertedero autorizado de la tierra vegetal y restos de desbroce de las zonas con especies invasoras, aplicando el Plan de Acción contra el plumero en Cantabria (Gobierno de Cantabria, 2015), ambas medidas ya contempladas en el Documento Ambiental (DA). El organismo competente autonómico ratifica lo recogido en el DA respecto a la presencia de plumero en gran parte de las zonas destinadas a instalaciones auxiliares y la necesidad de desechar la reutilización de la tierra vegetal extraída. Señala que también deben tenerse en cuenta las consideraciones sobre especies invasoras del Gobierno de Cantabria para la utilización en el proyecto de tierras excavadas de otras localizaciones y sus directrices sobre tierras excavadas en materia de medio ambiente (Guía de gestión de residuos de excavación del Gobierno de Cantabria).

Respecto a la protección de la hidrología e hidrogeología, esta Dirección General autonómica recuerda en su informe la prohibición de cualquier vertido directo o indirecto de cualquier sustancia derivada de la ejecución de las obras (aceites, combustibles, cementos, sólidos en suspensión, etc.) y la necesidad de realizar un estricto control ambiental de la obra en estos aspectos para evitar dichos vertidos. Indica que, en caso de que se produjeran por accidente, el vertido será rápidamente tratado retirando la carga contaminante o el suelo afectado y, si afectara a la zona saturada y/o no saturada de acuífero, se realizarán las medidas y operaciones oportunas para la descontaminación del acuífero y/o suelo afectado comunicando inmediatamente dicha circunstancia a las autoridades competentes.

La Subdirección General de Medio Natural de la Dirección General de Biodiversidad, Medio Ambiente y Cambio Climático del Gobierno de Cantabria ratifica lo expuesto en el DA de no afección a espacios naturales protegidos ni a Red Natura 2000, así como la no identificación en el ámbito del proyecto de especies ni hábitats de interés comunitario (HIC) prioritarios (Directiva 92/43/CEE). Destaca el carácter de espacio urbano asociado a infraestructuras de la zona de actuación y cita la cercanía del espacio público La Remonta. Informa que, teniendo en cuenta la tipología de las actuaciones asociadas al proyecto, cabe la posibilidad de que se produzcan condiciones favorables a la propagación de especies invasoras durante las obras, especialmente de plumero. Además, indica que el vertedero 8 se localiza en un área naturalizada y su ejecución puede afectar a un hábitat de encinar cantábrico.

Informa también de que no cabe considerar afecciones significativas sobre las especies protegidas que se localizan en este territorio (cita que la actuación se encuentra en el área de distribución del halcón peregrino –Falco peregrinus– indicando que en la loma de Peñacastillo y en edificios cercanos se localizan nidos de esta especie), así como a los HIC, siempre y cuando se adopten las medidas que se indican en el párrafo siguiente y las previstas por el promotor en su DA, que deberán ser trasladadas a unidades de obra del proyecto en sus documentos contractuales (pliego y presupuesto) y ejecutadas en obra, con especial atención en lo que se refiere a: la contratación de un equipo multidisciplinar de vigilancia ambiental, restauración de zonas de instalaciones de carácter temporal, medidas sobre acciones generadoras de polvo y sobre los movimientos de vehículos y maquinaria, limitación de actividades ruidosas incluyendo restricciones horarias para actuaciones ruidosas entre las 20 y las 8 horas y planificación de la obra para evitar las actuaciones ruidosas en los meses de cría (entre finales de marzo y principios de julio), controles de maquinaria, limitaciones en horario de trabajo,

jalonamiento, gestión de residuos, retirada a vertedero de tierra vegetal afectada por presencia de plumeros, aporte de tierra vegetal de vivero, impermeabilización y sistemas de recogida de afluentes en parques de maquinaria, retirada de vertidos, acondicionamiento de áreas de limpieza de canaletas, prohibición de vertidos, prospección botánica de especies invasoras, batida de fauna previa al inicio de las obras y revegetación e integración paisajística de las obras.

Las medidas adicionales que especifica la citada Subdirección General son: descarte del vertedero 8; tener en cuenta el Plan Estratégico Regional de Gestión y Control de Especies Exóticas Invasoras del Gobierno de Cantabria (Acuerdo de Gobierno de 23-11-2017) y las prescripciones técnicas Generales y los Métodos de Trabajo para la erradicación de especies invasoras; la limpieza con agua a presión de la maquinaria empleada al finalizar los trabajos eliminando tierra y restos vegetales que puedan trasladar plantas invasoras; evitar la importación de materiales ajenos a la obra salvo que fuera imprescindible, en cuyo caso se extremarán los controles para verificar la ausencia de restos de especies invasoras en los mismos; destinar la tierra contaminada con semillas o propágulos de especies invasoras a vertedero autorizado; comunicar con anterioridad a la citada Dirección General autonómica el destino final (que podrá ser consensuado con un Agente del Medio Natural) del resto de tierra procedente de la excavación, incluyendo en la comunicación un plano con suficiente nivel de detalle que permita la ubicación inequívoca de dichos depósitos; y realización, en su caso, de un seguimiento quincenal de las zonas de acarreo para detectar la posible proliferación de especies de flora invasora y, si fuera necesario, tratamiento de las mismas para evitar la propagación.

La Dirección General de Obras Públicas del Gobierno de Cantabria informa que el ámbito del proyecto no afecta a ninguna de las carreteras autonómicas ni a su zona de influencia.

El Servicio de Patrimonio Cultural de la Dirección General de Patrimonio Cultural y Memoria Histórica del Gobierno de Cantabria indica que el área prospectada y analizada en el DA cuenta con un Bien de Interés Cultural, el Camino de Santiago de la Costa y su entorno de protección, y dos yacimientos arqueológicos inventariados, Campogiro 2 y 3. Indica la obligación de efectuar un seguimiento arqueológico continuo de todas las remociones de tierras teniendo en cuenta la presencia de áreas arqueológicas, del Camino de Santiago y de que se trata de un área altamente antropizada. Recuerda que la autorización para la realización de las obras se concederá al mismo tiempo que la autorización para la realización del seguimiento arqueológico.

La Dirección General de Interior del Gobierno de Cantabria indica que exclusivamente emitirá informe preceptivo de la Comisión de Protección Civil en relación a los Planes Generales de Ordenación Urbana que se elaboren en municipios teniendo en cuenta el Mapa de Riesgos de la Comunidad Autónoma de Cantabria (áreas geográficas susceptibles de sufrir daños por emergencias o catástrofes). No obstante, indica el enlace en el que se puede consultar el mismo por si el promotor está interesado en consultar los posibles riesgos que pudieran afectar al proyecto.

La Dirección General de Salud Pública del Gobierno de Cantabria contesta no realizando observación alguna.

El Servicio de Planificación y Ordenación Territorial de la Dirección General de Urbanismo y Ordenación del Territorio del Gobierno de Cantabria indica que el ámbito del proyecto se sitúa parcialmente en la categoría de Área Periurbana en el Plan de Ordenación del Litoral (POL) y el resto del trazado discurre por suelo clasificado como urbano en el Plan General de Ordenación Urbana de Santander (en consecuencia, excluido del POL) y al Sistema General Territorial correspondiente al ferrocarril. El proyecto no afecta al Plan Especial de la Red de Sendas y Caminos del Litoral. Informa que la actuación propuesta no presenta incompatibilidades con el planeamiento territorial, sin perjuicio del planeamiento urbanístico y de la legislación sectorial. Concluye que, dados el carácter y el ámbito de desarrollo del proyecto, no se aprecian efectos significativos sobre el medio ambiente que no puedan ser evitados con las medidas propuestas.

