



**ESTUDIO DE ALTERNATIVAS Y VIABILIDAD DEL TRAMO BILBAO-SANTANDER
DEL CORREDOR CANTÁBRICO-MEDITERRÁNEO**

APÉNDICE 3 CARACTERIZACIÓN URBANÍSTICA

ÍNDICE

1. Introducción	1	5.1. Caracterización global	34
2. Marco legislativo. Urbanismo y ordenación territorial.....	1	5.1.1. Ordenación territorial.....	35
2.1. Normativa de aplicación en Cantabria.....	1	5.1.2. Planeamiento urbanístico	39
2.2. Normativa de aplicación en País Vasco/Euskadi.....	3	5.2. Caracterización pormenorizada	44
2.3. Normativa sectorial ferroviaria	5	5.2.1. Alternativas A	45
3. Ordenación territorial y sectorial	6	5.2.2. Alternativas B	50
3.1. Instrumentos y planes en Cantabria.....	6	5.2.3. Alternativas C	53
3.1.1. Plan Regional de Ordenación del Territorio (PROT).....	6	5.2.4. Cambiador y estaciones.....	55
3.1.2. Plan de Ordenación del Litoral (POL)	10	6. Valoración global de los afecciones urbanísticas y territoriales.....	57
3.1.3. Normas Urbanísticas Regionales (NUR)	12		
3.1.4. Proyectos Singulares de Interés Regional (PSIRs).....	13		
3.1.5. Planes Especiales 'de ordenación territorial' (PE)	19		
3.2. Instrumentos y planes en País Vasco/Euskadi.....	22		
3.2.1. Directrices de Ordenación Territorial (DOT).....	23		
3.2.2. Planes Territoriales Parciales (PTP-).....	25		
3.2.3. Planes Territoriales Sectoriales (PTS-).....	27		
4. Planeamiento urbanístico municipal	28		
4.1. Planeamiento municipal en Cantabria	28		
4.2. Planeamiento municipal en País Vasco/Euskadi.....	31		
5. Caracterización urbanística y territorial de las soluciones y alternativas del estudio	33		

ANEXOS:

ANEXO Nº1: PLANOS: PRINCIPALES INSTRUMENTOS Y PLANES DE ORDENACIÓN TERRITORIAL (8 HOJAS, ESCALA 1:25.000)

ANEXO Nº2: PLANOS: CLASIFICACIÓN DEL SUELO EN EL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO MUNICIPAL VIGENTE (8 HOJAS, ESCALA 1:25.000)

1. Introducción

El presente apéndice urbanístico tiene por objeto analizar los instrumentos de ordenación territorial y de planeamiento urbanístico en relación con el área y objeto de este estudio.

El análisis se realizará a partir de los instrumentos y planes vigentes cuyo ámbito de aplicación incluya, parcial o totalmente, el área de estudio. Sin embargo, también se tendrán en consideración aquellos planes en revisión o elaboración cuando, su potencial interés o grado de avance, lo hacen aconsejable.

Como es habitual, la finalidad del análisis es doble: una, identificar aquellos posibles condicionantes derivados del planeamiento urbanístico, territorial o sectorial que deban ser tenidos en cuenta en el estudio, y otra, evaluar en qué medida las propuestas o soluciones formuladas desde el estudio se adecúan a lo establecido en el planeamiento y cómo se ven afectadas por éste.

La estructura y contenido del presente apéndice se articula en torno a los siguientes grandes apartados:

- Definición del marco legislativo autonómico en materia de urbanismo y ordenación del territorio.
- Análisis y evaluación de los principales instrumentos de ordenación territorial, incluyendo los planes y proyectos parciales y sectoriales.
- Análisis y evaluación de los planes generales municipales, destacando cuando es preciso los planes de desarrollo.
- Caracterización urbanística y territorial de las soluciones y alternativas del estudio.
- Y valoración global y preliminar de los afecciones urbanísticas y territoriales.

En todos los apartados se aborda por separado lo relativo a las comunidades autónomas (CCAA) de Cantabria y el País Vasco, lo que resulta lógico considerando que el urbanismo y la ordenación territorial son materias competenciales

autonómicas [con la salvedad de la legislación básica estatal de suelo]. Cada CCAA dispone de una normativa y unas herramientas de planificación propias; con principios y elementos comunes, pero también con diferencias notables. Pese a todo lo anterior, se ha procurado sistematizar el trabajo y en la valoración final se realiza un ejercicio de síntesis para obtener un resumen global de las principales conclusiones.

2. Marco legislativo. Urbanismo y ordenación territorial

En este apartado se enumeran las principales normas vigentes en las CCAA de Cantabria y el País Vasco / Euskadi en materia de urbanismo y ordenación del territorio, siendo conscientes de que se omiten algunas referencias menores y otras que pudieran tener cierto interés transversal (paisaje, vivienda, transporte, etc.), pero que se analizarán desde otros contenidos y/o en fases más avanzadas del estudio.

También es oportuno indicar que no se analiza en detalle la legislación básica estatal, representada por el 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, ya que no tiene una incidencia directa en las propuestas del estudio, al menos, más allá de la asunción de los principios dogmáticos. Es una norma que adquiere mayor relevancia frente a cuestiones jurídicas y a los fundamentos vinculados a los derechos y deberes de los propietarios de suelo, que resultan de más interés en fases ulteriores.

2.1. Normativa de aplicación en Cantabria

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 24.3 de la Ley Orgánica 8/1981, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de Autonomía para Cantabria, la comunidad autónoma asume las competencias en materia de ordenación del territorio y urbanismo.

Cantabria no tiene una amplia experiencia en el ejercicio de dichas competencias. De hecho, la vigente **Ley de Cantabria 2/2001, de 25 de junio, de Ordenación Territorial y Régimen Urbanístico del Suelo de Cantabria** (Ley 2/2001), es, en sentido estricto, la única y primera norma autonómica en materia de urbanismo aprobada, con alguna salvedad particular como la Ley 7/1990, de 30 de marzo, de

Ordenación Territorial o la Ley 9/1994, de 29 de septiembre, sobre Usos del Suelo en el Medio Rural. Hasta entonces, se había aplicado de forma directa, y después supletoria, la sucesiva legislación estatal (por ejemplo, con la Ley 1/1997, de 25 de abril, de medidas urgentes en materia de régimen del suelo y ordenación urbana, que en la práctica estaba sustentada en la derogada ley estatal de 1992).

Esa exigua experiencia en el desarrollo legislativo queda equiparada con la aprobación de un limitado número de instrumentos, planes o proyectos de carácter territorial, supramunicipal, sectorial o parcial, pese a que la citada Ley 2/2001 ostenta ya cerca de 20 años de vigencia y prevé la elaboración de documentos fundamentales como el Plan Regional de Ordenación Territorial.

Como se ha indicado, la **Ley de Cantabria 2/2001** es la norma básica y en ella se refunde la regulación de la ordenación del territorio y del urbanismo de la región.

Como establece en sus primeros artículos, el objeto principal de esta ley es “la regulación de los instrumentos de ordenación territorial, el uso del suelo y la actividad urbanística de la Comunidad Autónoma”, y la finalidad es “regular el contenido y clases del planeamiento territorial y urbanístico, la clasificación y régimen del suelo, la ejecución del planeamiento, la urbanización, la edificación y uso de los terrenos, la disciplina urbanística, los instrumentos de intervención en el mercado del suelo y la organización administrativa”.

En lo relativo a la **ordenación territorial**, la Ley 2/2001 establece los siguientes instrumentos:

- Plan Regional de Ordenación Territorial (PROT).
- Normas Urbanísticas Regionales (NUR).
- y los Proyectos Singulares de Interés Regional (PSIR).

A los anteriores añade, a través de la Disposición Adicional Cuarta:

- Plan de Ordenación del Litoral (POL), que se equipará al PROT.

Respecto al **planeamiento urbanístico municipal** establece, en línea con la tradición heredada, que la figura de referencia será el:

- Plan General de Ordenación Urbana (PGOU).
- Que complementa con una “variante simplificada” para municipios menores de 1.000 hab y 400 viviendas.

Finalmente, y de forma transversal, contempla la posibilidad de que los instrumentos y planes anteriores se desarrollen mediante Planes Especiales (PE-).

Si bien la Ley 2/2001 contempla que podrán aprobarse planes especiales con la finalidad de ‘Desarrollo de las infraestructuras básicas relativas a las comunicaciones aéreas, terrestres o marítimas’ (art. 59.1.e), se entiende que este supuesto es aplicable a actuaciones en las que la comunidad tenga competencia y que además sean resultado de la necesidad de desarrollar instrumentos y planes de rango superior (PROT, POL, PSIR, etc.).

A fecha de redacción del presente apéndice, la situación de las anteriores figuras en Cantabria es la siguiente:

- Figuras de ordenación territorial:
 - o Plan Regional de Ordenación Territorial (PROT), en proceso de elaboración y estado previo a la aprobación inicial.
 - o Normas Urbanísticas Regionales (NUR), aprobadas mediante Decreto 65/2010, de 30 de septiembre.
 - o Proyectos Singulares de Interés Regional (PSIR). En el ámbito de estudio se incluyen, parcial o totalmente, los siguientes:
 - PSIR aprobados (4): Actuación Integral Estratégica Productiva en Castro-Urdiales (1ª y 2ª fase), Actuación Integral Estratégica Productiva Área Marina de Cudeyo-Medio Cudeyo, y Actuación industrial en Marina de Cudeyo (Suyesa).
 - PSIR en tramitación (4): Llano de la Pasiega, Piélagos-Villaescusa (VIPAR), Parque de la Naturaleza de Cantabria, y Parque industrial y empresarial de Laredo. Todos ellos en fases iniciales.

- Plan de Ordenación del Litoral (POL), aprobado mediante Ley 2/2004, de 27 de septiembre, incluye en su ámbito los 35 municipios litorales de la comunidad, y a una parte significativa del área de este estudio. Además de los PSIR aprobados, desarrollados sobre zonas de Actuación Integral Estratégica (AIE) previstas en el propio POL, de este instrumento devinieron dos planes especiales que lo desarrollan:
 - Plan Especial de la Red de Sendas y Caminos del Litoral (PE-RSC), aprobado mediante Decreto 51/2010.
 - Y Plan Especial de la Bahía de Santander (PE-BS), aprobado mediante Decreto 32/2015.
- Figuras de planeamiento urbanístico municipal. El área de este estudio incluye, en parte o íntegramente, a 27 municipios cántabros. En el apartado correspondiente de este apéndice se analiza la situación en cada caso, pero cabe señalar, a modo representativo, que la situación de los 102 municipios que componen la comunidad es la siguiente:
 - Municipios sin planeamiento urbanístico (o sólo con delimitación de suelo urbano): 23, de los que 2 no tienen ninguna figura, y 21 sólo disponen de delimitaciones de suelo urbano (de estas, sólo 6 son posteriores a la Ley/2001).
 - Municipios con planeamiento urbanístico no adaptado: 55, de los cuales 44 con Normas Subsidiarias (tipo A o B) y los 11 restantes con Plan General.
 - Municipios con planeamiento urbanístico adaptado a la Ley 2/2001: 24, todos ellos con el preceptivo PGOU.

Las normas y planes anteriores definen el marco urbanístico y territorial de Cantabria en el que deben plantearse el análisis y las valoraciones del presente estudio.

Por último, es conveniente reseñar que la propia Ley 2/2001 de Cantabria está siendo de nuevo objeto de revisión. De hecho, actualmente, se encuentra en proceso de tramitación el Anteproyecto de Ley de Ordenación de Territorio y Urbanismo de

Cantabria, que sustituirá previsiblemente a la vigente Ley 2/2001, con el fin de: solventar los problemas identificados en la aplicación de la norma previa, incorporar los nuevos paradigmas de la planificación, e integrar los cambios legislativos en materia ambiental, de políticas de transparencia, de participación ciudadana, o de modernización de los procedimientos administrativos.

2.2. Normativa de aplicación en País Vasco/Euskadi

En el caso del **País Vasco**, el Estatuto de Autonomía aprobado mediante la Ley Orgánica 3/1979, y la Ley 27/1983 de Relaciones entre Instituciones de la Comunidad Autónoma y Órganos Forales de sus Territorios Históricos, otorgan las competencias en materia de ordenación del territorio y urbanismo a la comunidad autónoma, con la salvedad conocida a favor del estado para promulgar legislación básica.

Como se expone más adelante, esta Comunidad tiene un mayor bagaje que Cantabria en la aprobación de normas y de instrumentos y planes.

También, a diferencia del caso cántabro, pero de forma análoga a otros territorios, en el País Vasco cada una de las dos materias dispone de ley o regulación propia.

Las principales referencias en materia de ordenación territorial son:

- Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco.
- Ley 10/2019, de 27 de junio, de ordenación territorial de grandes establecimientos comerciales.

Y en materia de urbanismo o planeamiento municipal la norma básica es:

- Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo del País Vasco.

La citada Ley 4/1990 define y regula los instrumentos de ordenación territorial, y establece los criterios y procedimientos necesarios para asegurar la coordinación de las acciones con incidencia territorial entre las diferentes administraciones públicas.

La Ley 4/1990 recoge los siguientes instrumentos de ordenación:

- Directrices de Ordenación Territorial (DOT).

- Planes Territoriales Parciales (PTP-).
- y Planes Territoriales Sectoriales (PTS-)

Por su parte, la Ley 2/2006, en el ámbito de la actividad urbanística municipal o local, diferencia las siguientes clases de planes 'estructurales', si bien el habitual PGOU sigue siendo el instrumento de referencia para la ordenación municipal integral.

- Plan General de Ordenación Urbana (PGOU).
- Plan de Compatibilización de Planeamiento General (PCPG), concebido para coordinar suelos urbanos limítrofes entre municipios
- y Plan de Sectorización (PS-), para la ordenación detallada de sectores de suelo urbanizable.

A fecha de redacción del presente apéndice la situación de las anteriores figuras es la siguiente:

- Figuras de ordenación territorial:
 - o Directrices de Ordenación Territorial, aprobadas por Decreto 128/2019, de 30 de julio, definen el modelo territorial de la región y las líneas estratégicas de la planificación, siendo el marco general de referencia para la formulación de los restantes instrumentos y planes de ordenación.
 - o Planes Territoriales Parciales, desarrollan o pormenorizan a las Directrices de Ordenación Territorial en sus respectivas áreas funcionales. En la actualidad, todas ellas disponen de su correspondiente PTP -aprobados en distintas fechas-, algunas han aprobado incluso modificaciones, y en otras se están iniciando los procedimientos de revisión.

El área de este estudio coincide parcialmente con los ámbitos de los siguientes PTP:

- Decreto 179/2006, de 26 de septiembre, por el que se aprueba definitivamente el Plan Territorial Parcial del Área Funcional del Bilbao Metropolitano.
- Decreto 226/2011, de 26 de octubre, por el que se aprueba definitivamente el Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Balmaseda-Zalla (Encartaciones).
- o Planes Territoriales Sectoriales, son elaborados por los distintos departamentos del Gobierno Vasco con competencias en las diversas materias con incidencia territorial. En la actualidad se encuentran aprobados definitivamente los siguientes Planes Territoriales Sectoriales:
 - PTS Agroforestal,
 - PTS de Ordenación de Ríos y Arroyos,
 - PTS de Carreteras de Bizkaia,
 - PTS de Energía Eólica,
 - PTS de Red Ferroviaria en la CAPV,
 - PTS de Creación Pública de Suelo para Actividades Económicas y Equipamientos Comerciales,
 - PTS de Zonas Húmedas,
 - PTS de Protección y Ordenación del Litoral,
 - PTS de Infraestructuras de Residuos Urbanos de Gipuzkoa,
 - Y PTS de Vías Ciclistas de Gipuzkoa.

Como puede observarse, la naturaleza sectorial de estos PTS determina sus propios ámbitos de aplicación, que rara vez son coincidentes con límites administrativos.

Por otra parte, hay que indicar que se encuentran con la tramitación suspendida los siguientes PTS: de Patrimonio Cultural, de Suelo para la Promoción Pública de Viviendas, de Puertos, y de Red Intermodal y Logística del Transporte. Estos dos últimos resultarían especialmente interesantes en relación con el objeto de este estudio.

- Figuras de planeamiento urbanístico municipal.
 - o El área del presente estudio afecta únicamente al territorio histórico de Bizkaia, y sólo coincide con 6 de los 255 municipios que lo componen. A saber: Abanto y Ciérvana-Abanto Zierbena, Galdames, Muskiz, Valle de Trápaga-Trapagaran, Ortuella, y Sopuerta.
 - o Como es normal, la situación del planeamiento municipal es bastante dispar. Por ejemplo, entre los seis municipios anteriores:
 - Solo Abanto y Trápaga disponen de planeamiento adaptado a la Ley 2/2006, con PGOU aprobados en 2010 y 2015, respectivamente.
 - Ortuella también cuenta con un PGOU, pero en este caso es de 1985, muy anterior a la vigente Ley 2/2006.
 - Y los tres restantes están regulados por Normas Subsidiarias; Galdames (2002), Muskiz (1993) y Sopuerta (2004).

Las normas y planes anteriores definen el marco urbanístico y territorial en el País Vasco en el que deben plantearse el análisis y las valoraciones del presente estudio.

2.3. Normativa sectorial ferroviaria

Además de la normativa específica en cuestiones urbanísticas y territoriales, es necesario incluir al menos una referencia a la legislación en materia ferroviaria para completar el marco legislativo general del presente apéndice.

En la actualidad, la norma ferroviaria fundamental es Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

En relación con este apéndice, la primera alusión debe ser al CAPÍTULO II. Planificación, proyecto y construcción de infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General, y en particular al 'Artículo 7. Incidencia de las infraestructuras ferroviarias sobre el planeamiento urbanístico'. En el punto primero de ese artículo se establece que:

1. Los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística calificarán los terrenos que se ocupen por las infraestructuras ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General, así como aquellos que deban ocuparse para tal finalidad, de acuerdo con los estudios informativos aprobados definitivamente, como sistema general ferroviario o equivalente, de titularidad estatal, y no incluirán determinaciones que impidan o perturben el ejercicio de las competencias atribuidas al administrador de infraestructuras ferroviarias. [...].

De la redacción de este texto se infiere la prevalencia de la infraestructura ferroviaria -en tanto que infraestructura de interés general y de ámbito generalmente supramunicipal-, sobre el planeamiento urbanístico y territorial, que deberá adaptarse y no podrá imponer determinaciones contrarias. Ello no es óbice para que, en el sentido contrario, la redacción de estudios y proyectos ferroviarios deba adecuarse y/o considerar, en la medida de lo posible, las previsiones y determinaciones de los planes urbanísticos y territoriales previos; especialmente, respecto a aquellos que sean de aplicación directa (por ámbito o por materia).

Por otra parte, esa prevalencia de la infraestructura ferroviaria es congruente con la habitual condición de uso autorizable, o compatible, que otorgan las normativas de distintos planes urbanísticos y territoriales al regular las obras y actuaciones de interés público o general. Esa condición también está recogida en la legislación y es de aplicación general, salvo casos muy excepcionales.

En cuanto a la regulación urbanística de la propia infraestructura ferroviaria, la citada Ley 38/2015 señala en su artículo que ostentará la condición de sistema general ferroviario (o equivalente) y que "se desarrollará a través de un plan especial de ordenación de la zona de servicio ferroviario o instrumento equivalente" promovido y gestionado por el propio administrador ferroviario.

A modo de conclusión, puede afirmarse en el planeamiento de propuestas y alternativas del estudio informativo debe tener en consideración la legislación y el planeamiento urbanístico y territorial vigentes. Sin embargo, al amparo de la condición de interés general, es posible plantear soluciones o propuestas que, justificadamente, difieran de lo dispuesto en esos planes, siempre que no se contravengan determinaciones expresas de mayor rango. Asimismo, una vez fuese aprobado y ejecutado el futuro proyecto ferroviario, los planeamientos quedarán obligados a su integración.

3. Ordenación territorial y sectorial

3.1. Instrumentos y planes en Cantabria

3.1.1. Plan Regional de Ordenación del Territorio (PROT)

El PROT está concebido como un instrumento clave en la ordenación territorial, ya que encabeza la jerarquía planificadora. Según se indica en el artículo 11 de la Ley 2/2001, tiene como función “identificar las pautas generales del desarrollo de la Comunidad Autónoma, fijar las directrices para la ordenación del territorio, establecer las prioridades de la acción económica gubernamental en el ámbito de las infraestructuras y definir el modelo territorial deseable a proporcionar a las demás Administraciones Públicas para el ejercicio de sus respectivas competencias”.

Sin embargo, pese a la importancia del documento y del tiempo transcurrido, aún no se ha aprobado definitivamente el PROT de Cantabria, aunque debe señalarse que en la actualidad se encuentra de nuevo en proceso de elaboración.

Teniendo en cuenta que ese proceso está aún en fases preliminares, previas incluso a una aprobación inicial, la documentación disponible no puede entenderse como completa ni, por supuesto, como definitiva y aplicable.

Sin perjuicio de lo anterior, sí que resulta oportuno analizar brevemente los contenidos del ‘Proyecto del PROT’ (que es como lo denominan), dado que el objeto de este estudio (mejorar la conexión ferroviaria entre Bilbao y Santander) debiera tener una gran relevancia en la definición del modelo territorial.

La documentación que se analiza en este apartado se corresponde con el Avance del Proyecto del PROT resultante del proceso de participación ciudadana, que fue presentado en abril de 2018 y estaba “preparado para aprobación inicial”. Este proyecto de PROT se compone de los siguientes documentos:

- Anteproyecto de Ley (la Ley 2/2001 establece que se aprobará como tal).
- Plan-PROT (borrador para aprobación inicial).
- Estudio Ambiental Estratégico.
- Catálogo de cabañales, cabañas y elementos singulares del patrimonio pasiego.

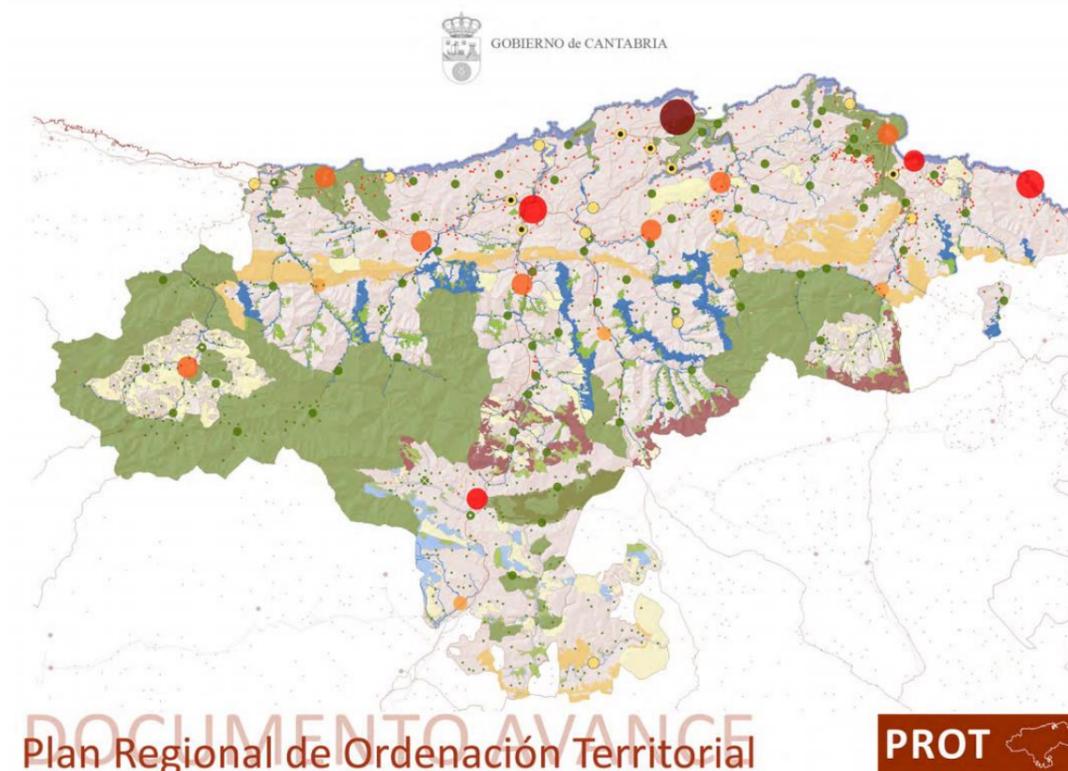


Figura 1. Presentación del proyecto de PROT. Abril de 2018

Fuente: <https://www.territoriodecantabria.es/participacion-ciudadana/prot-old>

A los efectos de este apéndice, los contenidos más interesantes se encuentran en la memoria de Plan-PROT, y en particular en el apartado dedicado a la “Vertebración Territorial (Infraestructuras, Equipamientos, Accesibilidad)”.

En el apartado 'II.1.2. Infraestructuras ferroviarias', el PROT indica que:

“En lo referente a las relaciones del exterior ligadas a las líneas de largo recorrido que discurren paralelas a la Costa Cantábrica, habrá que distinguir las actuaciones que habrán de tener lugar sobre la actual red de ancho métrico y las que supondrían la implantación de un nuevo corredor de altas prestaciones. [...]

Y en cuanto a las segundas [relaciones del exterior], deberán promoverse cuantas actuaciones den lugar a la conformación de un corredor Cantábrico desde Galicia hasta Bilbao que incremente las prestaciones de la ya obsoleta red de ancho métrico, atendiendo tanto a criterios de competitividad en el transporte de viajeros, como a criterios de operabilidad con las redes existentes en el transporte de mercancías, de forma especial en lo referente a los accesos al Puerto de Santander. En este sentido, la Comunidad Autónoma deberá tomar decisiones sobre estrategias ligadas a prioridades en el nuevo trazado (la más imperiosa será probablemente el tramo Santander-Bilbao que permitiría además en el futuro una solución de conexión de la Comunidad con los polos de actividad del Valle del Ebro y del Mediterráneo), puntos de parada, conexiones con otras redes ferroviarias y accesos a centros logísticos de gran magnitud para su “traslado” a las administraciones competentes del Estado”.