Como consecuencia de las consultas y del análisis realizado, los impactos significativos detectados, consistentes en el impacto del vertedero 8 y la posible propagación de especies invasoras, pueden ser fácilmente evitados desechando la utilización del vertedero 8 e implementando en el proyecto las medidas indicadas por la D.G. de Biodiversidad, Medio Ambiente y Cambio Climático en sus dos informes antes citados, la mayoría de las cuales son desarrollo de las contenidas en el documento ambiental (DA) del proyecto. Estas medidas y la exclusión del vertedero 8 pasan a integrar la versión final del proyecto, que es sobre la que versa la decisión de evaluación.

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria previsto en la Sección 1.ª del Capítulo II, del Título II, según los criterios del Anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

a) Características del proyecto:

El baipás tiene una longitud inferior a 1 km, gran parte de la cual discurre en estructura (dos viaductos y una pérgola de unos 220 m de longitud total). Son necesarios tanto el ripado de las vías existentes, para colocar en alineación recta los dos escapes que incorpora el proyecto (sin tener que salirse de la plataforma existente), como la reposición de un camino de acceso a una finca, que se proyecta a nivel inferior al actual discurrendo entre el estribo y una de las pilas del viaducto. Presenta dos desmontes, uno de ellos de hasta 5 m de altura. La superficie a ocupar permanentemente por el proyecto se estima en 6.480,16 m<sup>2</sup> y la temporal, por las dos zonas de instalaciones auxiliares, en 20.099,05 m<sup>2</sup>. El proyecto incluye también un mango de seguridad y dos escapes, además de las instalaciones necesarias para la electrificación y la señalización.

Para la nueva vía del baipás se diseña catenaria tipo ADIF CA-160/3 Kv tipo A, alimentada a 1.500 V de c.c., y adaptada a los requerimientos de las instalaciones de RAM. Esta catenaria estará preparada para un nivel de aislamiento de 3 kV aunque el sistema va a operarse en 1.5 kV. Dicha catenaria es simple, poligonal y atirantada, estando formada por un sustentador apoyado y dos hilos de contacto, sin péndola en Y.

El material procedente de excavaciones se destinará a vertedero. La tierra vegetal derivada de las labores de desbroce del terreno se considera desechable a vertedero en su totalidad por la presencia de vegetación invasora. La obra tiene un excedente de tierras de 15.162,57 m<sup>3</sup> considerando el excedente de tierra vegetal. Los materiales de obra procederán de canteras y plantas de suministro. Como vertederos se contemplan gestores de residuos de construcción y demolición, además de 10 áreas coincidentes con explotaciones a cielo abierto abandonadas o en explotación de las que ha quedado descartada el vertedero 8.

b) Ubicación del proyecto:

La zona de actuación se localiza en el margen izquierda de la Bahía de Santander, a unos 1.270 m de distancia del mar. En las inmediaciones de la zona de actuación no discurre ningún curso de agua de relevancia, aunque a unos 100 m del tramo final de la zona de actuación se localiza una laguna circular de unos 7.000 m<sup>2</sup>. El proyecto no se encuentra incluido en Áreas de Riesgo Potencial Significativo de Inundación.

El proyecto se ubica en una zona próxima a la estación de ferrocarril de Santander, en el cruce de cuatro infraestructuras: las dos líneas de ancho métrico a conectar, la línea de ancho ibérico Madrid-Santander y la calle Eduardo García del Río (N-623). La zona colinda con la parcela del espacio público de La Remonta.

El proyecto se encuentra fuera del ámbito territorial de espacios de la Red Natura 2000, Humedales Ramsar, Espacios Naturales Protegidos de Cantabria y zonas de protección en las que serán de aplicación las medidas para la protección de la avifauna contra la colisión y la electrocución (Orden GAN 36/2011).

No se identifican en el ámbito de la actuación especies ni tipos de hábitats naturales de interés comunitario de carácter prioritario incluidos en la Directiva Hábitats 92/43/CEE

Las superficies propuestas para la ubicación de instalaciones auxiliares están ocupadas en gran medida por ejemplares de plumero mezclados con matorral. El proyecto se encuentra en el área de distribución del halcón peregrino, localizándose nidos de esta especie en la loma de Peñacastillo y en edificios cercanos, según indica el órgano autonómico competente.

c) Características del potencial impacto:

Las actuaciones se desarrollan en un espacio urbano asociado a infraestructuras viarias y sus servidumbres.

El DA señala que cabe esperar un efecto beneficioso sobre la calidad del aire en la fase de explotación, ya que la ejecución de las actuaciones diseñadas plantea una reducción del trayecto recorrido por los trenes, lo que también supone una reducción del consumo energético necesario para realizar el recorrido. La reducción de emisiones es resaltada también por la Oficina Española de Cambio Climático.

El DA indica que en la zona de actuación no se detectan cursos de agua naturales permanentes sobre los que las obras proyectadas pudieran causar afección. La captación más próxima se halla a más de 400 m del inicio del tramo, una captación de aguas superficiales en el río Cubón, y no se han encontrado captaciones de aguas subterráneas inventariadas en las proximidades del trazado. La zona de actuación se localiza considerablemente alejada de las zonas inundables, tanto de origen fluvial como de origen marino, por tanto, no se espera ningún riesgo en este sentido. Las excavaciones contempladas en el proyecto que podrían conllevar afección al medio hidrogeológico son las necesarias para la ejecución del viaducto y los dos desmontes, el DA concluye que no son esperables afecciones significativas a este medio. El órgano competente en aguas considera adecuadas las medidas preventivas y correctoras propuestas y que, con ellas, el proyecto no producirá impacto significativo sobre las aguas.

El DA estima en 15.115 m<sup>3</sup> la necesidad de préstamos (incluyendo balasto, subbalasto, capa de forma y terraplén) y en 15.162,57 m<sup>3</sup> los sobrantes destinados a vertedero (incluyendo la tierra vegetal, 7.644,81 m<sup>3</sup>, y las excavaciones de saneos, desmontes y cimentaciones), teniendo en cuenta que el material procedente de excavaciones no es reutilizable en ninguna de las actuaciones de la obra, al igual que la tierra vegetal derivada de las labores de desbroce del terreno por la presencia de plumero. La propuesta de vertederos (explotaciones a cielo abierto abandonadas o en explotación), excluyendo el vertedero 8, cubre ampliamente las necesidades de las actuaciones planteadas. Está previsto, en fases posteriores del proyecto constructivo, concretar las superficies que finalmente se consideren óptimas, evitando en todo momento la afección a los elementos ambientales con gran valor de conservación; debiéndose tener en cuenta las directrices sobre tierras excavadas en materia de medio ambiente del Gobierno de Cantabria y profundizándose en el análisis ambiental de los vertederos en esa fase. Los materiales deficitarios se obtendrán de canteras actualmente en explotación y autorizadas conforme a los condicionantes exigidos.

El DA establece que, antes del comienzo de las obras se realizará una prospección botánica con el objeto de actualizar la información relativa a la presencia de especies con carácter invasor (en especial de plumero). La tierra vegetal y restos de desbroce de las zonas en las que la prospección botánica constata la presencia de estas especies, conforme a lo establecido en el Plan de Acción contra el plumero en Cantabria (2015), serán retirados a vertedero autorizado, para evitar su propagación. Gran parte de las superficies ocupadas por las zonas de instalaciones auxiliares se encuentra cubierta por ejemplares de plumero, por lo que el DA ya prevé a priori que un volumen elevado de la tierra vegetal extraída no pueda ser empleada en las labores de restauración y deba desecharse. Se tendrán también en cuenta el Plan Estratégico Regional de Gestión y Control de Especies Exóticas Invasoras del Gobierno de Cantabria (Acuerdo de Gobierno de 23-11-2017) y las prescripciones técnicas Generales y los Métodos de Trabajo para la erradicación de especies invasoras.

No se identifican afecciones a la Red de Espacios Naturales Protegidos de Cantabria de acuerdo con lo indicado en el DA y por el órgano autonómico competente.

El órgano autonómico competente en medio natural considera también que no habrá afecciones significativas sobre las especies protegidas que se localizan en este territorio, así como a los HIC, siempre y cuando se adopten las medidas que indica, relativas a descarte del vertedero 8 y control y erradicación de plantas invasoras, principalmente del plumero (ver resumen de su informe) y las previstas por el promotor en su DA, que deberán ser desarrolladas y recogidas en el pliego y presupuesto del proyecto de construcción y ejecutadas en obra, con especial atención a las que cita en su informe. El DA considera que, dadas las especies detectadas en la zona, la escasa magnitud de las actuaciones y la no previsión de movimientos de fauna en la zona de actuación, es de esperar que no exista una afección destacable sobre las especies potencialmente presentes en la zona de estudio.

En relación con el patrimonio cultural, el DA identifica tres bienes patrimoniales situados en el margen exterior del área prospectada: el Camino de Santiago de la Costa y los yacimientos arqueológicos de Campogiro 3 y Campogiro 2. Dada su localización, no se prevé que exista afección directa o indirecta sobre ellos; no obstante, teniendo en cuenta la cercanía de los dos yacimientos arqueológicos, para evitar que durante los movimientos de tierra pueda producirse afección a posibles hallazgos de materiales o contextos de interés arqueológico no detectados anteriormente, se propone en el DA que todas las alteraciones edáficas que se produzcan cuenten con seguimiento arqueológico. No se identifican vías pecuarias en la zona.

En relación con el impacto acústico, el DA, con sendos apéndices de ruido y vibraciones, indica que, a distancia superior a 60 m del eje del trazado, los niveles sonoros generados por los equipos a emplear, en el peor de los casos, serían inferiores a los niveles límite permitidos (diurno y vespertino-65 dBA-y nocturno 55 dBA) para uso residencial, que es el más sensible localizado en el ámbito de estudio en la franja de 200 m a cada lado del eje del trazado proyectado. Dentro de este radio de 60 m, el entorno es fundamentalmente industrial, sin que se localicen usos sensibles, como residenciales, docentes o sanitarios. No obstante, para minimizar las posibles afecciones innecesarias o accidentales en la fase de obra, establece medidas preventivas del impacto acústico.

Para la fase de explotación el estudio acústico del DA incluye un inventario de edificaciones en la franja de 200 m a cada lado del eje del trazado especificando su tipología y uso, junto con la recopilación de datos de los Mapas Estratégicos de Ruido de la aglomeración de Santander, de las líneas de ancho métrico y de la carretera N-623 y una modelización. El modelo incluye como fuentes de ruido actual tanto el tráfico ferroviario (la línea de ancho ibérico Palencia-Santander y las líneas de ancho métrico Santander-Bilbao y Santander-Oviedo) como el viario (la carretera N-623). La modelización acústica realizada para la situación actual muestra la superación de los objetivos de calidad acústica en dos edificios de uso residencial, comprobándose que dicha superación es debida a la acción de la carretera N-623, ajena a la infraestructura ferroviaria objeto de estudio. En situación futura, la modelización indica que no se prevé, por parte de la infraestructura ferroviaria en estudio, superación de los valores límite de inmisión establecidos en las tablas A1 y A2 del Anexo III del Real Decreto 1367/2007 en ninguna de las edificaciones existentes. Tampoco se prevé superación de los objetivos de calidad acústica o incremento de los niveles en aquellas edificaciones donde otra infraestructura ya genere una superación de los mismos. En consecuencia, no considera necesario prever una propuesta de medidas correctoras.

Por lo que se refiere a las vibraciones, el DA considera como edificaciones sensibles a las vibraciones aquellas que se encuentran a una distancia menor de 70 metros del eje de las vías ferroviarias. Identifica 7 edificios dentro de esta banda, todos ellos pertenecientes a sectores terciario, industrial y otros, no estableciendo la legislación vigente valores límite de vibración para estos usos, por lo que concluye que, ante la inexistencia de receptores sensibles (vivienda, residencial, hospitalario, educativo o cultural) en una banda de afección de 70 metros, no es necesario realizar un estudio vibratorio.

Teniendo en cuenta que la mayor parte del tramo de la alternativa evaluada discurrirá en forma de viaducto y que el resto de la alternativa se ubica sobre dominio ferroviario o plataforma existente, recogidos ya en el PGOU del municipio, el DA considera no existirá ningún tipo de afección sobre el planeamiento.

Está prevista la integración paisajística de todas las superficies afectadas por las obras, que deberá desarrollarse en el proyecto de construcción, incluyendo los vertederos que finalmente se fijen en esa fase y que deberán decidirse teniendo en cuenta lo indicado en los informes de la D.G. de Biodiversidad, Medio Ambiente y Cambio Climático del Gobierno de Cantabria.

El DA concluye que los efectos derivados de la vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes graves o de desastres naturales, no constituyen un elemento relevante.

El órgano autonómico competente en evaluación ambiental informa que las medidas previstas en el DA son adecuadas, no considerando necesario la adopción de medidas adicionales. Sí considera necesario prestar especial atención al cumplimiento y desarrollo del programa de vigilancia ambiental y a la correcta ejecución de las medidas propuestas, destacando especialmente las referentes a retirada de residuos de obra y limpieza final, la programación de tareas ambientales y actividad de obra (incluyendo todo lo referente a control y erradicación de especies invasoras), y las medidas de protección de la hidrología e hidrogeología, conforme a lo especificado en sus informes cuyo contenido extractado se ha citado anteriormente.

El DA contiene un plan de vigilancia ambiental que debe desarrollarse en el proyecto de construcción con especial atención a lo indicado en los dos informes de la Dirección General de Biodiversidad, Medio Ambiente y Cambio Climático del Gobierno de Cantabria e incorporando el seguimiento durante la fase de explotación de la mortalidad de la fauna, especialmente la avifauna asociada a la laguna de La Remonta, para que, en el caso de detectarse mortalidad asociada a las nueva infraestructura, se implementen las medidas de protección necesarias para evitar dicho impacto en coordinación con el órgano autonómico competente.

#### Fundamentos de derecho

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental establece, en el apartado segundo del artículo 7, los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada, de conformidad con el procedimiento previsto en la Sección 2ª del Capítulo II del Título II de la Ley.

Este procedimiento se desarrolla en los artículos 45 y siguientes de la Ley de evaluación ambiental, y así, el artículo 47 dispone que, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas, el órgano ambiental determinará, mediante la emisión del informe de impacto ambiental, si el proyecto debe someterse a una evaluación de impacto ambiental ordinaria, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente, o si por el contrario no es necesario dicho procedimiento en base a la ausencia de esos efectos, de acuerdo con los criterios establecidos en el Anexo III de la citada norma.

El estudio informativo del Baipás de mercancías entre las líneas de ancho métrico Santander-Oviedo y Santander-Bilbao en el ámbito de la estación de Santander se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado a) «proyectos incluidos en el anexo II» (Grupo 7.c «Construcción de vías ferroviarias y de instalaciones de transbordo intermodal y de terminales intermodales de mercancías –proyectos no incluidos en el anexo I–») de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental.