Como se desprende de estas referencias concretas al objeto de este estudio, el PROT aboga por un modelo de conectividad suprarregional, en el que otorga un protagonismo evidente al tráfico de mercancías y a la relación con el Puerto de Santander. Es interesante también reseñar que apuesta de forma simultánea por la creación de un nuevo corredor y por la mejora de la infraestructura existente (sobre entendiendo que quedaría orientada a una movilidad más local).

En coherencia con el carácter planificador y estratégico propio de un documento como el PROT, no se plantean soluciones o intervenciones concretas, pero sí líneas de actuación que debieran orientar la acción pública.

En las siguientes figuras se modeliza la propuesta que realiza el PROT para el sistema ferroviario. Nótese como se plantea un corredor de Este a Oeste de la región, sin definición de trazado, pero con una clara vocación de interconexión territorial. Este corredor se denomina: 'Nuevo corredor cantábrico de Altas Prestaciones'.

Se destacan también algunos de los principales centros urbanos de la región; en los casos de Santander y Torrelavega se trata de nodos de primer orden (sólo ambos municipios suman ya casi el 40% de la población total de Cantabria), y en los casos de Reinosa (1,5%), Laredo y Castro-Urdiales (5,5%) parecen más bien nodos de fomento de la movilidad (en el boceto de corredor que se muestra en la siguiente figura, la línea de ferrocarril no conecta Castro ni Laredo, pero parece evidente que lo condicionan).

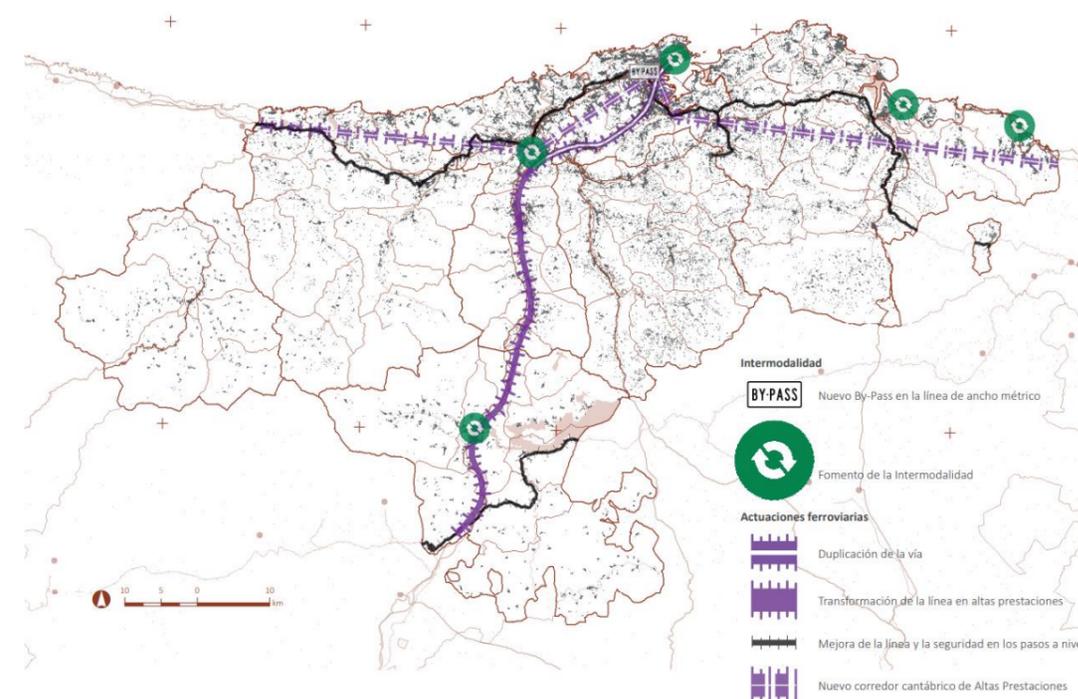


Figura 2. Previsiones para la red ferroviaria. Fuente: Extracto de la memoria del Proyecto-PROT 18. Memoria, página 281.

Al margen del desarrollo de nuevas líneas, el PROT propugna también una mejora de las líneas existentes y de la seguridad de los pasos a nivel.

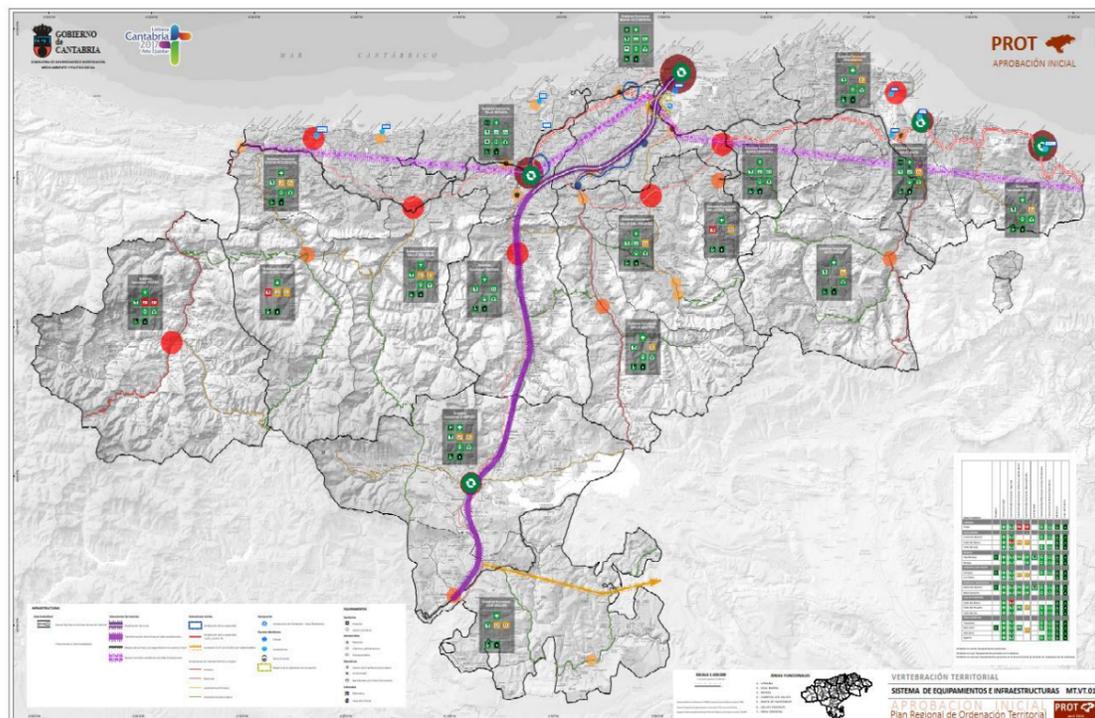


Figura 3. Plano o mapa: Sistema de equipamientos e infraestructuras MT.VT.01, perteneciente a la Serie Modelo Territorial. Fuente: Ídem. PROT 18.

Dentro del Proyecto de PROT, en el documento de Determinaciones (equivalente a un texto normativo), también se incluyen algunas reflexiones sobre la planificación ferroviaria. Entre ellas procede destacar las siguientes:

“24.4. Áreas y plataforma

b. Se promoverá la implantación de una plataforma logística multimodal con vocación nacional-internacional de vinculación estrecha al Puerto de Santander. Se ubicará estratégicamente junto a las principales redes de carreteras de alta capacidad y ferroviarias para que además de cumplir con las funciones propias de un centro logístico, desarrolle plenamente la funcionalidad intermodal ferrocarril/carretera.

[...]

“49. (R) Sistema ferroviario:

49.1. La Administración del Estado, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y las empresas prestatarias de los servicios de transporte ferroviario entenderán como pretensiones básicas de la Comunidad Autónoma de Cantabria en materia ferroviaria, las siguientes:

a. Para el transporte de viajeros:

i. Priorizar la adecuación de las líneas de cercanías, en sus componentes infraestructurales, de material móvil y de servicios, a los requerimientos de competitividad futuros, en orden a articular la movilidad interior de la región.

ii. Considerar como actuaciones preeminentes para Cantabria las concernientes a la construcción y puesta en servicio de los corredores Madrid-Santander y el del Cantábrico (relación Este-Oeste) en formato de “Altas Prestaciones”, en orden a actualizar las conexiones con el exterior de la Comunidad.

b. Para el transporte de mercancías:

i. Dotar a las líneas de “Altas Prestaciones” de accesos al Puerto de Santander con suficiente capacidad para no mermar la operatividad de este.

ii. Dotar a aquellas plataformas logísticas de proyección nacional-internacional que puedan erigirse en el futuro con un carácter intermodal de accesos desde la red ferroviaria de altas prestaciones.

iii. Favorecer e impulsar la utilización de la red de ancho métrico para los servicios de transporte de mercancías.

49.2. El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias continuará adoptando medidas para garantizar la seguridad y mejor integración de las infraestructuras ferroviarias en los entornos urbanos, con especial incidencia en la problemática de los pasos a nivel.”

Menos conciso es el Anteproyecto de ley del PROT, que desarrolla en formato de texto legislativo los contenidos y determinaciones del Plan. De hecho, lo más reseñable en relación con el objeto de este estudio es la inclusión de una nueva figura de ordenación: el planeamiento o plan territorial, que subdivide en parcial y especial. En ningún caso sería el instrumento para el proyecto de altas prestaciones del corredor atlántico, que compete al administrador ferroviario, pero a través de estos planes territoriales [sectoriales] sería factible la coordinación y/o integración de una actuación como esa en el futuro modelo territorial que del PROT.

3.1.2. Plan de Ordenación del Litoral (POL)

El Plan de Ordenación del Litoral de Cantabria se aprobó mediante la Ley 2/2004, apenas tres años después de aprobarse la vigente Ley del Suelo 2/2001, que lo ampara y lo introdujo en la jerarquía planificadora. Fue el primer instrumento de ordenación territorial en aprobarse y su conveniencia estaba justificada ante la necesidad de regular las dinámicas urbanísticas y territoriales en el ámbito costero. Un ámbito costero o litoral sometido a fuertes presiones urbanísticas donde se concentra una abultada mayoría de la población, y las principales infraestructuras y centros de actividad de la región.

La importancia de esta figura se puso de manifiesto desde su origen cuando la propia Ley 2/2001 lo equiparó (jurídicamente) al PROT.

Su ámbito de aplicación lo constituyen inicialmente los 37 municipios litorales de Cantabria, aunque debe tenerse en cuenta que desde el propio POL quedan excluidos: los suelos urbanos, los suelos urbanizables con Plan Parcial, y las áreas sometidas a algún tipo de régimen especial por corresponder a algún Espacio Natural Protegido o un Plan de Ordenación de los Recursos Naturales en vigor. Asimismo, aunque incorpora los denominados Sistemas Generales Territoriales hay que apuntar que suele tratarse de las principales infraestructuras de transporte, que son de competencia estatal y que, por tanto, quedan regladas prevalentemente por la normativa sectorial correspondiente.

En relación con los 27 municipios incluidos en el área del presente estudio, en el ámbito final del POL:

- Quedan incluidos dieciocho (18): Ampuero, El Astillero, Bárcena de Cicero, Camargo, Castro-Urdiales, Colindres, Escalante, Guriezo, Laredo, Liendo, Limpias, Marina de Cudeyo, Medio Cudeyo, Meruelo, Piélagos, Ribamontán al Monte, Villaescusa, y Voto.
- Y quedan excluidos los ocho restantes (9): Entrambasaguas, Hazas de Cesto, Liérganes, Penagos, Rasines, Riotuerto, Ruesga, Santa María de Cayón y Solórzano.

El POL constituye una herramienta de ordenación territorial que establece los criterios generales de protección en el medio litoral y costero, al mismo tiempo que orienta, desde sus capacidades, las estrategias de desarrollo territorial y de implantación de infraestructuras.

El modelo territorial o la propuesta de ordenación se sustenta en la siguiente zonificación:

- **Área de Protección (P-C/I/R/E/AIP):** espacios que por su singularidad merecen una especial protección con una regulación restrictiva de directa aplicación. Las categorías de protección son: costera, intermareal, de riberas, ecológica, litoral y áreas de interés paisajístico.

CATEGORÍAS DE PROTECCIÓN:

-  Protección Costera.
-  Protección Intermareal.
-  Protección de Riberas.
-  Protección Ecológica.
-  Áreas de Interés Paisajístico.
-  Protección Litoral.

CATEGORÍAS DE ORDENACIÓN:

-  Ordenación Ecológico Forestal.
-  Modelo Tradicional.
-  Área Periurbana.
-  Área No Litoral.

ACTUACIONES INTEGRALES ESTRATÉGICAS:

-  Productivas.
-  De Reordenación.
-  Ambientales.

- **Área de Ordenación (AP/MT/OEF/NL):** zonas cuyas directrices de planificación exigen la intermediación municipal a través de un Plan General de Ordenación Urbana. Se distingue entre área litoral y área no litoral. Las categorías de ordenación son: área periurbana, área de modelo tradicional, área de ordenación ecológico – forestal, área no litoral.

- **Actuaciones Integrales Estratégicas (AIE-PRO/REO/AMB):** ámbitos adecuados para el desarrollo de políticas sectoriales estratégicas que se espera que actúen como catalizadores en materia de vivienda, medioambiente e industria.

Figura 4. Extracto leyenda planos del POL (Ley 2/2004).

Para la elaboración del presente estudio, el Área de Protección desempeña una función inicial de condicionante, ya que contiene aquellos espacios de mayor valor ambiental, natural y/o cultural.

En contraposición, el Área de Ordenación incluye espacios transformados o susceptibles de ello y de ser destinados a albergar nuevos usos, construcciones e infraestructuras derivados del desarrollo urbanístico y territorial.

Mención aparte requieren las denominadas **Actuaciones Integrales Estratégicas (AIE)**. Áreas singulares para las que el POL establece objetivos y un posterior desarrollo mediante Planes Especial o Proyectos Singulares de Interés Regional (PSIR). Según las define el POL en su artículo 51 son:

“Las AIE son sectores que, por el interés de su desarrollo en el marco de políticas sectoriales de la Comunidad Autónoma de Cantabria, vinculan al planeamiento municipal desde la entrada en vigor de esta Ley. Su delimitación gráfica, carácter y objetivos se recogen en los Anexos I y III”.

Cada una de las tres clases de AIE persigue objetivos distintos, desde las AIE-PRO que están concebidas para desarrollos “productivos” de relevancia regional, hasta las AIE-AMB, que están más enfocadas a la protección ambiental.

Es importante reseñar que el artículo 53 de la Ley 2/2004 establece que:

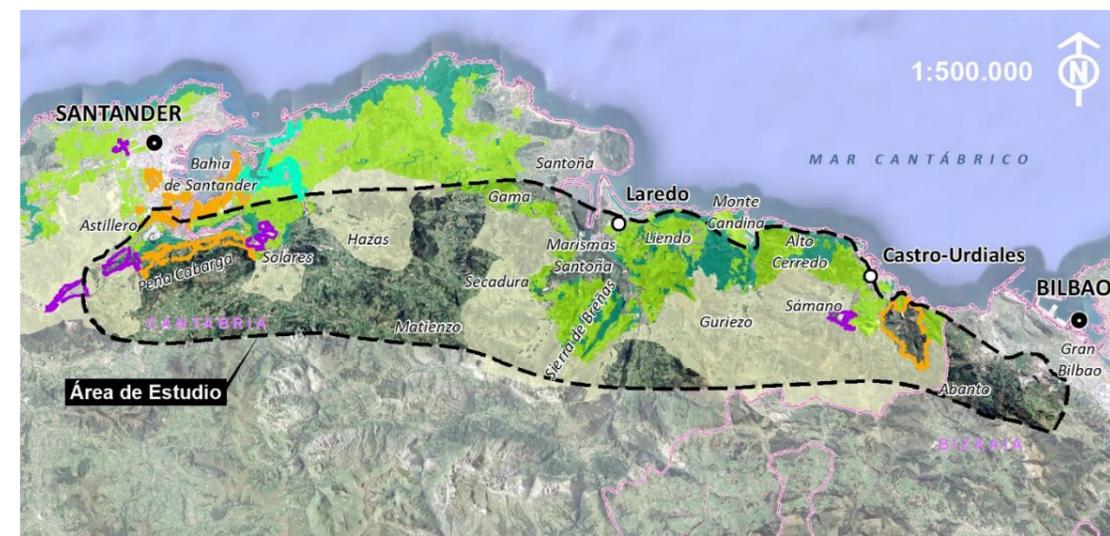
“Hasta la aprobación de los instrumentos de desarrollo de las Actuaciones Integrales Estratégicas únicamente se permite el mantenimiento de los usos existentes y la implantación de usos compatibles con los objetivos de la actuación, según las determinaciones del Anexo III”.

Dentro del área del presente estudio se localizan las siguientes AIE:

- Cuatro AIE-PRO; dos ya se han desarrollado; las de Castro-Urdiales y la de Marina-Medio Cudeyo, y las dos restantes están en proceso; Villaescusa-Piélagos (VIPAR) y el Llano de la Pasiega. Esta última es especialmente importante, pues se prevé transformarlo en un nodo logístico e intermodal de relevancia suprarregional, vinculado al puerto de Santander y a las principales vías viarias y ferroviarias de la región. Todas se desarrollan mediante los preceptivos PSIR.
- Una AIE/REO; extensa, sobre la ladera norte de Peña Cabarga.

- Y otra AIE/AMB nº5 ‘Ría de Cubas’; en torno a las rías de Solía y San Salvador, al sur de la bahía de Santander.

Estas dos últimas AIE quedaron sustancialmente ordenadas y protegidas a través del Plan Especial de la Bahía de Santander.



PLAN DE ORDENACIÓN DEL LITORAL DE CANTABRIA

ÁREAS DE INTERÉS ESTRATÉGICO (AIE):	CATEGORÍAS:
AIE/AMB - Ambiental	de Protección
AIE/PRO - Productiva	de Ordenación
AIE/REO - Reordenación	Excluidas y No Litoral

Figura 5. Plan de Ordenación del Litoral de Cantabria. Actuaciones Integrales Estratégicas y Áreas de Protección y Ordenación

En líneas generales, puede afirmarse que el POL no condiciona de forma significativa las propuestas que se formulen desde este estudio, tanto por su alcance limitado sobre el área estudiada (más aún si se excluyese la categoría No Litoral – en amarillo pálido en la figura superior), como por la relativa compatibilidad que presentan las áreas de protección y ordenación respecto a la ejecución de infraestructuras de transporte de interés general. En esta línea, se pueden destacar los siguientes preceptos de la Ley 2/2004:

“Artículo 28 Usos autorizables con carácter general

Con carácter general, **en las distintas categorías del Área de Protección se podrán autorizar:**

- a) *Actuaciones, construcciones e instalaciones, permanentes o no, vinculadas a un servicio público o a la ejecución, entretenimiento y servicio de obras públicas e infraestructuras que sea necesario ubicar en estas áreas. [...]*

* * *

“Artículo 46 Usos autorizables en el área de ordenación

*1. En los términos establecidos en el presente Título, en el **Área de Ordenación serán autorizables**, según la clasificación urbanística del suelo, los usos contemplados en la Ley de Cantabria 2/2001, de 25 de junio, para los suelos urbanizables y rústicos, sin perjuicio de las limitaciones que al respecto establezca la legislación sectorial o el planeamiento territorial y urbanístico. [...]*”

Con las pertinentes medidas y consideraciones, y sin perjuicio de otras normas y limitaciones aplicables, es posible plantear soluciones para el corredor ferroviario de este estudio que afecten a las zonas de protección y ordenación.

Cuestión aparte son las AIE, y especialmente las de clase Productiva, ya que sería conveniente que el presente estudio tuviese en consideración las AIE ya ejecutadas, y particularmente algunas de las que están pendientes, como es el caso del referido PSIR del Llano de la Pasiega.

3.1.3. Normas Urbanísticas Regionales (NUR)

Las Normas Urbanísticas Regionales de Cantabria fueron aprobadas mediante el Decreto 65/2010, de 30 de septiembre.

Como su propio nombre indica, se trata de un instrumento esencialmente normativo, sin una plasmación gráfica de propuestas o actuaciones. En realidad, las NUR están más orientadas a ofrecer un marco de referencia para el desarrollo de otros planes y proyectos, y muy especialmente para el planeamiento urbanístico municipal.

Los objetivos de las NUR son: fijar unas pautas normativas referentes al uso, así como conservar y mantener la integridad territorial de Cantabria, para lo que marcan criterios de clasificación y actuación en terreno rústico y urbano, regulan usos en suelo rústico, establecen parámetros de edificación y orientan la intervención urbanística. Asimismo, incorporan medidas de conservación de recursos naturales, medio ambiente y patrimonio cultural.

En relación con la finalidad del presente estudio, tal vez lo más destacable (o aplicable) desde las NUR son las medidas de protección del medio ambiente, el entorno cultural y el paisaje, en tanto que contienen criterios y orientaciones que pueden resultar de interés. No obstante, en cada grupo de medidas, hay legislación y procedimientos específicos (proceso de evaluación ambiental, leyes de paisaje y patrimonio, etc.).

En resumen, las NUR no tienen una incidencia vinculante sobre este estudio.

3.1.4. Proyectos Singulares de Interés Regional (PSIRs)

3.1.4.1. Actuación Industrial en Marina de Cudeyo (Suyesa) / y Actuación integral estratégica productiva: Área de Marina de Cudeyo-Medio Cudeyo (AIE nº7)

Ambas actuaciones han sido desarrolladas a través de los preceptivos PSIR:

- “PSIR de la Actuación Industrial en Marina de Cudeyo (Suyesa)” – PSIR-AIMC. Aprobado mediante Acuerdo del Consejo de Gobierno de Cantabria con fecha 18 de abril de 2004. Fue objeto de una modificación en 2015.
- “PSIR Actuación Integral Estratégica Productiva: Área de Marina de Cudeyo-Medio Cudeyo” – PSIR-MCMC. Aprobado mediante Acuerdo del Consejo de Gobierno de Cantabria con fecha 29 de abril de 2010. Con posterioridad también ha sido objeto de algunas modificaciones.

Entre ambos queda ordenada la práctica totalidad de la Actuación Integral Estratégica Productiva nº 7 “Área de Marina de Cudeyo-Medio Cudeyo”, definida en el Anexo III del Plan de Ordenación del Litoral. El PSIR-AIMC ordena unas 12 ha. y el PSIR-MCMC las 145 ha. restantes.



Figura 6. Localización del AIE-PRO nº 7 coincidente con los PSIR de Marina y Medio Cudeyo y Actuación Industrial Marina de Cudeyo.