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 7.1 c) del Real Decreto 500/2020, de 28 de abril, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

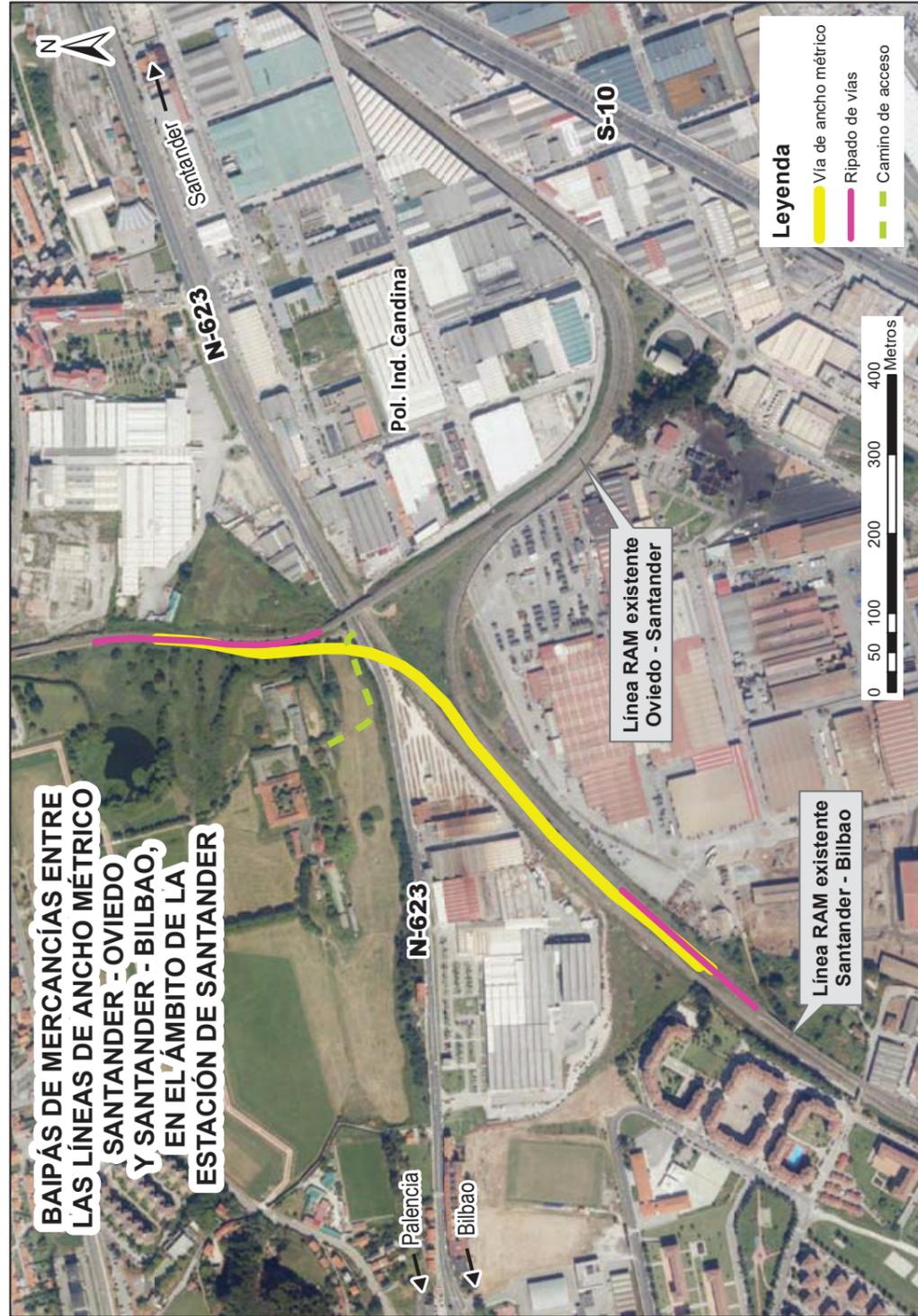
En virtud de lo expuesto, y a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, esta Dirección General resuelve:

De acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que no es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del estudio informativo «Baipás de mercancías entre las líneas de ancho métrico Santander-Oviedo y Santander-Bilbao en el ámbito de la estación de Santander», ya que no se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre y cuando se cumplan las medidas y prescripciones establecidas en el documento ambiental y en la presente resolución.

Esta Resolución se hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico ([www.miteco.es](http://www.miteco.es)), sin perjuicio de la obligación del promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

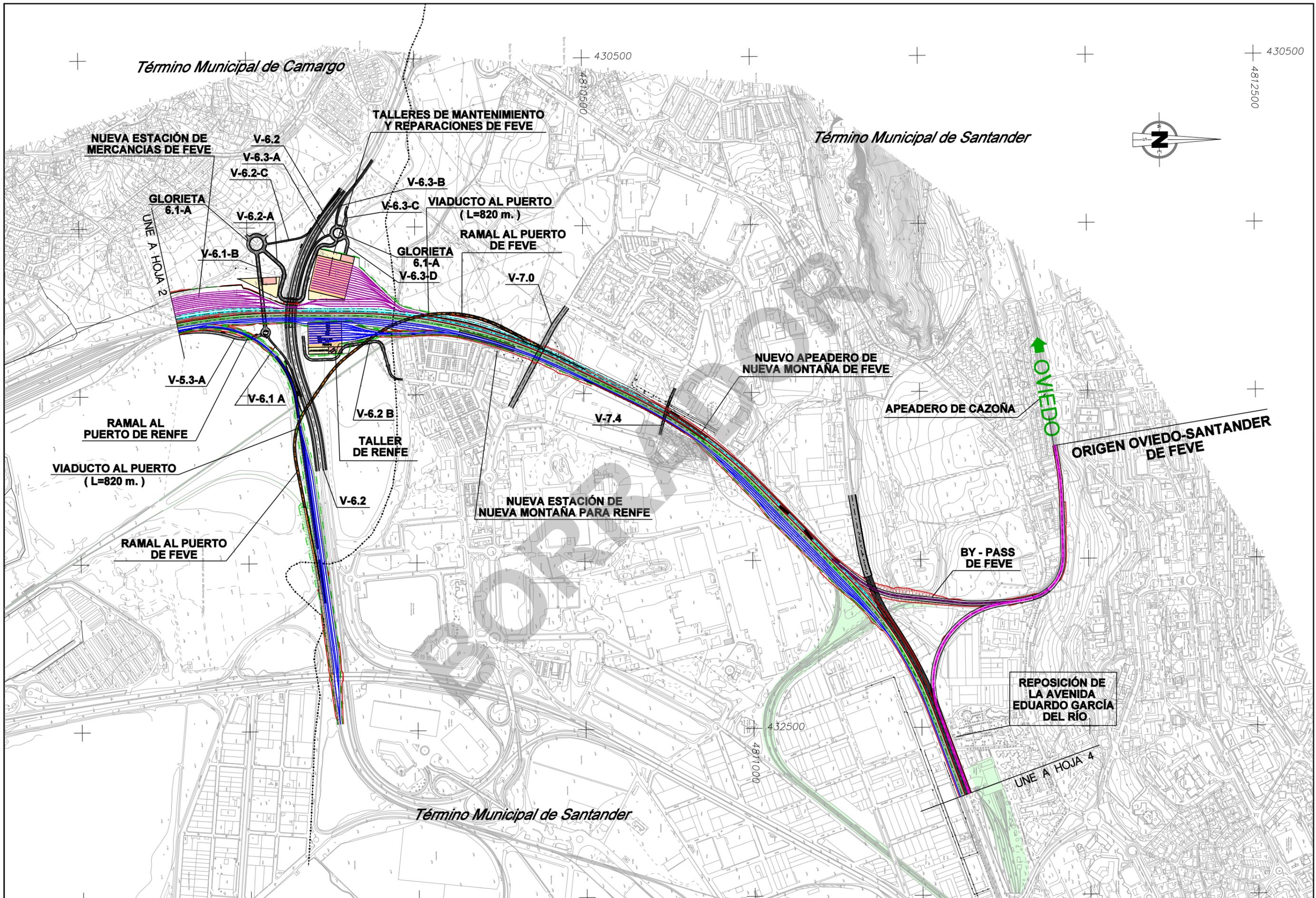
De conformidad con el apartado 6, del artículo 47 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto de autorización del proyecto.