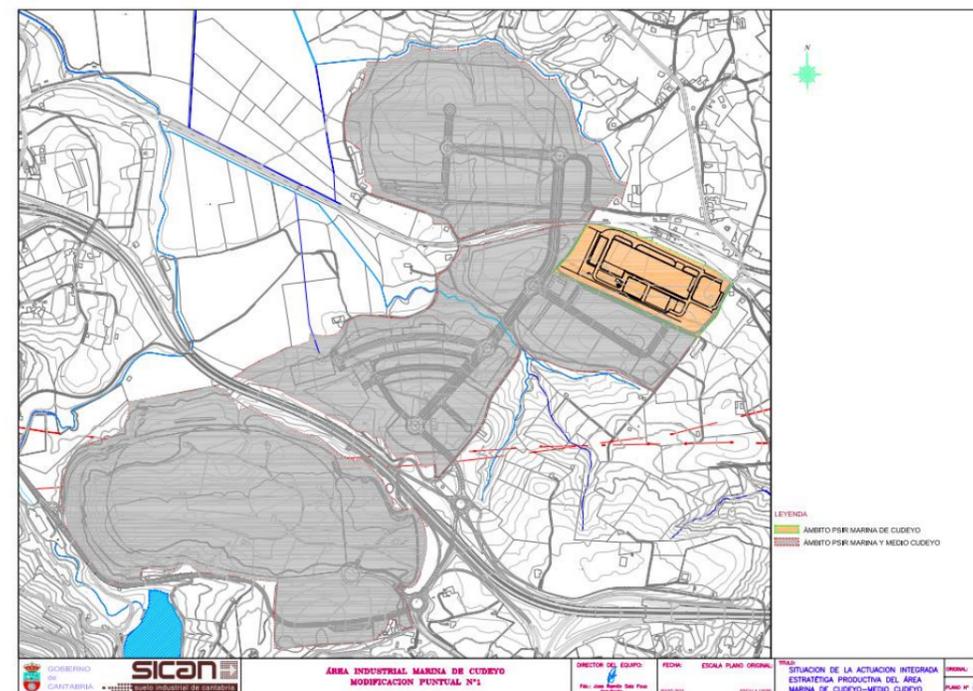


Figura 7. PSIR de la Actuación Industrial en Marina de Cudeyo (Suyesa), 2004. Fuente: Documento de planeamiento – Planos de Ordenación

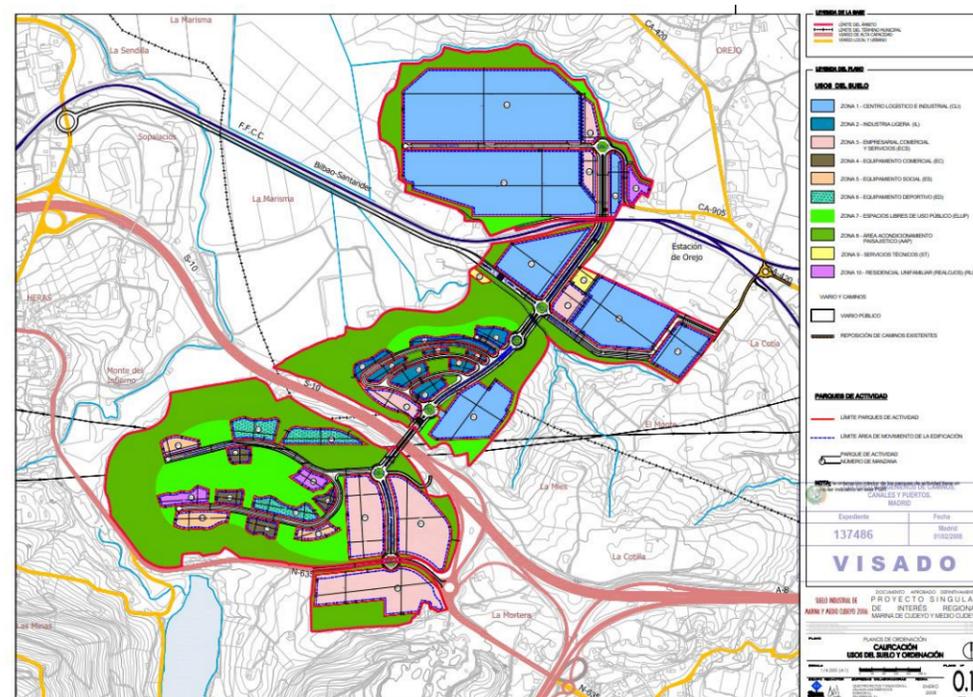


Figura 8. PSIR Actuación Integral Estratégica Productiva: Área de Marina de Cudeyo-Medio Cudeyo, 2010. Fuente: Documento de planeamiento – Planos de Ordenación

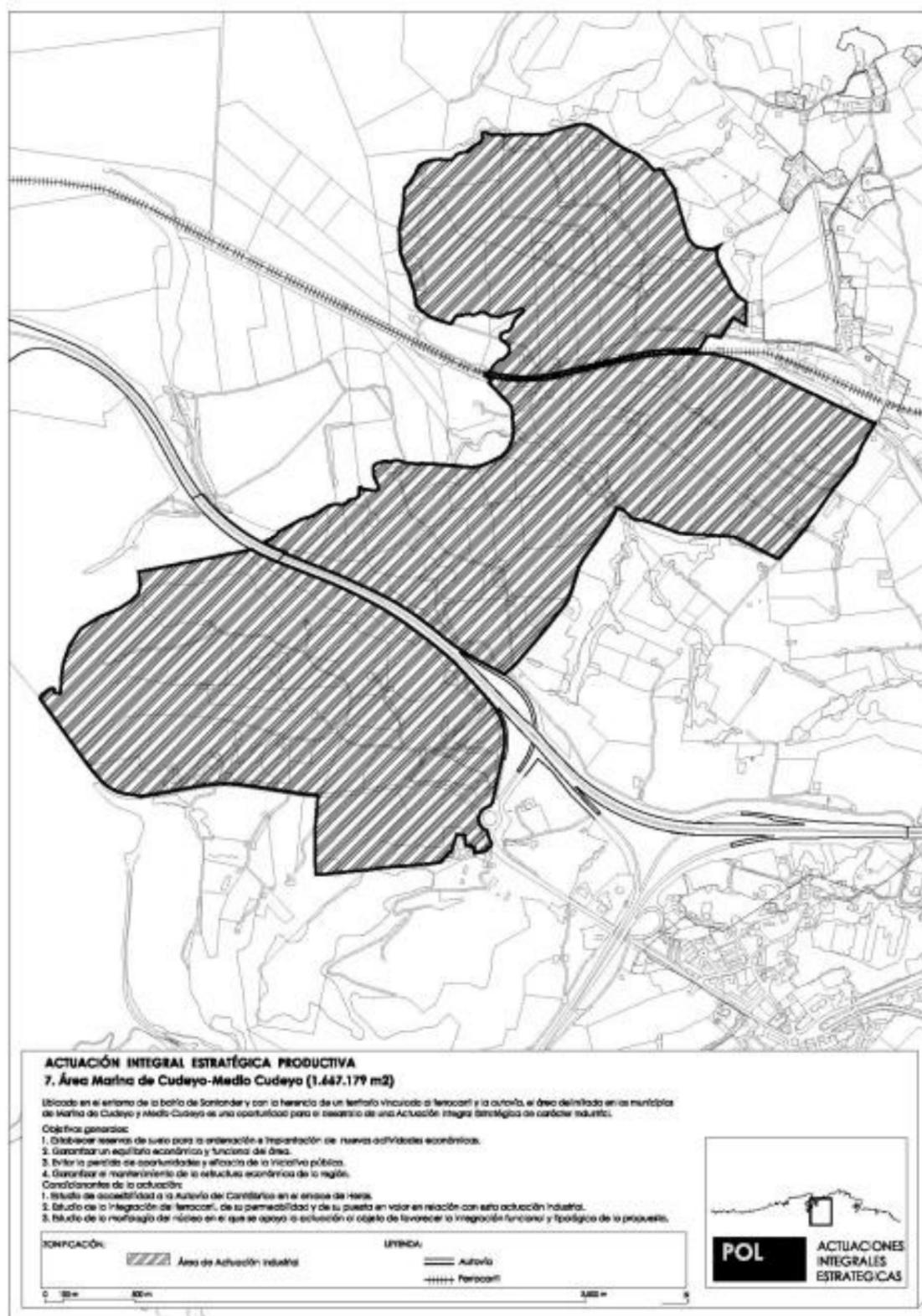


Figura 9. Ficha de AIE-PRO nº 7. Anexo III del POL.

3.1.4.2. Área Estratégica Industrial en Castro Urdiales (1ª y 2ª fase) (AIE nº6)

Esta actuación se ha desarrollado en dos fases a través de sendos PSIR:

- “PSIR del Área Estratégica Industrial de Castro Urdiales, (1ª fase).” – PSIR-CU1. Aprobado mediante Acuerdo del Consejo de Gobierno de Cantabria con fecha 30 de abril de 2008.
- “PSIR del Área Estratégica Industrial de Castro Urdiales, (1ª fase).” – PSIR-CU1. Aprobado mediante Acuerdo del Consejo de Gobierno de Cantabria con fecha 28 de marzo de 2018.

Entre ambas actuaciones se ordena la Actuación Integral Estratégica Productiva nº 6 "Área de Castro Urdiales", definida en el Anexo III del Plan de Ordenación del Litoral.



PROYECTO SINGULAR DE INTERÉS REGIONAL "CASTRO-URDIALES" (2 FASES)

■ Ámbito del PSIR

Figura 10. Localización del AIE-PRO nº 6 coincidente con los PSIR de Actuaciones Industriales en Castro-Urdiales (Vallegón) (1ª y 2ª Fase)



Figura 11. Área Estratégica Industrial de Castro Urdiales (1ª Fase)



Figura 12. Área Estratégica Industrial de Castro Urdiales (2ª Fase)

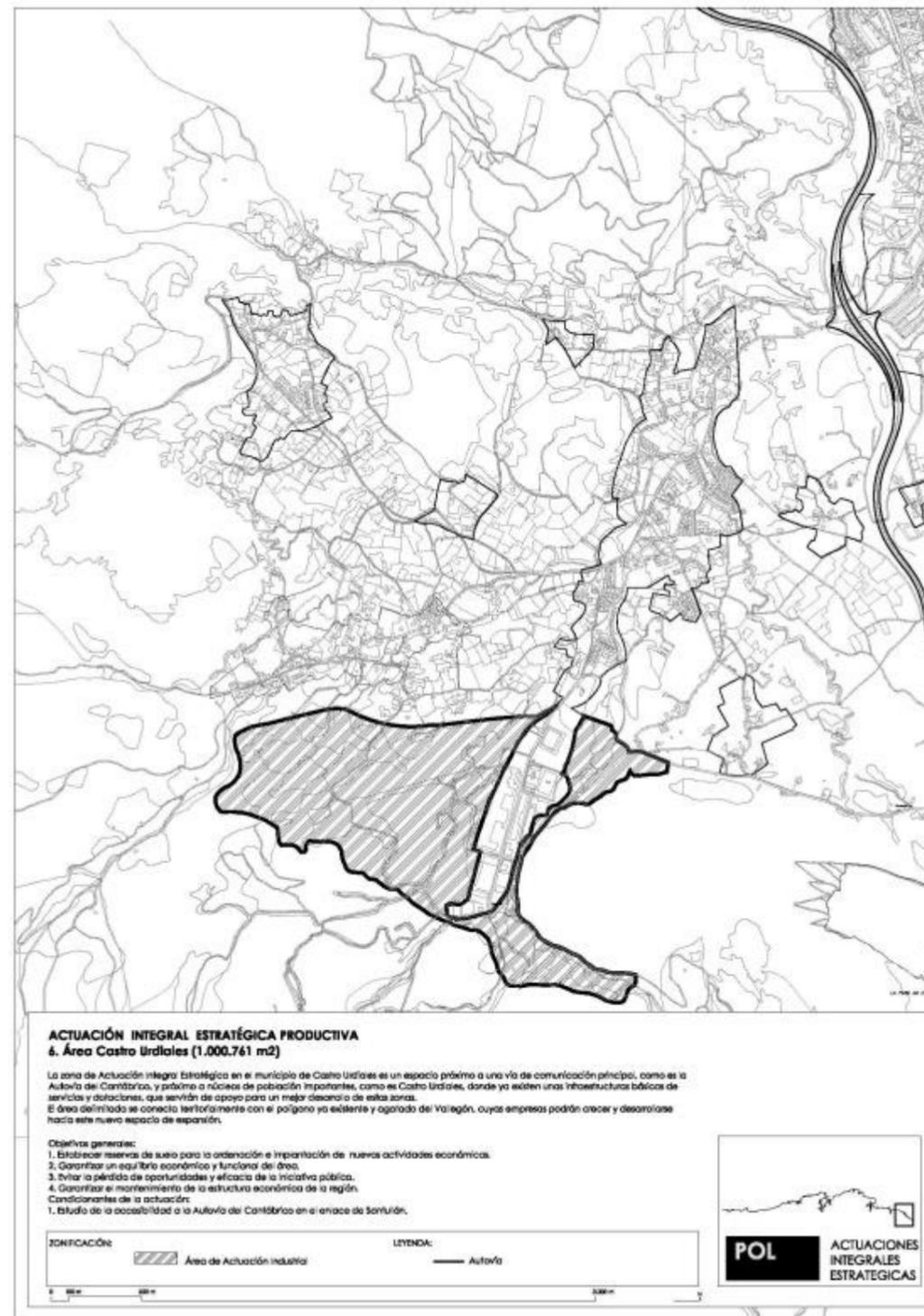


Figura 13. Ficha de AIE-PRO nº 6 'Área Castro-Urdiales'. Anexo III del POL

3.1.4.3. Proyecto Singular de Interés Regional Llano de la Pasiega (AIE nº11 bis)

Esta actuación está actualmente en fase de elaboración y aprobación. Se ha retomado recientemente, tras algunas iniciativas precedentes, dando un nuevo impulso al desarrollo de esta AIE. En la propuesta actual se refuerza aún más su vocación logística e intermodal, así como la vinculación funcional con el puerto de Santander y con las principales infraestructuras ferroviaria y viarias de la región.

En este sentido, pese a que este PSIR está relativamente alejado del área del presente estudio, en el que se incluye tangencialmente, aunque es necesario valorar las potenciales interacciones entre el futuro corredor Santander-Bilbao y los usos previstos para este ámbito.

Según las fuentes consultadas, este PSIR fue aprobado inicialmente por la Comisión Regional de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Cantabria (CROTU), en sesión de 9 de abril de 2021 y el acuerdo fue publicado en el Boletín Oficial de Cantabria – BOC- número 74 del 20 de abril del mismo año.

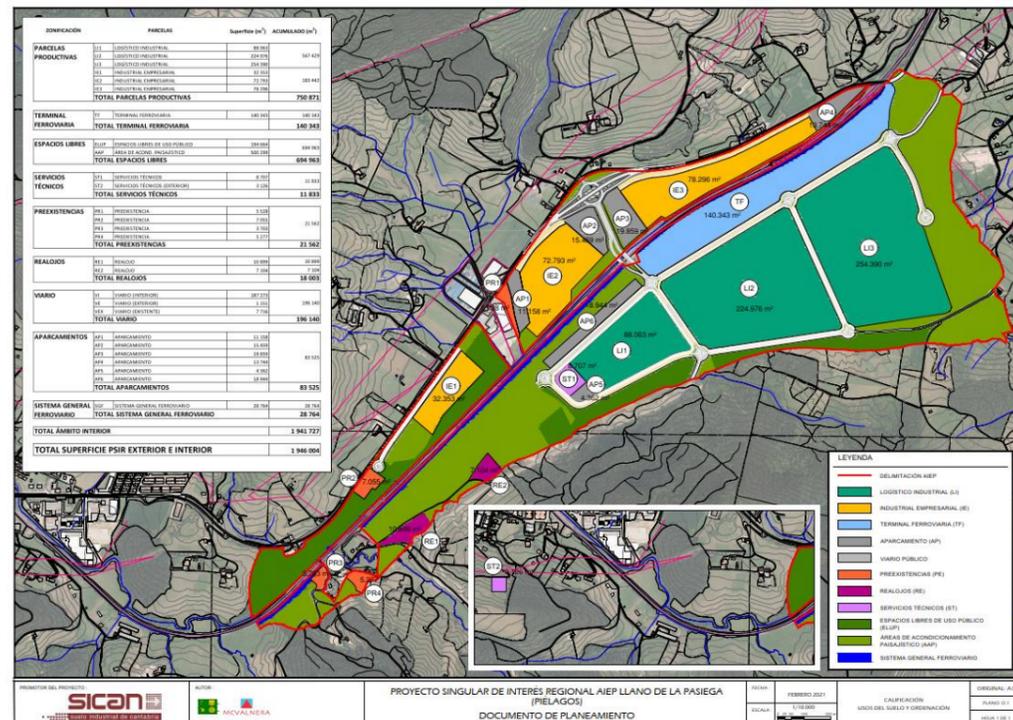


Figura 14. Zonificación propuesta para el PSIR Llano de la Pasiega. Aprobación inicial de abril de 2021. Fuente: www.sican.es

Posteriormente, y tras la pertinente información pública, se ha publicado, en el BOC de 25 de enero de 2022, la resolución por la que se formula la Declaración Ambiental Estratégica del Proyecto.

Por otra parte, cabe señalar que este AIE-PRO no estaba incluida en la redacción original del POL, habiéndose sido incluida posteriormente mediante una modificación que fue aprobada a través de la Ley de Cantabria 11/2018, de 21 de diciembre, Medidas Fiscales y Administrativas (ver artículo 26 del BOC 28 de diciembre de 2018).

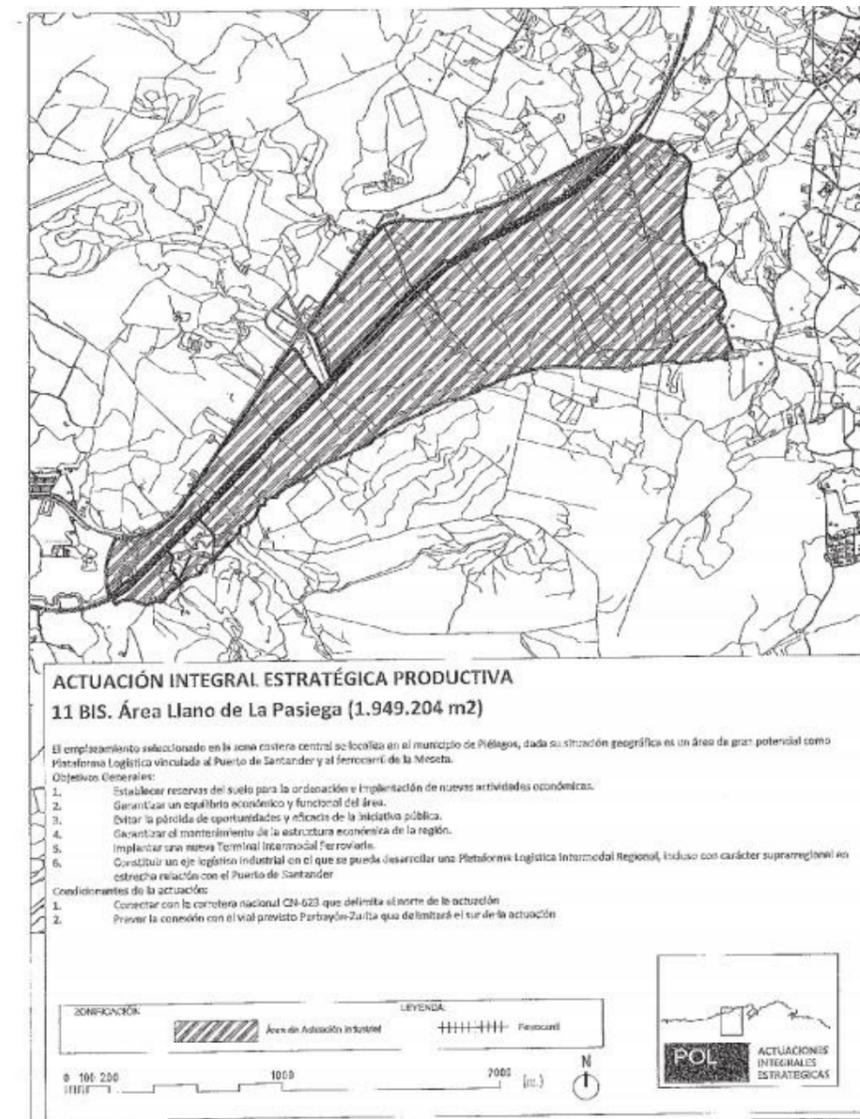


Figura 15. Ficha de AIE-PRO nº 11 bis 'Área Llano de la Pasiega'. Anexo III del POL

3.1.4.4. Proyecto Singular de Interés Regional Villaescusa-Piélagos (AIE nº8)

Este otro PSIR, denominado VIPAR, está enmarcado en el AIE-PRO nº8 del POL y se encuentra también pendiente de desarrollo.

Al igual que sucede con el anterior PSIR del Llano de la Pasiega, constan iniciativas previas de tramitación, aunque, a diferencia del primero, no es previsible que este PSIR, vaya a ser aprobado a corto o medio plazo.



PROYECTO SINGULAR DE INTERÉS REGIONAL "LLANO DE LA PASIEGA"

Ámbito del PSIR

Figura 16. Localización del AIE-PRO nº 8 coincidente con el futuro PSIR Piélagos-Villaescusa (VIPAR)

En línea con lo anterior, las primeras propuestas para este PSIR VIPAR (como las planteadas en el año 2010) pueden entenderse descartadas:

- ✓ Primero, porque en el año 2019 se publicó (en el BOC nº 99, de fecha 24 de mayo de 2019) un anuncio por el que se “declara concluso el procedimiento para la tramitación del Proyecto Singular de Interés Regional Área Piélagos - Villaescusa con motivo del desistimiento presentado por el promotor VIPAR Parque Empresarial, S.L)
- ✓ Y segundo, porque en el año 2021 se inició un nuevo procedimiento que, entre otros cambios, introdujo una reducción sensible del ámbito inicial (y del POL)

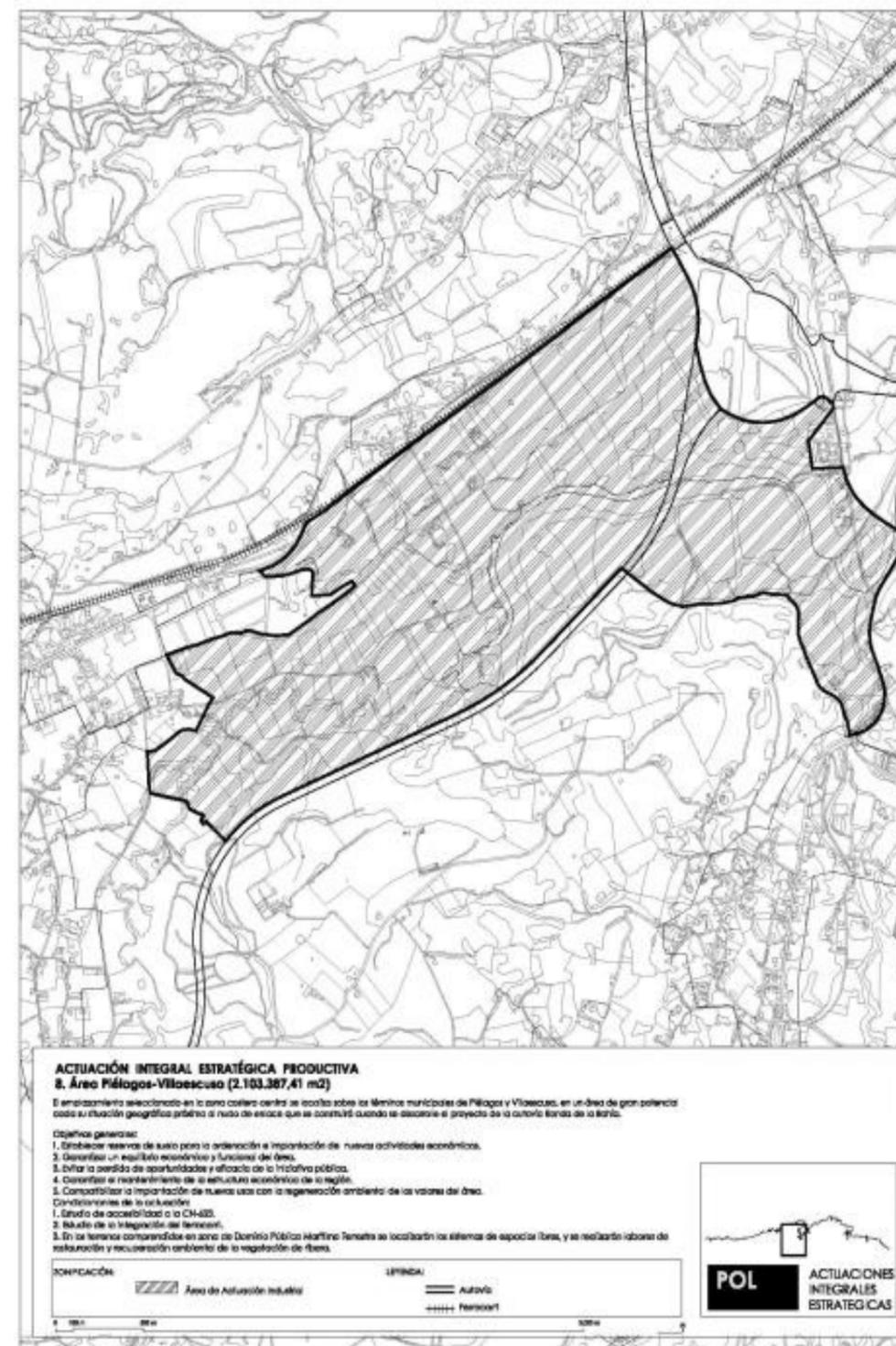


Figura 17. Ficha de AIE-PRO nº 8 'Área Piélagos-Villaescusa'. Anexo III del POL.

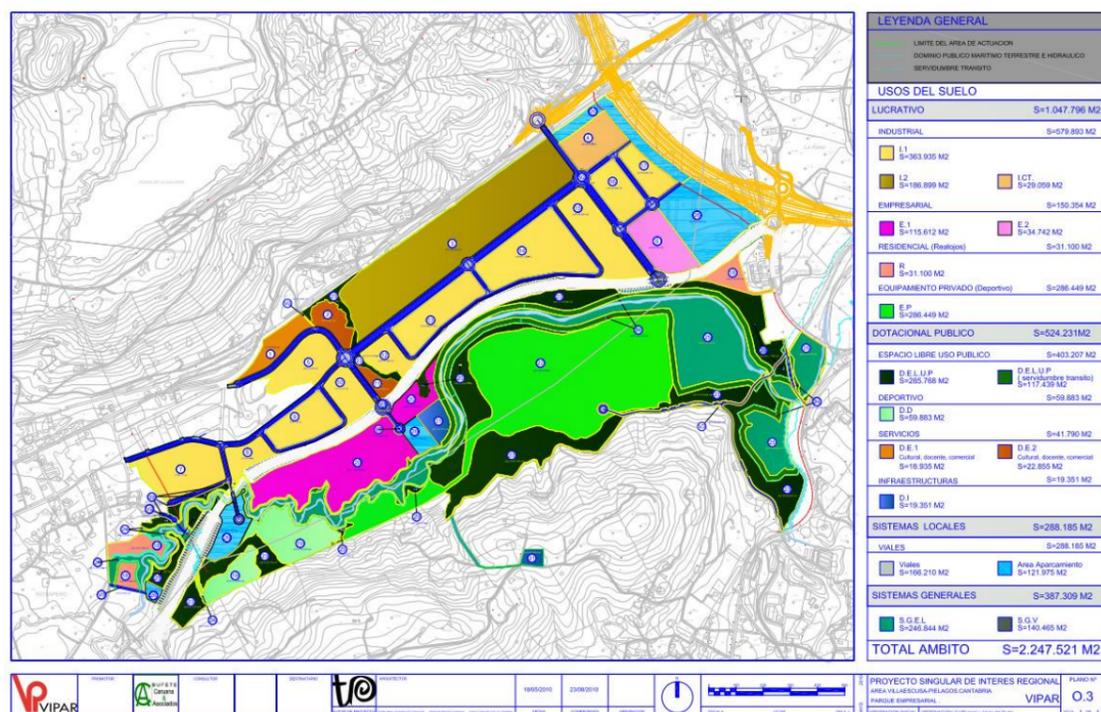


Figura 18. Propuesta de ordenación para el PSIR VIPAR, 2010

Como se ha indicado, en el año 2021 el promotor de este PSIR VIPAR procedió a licitar un nuevo procedimiento para elaborar y aprobar el PSIR, iniciándolo de nuevo desde el principio y planteando un ámbito sustancialmente menor. A fecha de redacción del presente estudio no hay novedades sobre el estado de este nuevo proceso, por lo que aun no pueden evaluarse las potenciales interacciones con este estudio.