Madrid, 15 de junio de 2020.–El Director General de Calidad y Evaluación Ambiental, Ismael Aznar Cano.



cve: BOE-A-2020-6813  
Verificable en <https://www.boe.es>

# APÉNDICE 2. PLANOS DEL “ESTUDIO DE INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL EN SANTANDER Y ARCO DE LA BAHÍA”



SECRETARÍA DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS  
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS  
DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

TÍTULO:  
**ESTUDIO DE INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL EN EL MUNICIPIO DE SANTANDER Y ARCO DE LA BAHÍA**

EMPRESA CONSULTORA:  
**euroestudios**  
Ingenieros de consultoría

EL INGENIERO DE CAMINOS AUTOR DEL ESTUDIO:  
*Jose Maria Aranda Moreno*  
JOSÉ MARIA ARANDA MORENO

ESCALA ORIGINAL:  
1:5000  
Original DIN A-1  
Gráfica:

FECHA:  
NOVIEMBRE 2009

Nº DE PLANO  
HOJA 3 DE 4

TÍTULO DEL PLANO:  
**ALTERNATIVA 1 PLANO DE CONJUNTO**



SECRETARÍA DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS  
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS  
DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

TÍTULO:  
**ESTUDIO DE INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL EN EL MUNICIPIO DE SANTANDER Y ARCO DE LA BAHÍA**

EMPRESA CONSULTORA:  
 euroestudios Ingenieros de Construcción

EL INGENIERO DE CAMINOS AUTOR DEL ESTUDIO:  
  
JOSÉ MARIA ARANDA MORENO

ESCALA ORIGINAL:  
1:5000  
Original DIN A-1  
Gráfica:

FECHA:  
NOVIEMBRE 2009

Nº DE PLANO  
HOJA 4 DE 4

TÍTULO DEL PLANO:  
**ALTERNATIVA 1 PLANO DE CONJUNTO**

ORIGEN DEL ESTUDIO

NUEVO APEADERO DE CAZOÑA



PUENTE

INICIO DE COBERTURA

REPOSICIÓN DE LA AVDA. EDUARDO GARCÍA DEL RÍO (V-8.7)

NUEVO APEADERO DE NUEVA MONTAÑA DE FEVE

P.K. 7+200  
UNE A HOJA 3

P.K. 9+100  
UNE A HOJA 5

BORRADOR



SECRETARÍA DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS  
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS  
DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

TITULO:  
**ESTUDIO DE INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL EN EL MUNICIPIO DE SANTANDER Y ARCO DE LA BAHÍA**

EMPRESA CONSULTORA:  
  
euroestudios  
Ingenieros de consultoría

EL INGENIERO DE CAMINOS AUTOR DEL ESTUDIO:  
  
JOSÉ MARÍA ARANDA MORENO

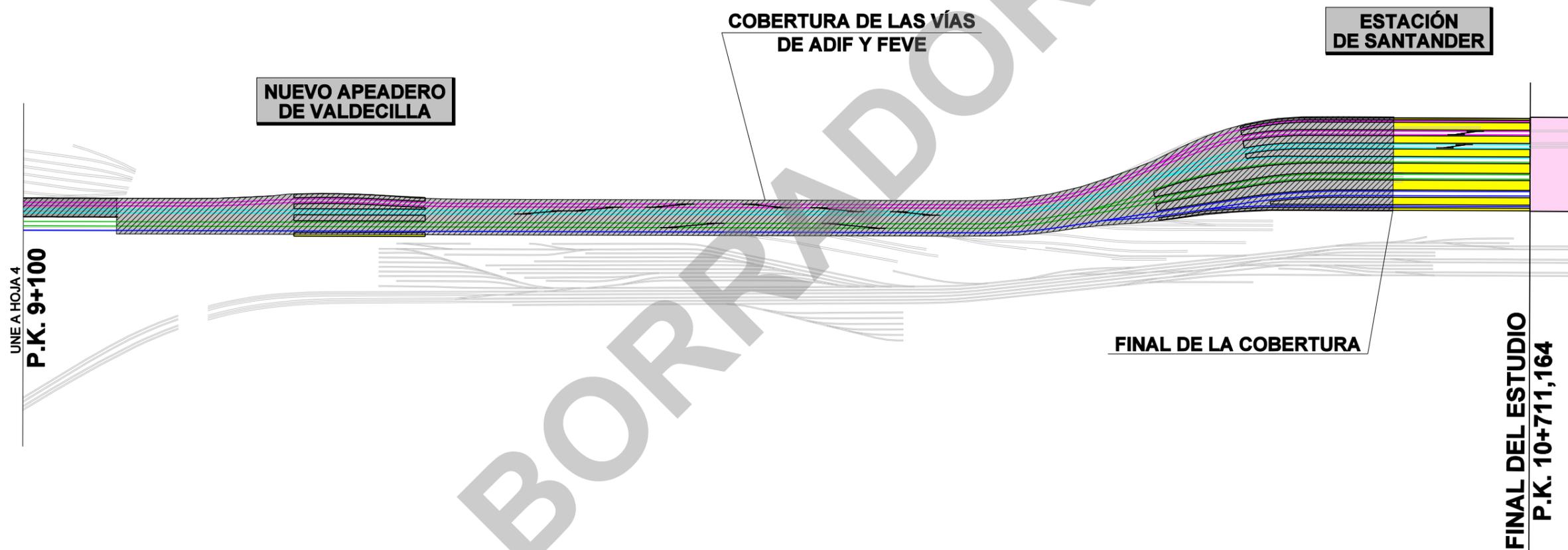
ESCALA ORIGINAL:  
S/E  
Original DIN A-1

Gráfica:

FECHA:  
NOVIEMBRE 2009

Nº DE PLANO  
HOJA 4 DE 5

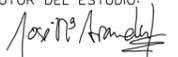
TITULO DEL PLANO:  
**ALTERNATIVA 1 ESQUEMA FUNCIONAL**



SECRETARÍA DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS  
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS  
DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

TÍTULO:  
**ESTUDIO DE INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL EN EL MUNICIPIO DE SANTANDER Y ARCO DE LA BAHÍA**

EMPRESA CONSULTORA:  
  
euroestudios  
Ingenieros de Consultoría

EL INGENIERO DE CAMINOS AUTOR DEL ESTUDIO:  
  
JOSÉ MARIA ARANDA MORENO

ESCALA ORIGINAL:  
S/E  
Original DIN A-1

Gráfica:

FECHA:  
NOVIEMBRE 2009

Nº DE PLANO  
HOJA 5 DE 5

TÍTULO DEL PLANO:  
**ALTERNATIVA 1 ESQUEMA FUNCIONAL**

Término Municipal de Santander

REPOSICIÓN DE LA AVENIDA EDUARDO GARCÍA DEL RÍO

**TRAMO 1, 2 Y 3. LA REMONTA - ESTACIÓN DE SANTANDER**

- COBERTURA DE LAS VÍAS DE ADIF Y DE FEVE ENTRE LA MARGA Y LA ESTACIÓN DE SANTANDER
- COBERTURA DE LAS VÍAS DE FEVE ENTRE LA REMONTA Y LA MARGA
- REPOSICIÓN AVENIDA EDUARDO GARCÍA DEL RÍO (895.019,98 Euros)

**A PRESUPUESTAR**

**NUEVO APEADERO DE NUEVA MONTAÑA DE FEVE**  
ANDENES L=140 m.

**VÍAS 1, 2, 3 Y 4 DE APARTADO EN NUEVA MONTAÑA QUIJANO**

**VÍA DE ANCHO MIXTO IBÉRICO-MÉTRICO**  
P.K. 7+200 AL P.K. 9+100

**TRAMO 9 P.K. 7+200 AL P.K. 9+100**

- L.A.V. PALENCIA - SANTANDER
- LÍNEA RENFE PALENCIA - SANTANDER
- LÍNEA FEVE SANTANDER - BILBAO AL P.K. 3+800 P.K. 5+710
- LÍNEA FEVE OVIEDO - SANTANDER P.K.0+000 AL P.K. 1+490
- BY PASS DE FEVE
- VÍAS DE APARTADO EN NUEVA MONTAÑA - QUIJANO
- VIALES: V-7.4

**44.262.329,13 Euros**



SECRETARÍA DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS  
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS  
DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

TÍTULO:  
**ESTUDIO DE INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL EN EL MUNICIPIO DE SANTANDER Y ARCO DE LA BAHÍA**

EMPRESA CONSULTORA:  
**euroestudios**  
Ingenieros de consultoría

EL INGENIERO DE CAMINOS AUTOR DEL ESTUDIO:  
*Jose Maria Aranda Moreno*  
JOSÉ MARIA ARANDA MORENO

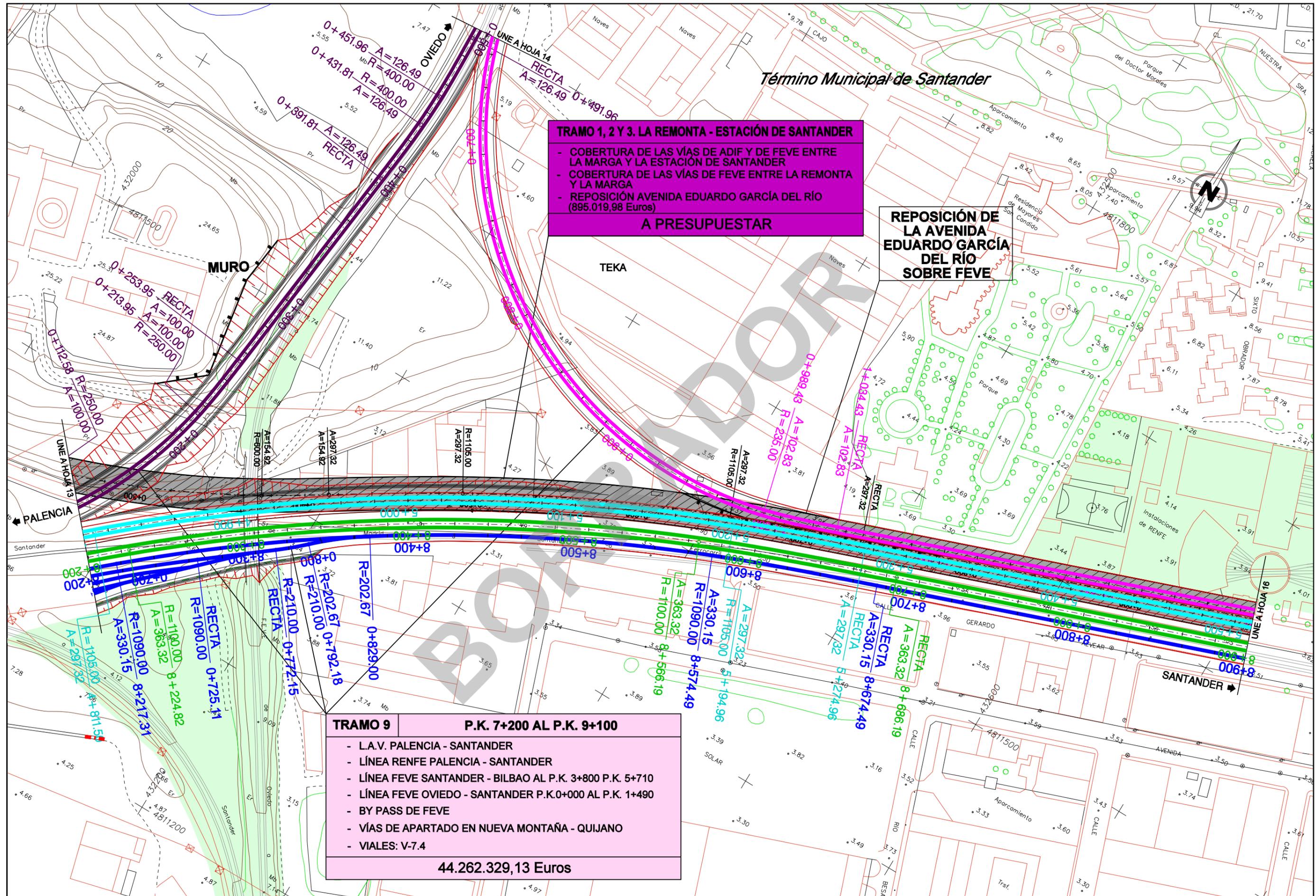
ESCALA ORIGINAL:  
1:1000  
Original DIN A-1  
Gráfica:

FECHA:  
NOVIEMBRE 2009

Nº DE PLANO  
HOJA 13 DE 20

TÍTULO DEL PLANO:

**TRAMIFICACIÓN PLANTAS**



Término Municipal de Santander

**TRAMO 1, 2 Y 3. LA REMONTA - ESTACIÓN DE SANTANDER**

- COBERTURA DE LAS VÍAS DE ADIF Y DE FEVE ENTRE LA MARGA Y LA ESTACIÓN DE SANTANDER
- COBERTURA DE LAS VÍAS DE FEVE ENTRE LA REMONTA Y LA MARGA
- REPOSICIÓN AVENIDA EDUARDO GARCÍA DEL RÍO (895.019,98 Euros)

**A PRESUPUESTAR**

**REPOSICIÓN DE LA AVENIDA EDUARDO GARCÍA DEL RÍO SOBRE FEVE**

**TRAMO 9 P.K. 7+200 AL P.K. 9+100**

- L.A.V. PALENCIA - SANTANDER
- LÍNEA RENFE PALENCIA - SANTANDER
- LÍNEA FEVE SANTANDER - BILBAO AL P.K. 3+800 P.K. 5+710
- LÍNEA FEVE OVIEDO - SANTANDER P.K.0+000 AL P.K. 1+490
- BY PASS DE FEVE
- VÍAS DE APARTADO EN NUEVA MONTAÑA - QUIJANO
- VIALES: V-7.4

**44.262.329,13 Euros**



SECRETARÍA DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS  
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS  
DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

TÍTULO: ESTUDIO DE INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL EN EL MUNICIPIO DE SANTANDER Y ARCO DE LA BAHÍA



EL INGENIERO DE CAMINOS AUTOR DEL ESTUDIO:  
José María Aranda Moreno

ESCALA ORIGINAL: 1:1000  
Original DIN A-1  
Gráfica:

FECHA: NOVIEMBRE 2009

Nº DE PLANO: HOJA 15 DE 20

TÍTULO DEL PLANO: TRAMIFICACIÓN PLANTAS



**Término Municipal de Santander**

**TRAMO 1, 2 Y 3. LA REMONTA - ESTACIÓN DE SANTANDER**

- COBERTURA DE LAS VÍAS DE FEVE ENTRE LA REMONTA Y LA MARGA
- COBERTURA DE LAS VÍAS DE ADIF Y DE FEVE ENTRE LA MARGA Y LA ESTACIÓN DE SANTANDER
- REPOSICIÓN AVENIDA EDUARDO GARCÍA DEL RÍO (895.019,98 Euros)

**A PRESUPUESTAR**

**TRAMO 11 P.K. 9+100 AL P.K. 10+712**

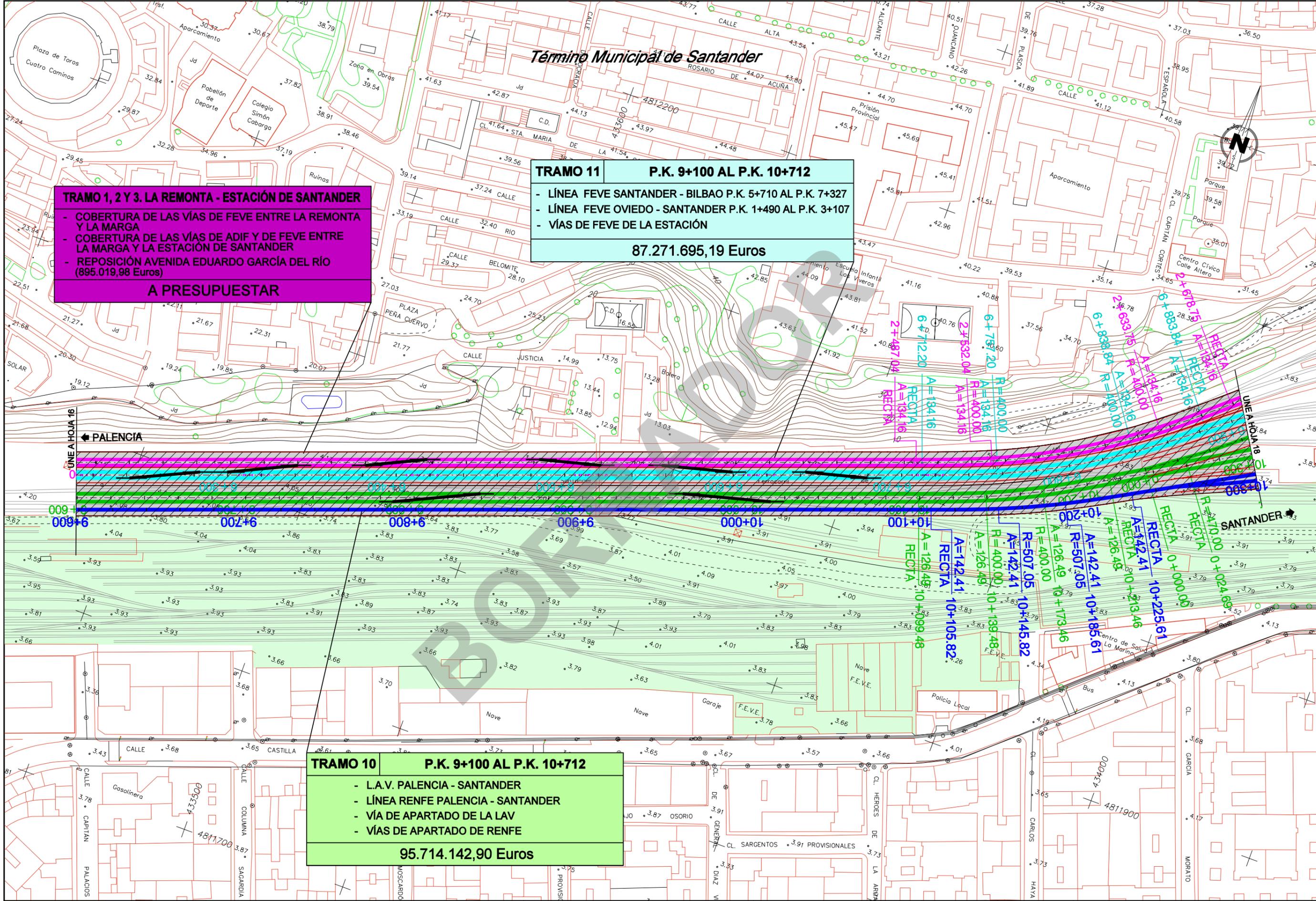
- LÍNEA FEVE SANTANDER - BILBAO P.K. 5+710 AL P.K. 7+327
- LÍNEA FEVE OVIEDO - SANTANDER P.K. 1+490 AL P.K. 3+107
- VÍAS DE FEVE DE LA ESTACIÓN

**87.271.695,19 Euros**

**TRAMO 10 P.K. 9+100 AL P.K. 10+712**

- L.A.V. PALENCIA - SANTANDER
- LÍNEA RENFE PALENCIA - SANTANDER
- VÍA DE APARTADO DE LA LAV
- VÍAS DE APARTADO DE RENFE

**95.714.142,90 Euros**



SECRETARÍA DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS  
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS  
DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

TÍTULO: ESTUDIO DE INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL EN EL MUNICIPIO DE SANTANDER Y ARCO DE LA BAHÍA