En cualquier caso, en este nuevo contexto, las alternativas planteadas en este estudio de alternativas tienen una afección muy tangencial y limitada, ya que bordean por el oeste el nuevo ámbito. No obstante, y aun a falta de concreción y desarrollo de este PSIR, no es aconsejable que el futuro corredor ferroviario pueda comprometer la viabilidad de esta iniciativa, siendo conveniente, por el contrario, sentar las bases de una hipotética integración funcional futura.

PLIEGO DE CONDICIONES TÉCNICAS PARA EL CONTRATO DE LOS SERVICIOS DE "REDACCIÓN DE PROYECTO SINGULAR DE INTERÉS REGIONAL (PSIR) DEL PARQUE EMPRESARIAL VIPAR (PIÉLAGOS-VILLAESCUSA, CANTABRIA)



Sin embargo, el ámbito del PSIR que ahora se plantea no coincide con dicha zona tramada ya que:

1. La actuación que se plantea es mucho menor, ocupando unos 371.000 m² frente a los aproximadamente 2.103.000 m² del área tramada. Es decir, se plantea ahora una actuación que ocupará en torno a un 18% de la superficie reflejada en la ficha.
2. Por otro lado, se pretende incorporar a la actuación los terrenos reservados para la infraestructura del vial Zurita-Parbayón, cuyo trazado fue sustituido por la carretera regional Villaescusa-Carandía.

De esta forma, el ámbito donde deberá desarrollarse la actuación es el señalado a continuación (zona noreste del área tramada en la ficha):

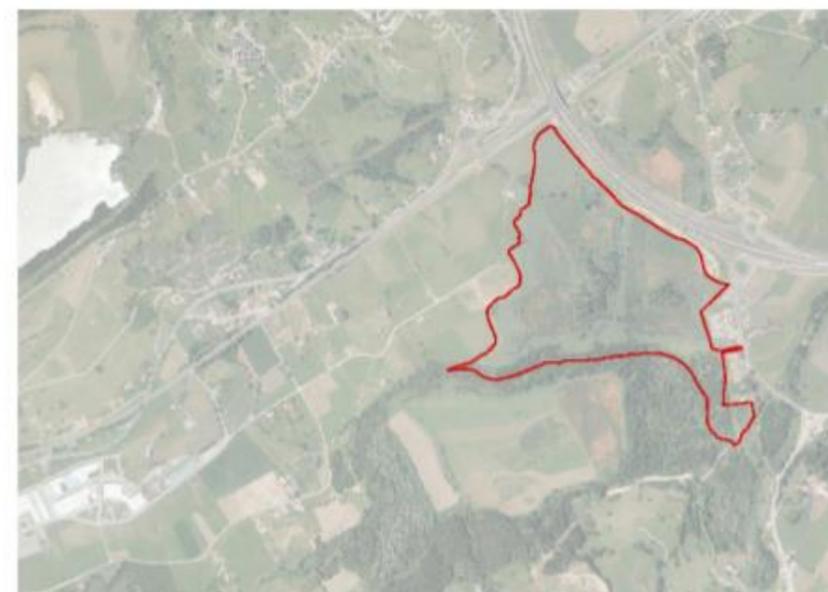


Figura 19. Propuesta de delimitación del nuevo ámbito para el para el PSIR VIPAR. Licitación publicada en 2021. Página extraída del pliego de condiciones técnicas.

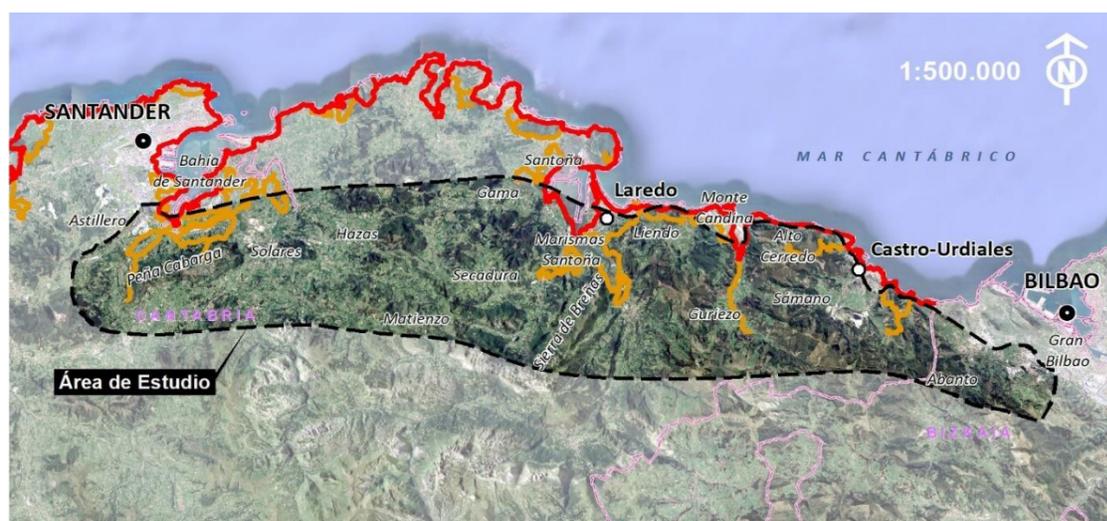
3.1.5. Planes Especiales ‘de ordenación territorial’ (PE)

3.1.5.1. Plan Especial de la Red de Sendas y Caminos del Litoral (PESC)

Este plan especial es resultado y consecuencia del Plan de Ordenación del Litoral, que preveía su elaboración en el artículo 67 de la Ley 2/2004. El PESC se aprobó definitivamente mediante Decreto 51/2010, de 26 de agosto.

El objetivo fundamental del PESC es mejorar la articulación territorial de la franja litoral en Cantabria a través de un entramado de sendas y caminos preexistentes. La columna vertebral de este entramado es el Gran Recorrido Litoral (GRL) o Senda Costera, que discurre de este a oeste, y se vincula con otras sendas existentes en las comunidades autónomas vecinas para formar el Sendero de la Cornisa Atlántica. Se configuran, además, una red de senderos de Pequeño Recorrido Litoral (PRL), denominada Caminos Litorales.

El Gran Recorrido o Senda Costera que propone el Plan Especial tiene una longitud de 315 kilómetros, de los que 194 discurren dentro del ámbito del POL. Afecta a 29 de los 37 municipios incluidos en el POL, exclusivamente los que tienen costa. Por su parte, los Caminos Litorales suman casi 276 kilómetros en 52 rutas.



PLAN ESPECIAL DE LA RED DE SENDAS Y CAMINOS DEL LITORAL DE CANTABRIA

INVENTARIO DE SENDAS Y CAMINOS:

- Gran Recorrido Litoral (GRL)
- Pequeño Recorrido Litoral (PRL)

Figura 20. Red de Sendas y Caminos en el Plan Especial de la Red de Sendas y Caminos del Litoral (PESC)

3.1.5.2. Plan Especial de la Actuación Integral Estratégica de Reordenación de la Bahía de Santander (PEBS)

Como en el caso anterior, este plan especial viene determinado por el POL y, concretamente, en los artículos 55 y 56 de la citada Ley 2/2004.

El PEBS se aprobó definitivamente mediante el Decreto 32/2015, de 14 de mayo.

En el ámbito del PEBS quedan incluidas y se ordenan varias Áreas Integrales Estratégicas de Ordenación y Ambientales, todas ellas localizada en el entorno de la Bahía de Santander.



PLAN ESPECIAL DE LA BAHÍA DE SANTANDER

ÁMBITO DEL PLAN

- Ámbito [discontinuo] derivado del POL: AIE-REO nº 1 'Bahía de Santander'

Figura 21. Localización del ámbito del Plan Especial de la Bahía de Santander (PEBS)

Las principales interacciones con el ámbito de estudio se identifican en la salida del corredor desde Santander (zona y entorno de El Astillero) y, sobre todo, en la ladera norte de Peña Cabarga, en paralelo con la autovía A-8, en el tramo entre Santander y Solares.

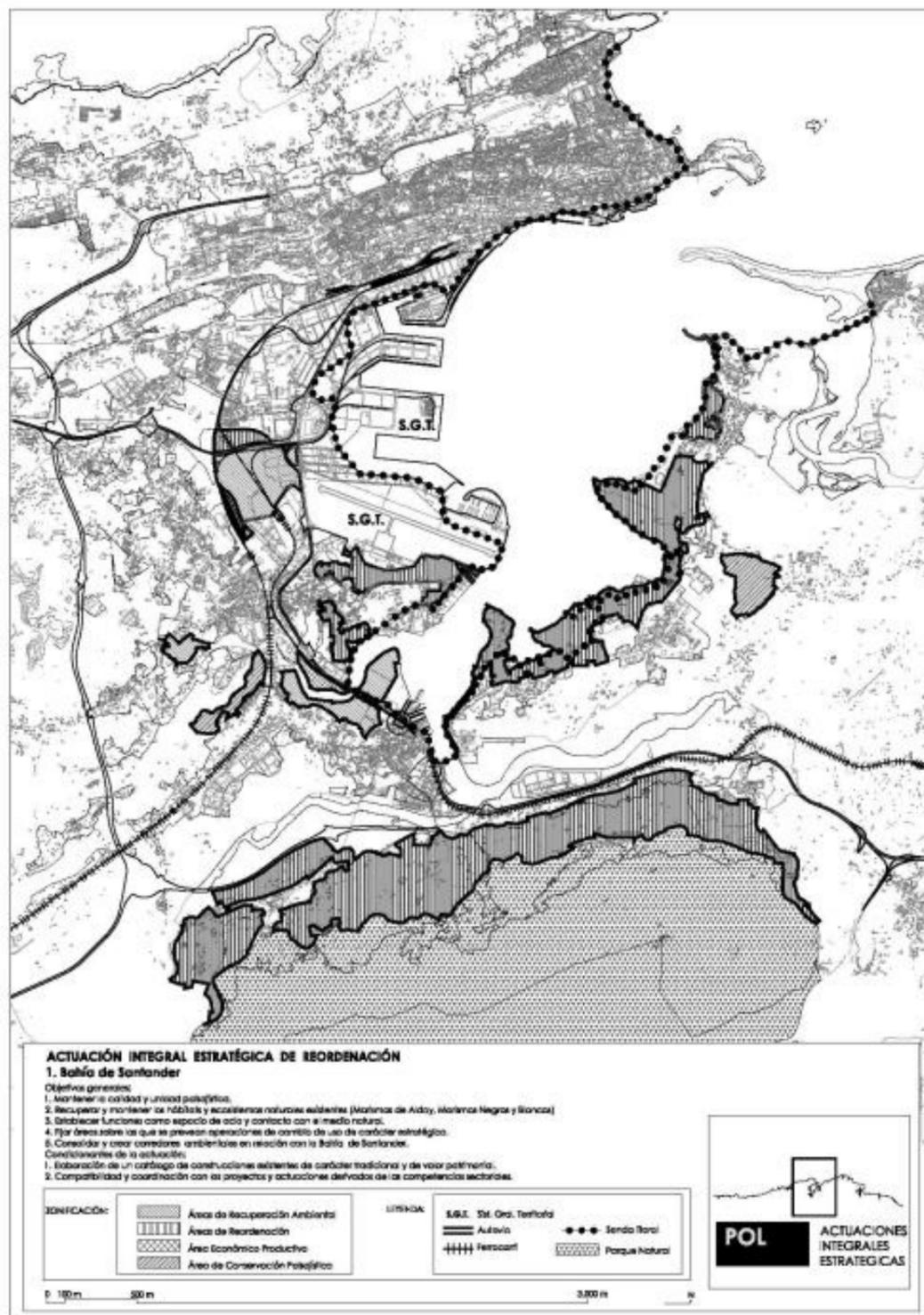


Figura 22. Ficha de AIE-REO nº 1 'Bahía de Santander'. Anexo III del POL.

1. Mantener la calidad y unidad paisajística
2. Recuperar y mantener los hábitats y ecosistemas naturales existentes.
3. Establecer funciones como espacio de ocio y contacto con el medio natural.
4. Fijar áreas sobre las que se prevean operaciones de cambio de uso de carácter estratégico
5. Consolidar y crear corredores ambientales en relación con la Bahía de Santander.

Obviamente, la plasmación de dichos objetivos en la ordenación del PEBS se adecua a las características intrínsecas de los distintos espacios que conforman un ámbito que es desagregados, discontinuo y territorialmente heterogéneo. Así, los objetivos se deben cumplir de forma focalizada en función de la vocación y características de cada espacio.

En ese ámbito se incluyen:

- El entorno de la propia Bahía de Santander, que incluye AIE-REO en los municipios de Santander, Camargo, El Astillero y Marina de Cudeyo, donde se observa cierta degradación de la fachada litoral y la presencia de bordes litorales con alto valor paisajístico, así como espacios frágiles, como las marismas, sometidos a fuertes presiones.
- Un amplio sector en torno al macizo de Peña Cabarga perteneciente a los municipios de Villaescusa y Medio Cudeyo, caracterizado por cierto deterioro ambiental causado por los desarrollos urbanos y que se corresponde con parte del ámbito de estudio.

Como se ha indicado, el PEBS deviene del POL y desarrolla los objetivos generales que formulaba este último para el ámbito que también define. Esos objetivos son:

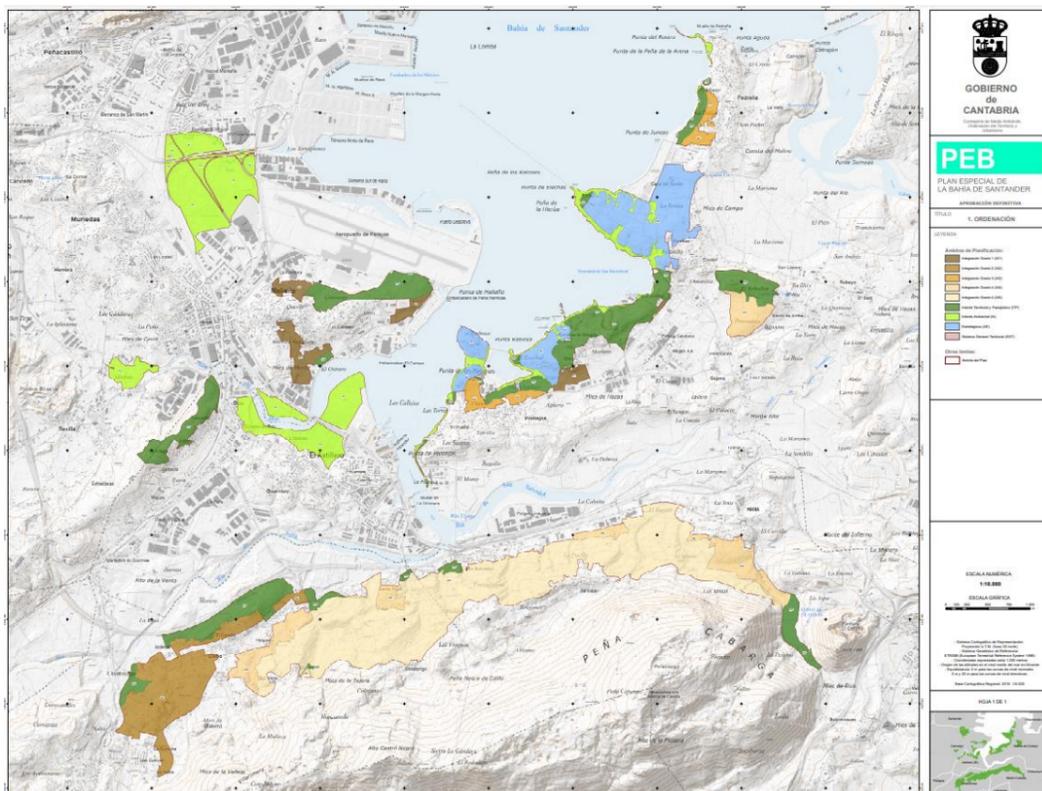


Figura 23. Ámbitos de reordenación para el AIE Bahía de Santander. En rojo el entorno de la Bahía de Santander, en azul el entorno de la Peña Cabarga.

El modelo territorial establecido en el PEB establece los siguientes ámbitos:



Ámbitos de interés ambiental (IA): espacios situados en el ámbito marítimo-terrestre, que marcan el contacto directo entre el ámbito marino y el continental: playas, arenales y sistemas dunares, marismas, humedales litorales y zonas continentales asociadas, acantilados y orlas litorales. Su finalidad es preservar y regenerar las áreas litorales y crear una red de espacios de valor ambiental conectados entre sí.

Ámbitos de interés tradicional y paisajístico (ITP): espacios en los que por su relevancia paisajística, funciones ambientales o afección por riesgos se proponen

usos agrícolas, forestales, de espacios libres o análogos, que resulte imprescindible ubicar en estos ámbitos.

Ámbitos de integración (AI): espacios muy vinculados a áreas sometidas a procesos de transformación urbanística, integradas o próximas a lugares de interés ambiental y paisajístico o significativa exposición visual. Se pretende posibilitar la transformación urbanística de forma integrada en el entorno, con la preservación de los valores territoriales ambientales y paisajísticos existentes. Se establecen cinco grados:

- Grado 1 (AI-1): incluye ámbitos libres de edificación colindantes a áreas urbanizadas, cuyos rasgos morfológicos y valores naturales se han visto alterados como consecuencia de los procesos de urbanización.
- Grado 2 (AI-2): incluye espacios que responden a la organización tradicional de mieses y terrazgos en los que perviven unidades de valor ambiental.
- Grado 3 (AI-3): incluye ámbitos próximos a áreas de interés ambiental y paisajístico que por su ubicación entre áreas urbanizadas y el frente costero tienen especial relevancia paisajística.
- Grado 4 (AI-4): se incluyen ámbitos rurales de transición entre los espacios urbanizados y los de interés ambiental y paisajístico, afectados por procesos de urbanización difusa.
- Grado 5 (AI-5): comprende aquellos suelos de excepcionales caracteres físicos y morfológicos derivados de su pertenencia al conjunto de relieves que forman las sierras litorales cantábricas y que conforman el fondo escénico de la bahía por el sur. Son espacios de alto valor ambiental y cultural, y de alta fragilidad paisajística.

Ámbitos estratégicos (AE): espacios que conforman hitos territoriales en el contexto de la Bahía de Santander.

En vista de lo anterior, no se identifican inicialmente situaciones de incompatibilidad severa entre la creación de un nuevo corredor ferroviario y las determinaciones

normativas del PEBS. Si bien deberá vigilarse la afección a la zona de integración Grado 5 (sur de Peña Cabarga) para implementar las medidas oportunas.

Por otro lado, conviene al menos indicar la existencia de otra AIE de Reordenación, prevista en el POL, y aún sin desarrollar, pero presente en el ámbito de este estudio. Se trataría de la denominada AIE/REO 3. Área Minera de Dícido'

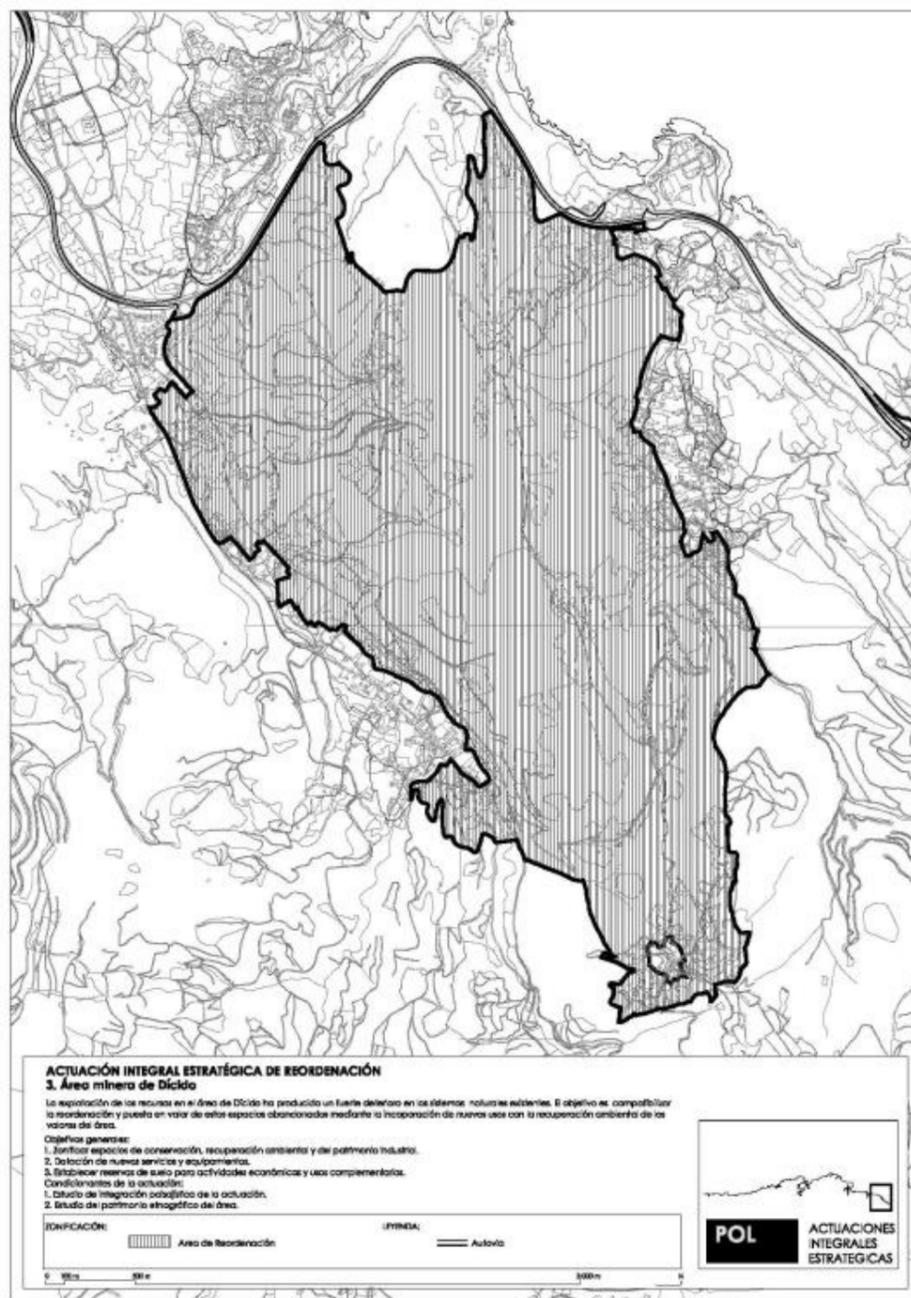


Figura 24. Ficha de AIE-REO nº 1 'Bahía de Santander'. Anexo III del POL.

Los objetivos establecidos en la ficha son heterogéneos, desde fomentar nuevas actividades económicas a la conservación del patrimonio industrial, lo que resulta razonable considerando la gran extensión de este ámbito (casi 9 km²). Los objetivos reflejados en la ficha que se muestra en la figura son:

1. Zonificar espacios de conservación, recuperación ambiental y del patrimonio industrial
2. Dotación de nuevos servicios y equipamientos
3. Establecer reservas de suelo para actividades económicas y usos complementarios.

La posición estratégica y la extensión de esta AIE resultan relevante para el estudio, en tanto tiene capacidad para generar a medio plazo un nodo de interés (ambiental, económico y cultural) cerca de una parada que es común en todas las alternativas proyectadas en este estudio.

3.2. Instrumentos y planes en País Vasco/Euskadi

En **Comunidad Autónoma del País Vasco**, al amparo de la citada Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco se han aprobado diversos instrumentos de ordenación territorial (y parcial o sectorial), generalmente de ámbito supramunicipal, que incluyen total o parcialmente el ámbito objeto de este estudio.

Siguiente el esquema jerárquico de la planificación territorial recogida en la citada Ley 4/1990, habría que destacar en:

- En primer lugar, las Directrices de Ordenación Territorial, como marco estratégico y modelo para la ordenación territorial del conjunto de la Comunidad.
- Y, en segundo lugar, los Planes Territoriales; Parciales y Sectoriales. Como instrumentos de concreción en ámbitos concreto o sobre materias vinculadas con el territorio.

3.2.1. Directrices de Ordenación Territorial (DOT)

Las Directrices de Ordenación Territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco (DOT-CAPV), fueron aprobadas mediante Decreto 28/1997, de 11 de febrero.

Debido a que, desde su aprobación hace casi 25 años, se han sucedido distintas circunstancias relevantes y se han formulado nuevos enfoques disciplinares, fue necesario llevar a cabo una revisión de las DOT, aprobada a través del Decreto 128/2019, de 30 de julio. Esta revisión sería por tanto el instrumento de aplicación y en vigor.

Las DOT son un instrumento complejo, pero, en líneas generales, el modelo territorial propuesto queda definido por los siguientes elementos:

- **Medio físico e infraestructura verde:** se definen los criterios de ordenación para el suelo no urbanizable mediante base a seis categorías: especial protección, mejora ambiental, forestal, agroganadera y campiña, pastos montanos y protección de aguas superficiales. Además, se consideran una serie de condicionantes superpuestos sobre los usos establecidos para cada categoría de ordenación: vulnerabilidad de acuíferos, riesgos geológicos, áreas inundables, riesgos asociados al cambio climático, espacios protegidos por sus valores ambientales y corredores ecológicos y otros espacios de interés natural multifuncionales.
- **Hábitat rural:** se definen un conjunto de directrices en materia de hábitat rural encaminadas a la preservación del suelo agrario, protegiéndolo frente a intervenciones e influencias urbanísticas.
- **Hábitat urbano:** ante la expansión de los espacios urbanizados, las DOT plantean una limitación de la expansión de los asentamientos a través de procesos de reutilización del territorio. Se hace una división del sistema urbano en tres elementos fundamentales: el sistema polinuclear de capitales, la red de cabeceras y subcabeceras de las áreas funcionales y los ejes de transformación (ámbitos territoriales de carácter lineal que articularán el desarrollo de las ciudades medias).

- **Paisaje, patrimonio cultural y natural, y recursos turísticos:** debido a la interrelación de estos elementos, son analizados de forma conjunta.
- **Gestión sostenible de los recursos:** se hace referencia a la gestión de los elementos agua y energía, así como la reutilización, reciclado y valorización de residuos y tratamiento de suelos contaminados (economía circular).
 - o Agua: la revisión del modelo territorial se centra fundamentalmente en la gestión del riesgo de inundación, las alteraciones morfológicas de las masas superficiales, abastecimiento y saneamiento, la calidad de las masas de agua y el establecimiento de una serie de zonas protegidas.
 - o Energía: se plantea un nuevo modelo energético que, además de la sustitución de fuentes de energía, considere un cambio en las lógicas territoriales.
 - o Economía circular: pretende la transición a un modelo económico en el que los productos y recursos utilizados permanezcan dentro del flujo económico el mayor tiempo posible, encaminándose a una economía más sostenible, con el objetivo de ahorro energético y reducción de emisiones.
- **Movilidad y logística:** los objetivos de las DOT en materia de movilidad se centran en la generalización de los sistemas de movilidad sostenible como factores críticos para la competitividad de las actividades económicas y para la cohesión y el equilibrio del territorio.

En materia de movilidad sostenible, las DOT se apoyan en la movilidad multimodal (englobando la peatonal o ciclista, la viaria, ferroviaria, portuaria y aeroportuaria) y el modelo logístico.

Entre las directrices establecidas en materia de movilidad y logística ferroviaria, se plantea la necesidad de interconectar el País Vasco en alta velocidad ferroviaria con los territorios limítrofes.

- **Cuestiones transversales:** se plantean un conjunto de cuestiones que, aunque no son de naturaleza territorial propiamente dicha, también tienen incidencia en el territorio.

Destaca en este sentido la interrelación territorial, pues la CAPV ocupa una posición estratégica en la intersección del corredor europeo norte – sur (Madrid – París), y dos corredores transversales, el Eje del Ebro y el Eje de la Cornisa Cantábrica.

En cuanto a la articulación con Cantabria, se propone profundizar en la priorización del tramo Santander – Bilbao de alta velocidad ferroviaria como parte de un corredor cantábrico de altas prestaciones.

Las DOT no profundizan en esta última propuesta, pero la mera consideración, así como la coincidencia de planteamiento con el PROT de Cantabria (documento homólogo, aunque aún en tramitación), dan ‘cobertura territorial y planificadora’ al objeto del presente estudio.

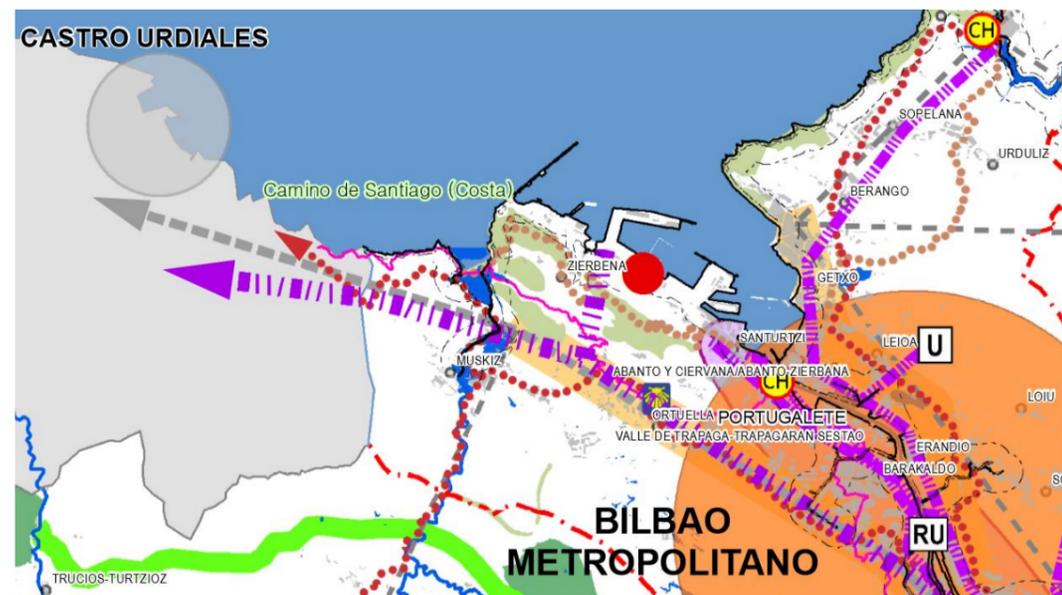
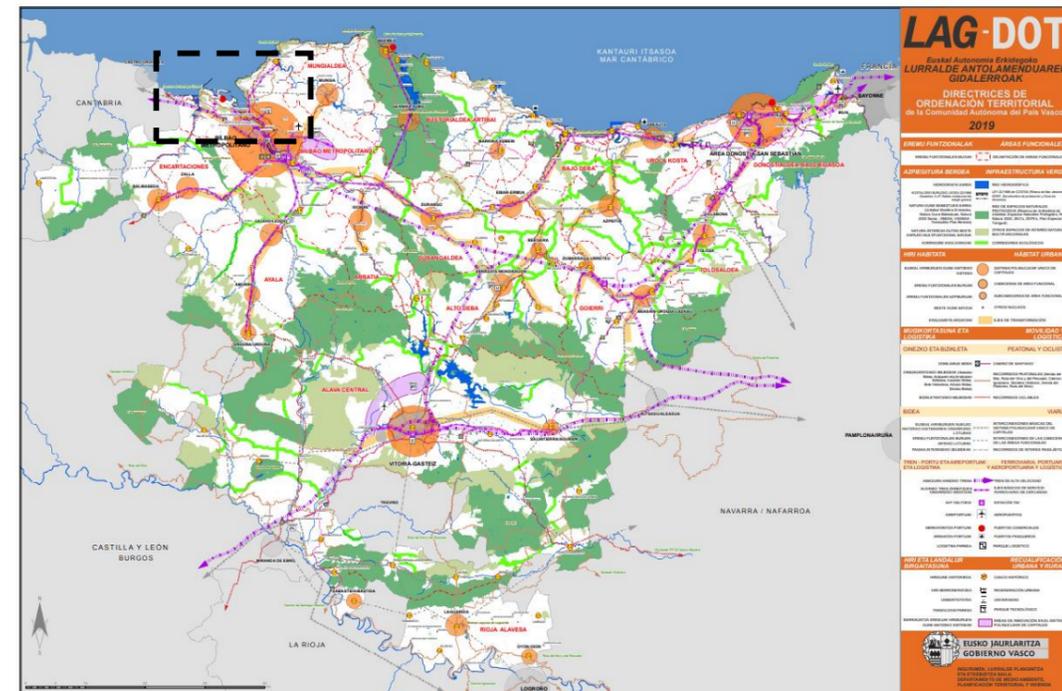


Figura 25. Arriba, Mapa de Síntesis de las DOT-CAPV (2019). Abajo, detalle del Mapa en el área de estudio. La flecha rosa intermitente corresponde al corredor del tren de alta velocidad.

- Otro elemento destacable del modelo es la denominada **Gobernanza**, que abarca el desarrollo de las DOT a través de los PTP y PTS, la participación e integración administrativa y el seguimiento. En este sentido, la concreción de áreas funcionales constituye la base geográfica sobre la que ordenar los PTP.

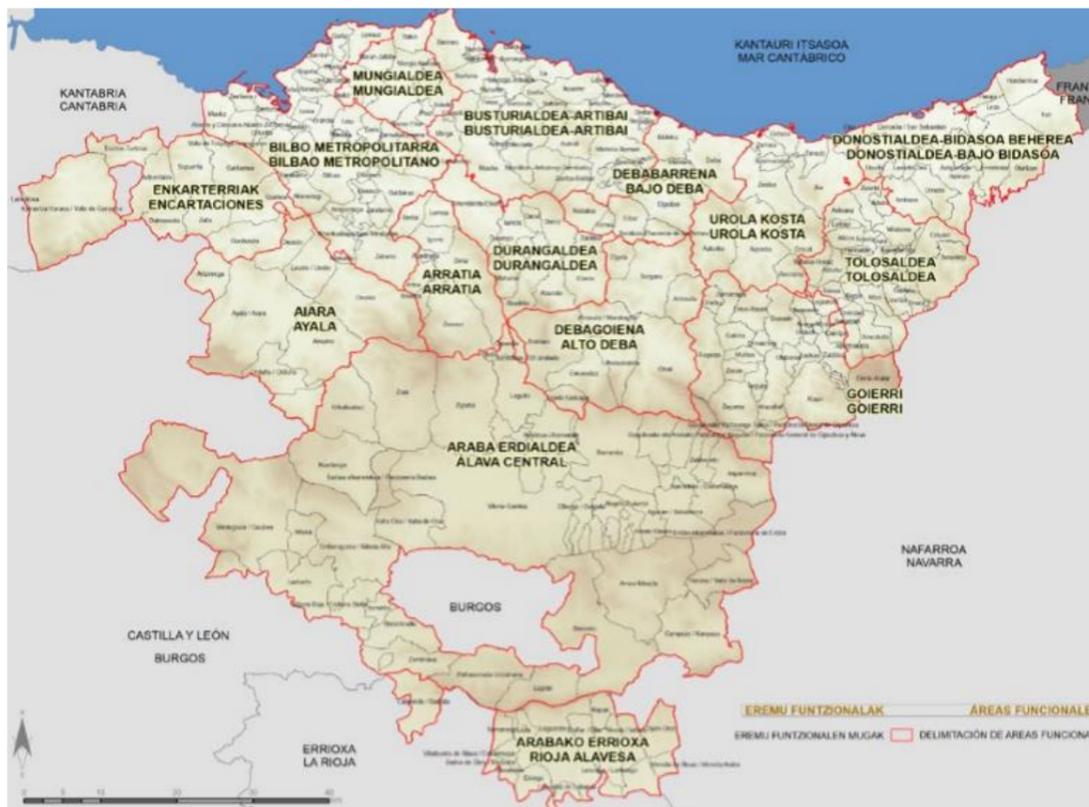


Figura 26. Áreas funcionales según las Directrices de Ordenación Territorial (DOT)

3.2.2. Planes Territoriales Parciales (PTP-)

Como se ha comentado anteriormente, las Directrices de Ordenación Territorial (DOT-CAPV) dividen el territorio regional en un total de 15 áreas funcionales en función de criterios geográficos, económicos y sociales. Al mismo tiempo, imponen la necesidad de que cada una disponga de su correspondiente PTP en el que se concreten las determinaciones de las DOT.

Teniendo en cuenta los municipios incluidos en el ámbito de este estudio, las áreas funcionales potencialmente afectadas serían dos:

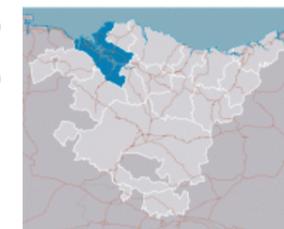
Tabla 1. Áreas funcionales de las DOT en el ámbito de este estudio

ÁREA FUNCIONAL	MUNICIPIOS
PTP ENCARTACIONES	Galdames
	Sopuerta
	Trucios-turtzioz
PTP BILBAO METROPOLITANO	Abanto y Ciérvana / Abanto Zierbena
	Muskiz
	Valle de Trápaga / Trapagaran
	Ortuella

Fuente: Datos obtenidos de la web oficial del Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transporte del Gobierno Vasco (<https://www.euskadi.eus/gobierno-vasco>)

3.2.2.1. Planes Territoriales Parciales del Área Funcional Bilbao Metropolitano (PTP-BM)

El PTP del Área Funcional Bilbao Metropolitano fue aprobado definitivamente a través del Decreto 179/2006 y modificado por el Decreto 36/2010 (PTP-BM'06).



En la actualidad, está en fase de avance la revisión de este PTP.

Los objetivos/líneas que en él se plantean son:

- Generar y articular el espacio productivo soporte de la nueva economía
- Mejorar funcionalmente el conjunto metropolitano en términos de transporte viario en un marco de intermodalidad
- Equiparar el espacio metropolitano en su singularidad diferencial al servicio del conjunto
- Concentrar el espacio residencial respondiendo a la escasez de suelo, a nuevas y diversas demandas y contribuyendo a contar con una ampliada oferta, a su vez diversificada en localización, tipologías y precios
- Integrar el espacio medioambiental valioso

- f) Asegurar los servicios y su calidad, en una visión no restringida a los servicios mínimos y desde una concepción amplia ambiental.

Respecto a las infraestructuras de transporte, el PTP del Área Funcional Bilbao Metropolitano, se basa en criterios que propicien una mayor racionalidad de los movimientos generados en la metrópoli e intenta corregir determinadas tendencias contrarias a una movilidad sostenible. Concretamente, en el caso que nos ocupa del transporte ferroviario de alta velocidad (AV), se incluye una propuesta para el desarrollo de redes de transporte ligadas a la movilidad de viajeros entre el área metropolitana y ámbitos externos. En este sentido, se cita la incorporación de Bilbao a la red de AV a través de la “Y” vasca. Se prevé la futura continuidad de la línea hacia Cantabria, pero el PTP no formula una propuesta de trazado.

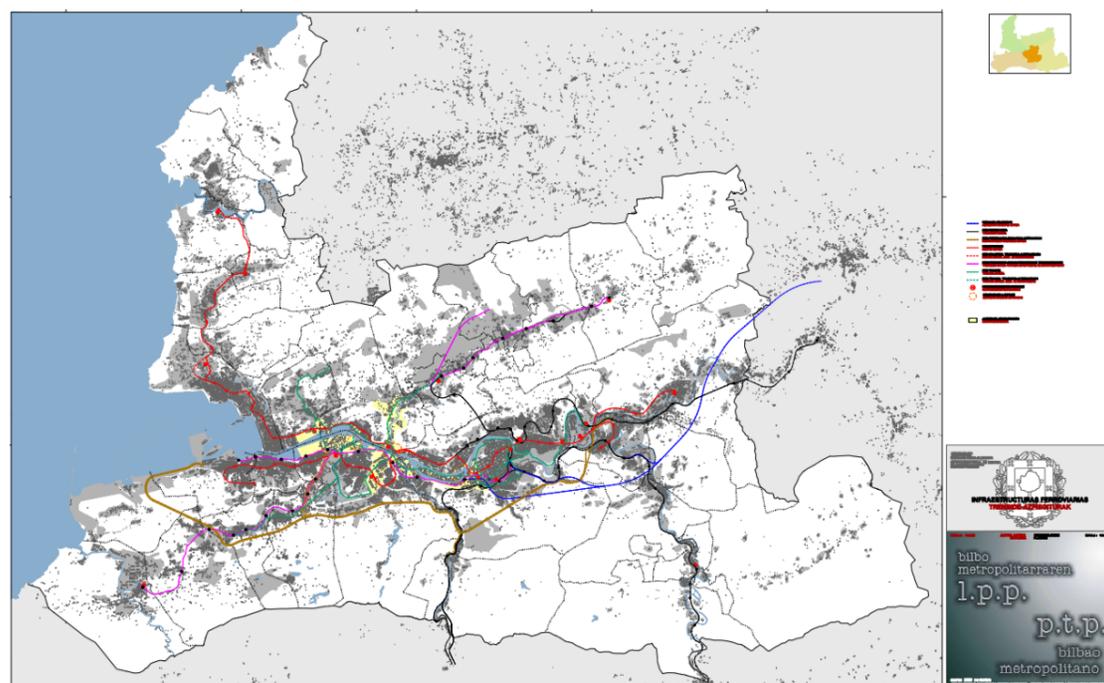


Figura 27. Plano de ordenación 2.2. Infraestructura ferroviaria. Fuente: PTP-BM, 2006.

3.2.2.2. Planes Territoriales Parciales de Balmaseda – Zalla (Encartaciones) (PTP-EN)

Por su parte, el PTP de Balmaseda – Zalla (Encartaciones) fue aprobado mediante el Decreto 226/2011 y modificado posteriormente por el Decreto 133/2018, con el objeto de coordinar todas las acciones que incidan en su territorio.



Sus líneas estratégicas principales son:

- Protección y puesta en valor del Medio Natural y del Patrimonio Cultural
- Diversificación de la economía
- Mejora de la red viaria
- Creación de una oferta adecuada de suelo residencial y para actividades económicas
- Potenciar políticas de redensificación y de mezcla de usos
- Establecer medidas protectoras, correctoras y compensatorias para la zona más occidental de Las Encartaciones para preservar su estado actual, en cuanto a biodiversidad y paisaje

En lo referente al uso de los medios de transporte, nuevamente se apuesta por desarrollar propuestas que fomenten la contención del uso del automóvil y favorezcan un cambio en el modelo de movilidad ante la tendencia opuesta existente.

El PTP-EN apuesta por un impulso de la red ferroviaria Santander – Bilbao existente, y cita, únicamente a modo informativo, la redacción del “Estudio Informativo del Corredor Cantábrico de Altas Prestaciones Tramo: Bilbao - Santander”, cuya trascendencia en esta área funcional puede tener un impacto significativo.

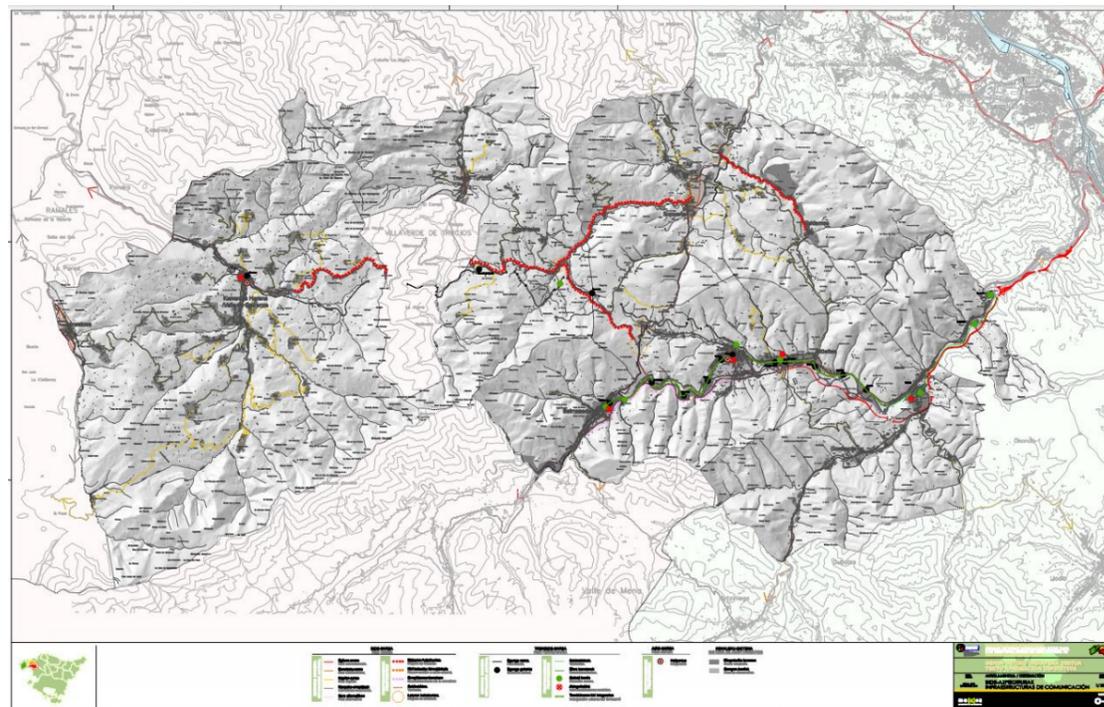


Figura 28. Plano ordenación O.3. Infraestructuras comunicación. Fuente: PTP-EN, 2011.

El presente estudio de alternativa retoma y reformula el citado Estudio Informativo y, por tanto, cual referencia al él puede extrapolarse al presente documento.

En este PTP-EN, como en el caso anterior de Bilbao, no se plasman soluciones de trazado concretas a valorar.

3.2.3. Planes Territoriales Sectoriales (PTS-)

Según la Ley 4/1990 de Ordenación del Territorio del País Vasco, los Planes Territoriales Sectoriales son aquellos planes con incidencia territorial desarrollados por los órganos de la Administración, autonómica o foral, competentes por razón de la materia. Pueden ser desarrollados por un PTP, algo poco habitual, pero en cualquier caso deben ser congruentes con las DOT y el resto de planificación territorial.

En la actualidad se encuentran aprobados definitivamente los siguientes Planes Territoriales Sectoriales:

- PTS Agroforestal
- PTS de Ordenación de Ríos y Arroyos
- PTS de Carreteras de Bizkaia
- PTS de Energía Eólica
- PTS de Red Ferroviaria en la CAPV
- PTS de Creación Pública de Suelo para Actividades Económicas y Equipamientos Comerciales
- PTS de Zonas Húmedas
- PTS de Protección y Ordenación del Litoral
- PTS de Infraestructuras de Residuos Urbanos de Gipuzkoa
- PTS de Vías Ciclistas de Gipuzkoa

Todos ellos pueden tener algún interés directo o transversal con el objeto de este estudio, pero considerando la finalidad de éste, conviene analizar más detenidamente los correspondiente con:

- La Red Ferroviaria, por la materia y por la evidente vinculación con el estudio.
- Y los relativos a: Ríos y Arroyos, Zonas Húmedas, Litoral y Agroforestal, por su potencial capacidad como condicionante en la definición de corredores.

En este punto se mencionan los principales PTS que condicionan el estudio de alternativas y viabilidad del tramo objeto de estudio. En este sentido, se considera de interés el **PTS de Red Ferroviaria en la CAPV**, aprobado a través del Decreto 41/2001, de 27 de febrero, el cual se redacta con el objeto de ordenar las infraestructuras ferroviarias de la comunidad autónoma, y a partir de ello integrar y coordinar todas las actuaciones derivadas del mismo. Se pretende alcanzar una integración e interrelación de la infraestructura ferroviaria en los instrumentos de ordenación del territorio.

Las líneas de actuación estratégica para la red de largo recorrido se centran en el desarrollo de la Nueva Red Ferroviaria del País Vasco, la cual está integrada por la nueva infraestructura que incorpora el ancho de vía internacional (UIC), de conexión a la red europea. Esta red respalda la integración del sistema urbano vasco y facilita la interrelación de las áreas funcionales, además de establecer una conexión más sólida con el corredor del Cantábrico, corredor del Ebro y Aquitania.

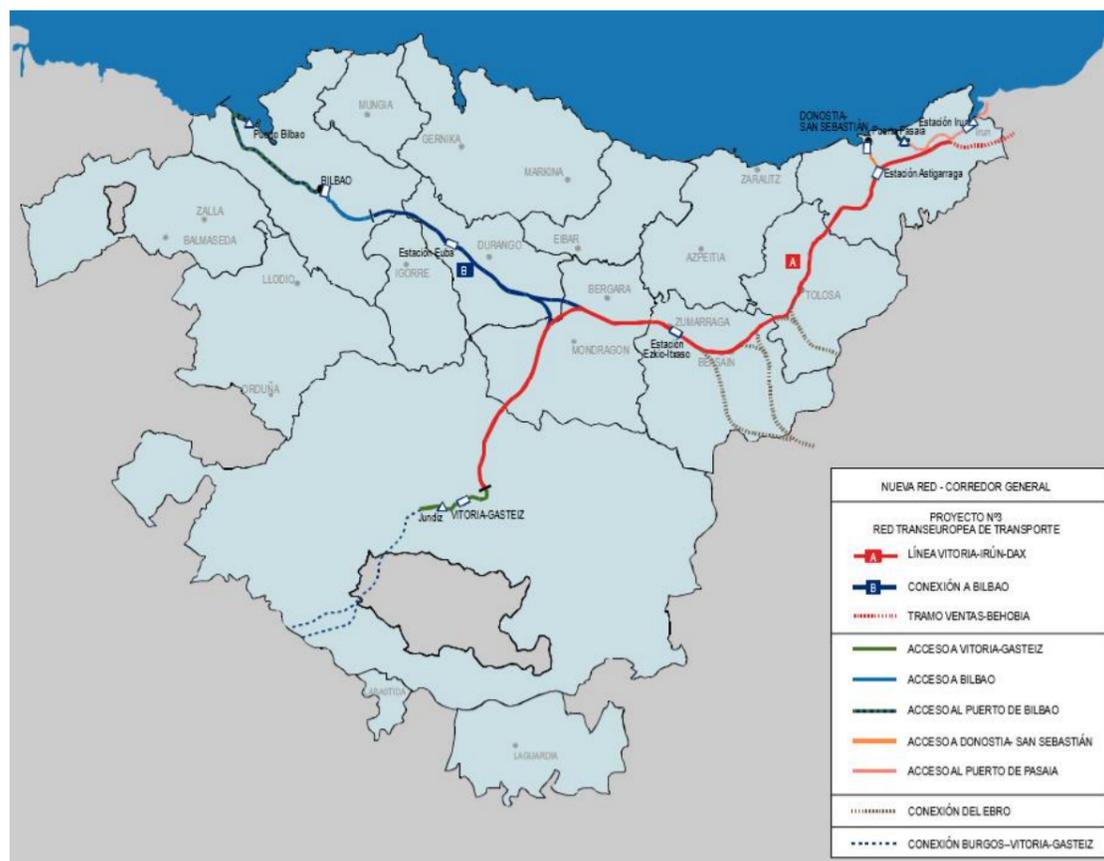


Figura 29. Nueva Red Ferroviaria del País Vasco

El resto de PTS aprobados y citados anteriormente, una vez considerados en la identificación de los corredores y las alternativas, no tiene una relevancia significativa. En gran medida, debido a que las distintas alternativas planteadas para la futura línea de ferrocarril son coincidentes en el transcurso por el territorio vasco y discurre en un 95% de su trazado mediante túnel. Esta circunstancia reduce, cuando suprime, cualquier posible interacción entre el futuro ferrocarril y los distintos planes sectoriales que coinciden con el área de este estudio (sea litoral, de ríos arroyos, de zonas húmedas o cualquier otro).