EMPRESA CONSULTORA: euroestudios Ingeniería de Construcción

EL INGENIERO DE CAMINOS AUTOR DEL ESTUDIO: JOSÉ MARIA ARANDA MORENO

ESCALA ORIGINAL: 1:1000 Original DIN A-1

FECHA: NOVIEMBRE 2009

Nº DE PLANO: HOJA 17 DE 20

TÍTULO DEL PLANO: TRAMIFICACIÓN PLANTAS

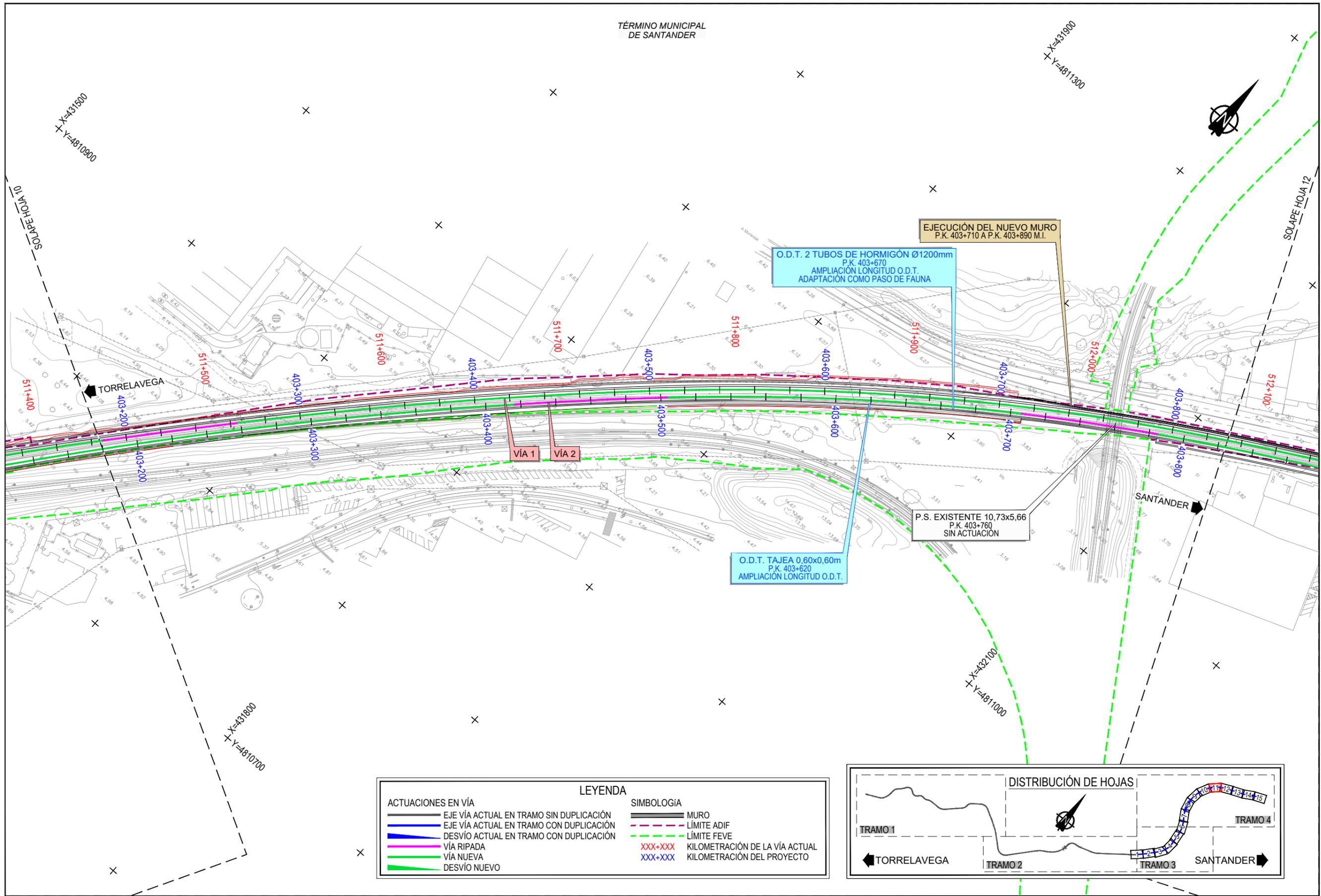


# APÉNDICE 3. PLANOS DEL “ESTUDIO DE OPTIMIZACIÓN DE LOS ESPACIOS FERROVIARIOS EN LA CIUDAD DE SANTANDER (CANTABRIA)”

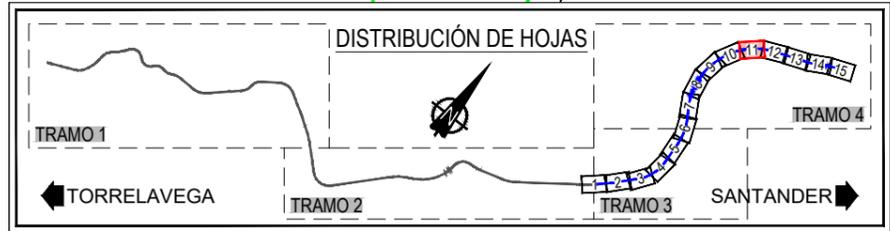


**APÉNDICE 4. PLANOS DEL “PROYECTO CONSTRUCTIVO DE  
DUPLICACIÓN DE VÍA EN EL TRAMO MURIEDAS - SANTANDER Y  
OTRAS ACTUACIONES EN LA LÍNEA DE CERCANÍAS C-1 ENTRE  
GUARNIZO Y MURIEDAS”**

TÉRMINO MUNICIPAL  
DE SANTANDER



LEYENDA	
<b>ACTUACIONES EN VÍA</b>	<b>SIMBOLOGÍA</b>
— EJE VÍA ACTUAL EN TRAMO SIN DUPLICACIÓN	— MURO
— EJE VÍA ACTUAL EN TRAMO CON DUPLICACIÓN	- - - LÍMITE ADIF
— DESVÍO ACTUAL EN TRAMO CON DUPLICACIÓN	- - - LÍMITE FEVE
— VÍA RIPADA	XXX+XXX KILOMETRACIÓN DE LA VÍA ACTUAL
— VÍA NUEVA	XXX+XXX KILOMETRACIÓN DEL PROYECTO
— DESVÍO NUEVO	



P:201815207102\_D002\_TECNICA02.03\_EJECUCIÓN02.03.02 DELINEACIÓN02 GUARNIZO-SANTANDER REVISIÓN 04/11 PLANOS2.1-TRAZADO VAS GENERALES2.3-PLANTA GENERAL Y PERFIL LONGITUDINAL2.3.1-PLANTA DWG



TÍTULO  
PROYECTO CONSTRUCTIVO DE DUPLICACIÓN DE VÍA EN EL TRAMO MURIEDAS - SANTANDER Y OTRAS ACTUACIONES EN LA LÍNEA DE CERCANÍAS C-1 ENTRE GUARNIZO Y MURIEDAS

AUTOR DEL PROYECTO:  
**ineco**  
ANA I. GONZÁLEZ BARAZÓN

ESCALA  
1/2.000  
Numérica Original UNE-A3  
Gráfica

FECHA  
MAYO 2018

TÍTULO DEL PLANO  
TRAZADO  
PLANTA Y PERFIL LONGITUDINAL  
PLANTA GENERAL

Nº DE PLANO  
2.4.3.1  
Hoja 11 de 15

# APÉNDICE 5. REPORTAJE FOTOGRÁFICO



Fotografía Nº 1. Vista general del tramo de inicio del baipás salida Santander.



Fotografía Nº 3. Desnivel existente entre las vías de ancho métrico y la de ancho convencional.



Fotografía Nº 2. Vista general del tramo de inicio del baipás entrada Santander.



Fotografía Nº 4. Vista del tramo de inicio del Viaducto 1



Fotografía Nº 5. Vista del ámbito de desarrollo del viaducto 1.



Fotografía Nº 7. Zona de cruce del segundo viaducto del baipás sobre la N-623.



Fotografía Nº 6. Vista de la ubicación de la pérgola de cruce sobre el ferrocarril de ancho ibérico.



Fotografía Nº 8. Zona de finalización del baipás proyectado.



Fotografía Nº 9. Vista desde el sur del paso superior sobre el ffcc de ancho ibérico y la N-623.



Fotografía Nº 11. Línea eléctrica que cruza sobre las vías al inicio del bai pás.



Fotografía Nº 10. Vista desde el norte del paso superior sobre el ffcc de ancho ibérico y la N-623.



Fotografía Nº 12. Paso a tierra de las líneas eléctricas que cruzan la Línea de ancho métrico Oviedo-Santander.



Fotografía Nº 13. Puerta de acceso a parcela del Ministerio de Defensa afectada por el baipás.



Fotografía Nº 15. Muro de contención de las vías de la Línea de ancho métrico Oviedo-Santander dentro de la parcela.



Fotografía Nº 14. Zona de la parcela afectada por la construcción del baipás.



Fotografía Nº 16. Zona de la parcela propuesta como zona de instalaciones auxiliares 3.



Fotografía Nº 17. Parcela propuesta como zona de instalaciones auxiliares 2.



Fotografía Nº 19. Parcela propuesta como zona de instalaciones auxiliares 1.



Fotografía Nº 18. Detalle de una parte de dicha parcela de instalaciones auxiliares 2.