4. Planeamiento urbanístico municipal

En el presente apartado se analiza la situación del planeamiento urbanístico en los municipios incluidos, en todo o en parte, en el área de este estudio.

A diferencia de la ordenación territorial, que tiene un carácter más estratégico y un alcance territorial mayor, la planificación municipal tiene una connotación más finalista -como herramienta básica de gestión y ordenación del suelo-, y está más acomodada a la cultura urbanística heredada (están en la legislación española desde el año 1956).

La combinación de un ámbito local, una función finalista y una larga longevidad, se traduce en la práctica en una enorme diversidad de situaciones dentro del planeamiento urbanístico en municipal. En términos de fechas de aprobación, tipos de documentos, y alcance y contenido de cada plan.

4.1. Planeamiento municipal en Cantabria

La heterogeneidad en el planeamiento se observa particularmente en el caso de Cantabria, ya que pertenecen a esta comunidad 27 de los 32 municipios afectados. Y, además, por diferentes circunstancias, esos municipios están experimentando un largo proceso de adaptación de la vigente Ley 2/2001, por lo que la diversidad entre los distintos documentos municipales es aún más evidente.

Para conocer el estado actual de las figuras de planeamiento urbanístico en vigor y, en su caso, la posible tramitación de revisiones o nuevos planes generales se ha acudido al Archivo Urbanístico de Cantabria (AUCAN).

En la siguiente tabla se muestra un resumen de la situación:

Tabla 2. Planeamiento urbanístico municipal vigente en los municipios de Cantabria afectados por el área de estudio

MUNICIPIO	FIGURA VIGENTE*	FECHA DE APROBACIÓN DEFINITIVA	FECHA DE PUBLICACIÓN (BOC)	ADAPTADO A LEY VIGENTE	FECHA REVISIÓN (ESTADO)**
AMPUERO	NNSS-A	05/12/1995	27/02/1996	NO	2015 (IN)
ASTILLERO (EL)	NNSS-B	22/09/2000	31/10/2000	NO	2016 (B)
BÁRCENA CICERO	NNSS-B	17/11/1999	10/01/2000	NO	2017 (B)
CAMARGO	PGOU	20/11/1987	14/06/1988	NO	2019 (IN)
CASTRO URDIALES	PGOU	23/12/1996	06/06/1997	NO	2011 (B)
COLINDRES	PGOU	24/10/1964		NO	2015 (B)
ENTRAMBASAGUAS	NNSS-B	25/05/1992	19/06/1992	NO	-
ESCALANTE	NNSS-B	04/05/1987	24/11/1987	NO	2015 (P)
GURIEZO	NNSS-B	03/05/1991	11/07/1991	NO	2009 (A)
HAZAS DE CESTO	NNSS-B	01/03/1999	20/04/1999	NO	2012 (B)
LAREDO	PGOU	23/02/1987	04/05/1987	NO	-
LIENDO	PGOU-A	17/07/2013	17/10/2013	SI	2013 (P)
LIÉRGANES	NNSS-B	04/05/1987	30/07/1987	NO	2013 (IN)
LIMPIAS	NNSS-B	16/06/1989	21/07/1989	NO	2009 (A)
MARINA CUDEYO	PGOU	04/05/1987	27/07/1987	NO	2016(A)
MEDIO CUDEYO	PGOU-A	16/11/2010	18/02/2011	SI	-
MERUELO	NNSS-B	27/05/1999	18/08/1999	NO	2015 (IN)
PENAGOS	DSU	14/10/1985	25/11/1985	NO	2009 (A)
PIÉLAGOS	PGOU	13/10/1993	28/10/1993	NO	2018 (P)
RASINES	DSU	28/06/1988	26/08/1988	NO	2006 (IN)
RIB. AL MONTE	NNSS-B	13/10/1993	02/11/1993	NO	2012 (B)
RIOTUERTO	NNSS-B	27/11/1990	03/01/1991	NO	2014 (IN)
RUESGA	DSU	16/07/1986	23/10/1986	NO	2019 (P)
STA M. DE CAYÓN	NNSS-B	10/11/1986	20/01/1987	NO	2010(A)
SOLÓRZANO	PGOU-A	06/11/2014	05/01/2015	SI	-
VILLAESCUSA	NNSS-B	21/11/1983	21/11/1983	NO	2008(A)
VOTO	NNSS-A	30/03/1994	03/05/1994	NO	2015 (A)

* DSU = Delimitación de Suelo Urbano / NNSS = Normas Subsidiarias de Planeamiento Tipo A o B / PGOU = Plan General de Ordenación Urbana

** Fecha de aprobación del último documento aprobado o tramite. Tramites (en orden de progreso): B = Borrador fase ambiental previa, A = Avance, IN = Aprobación Inicial, y P= Aprobación Provisional.

Fuente: Datos obtenidos (actualizados a septiembre de 2020) de la oficial de la Dirección General de Urbanismo del Gobierno de Cantabria AUCAN (Archivo Urbanístico de Cantabria) (<https://www.territoriodecantabria.es>)

Como puede observarse en la tabla, tres municipios sólo tienen en vigor una delimitación de suelo (DSU), que es un instrumento que ni siquiera tiene el estatus jurídico de planeamiento general, y tan solo otros tantos sí que disponen de un PGOU adaptado a la Ley 2/2001.

Esto supone que 9 de cada 10 municipios del área de estudio aún están regulados por una DSU, unas viejas NNSS o un PGOU, todos anteriores a la vigente Ley 2/2001. Esto se explica porque la longevidad media de estos planeamientos es de casi 30 años, coincidiendo con la penúltima legislación estatal de urbanismo de 1992.

Respecto a las revisiones, con la salvedad de cuatro municipios (dos con PGOU adaptado a la Ley 2/2001), el resto han iniciado el preceptivo procedimiento para aprobar un nuevo plan general o para revisar el vigente. El estado de estas revisiones es muy dispar, pero la inmensa mayoría de municipios no han superado siquiera la fase de aprobación inicial, y un número indeterminado, pero significativo, parecen haber detenido o paralizado temporalmente los trabajos.

Ante esta situación, como punto de partida para analizar la interacción entre el área de estudio y el planeamiento municipal, resulta aconsejable acudir la clasificación del suelo contemplada en los planeamientos urbanísticos municipales. La tradicional diferenciación del suelo urbano, urbanizable y no urbanizable (o rústico, en nomenclatura de la vigente Ley 2/2001) es una de las pocas técnicas y contenidos comunes a todos los planes municipales, con independencia de la fecha o la figura de que se trate, y ofrece una primera visión general e impresiones.

Esa clasificación 'básica', y también la distinción dentro del suelo rústico entre protección ordinaria (o común) y especial protección (o especialmente protegido), aporta una valiosa información del territorio y de los condicionantes que pueden derivar del planeamiento urbanístico.

La consideración de estas clases también permite una equiparación más sencilla con el régimen urbanístico que establece la Ley 2/2001 para cada una de ellas.



PLANEAMIENTO URBANÍSTICO MUNICIPAL

CLASIFICACION DEL SUELO:

- Urbano
- Urbanizable
- Rústico ó No Urbanizable sin especial protección o de protección ordinaria
- Rústico ó No Urbanizable con especial protección

Figura 30. Clasificación urbanística del suelo. Cantabria. Fuente: Planeamientos urbanísticos municipales vigentes.

Como se aprecia en la figura anterior, en el área de estudio la inmensa mayoría del territorio está clasificado como suelo rústico, y dentro de este predomina el de especial protección. Esta situación es extrapolable al conjunto de la región, pero en el área de estudio se hace más obvia ante la ausencia de grandes centros urbanos o productivos, más allá del borde sur del área metropolitana de Santander.

Otro rasgo territorial de Cantabria que también se evidencia en la figura es el poblamiento disperso, con la presencia de numerosos núcleos repartidos por casi la totalidad del área, sin dejar grandes corredores o franjas “libres”.

Desde una perspectiva urbanística-legal, cualquiera de las clases de suelo (urbano, urbanizable o rústico) es susceptible de albergar una futura infraestructura de interés general como sería el corredor ferroviario que es objeto de este estudio. En este sentido, ni los planeamientos municipales ni la legislación imponen condiciones limitantes o excluyentes. Sin perjuicio de lo anterior, las soluciones proyectadas deberían evitar en la medida de lo posible la ocupación y/o afectación a suelos urbanos y urbanizables, para minorar posibles impactos sobre edificaciones, usos o aprovechamientos urbanísticos. En contraposición, la clase de suelo que presenta

en teoría una mayor capacidad de acogida es el suelo rústico (o no urbanizable) y, dentro de éste, la categoría de protección ordinaria frente a aquellas de especial protección que por su naturaleza sean menos sensibles a la presencia de nuevas infraestructuras (protección de infraestructura, agropecuaria, forestal, etc.).

En fases posteriores del estudio, una vez que estén definidas las alternativas de trazado, se realizará una caracterización urbanística detallada para cada municipio.

4.2. Planeamiento municipal en País Vasco/Euskadi

En el caso del País Vasco, el área de estudio afecta a seis municipios, todos ellos en la provincia de Vizcaya/Bizkaia.

Como se ha indicado en el marco normativo, la legislación de referencia en el País Vasco para el planeamiento urbanístico municipal es la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo.

Para averiguar la situación de las figuras de planeamiento urbanístico en vigor se ha consultado el Registro Vasco de Planeamiento (RVP).

En la siguiente tabla se muestra un resumen de la situación:

Tabla 3. Planeamiento urbanístico municipal vigente en los municipios del País Vasco afectados por el área de estudio

MUNICIPIO	FIGURA VIGENTE*	FECHA DE APROBACIÓN DEFINITIVA	FECHA DE PUBLICACIÓN (BOC)	ADAPTADO A LEY VIGENTE	REVISIÓN (ESTADO)**
GALDAMES	NNSS-B	29/11/1999	28/01/2000	NO	-
MUSKIZ	NNSS-B	28/06/1990	01/08/1990	NO	(A)
VALLE DE TRÁPAGA-TRAPAGARAN	PGOU	26/03/2015	19/05/2015	NO	-
ORTUELLA	PGOU	07/08/1985	13/09/1985	SI	(A)
SOPUERTA	NNSS-B	13/10/2003	27/10/2003	NO	-
ABANTO Y CIÉRVANA / ABANTO ZIERBENA	PGOU	29/07/2010 (parcial) y 27/12/2012 (SNU)	28/09/2010 y 11/04/2013 (SNU)	SI	-

* NNSS = Normas Subsidiarias de Planeamiento Tipo A o B / PGOU = Plan General de Ordenación Urbana

** Último documento aprobado o tramite. Tramites (en orden de progreso): B = Borrador fase ambiental previa, A = Avance, IN = Aprobación Inicial, y P= Aprobación Provisional.

Fuente: Datos obtenidos de la web oficial del Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transporte del Gobierno Vasco. Registro de planeamiento urbanístico de Bizkaia (<https://www.bizkaia.eus/>)

Tal y como refleja la tabla, cuatro de los seis municipios no han adaptado aún su planeamiento municipal a la vigente Ley 6/2009 y mantienen Normas Subsidiarias previas. Los otros dos restantes sí que disponen de un PGOU adaptado de reciente aprobación (2013 y 2015).

Respecto a las revisiones, según la información que ofrece el mismo órgano autonómico competente, aparentemente, tan solo dos municipios han iniciado el proceso -Ortuella y Muskiz-, y se encuentran además en fases previas de Avance.

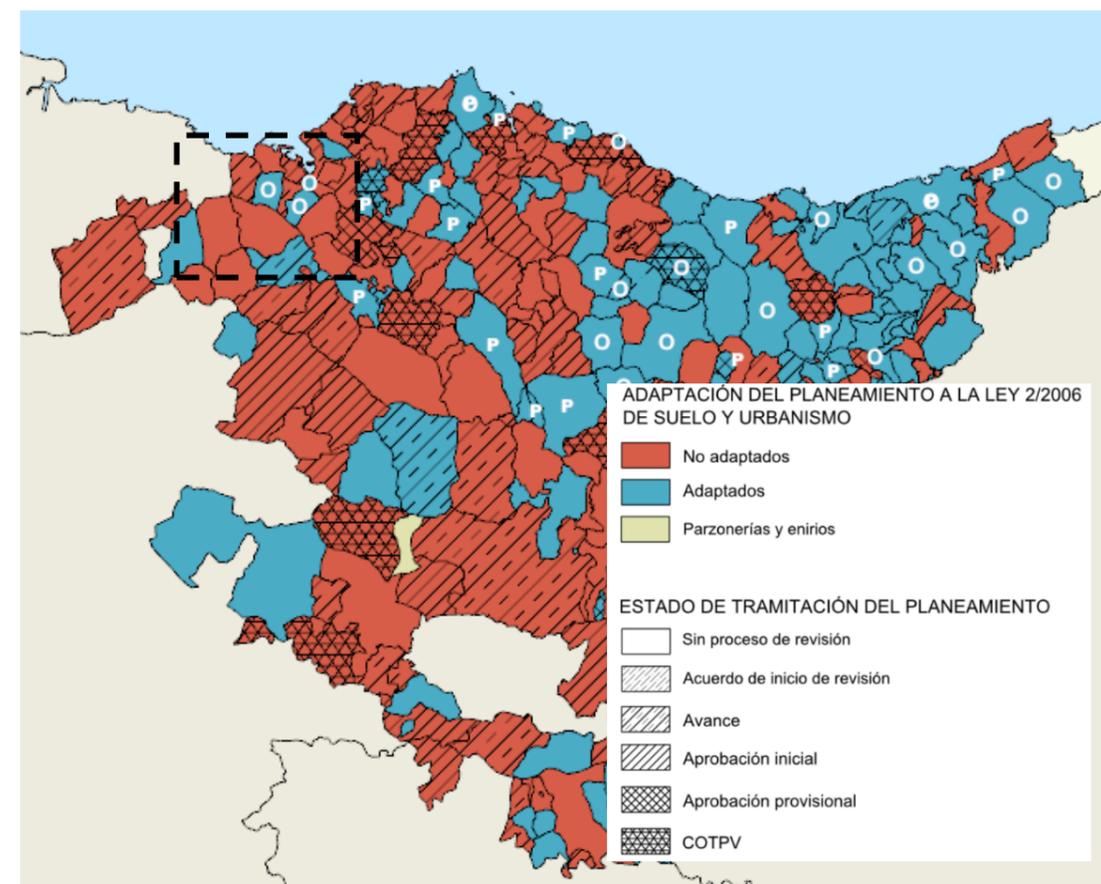


Figura 31. Estado de la revisión del planeamiento urbanístico municipal en el País Vasco.

Fuente: Euskadi.eus

Al igual que se planteó en Cantabria, para una primera caracterización urbanística del área de estudio es conveniente recurrir a la clasificación del suelo (en urbano, urbanizable y no urbanizable), ya que esta división es común a todos los planes municipales, pese a que puede haber matices en la nomenclatura; sobre todo cuando se desciende a un escalón inferior de ordenación o calificación del suelo.

Las tres clases 'básicas' anteriores ofrecen una imagen general de cómo se define el territorio (el suelo) desde el planeamiento municipal.



emplazamiento de una nueva infraestructura de interés general. Asimismo, es lógico señalar que las soluciones que se proponen en el estudio deben tender a evitar la afección a suelos urbanos y urbanizables, y procurar ocupar suelo no urbanizable que no esté sujeto a un régimen urbanístico de protección que desaconseje su transformación u ocupación con una infraestructura de este tipo.



PLANEAMIENTO URBANÍSTICO MUNICIPAL

CLASIFICACION DEL SUELO:

- Urbano
- Rústico ó No Urbanizable sin especial protección o de protección ordinaria
- Urbanizable
- Rústico ó No Urbanizable con especial protección

Figura 32. Clasificación urbanística del suelo. País Vasco. Fuente original: Planeamientos urbanísticos municipales vigentes.

La figura anterior refleja una clara diferenciación del suelo no urbanizable respecto al urbano-urbanizable, en la que se aprecia la proximidad e influencia que ejerce el área metropolitana de Bilbao.

Reiterando lo señalado en el caso de Cantabria, la legislación vasca tampoco establece determinaciones excluyentes sobre ninguna clase de suelo respecto al

5. Caracterización urbanística y territorial de las soluciones y alternativas del estudio

Desde la perspectiva urbanística y territorial, el ámbito del presente estudio de alternativas y viabilidad -del tramo de una futura nueva línea de ferrocarril entre Santander y Bilbao- está caracterizado y condicionado por tres circunstancias globales:

- La conexión de dos nodos o centros urbanos de primer orden -Santander y Bilbao-; entre sí, en el contexto territorial de la cornisa cantábrica, del corredor atlántico-mediterráneo y, en un contexto aún más amplio, respecto a las redes ferroviarias básicas española y europea.
- En relación con lo anterior, también está definido por el establecimiento de intensos flujos y relaciones territoriales, sociales y económicas, de toda índole y entre ambos nodos, y a su vez, de éstos con el resto del territorio. La propuesta de esa línea afecta directamente, y de forma global y multimodal, al transporte de viajeros y mercancías y, en general, al modelo productivo y a la estructura o modelo territorial del País Vasco y de Cantabria.
- Y la otra circunstancia básica -en clave aún más territorial- es lo que podría denominarse como la litoralidad. Esta circunstancia no sólo condiciona el ámbito del estudio, sí no que además, desde un enfoque planificador, introduce una serie de factores específicos a tener en consideración (mayor densidad de poblamiento, alta ocupación del suelo, intensidad de usos turísticos, presencia de puertos y otras infraestructuras marítimas, etc.).

Bajo el marco que definen estas circunstancias, la incidencia concreta de las variables urbanísticas y territoriales en el planteamiento de las soluciones y de las alternativas de trazado que se formulan en este estudio se considera que cabe aplicarlas desde una doble perspectiva;

- una, de signo “positivo”, en la que el condicionado deviene de la necesidad o conveniencia de “conectar” centros urbanos o elementos territoriales de interés. Algunos ejemplos de esa necesaria articulación territorial son; las

posibles estaciones o paradas intermedias en localidades importantes como Laredo o Castro-Urdiales, la ventaja técnica del enlace con la variante sur ferroviaria (y con ello a la red de alta velocidad estatal), o la posibilidad de ofrecer accesibilidad a nodos logísticos o de interés productivo.

- Y la otra, de signo opuesto, báscula en torno a la conveniencia de minimizar la afección a los suelos urbanos y urbanizables (por los costes económicos y sociales, por la alteración de la planificación urbanística, por la afección a usos e infraestructuras, ...), así como a los suelos que estén sujetos a una protección o regulación que desaconseje su ocupación o transformación. En el primer supuesto adquieren el protagonismo los planes urbanísticos municipales, y en el segundo lo hacen en mayor medida la planificación territorial y sectorial.

En general, lo que se pretende aportar desde los análisis realizados en este apéndice es alcanzar el mayor grado posible de compatibilidad entre las propuestas del estudio y la planificación urbana y territorial.

Por otro lado, considerando que se trata de la proposición de una nueva infraestructura (entre 80 y 100 km de longitud) no cabe la posibilidad de analizar la adecuación o la alineación del estudio con la planificación. Esto se debe a que la futura línea de ferrocarril objeto de este estudio no está presente previamente en ningún de los planes analizados, por lo menos más allá de diseños conceptuales como los presentes en el avance del PROT de Cantabria. No hay reservas de suelo, no hay planes sectoriales autonómicos que la incluyan y, por tanto, tampoco hay ninguna propuesta previa de referencia. Algo que es lógico considerando que es la administración ferroviaria competente (estatal) la responsable de la planificación y diseño de la citada línea.

Por último, antes de caracterizar, evaluar y comparar las alternativas desde el sesgo urbanístico, es importante recordar que este apéndice se enmarca en una fase previa de este estudio de alternativas, en la que deben primar la idoneidad de soluciones básicas y funcionales (corredores) sobre las soluciones técnicas o de concreción de los trazados. Algunas de las afecciones que se pudieran identificar en

esta fase son susceptibles de minimizarse, o incluso suprimirse, con la adopción de medidas o mediante ajustes en el diseño.

5.1. Caracterización global

El área de estudio delimitada tiene una superficie total de unos 660 km², de los que un 94% se encuentran dentro del territorio de Cantabria, mientras que el 6% lo está en el País Vasco.

Tomando como una referencia de aproximación la clasificación del suelo establecida en los distintos planeamientos urbanísticos municipales vigentes, más del 90% del área de estudio se corresponde con suelo no urbanizable o rústico, en el que impera el denominado como de especial protección o especialmente protegido, con cerca de un 76% sobre el total de superficie.

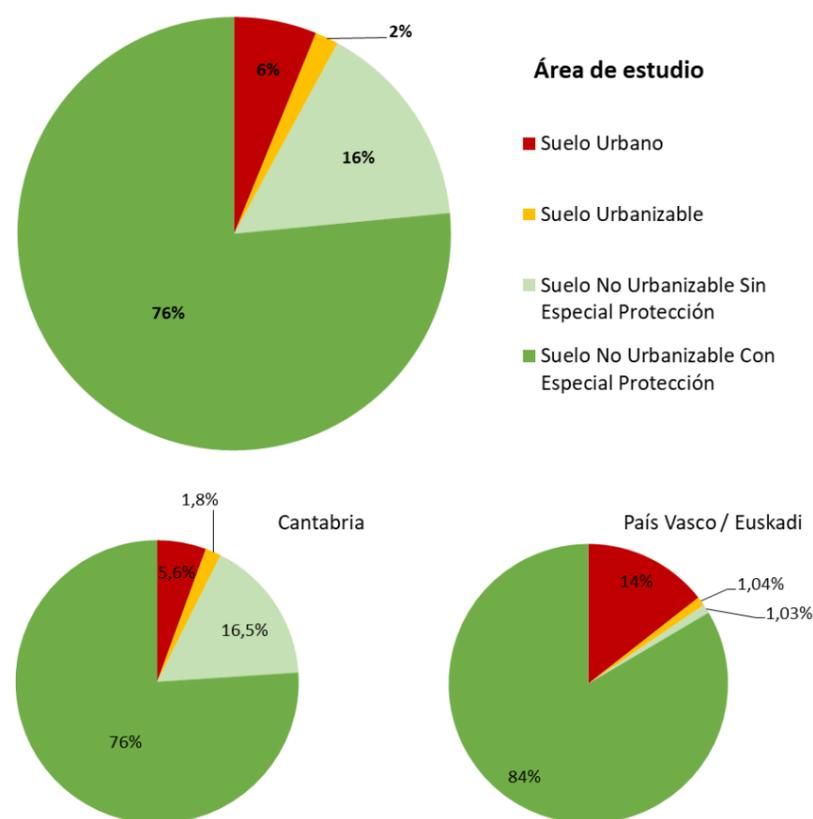


Figura 33. Distribución de la clasificación urbanística del suelo en el área de estudio (diferenciando por comunidad). Fuente original: Elaboración propia a partir de los archivos de planeamiento urbanístico autonómicos. Datos orientativos.

Estos datos básicos permiten obtener unas primeras claves de las principales características urbanísticas y territoriales, como son:

- Que la mayor parte del área de estudio se corresponde con suelos rústicos o no urbanizables caracterizados como de especial protección, bien como resultado de condicionantes sectoriales, o bien como resultado del reconocimiento de valores u otras circunstancias de planeamiento que aconsejan esa especial protección. Estamos, por tanto, ante un área donde predominan, en términos absolutos, los espacios rurales y naturales.
- Que una cuantía nada desdeñable, especialmente en Cantabria donde alcanza un 16%, es suelo no urbanizable de tipo común, genérico o no especialmente protegido. Esta clase y categoría de suelo es, a priori y en conciencia de la definición legal, la más adecuada para albergar nuevas infraestructuras como una línea de ferrocarril. En teoría, la ausencia de valores ambientales a preservar, de limitaciones o servidumbres legales de entidad, y la menor intensidad de usos constructivos, serían algunos de los factores que definen esta categoría de suelo y que justificarían la idoneidad.
- En cuanto al suelo urbanizable, la superficie incluida es mucho más reducida. Esto es algo previsible, considerando la escasa superficie de esta clase de suelo en comparación con el resto, pero en el área del presente estudio parece que se acentúa ante el escaso número de núcleos urbanos con suficiente entidad como para que los respectivos planeamientos municipales hubiesen contemplado crecimientos a través de esta fórmula urbanística.
- La presencia del suelo dentro del área es algo más destacable. En el País Vasco es evidente que la aproximación al entorno metropolitano del Gran Bilbao incrementa esta clase de suelo. En Cantabria, el posible efecto análogo de Santander es menor y la cantidad de suelo urbano está más justificada por la alta densidad de núcleos de población que se distribuyen dentro de la franja costera. Por poner la cifra cántabra en contexto (un 6% del área de estudio), la media regional no supera el 3% de suelo urbano respecto al total.

En este ejercicio de caracterización global sustentado en la clasificación del suelo, es necesario evidenciar que las distintas alternativas a analizar comparten entre sí las dificultades de sortear una orografía que, pese a la litoralidad, se caracteriza por la presencia de numerosos relieves que, junto a los “cortes” generados por ríos, rías y marismas, generan un reto técnico para cualquier propuesta de trazado ferroviario. Más aun, teniendo en cuenta las exigencias técnicas de este tipo de infraestructura, tanto en geometría en planta como en perfil longitudinal, que se incrementan cuando lo que se pretende es ejecutar una línea de altas prestaciones capaz de competir con los tiempos de recorrido por carretera.

En el siguiente apartado de planeamiento urbanístico se ahonda en estas cuestiones, pero baste señalar de momento que todas las alternativas consideradas contemplan tramos en túnel que suman una longitud entre el 60-65%, y tramos en estructura viaducto que varían entre el 6-10%. Es decir, más del 70% de la longitud de los trazados no discurre sobre suelo, lo hace sobre vuelo (viaducto) o bajo suelo (túneles), lo que tiene un lógico interés a la hora de analizar y valorar las potenciales afecciones respecto al planeamiento urbanístico y territorial.

5.1.1. Ordenación territorial

5.1.1.1. Cantabria

Como se ha venido indicando, tanto en el análisis del planeamiento territorial como en el apartado anterior, no hay planes territoriales o sectoriales autonómicos que tengan una incidencia directa sobre el objeto de este estudio.

Desde un enfoque todavía teórico, una nueva infraestructura como la que se prevé en este estudio tendrá una función importante en la definición y articulación del modelo territorial y, previsiblemente, así se contemplará en el futuro Plan Regional de Ordenación Territorial de Cantabria, que en su redacción actual ya contempla la necesidad de una nueva conexión ferroviaria Santander-Bilbao. En este sentido, se puede afirmar que este estudio está alineado con el proyecto del PROT pendiente de aprobación, al que, en cierto modo, este estudio desarrolla cuando concreta soluciones de trazado.

En cuanto a los planes y figuras territoriales vigentes, lo más destacable es el Plan de Ordenación del Litoral de Cantabria, que incluye los 35 municipios litorales de la región. Superpuesto el ámbito de este POL con el propio del estudio se obtiene que cerca de un 70% de este segundo se encuentra incluido (de algún modo) dentro del POL. Ese *modo* se debe a que el POL, en líneas generales, basa su regulación en la identificación de tres tipos de zonas o sistemas: protección, ordenación y exclusiones. Al mismo tiempo, es importante indicar que el POL es susceptible de adaptación (sobre todo en las zonas de ordenación y no litoral) con la posterior aprobación de los planeamientos urbanísticos municipales.

Tabla 4. Distribución de zonas y categorías del POL de Cantabria dentro del área de estudio

Categoría / zonas	Denominación		Superficie	
	Clave	Descripción	Ha.	%
PROTECCIÓN	PC	Protección Costera	28	0,1
	PE	Protección Ecológica	2.479	5,4
	PI	Protección Intermareal	205	0,4
	PL	Protección Litoral	351	0,8
	PR	Protección de Riberas	541	1,2
ORDENACIÓN	AIP	Área de Interés Paisajístico	1.644	3,6
	AP	Área Periurbana	611	1,3
	MT	Modelo Tradicional	4.255	9,3
	N/L	Área de Ordenación No Litoral	23.249	51,0
	OEF	Ordenación Ecológico-Forestal	3.307	7,3
	AIE/AMB	Actuación Integral Estratégica Ambiental	10	0,0
	AIE/PRO	Actuación Integral Estratégica Productiva	491	1,1
	AIE/REO	Actuación Integral Estratégica de Reordenación	1.508	3,3
EXCLUIDO	EX/EXPI	Suelo urbano o urbanizable aprobado	2.797	6,2
	EXENP	Espacio Natural Protegido	3.733	8,2
	EXSGT	Sistemas Generales Territoriales	336	0,7
Total			45.563	100

Fuente original: Elaboración propia a partir de la cartografía digital del POL. Datos orientativos.

De la tabla anterior puede concluirse que cerca del 50% del ámbito del POL dentro del área de estudio se corresponde con la denominada 'Área de Ordenación No Litoral', donde la regulación del POL es mínima. Casi el 80% se engloba dentro de la zona de ordenación en su conjunto, mientras que las categorías de protección son sólo algo menos del 8%.

Tabla 5. Alternativas propuestas en relación con la zonificación del POL de Cantabria dentro del área de estudio (en metros lineales sobre zonas)

Denominación zonas		Alternativas* (m)					
Clave	Descripción	A1	A2	B1	B2	C1	C2
PC	Protección Costera	-	843	843		-	
PE	Protección Ecológica	5.615	9.690	8.655		4.625	
PI	Protección Intermareal	489	108	292	108	298	114
PL	Protección Litoral	659	1.851	1.974	1.851	123	-
PR	Protección de Riberas	2.502	40	2.118	40	2.364	286
Subtotal PROTECCIÓN		9.265	12.532	13.882	11.497	7.410	5.027
AIP	Área de Interés Paisajístico	5.140	2.440	2.352	2.352	1.397	1.397
AP	Área Periurbana	2.339					
MT	Modelo Tradicional	10.945	6.661	10.784	5.654	9.105	3.974
N/L	Área de Ordenación No Litoral	13.128	9.961	15.958	14.542	20.602	19.184
OEF	Ordenación Ecológico-Forestal	4.942	9.310	9.889		7.676	
AIE/AMB	AIE Productiva	-					
AIE/PRO	AIE Productiva	1.640	1.410	1.640	1.410	1.640	1.410
AIE/REO	AIE Reordenación	5.674	3.405	5.674	3.405	5.674	3.405
Subtotal ORDENACIÓN		43.808	35.526	48.636	39.590	48.433	39.385
EXPI	Suelo urbano o urbanizable aprobado	2.030	750	2.548	918	1.863	235
EXENP	Espacio Natural Protegido	2.148	580	-			
EXSGT	Sistemas Generales Territoriales	1.100	697	1.184	698	1.126	639
Subtotal EXCLUIDO		5.278	2.027	3.732	1.616	2.989	874
Total		58.351	50.085	66.250	52.703	58.832	45.286

* Se excluye del análisis la alternativa A1 'modificada', porque su trazado es coincidente con la alternativa A1 (la diferencia es que la primera está concebida para un tráfico exclusivo de viajeros)

Sin tener en consideración los 'efectos' de los tramos en túnel y estructura, las alternativas con una mayor afección sobre zonas objeto de protección en el POL son las identificadas como A2, B1 y B2. Las tres tienen en común el paso por las cercanías de Laredo, que implica una mayor aproximación a la línea costera, donde se concentran y donde predominan las zonas de protección.

Tabla 6. Alternativas propuestas en relación con la zonificación del POL de Cantabria dentro del área de estudio (en metros lineales y sólo para tramos en superficie)

Alternativas*		Longitud de los tramos según zona del POL ocupada					% Respecto longitud total de alternativas
Clave	Básica	Excluido**	No litoral***	Zona ordenación	Zona protección	Total	
A	A1	3.694	4.037	12.170	3.413	23.314	32%
	A2	758	1.984	6.224	948	9.914	12%
B	B1	2.737	5.169	10.403	3.311	21.620	26%
	B2	924	3.783	4.976	929	10.612	12%
C	C1	2.611	5.072	9.688	3.051	20.422	27%
	C2	708	3.725	4.197	664	9.294	12%

* Se excluye del análisis la alternativa A1 'modificada', porque su trazado es coincidente con la alternativa A1 (la diferencia es que la primera está concebida para un tráfico exclusivo de viajeros)

** Dentro de las zonas excluidas se incluyen los suelos urbanos y urbanizables aprobados, así como los espacios naturales protegidos.

*** Pertenece a la zona de ordenación, pero se singulariza por la regulación mínima de esta categoría en el POL.

Por otra parte, respecto al resto de planes territoriales vigentes en Cantabria, que se corresponderían con los Planes Especiales de la Bahía de Santander y de las Sendas y Caminos Litorales, ambos enmarcados en el POL, sólo procede reseñar que:

- las tres alternativas que discurren al norte de Peña Cabarga (A1, B1 y C1) ocuparían de forma no sustancial suelos incluidos dentro del plan especial de la bahía, sin que sea previsible que se generen situaciones de incompatibilidad.
- todas las alternativas contempladas intersectan en varias localizaciones con la red de sendas y caminos inventariados, sin que tal circunstancia parezca relevante en la evaluación.

En este subpartado territorial merecen especial atención los denominados Proyectos Singulares de Interés Regional (PSIR), tanto los ya ejecutados como especialmente los que están proyectados y en tramitación. Entre los primeros el condicionante a considerar es la búsqueda de una mínima afección, mientras que entre los segundos, y en particular en dos de ellos -los denominados VIPAR y Llano de la Pasiega- el presente estudio debiera buscar soluciones tendentes a la vinculación funcional con estas dos iniciativas. En ambos casos, se trata de PSIRs de carácter productivo que están siendo promovidos con un clara vocación productiva, logística e intermodal, que se sustenta en sendos emplazamientos estratégicos respecto a las principales infraestructuras clave (autovías, puerto, ferrocarril, aeropuerto, etc.).

En el caso particular del PSIR VIPAR, la delimitación actual considerada (que es bastante menor de la prevista inicialmente en el POL) presenta una ubicación que coincide con el punto de conexión a Santander para la línea de ferrocarril contemplada en este estudio. Es un punto común para todas las alternativas estudiadas y que sirve para conectarlas con la actual línea de FC Palencia-Santander (en el tramo que discurre entre Guarnizo y Parbayón). A falta de concretar las soluciones técnicas de la conexión, no es probable que la ejecución de cualquiera de las citadas alternativas pudiera condicionar o limitar el futuro desarrollo de este PSIR y, por el contrario, dada la inmediatez de un potencial acceso ferroviario, pudiera ser un incentivo con un efecto sinérgico para la promoción de este futuro espacio productivo.

El otro PSIR, el llamado Llano de la Pasiega, tiene una superficie prevista mucho mayor (unos 2 millones de m²) y se desarrolla en torno a la línea de FC Palencia-Santander existente, pero unos pocos kilómetros más al sur que el VIPAR. Este PSIR, que también está incluido en el POL, ha venido siendo objeto de sucesivas iniciativas de promoción en los últimos años, y actualmente está pendiente de finalizar los trámites para su aprobación definitiva. Según la información facilitada por el promotor público, la Sociedad Industrial de Cantabria (SICAN), y los propios objetivos establecidos en el POL para este ámbito,

“El fin es posibilitar la implantación de una nueva terminal intermodal ferroviaria, una gran industria alimentaria del sector lácteo, industrias del sector agrícola, instalaciones logísticas e industriales portuarias, así como instalaciones destinadas a actividades no portuarias actualmente en suelo portuario” (extracto de la declaración de interés regional aprobada en 2006).

Este PSIR se localiza en el borde suroeste del área delimitada para este estudio y no se ve afectado directamente por ninguna de las alternativas contempladas. Sin embargo, aún en mayor medida que en el VIPAR, la ejecución final de la línea FC Santander-Bilbao que motiva este estudio sería un hecho decisivo para el PSIR. No es una condición indispensable para el desarrollo y viabilidad del PSIR (que ya dispondría de acceso al puerto de Santander, a las autovías A-8 y A-67 y a la línea férrea Madrid-Palencia-Santander), pero es evidente que la combinación de ambas iniciativas (PSIR + Línea Santander-Bilbao) generaría un efecto sinérgico.

5.1.1.2. País Vasco

Como se ha indicado en apartados precedentes, el País Vasco (PV), y en particular el territorio histórico de Vizcaya/Bizkaia, queda incluido en el área de este estudio con una aportación alrededor del 6% de la superficie. La longitud de las alternativas en su paso final por el País Vasco representa aproximadamente un 12% sobre el total (lo que equivale a unos 10 km de línea, suponiendo una longitud media de 80 km para el conjunto de alternativas).

No obstante, en la proposición de las alternativas de este estudio hay varios factores importantes a considerar en este punto; uno, que todos los trazados propuestos son coincidentes (no hay diferencias significativas dentro del territorio vasco); y otro, que las alternativas discurren en la inmensa mayoría del tránsito por esta comunidad mediante túneles, con la salvedad de dos viaductos.

Debido a estas circunstancias, y pese a que esta comunidad dispone de un mayor número de instrumentos y planes de ordenación territorial, la incidencia y complejidad de las afecciones identificables es aún menor que en el caso de Cantabria.

En la escala base o general, el documento de partida debe ser las Directrices de Ordenación Territorial del PV, aprobadas en 1997, donde no se contempla ni se analiza una hipotética nueva conexión ferroviaria entre Bilbao y Santander. Ello no es óbice para que, cuando sea ejecute dicha conexión, resultase conveniente su incorporación a la definición del modelo territorial. En cualquier caso, esto no es determinante para la concreción de las soluciones que puedan formularse desde este estudio.

En el siguiente escalón, el constituido por los denominados Plan Territoriales Parciales, el área de estudio se superpone parcialmente con los ámbitos de los PTP de las áreas funcionales de Balmaseda-Zalla (Encartaciones) y de Bilbao Metropolitano. En el primer caso, las alternativas propuestas no afectan al PTP de Encartaciones, ya que discurren varios kilómetros al norte del ámbito de este plan. En el segundo, las alternativas propuestas (en realidad es una) evitan de forma efectiva las zonas más complejas (espacios urbanos e industriales, zonas protegidas, condicionantes, etc.).

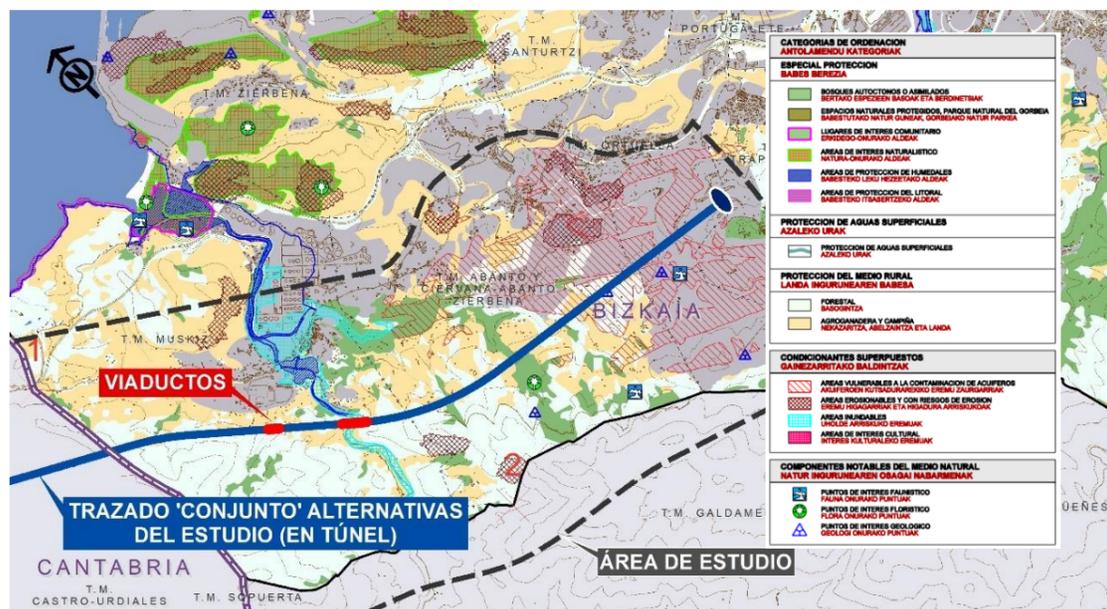


Figura 34. Extracto del plano de ordenación del PTP de Bilbao Metropolitano (2006).

Las potenciales afecciones residuales que pudieran identificarse, como las relativas a la protección de acuíferos o a la compatibilidad de las obras a ejecutar (en túnel) respecto a los distintos tipos de usos y de zonas en superficie, deberán solucionarse

aplicando las pertinentes medidas técnicas y ambientales. Considerando el punto de destino de las propuestas, no es factible ninguna solución que no implique a travesar en algún momento (aunque sea de forma subterránea) alguna de las distintas zonas de protección (de aguas, de medio rural, especiales,) o de condicionantes.

Por otro lado, en lo relativo a los denominados Planes Territoriales Sectoriales, el área de estudio se incluye parcialmente en el ámbito de varios de ellos. Entre los PTS más relevantes destacan los siguientes:

- Plan Territorial Sectorial de Red Ferroviaria en la CAPV (PTS-RF)
- Plan Territorial Sectorial de Ríos y Arroyos (PTS-RA)
- Plan Territorial Sectorial de Zonas Húmedas (PTS-ZH)
- Plan Territorial Sectorial de Protección y Ordenación del Litoral (PTS-POL)

Analizando estos PTS respecto a las alternativas que formula el estudio, y teniendo en cuenta la predominancia de soluciones tipo túnel y viaducto, cabría hacer las siguientes consideraciones:

- PTS-RF, planifica y regula la red de competencia autonómica, por lo que entre sus determinaciones y previsiones no se contempla la línea de FC objeto de este estudio. Sin embargo, la propuesta que se realiza desde este último, que es la conexión con la Variante Sur Ferroviaria de Bilbao y, por extensión, con la denominada “Y” vasca, parece contribuir a la integración y desarrollo de la red ferroviaria en su conjunto.
- Los planes PTS-RA, PTS-ZH y PTS-POL tiene mayor vocación como planes de ordenación y protección en los respectivos ámbitos y materias que regula (ríos, zonas húmedas y litoral).



Figura 35. Identificación de ámbitos de PTS respecto área de estudio.

- Como se observa en la figura previa, los PTS de Zonas Húmedas y de Ordenación del Litoral no se ven afectados por las propuestas. De hecho, este es uno de los motivos que justifican el trazado propuesto. En relativo al PTS de Ríos y Arroyos, la interferencia es puntal y coincidiendo con tramos donde se prevé desarrollar la línea de ferrocarril mediante la ejecución de viaductos o túneles.

A modo de resumen, puede afirmarse que los instrumentos de ordenación territorial del País Vasco no se ven afectados significativamente por el estudio y, en sentido contrario, si tienen mayor participación como condicionantes a considerar en la elección y definición de los trazados. Gracias a ello se minimizan -incluso más allá de las soluciones en viaducto o túnel- las potenciales afecciones a espacios protegidos, a usos existentes, a zonas sujetas a riesgos, o cualquier otro aspecto sensible.

5.1.2. Planeamiento urbanístico

5.1.2.1. Cantabria

Con la salvedad de Escalante, Meruelo y Santa María de Cayón, el resto de los términos municipales (22) incluidos en el área de estudio se ven afectados en mayor o menor grado por una o varias de las alternativas consideradas.

De esos 22 municipios, tan sólo 9 disponen de un Plan General de Ordenación Urbana (PGOU), 12 cuentan con Normas Subsidiarias (NNSS) y 3 con meras Delimitaciones de Suelo Urbano (DSU).

En cuanto a la longevidad de los planes, sólo 3 de los 22 municipios (Medio Cudeyo, Liendo y Solórzano) han aprobado un plan adaptado a la vigente Ley 2/2001 urbanística de Cantabria. La vigencia media de los restantes planes 'no adaptados' es de más de 20 años, habiéndose aprobado la inmensa mayoría entre los años 1980 y 2000. En este sentido, cabe destacar el caso singular de Colindres, donde han tenido que recurrir a un PGOU previo de 1964 por cuestiones judiciales.

La siguiente tabla muestra una aproximación somera a la afección sobre esos 22 municipios de Cantabria mediante la suma (de los kilómetros) de las alternativas que discurren por cada uno. Esta cuantificación general debe matizarse caso por caso en función de la clase de suelo y del tipo de solución adoptada. También podría ser interesante tener en consideración el número de alternativas que atraviesan cada municipio.

Tabla 7. Planeamiento urbanístico municipal en Cantabria. Tipo de figura y fecha de aprobación. Alternativas estudiadas, según solución del tramo (medición en kilómetros)

Municipio	Figura	Aprobación	Alternativas A1/2+B1/2+C1/2* (tramos, en km)			
			A nivel	En túnel	En viaducto	Total
Camargo	PGOU	1987	1,1	-	-	1,1
Riotuerto	NNSS	1990	0,1	2,1	1,5	3,7
Rasines	DSU	1988	0,5	2,4	1,1	4,0
Colindres	PGOU	1964	1,5	2,3	0,7	4,5
Hazas de Cesto	NNSS	1999	1,3	3,7	0,3	5,3
Bárcena de Cicero	NNSS	1999	3,3	3,7	0,9	7,9

Laredo	PGOU	1987	2,3	6,0	0,0	8,3
Piélagos	PGOU	1993	8,5	-	-	8,5
Marina de Cudeyo	PGOU	1987	6,3	3,6	-	9,9
Penagos	DSU	1985	11,6	2,5	-	14,1
Limpias	NNSS	1989	1,4	12,5	1,6	15,5
Medio Cudeyo	PGOU	2010	14,3	1,6	-	16,0
Liérganes	NNSS	1987	6,2	10,9	0,5	17,6
Guriezo	NNSS	1991	1,8	14,5	2,9	19,2
Ribamontán al Monte	NNSS	1993	5,2	14,2	3,5	22,9
Solórzano	PGOU	2014	5,1	17,0	2,2	24,3
Liendo	PGOU	2013	2,1	18,9	3,4	24,3
Entrambasaguas	NNSS	1992	22,0	2,3	0,0	24,3
Ampuero	NNSS	1995	4,0	18,1	4,8	26,9
Villaescusa	NNSS	1983	10,3	18,9	0,0	29,2
Voto	NNSS	1994	14,4	26,4	5,2	46,0
Castro-Urdiales	PGOU	1996	19,2	66,4	6,5	92,1
Media aprobación: año 1992			142,6	248,1	35,1	425,4

* Las cifras expresadas, muestran la cantidad de kilómetros que discurren dentro de cada municipio sumando los que aportan las seis alternativas consideradas en este análisis (A1/2+B1/2+C1/2). La suma total de las seis alternativas es de unos 480 km. La cifra total que se muestra en la tabla es de unos 425 km, lo que se debe a la coincidencia en planta entre algunos tramos de las distintas alternativas.

Se excluye del análisis la alternativa A1 'modificada', porque su trazado es coincidente con la alternativa A1 (la diferencia es que la primera estaría concebida para un tráfico exclusivo de viajeros)

Los datos anteriores ponen de manifiesto importantes disparidades entre municipios que acogen cualquiera de las alternativas consideradas, y que suman un número significativo de kilómetros (como sucede en Castro, Voto, Villaescusa o Ampuero), frente a otros donde la incidencia es muy limitada, con apenas unos kilómetros (como en Camargo, Riotuerto, Rasines o Colindres).

Realizando un ejercicio semejante, pero incorporando esta vez la variable clasificación del suelo y contabilizando únicamente los tramos a nivel (o en superficie) se obtienen los siguientes resultados.

Tabla 8. Clasificación urbanística del suelo según planeamiento municipal en Cantabria. Clase de suelo. Alternativas estudiadas, según tramos y medición en metros.

Municipio	Clasificación del suelo – Alternativas A1/2+B1/2+C1/2* (sólo tramos en superficie, medición en metros)				Total (m)	
	Urbano	Urbanizable	No urbanizable			
			Sin Especial Protección	Con Especial Protección		
Riotuerto	-	-	68	-	68	
Rasines	-	-	-	457	457	
Camargo	-	-	1.062	-	1.062	
Hazas de Cesto	-	-	916	344	1.260	
Limpias	-	549	880	-	1.429	
Colindres	-	-	-	1.540	1.540	
Guriezo	191	-	-	1.571	1.762	
Liendo	-	-	-	2.077	2.077	
Laredo	-	18	2.231	-	2.249	
Bárcena de Cicero	51	-	-	3.229	3.280	
Ampuero	6	-	99	3.858	3.963	
Solórzano	114	-	642	4.306	5.062	
Ribamontán al Monte	110	-	2.403	2.723	5.236	
Liérganes	-	144	5.733	303	6.180	
Marina de Cudeyo	-	45	627	5.440	6.301	
Piélagos	-	-	8.511	-	8.511	
Villaescusa	-	384	3.282	6.159	10.293	
Penagos	345	-	-	11.235	11.580	
Medio Cudeyo	4.515	-	3.591	6.237	14.343	
Voto	250	-	-	14.154	14.404	
Castro-Urdiales	108	2.015	3.193	13.826	19.142	
Entrambasaguas	690	234	9.470	11.595	21.989	
Total	m	7.037	3.389	42.708	89.560	142.694
	%	5%	2%	30%	63%	100%

* Se excluye de este análisis la alternativa A1 'modificada', porque su trazado es coincidente con la alternativa A1 (la diferencia es que la primera estaría concebida para un tráfico exclusivo de viajeros).



PLANEAMIENTO URBANÍSTICO MUNICIPAL

CLASIFICACION DEL SUELO:

 Urbano	 Rústico ó No Urbanizable sin especial protección o de protección ordinaria
 Urbanizable	 Rústico ó No Urbanizable con especial protección

PLANTEAMIENTO DE ALTERNATIVAS:

	NORTE		SUR	
A	 A1	 A2	Con parada en Laredo pasando por las marismas	
B	 B1	 B2	Con parada en Laredo sin pasar por las marismas	
C	 C1	 C2	Sin parada en Laredo y sin pasar por las marismas	

Figura 36. Clasificación urbanística del suelo. Esquema alternativas del estudio.

La potencial incidencia a suelo urbano es bastante limitada, apenas 7 km sumando las seis alternativas, y está concentra en el paso de la línea al norte de Peña Cabarga, en el municipio de Medio Cudeyo. Si fuese esta la opción finalmente seleccionada, en el futuro proyecto constructivo podrán tomarse las medidas oportunas para minimizar en lo posible la afectación a suelos urbanos y edificaciones.

En relación al suelo urbanizable, la afectación es aún menor. El municipio más destacado es Castro-Urdiales y, analizando el caso, se trata de la afectación a un único sector de suelo urbanizable en desarrollo situado al norte de la A-8. En algunos casos deberá minimizarse la afectación (como en Liérganes o en La Cavada), pero en otros es probablemente inevitable en algunas de las alternativas, como el suelo urbanizable al norte de Limpias -junto a Laredo- y el ámbito de Castro-Urdiales, ya

que en ambos se proyectarían las estaciones previstas. En fases sucesivas, cuando se concreten trazados y alternativas se estudiará esas afecciones con mayor detalle.

En cuanto al suelo rústico o no urbanizable, como se ya se detectó en apartados previos y como es previsible, es la clase de suelo que ocupan de forma amplia y mayoritaria todas las alternativas. Más de 90% del recorrido de las alternativas, cuando es a nivel, se realiza sobre esta clase de suelo.

5.1.2.2. País Vasco

De los seis municipios vizcaínos representados en el área de estudio, tan solo cuatro -Muskiz, Abanto y Ciérvana, Ortuella y Valle de Trápaga- son soporte de las alternativas propuestas. Quedan necesariamente excluidos de cualquier análisis pormenorizado los municipios restantes – Sopuerta y Galdames-. Este último, el más cercano a las alternativas, se sitúa a más de 1 km, por lo que la afección urbanística sobre el planeamiento municipal es inexistente.

Con matices, la situación de los planeamientos municipales es semejante a la observada en Cantabria, aunque en esta ocasión 3 de los 4 municipios disponen de un Plan General (PGOU) y 2 de ellos se aprobaron con posterioridad a 2010.

En el caso del País Vasco, conviene recordar aquí de nuevo que las seis alternativas básicas planeadas comparten idéntico trazado.

La siguiente tabla muestra una aproximación somera a la afección sobre esos 6 municipios del País Vasco mediante la suma (en kilómetros) de las alternativas que discurren por cada uno. Esta cuantificación general debe matizarse caso por caso en función de la clase de suelo y del tipo de solución adoptada.

Tabla 9. Planeamiento urbanístico municipal en País Vasco. Tipo de figura y fecha de aprobación. Alternativas estudiadas, según solución del tramo (medición en kilómetros)

Municipio	Figura	Aprobación	Alternativas A1/2+B1/2+C1/2* (tramos, en km)			
			A nivel	En túnel	En viaducto	Total
Valle de Trápaga-Trapagaran	PGOU	2015	±0	-	-	±0
Ortuella	PGOU	1985	±0	9,1	-	9,1
Abanto y Ciérvana-Abanto Zierbena	PGOU	2010	±0	22,6	-	22,6
Muskiz	NNSS-B	1990	0,5	20,7	2,7	23,8
Media aprobación: año 2000			0,5	52,4	2,7	55,5

* Se excluye del análisis la alternativa A1 'modificada', porque su trazado es coincidente con la alternativa A1 (la diferencia es que la primera estaría concebida para un tráfico exclusivo de viajeros)

Con la excepción de Valle de Trápaga, punto final del estudio (de todas las alternativas) donde se prevé la conexión con la Variante Sur Ferroviaria de Bilbao, en los otros municipios la "afección" es casi estrictamente proporcional a la superficie total de cada uno, ya que las alternativas atraviesan los tres términos de forma muy semejante.

Como no se plantean tramos en superficie dentro del País Vasco -salvo situaciones muy puntuales como las transiciones túnel/viaducto o la conexión final con la VSF- el ejercicio anterior realizado en Cantabria empleando los tramos en superficie es más ilustrativo en esta ocasión tomando como referencia los tramos en túnel.

De hecho, los tramos en túnel representan en torno al 94%, a lo que se suma cerca de un 5% en viaducto y algo menos de un 1% que se correspondería con esas situaciones puntuales en superficie indicadas.

Tabla 10. Clasificación urbanística del suelo según planeamiento municipal en País Vasco*. Clase de suelo. Alternativas estudiadas, tramos en túnel y medición en metros.

Municipio	Clasificación del suelo – Alternativas A1/2+B1/2+C1/2** (sólo tramos en túnel)				
	Urbano	Urbanizable	No urbanizable		Total (m)
			Sin Especial Protección	Con Especial Protección	
Valle de Trápaga-Trapagaran	-	-	-	30	30
Ortuella	-	-	-	9.084	9.084
Muskiz	-	-	-	20.654	20.654
Abanto y Ciérvana-Abanto Zierbena	1.212	-	-	21.382	22.594
Total	m	1.212	-	9.561	52.362
	%	2%	-	98%	100%

* Puesto que en el País Vasco las alternativas son coincidentes en planta, la división entre 6 (alternativas) de las cifras que se muestran en la tabla equivaldría a las mediciones para la solución final.

** Se excluye del análisis la alternativa A1 'modificada', porque su trazado es coincidente con la alternativa A1 (la diferencia es que la primera estaría concebida para un tráfico exclusivo de viajeros).

La hipotética incidencia al suelo urbano es casi inexistente, se produce en el municipio de Abanto, en la intersección de las alternativas propuestas con la carretera autonómica BI-2757, y coincide con un tramo en túnel.



Figura 37. Extracto de la zona de Abanto -Ciérvana donde el trazado de las alternativas coincide (en túnel) con una pequeña superficie delimitada como suelo urbano.

Fuente: Google Earth (consultado en septiembre de 2021). Representación esquemática.

El resto de los suelos ocupados por las alternativas dentro el País Vasco -a lo largo los cuatro municipios señalados- es suelo rústico especialmente protegido. Más de 98% del recorrido de las alternativas (todas comparten mismo trazado) se realiza sobre este suelo y en un porcentaje casi igual lo hace mediante soluciones tipo túnel.

Como puede observarse en la siguiente consulta al UDALPLAN (es un sistema de gestión autonómica del planeamiento urbanístico municipal) el recorrido de las alternativas va coincidiendo son suelos no urbanizables correspondientes a categorías como: forestal, agroganadera, actividad extractivas, especial protección y protección de aguas superficiales.

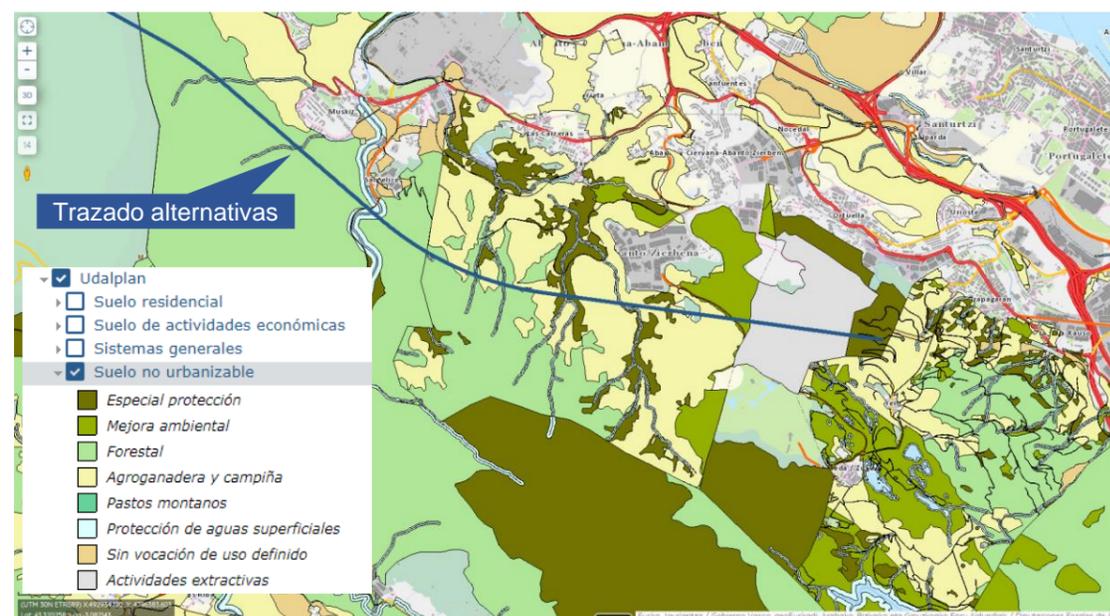


Figura 38. Imagen extraída del visor web geoEuskadi con la capa correspondiente a la clasificación del suelo procedente del sistema UDALPLAN.

Fuente: Consultado en septiembre de 2021 a través de la url: <https://www.geo.euskadi.eus/>.

En general, la futura realización del proyecto de línea ferroviaria parece resultar compatible con cualquiera de las citadas categorías, si bien será preciso analizar en fases posteriores, y con mayor detalle, la interacción con los suelos destinados a usos minero-extractivos. No obstante, esta es una cuestión técnica y jurídico-legal con más “aristas” que las meramente urbanísticas.

5.2. Caracterización pormenorizada

En este estudio se plantean 3 alternativas fundamentales -A, B y C- en función de la solución de paso sobre las Marismas de Santoña y la proposición de estación de Laredo. Se desdoblan también en función de la solución en la conexión hacia Santander (por el norte o por el sur de Peña Cabarga), dando como resultado 6 alternativas básicas: A1, A2, B1, B2, C1 y C2. Además, hay otras circunstancias adicionales como; el tipo de tráfico (mercancías y/o viajeros), la ubicación de las estaciones intermedias (Laredo y/o Castro) o el emplazamiento del cambiador de ancho de línea (en Castro o en Abando) que pudieran dar lugar a algunas combinaciones o variaciones adicionales.

Para el objeto de este apéndice, donde la ocupación de suelo es el indicador crítico, se van a analizar los trazados de las referidas alternativas básicas (6), y se estudiará a continuación y de forma conjunta lo relativo a los posibles emplazamientos de las estaciones y del cambiador de ancho de línea.

Tabla 11. Resumen datos básicos de trazado de las alternativas del estudio, tramos en a nivel, en túnel y sobre viaducto, en kilómetros

Alternativas*		Trazados según tipo de solución (en km)			
Clave	Básica	A nivel o en superficie	En túnel.	Sobre viaducto	Total
A	A1	25,5	43,2	5,0	73,7
	A2	23,7	52,8	6,5	82,9
B	B1	23,4	51,3	8,2	82,9
	B2	24,6	55,9	6,2	86,6
C	C1	22,3	46,4	6,9	75,6
	C2	23,3	51,0	5,0	79,2
Total (promedio)	km	23,8	50,1	6,3	80,2
	%	30	62	8	100

* Se excluye del análisis la alternativa A1 'modificada', porque su trazado es coincidente con la alternativa A1 (la diferencia es que la primera estaría concebida para un tráfico exclusivo de viajeros).

Como se ha venido indicando en apartados precedentes, una característica singular de este estudio -y de las alternativas propuestas- es la necesidad de recurrir en muchos tramos a la construcción de túneles (generalmente tipo mina) para

'responder' a una topografía abrupta y poder mantener tiempos de recorrido razonables y cumpliendo con los requisitos geométricos y de trazado propios de una línea de ferrocarril.

En términos generales, los trazados con soluciones tipo túnel o viaducto tienen una incidencia directa limitada sobre la planificación urbanística o territorial, ya que no se producen afecciones al suelo o en superficie (a usos, a construcciones, a elementos protegidos, etc.). Obviamente, pueden darse situaciones particulares que requieran de una evaluación más detallada, pero, en principio, estas se descartan en la presente evaluación y sólo se tendrán en consideración desde la perspectiva de sus efectos indirectos y funcionales.

Por otro parte, es importante recordar en este punto que todas las alternativas comparten el mismo punto de inicio en las cercanías de la localidad de Guarnizo, al suroeste de la Bahía de Santander, y que, todas ellas, presentan unos trazados muy similares tras superar el paso por Castro-Urdiales y hasta el punto final en la zona de Abando, donde "conectan" con la Variante Sur Ferroviario de Bilbao.

Tabla 12. Resumen del total de municipios "afectados" por las las alternativas del estudio

Alternativas*		Municipios		
Clave	Básica	Cantabria	País Vasco / Euskadi	Total (nº)
A	A1	14	4	18
	A2	17	4	21
B	B1	17	4	21
	B2	18	4	22
C	C1	14	4	18
	C2	15	4	19
Total		22	4	26

* Se excluye del análisis la alternativa A1 'modificada', porque su trazado es coincidente con la alternativa A1 (la diferencia es que la primera estaría concebida para un tráfico exclusivo de viajeros).

Del total de los 26 municipios del área de estudio que forman parte de las alternativas:

- los 4 vascos se contabilizan en todas las alternativas, ya que el trazado es idéntico.
- y tan sólo 8 cántabros se comparten en todas;
 - o en tramos iniciales; Camargo, Piélagos, Entrambasaguas, Medio Cudeyo y Villaescusa.
 - o Y en los tramos finales; Guriezo, Liendo y Castro-Urdiales.

En función de las alternativas presentadas, se identifican los siguientes subtramos:

- Inicio (Guarnizo) – Secadura
- Secadura – Ampuero
- Ampuero - Laredo – Castro-Urdiales
- Castro-Urdiales – Final (Abando)

5.2.1. Alternativas A

5.2.1.1. Alternativa A1

La Alternativa A1 se corresponde con el grupo de alternativas que en la salida optan por discurrir al norte de Peña Cabarga, siguiendo casi en paralelo el corredor de la actual autovía A-8 y aprovechando también -al menos desde la localidad de San Salvador hasta Solares- la línea de ferrocarril existente.

Esta solución es compatible con el desarrollo urbanístico del Proyecto Singular de Interés Regional (PSIR) Llano de la Pasiega, que no se ve afectado directamente y que, incluso, pudiera tener acceso a la futura línea de ferrocarril. Respecto al PSIR VIPAR, aún pendiente de aprobar su desarrollo, las alternativas de este estudio deberían buscar, en la medida de lo posible, una solución de integración que no comprometa la futura viabilidad de esta actuación (en caso de que al final se llevase a cabo).

En otro orden, en sus primeros tramos esta alternativa A1, que se corresponde con la opción de paso al norte de Peña Cabarga, supone atravesar una zona con un mayor grado de ocupación y urbanización. De hecho, la mayor parte de la afectación a suelos urbanos y a edificaciones se identifica en estos primeros kilómetros y se produce sobre poblaciones como San Salvador, Heras, Sopalacios u Orejo.

Tabla 13. Resumen datos básicos de trazado de la alternativa A1 según clasificación urbanística de suelo, en kilómetros.

Alternativa		Clasificación del suelo (sólo tramos en superficie)				Total (km)
		Urbano	Urbanizable	No urbanizable		
				Sin Especial Protección	Con Especial Protección	
A1	Superficie	2,26	0,63	16,13	6,46	25,47
	En túnel	0,43	0,05	37,43	5,29	43,20
	Sobre viaducto	0,16	0,20	4,29	0,38	5,04
	Total (km)	2,86	0,87	57,85	12,13	73,70

Una vez superado el “obstáculo” de Peña Cabarga y bordeado por el norte del PSIR ya ejecutado de Marina y Medio Cudeyo, el trazado de esta Alternativa A1 se mantiene al norte para poco después volver a “aprovechar” el corredor de la A-8. En este recorrido, y hasta alcanzar las marismas de Santoña, no se observan afecciones urbanísticas significativas, ni sobre el planeamiento ni sobre el Plan de Ordenación del Litoral de Cantabria (discurre casi íntegramente por la que denomina “Zona No Litoral”).

Esta alternativa A1 es la única que resuelve el paso sobre las Marismas de Santoña aprovechando el “paso” ya existente generado por la A-8, aunque ello no evitará que de forma puntual se ven afectados terrenos que estén incluidos en alguna de las figuras de protección u ordenación asociadas a este espacio natural (ZEC, ZEPA, PORN, ...). Asimismo, se verían parcial y puntualmente ocupados terrenos incluidos en las zonas de protección intermareal y litoral del POL, pero de forma casi inmediata el trazado ‘entra’ en túnel al sur de la localidad de Colindres y continúa así hasta el punto final, excepto en algún tramo reducido en Laredo y otro en Castro-Urdiales.

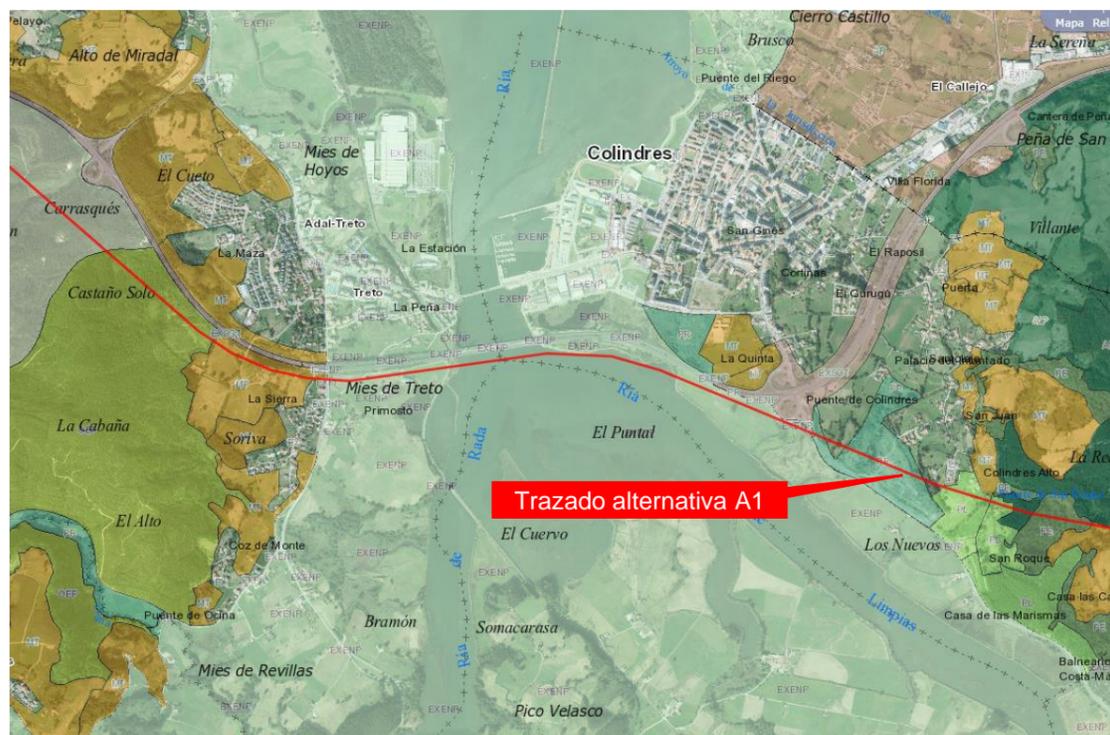


Figura 39. Extracto del Plan de Ordenación del Litoral de Cantabria. Imagen de fondo obtenida del visor web ‘mapas.cantabria.es’. La línea roja representa la Alternativa A1.

Superado Laredo, el trazado continúa por el sur del valle de Liendo (todavía en túnel) manteniendo una dirección predominante Este-Oeste hasta alcanzar Castro-Urdiales. A falta de resolver la viabilidad de una parada intermedia en la zona de Colindres-Laredo, el trazado de esta Alternativa A1 es sustancialmente más corto que el resto (entre 2 y 12 km más corto).

En Castro-Urdiales, cuando la topografía permite retornar la traza a la superficie, se identifica una potencial afección a un suelo urbanizable, pero es probable que puede minimizarse o incluso suprimirse tomando las medidas oportunas y rectificando el trazado geométrico en fases posteriores.

Hay que tener en cuenta que el trazado final dependerá también de otros factores como la localización y características de la estación a proyectar (que posiblemente lleve también aparejada un cambiador de ancho). En cualquier caso, la línea se proyecta alejada de los principales núcleos urbanos y no se observan situaciones de incompatibilidad urbanística con el vigente PGOU de Castro-Urdiales o con el POL.

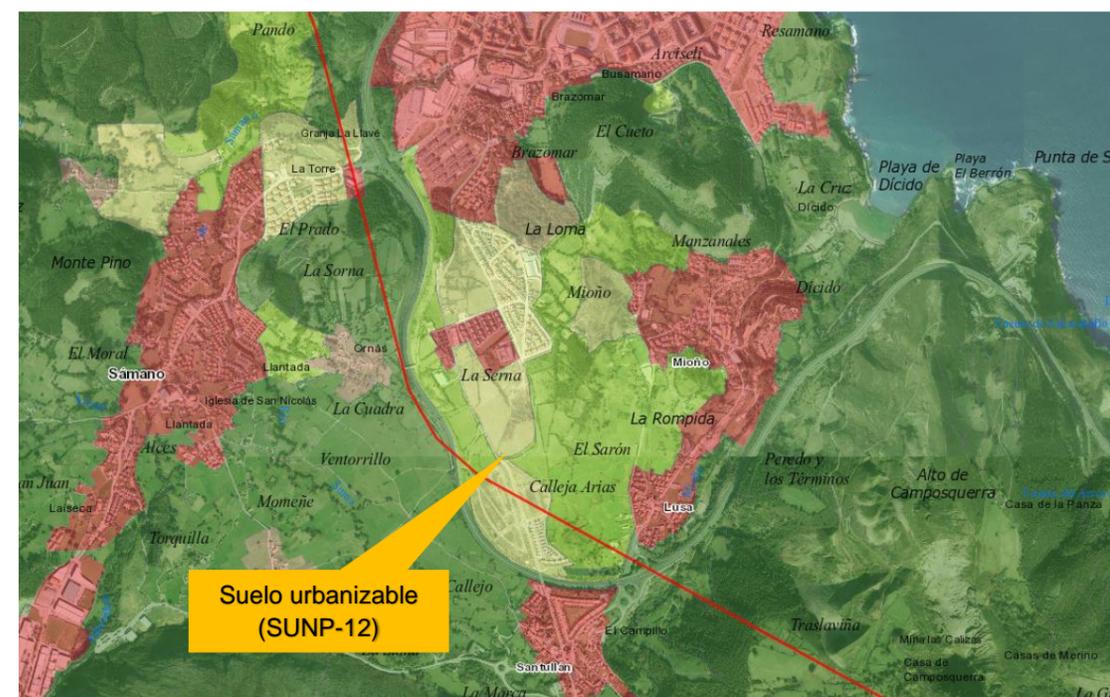


Figura 40. Extracto de la clasificación urbanística del suelo vigente en el entorno de Castro-Urdiales. Imagen de fondo obtenida del visor web ‘mapas.cantabria.es’. La línea roja representa la Alternativa A1.

Desde Castro y hasta el tramo final de la Alternativa A1 -incluyendo los últimos 9,3 km que discurren dentro del País Vasco-, el trazado se proyecta de forma continua en túnel, con alguna salvedad menor (de reducida longitud) como sucede en el viaducto sobre el río Sabiote, a la altura del núcleo de Baltezana. En ese tramo final esta alternativa atraviesa bajo superficie distintas categorías de suelos no urbanizable (y puntualmente algún sistema general).

En consonancia con lo analizado previamente, en el territorio del País Vasco no se identifican afecciones significativas respecto a ninguno de los planes urbanísticos, territoriales o parciales en vigor. Más allá de las cuestiones funcionales o modales, en términos de afecciones directas sólo cabría reseñar potenciales interferencias con algunos suelos (y usos) de categoría ‘actividades extractivas’ y con los condicionantes denominados ‘vulnerabilidad de acuíferos’.

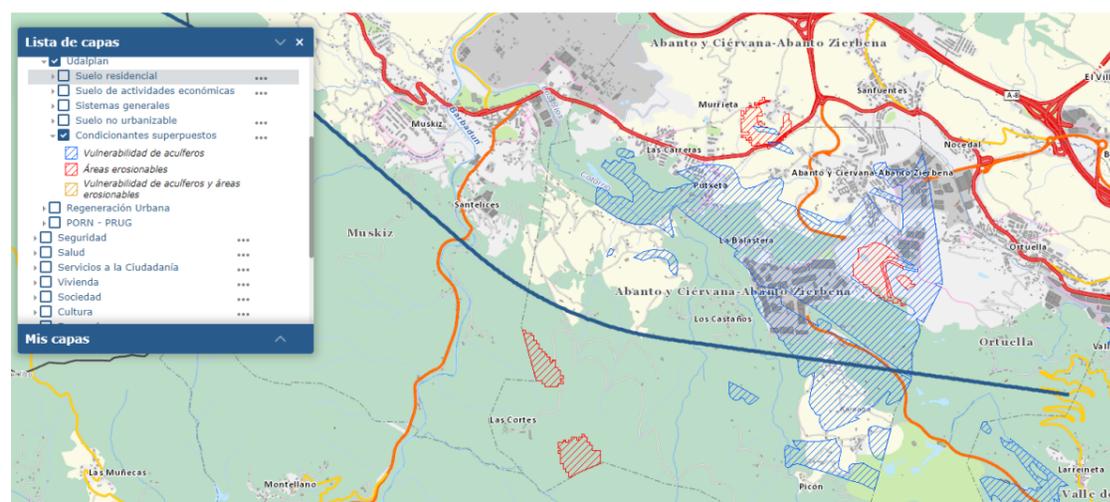
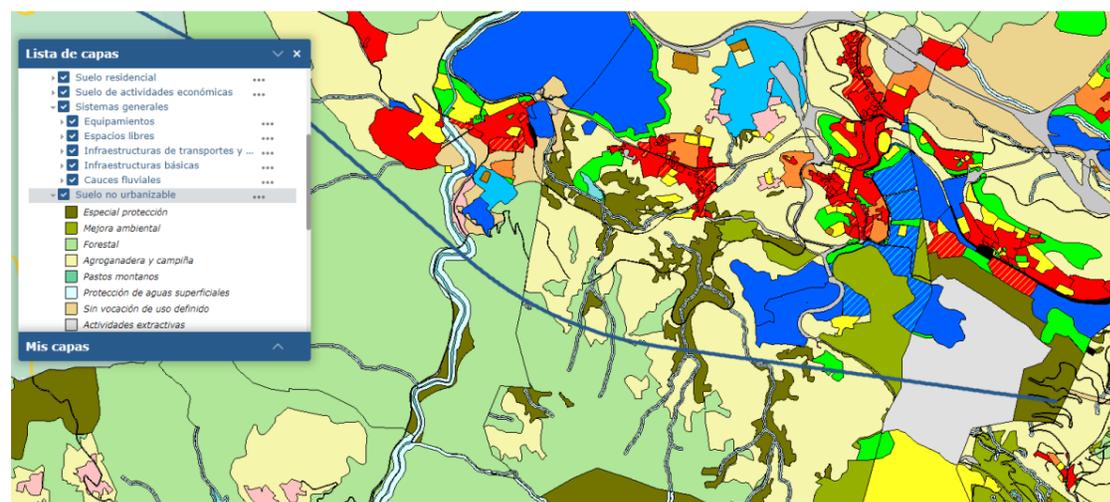


Figura 41. Extractos de la clasificación urbanística del suelo vigente (arriba) y de condicionantes superpuestos (abajo). Imagen de fondo obtenida del visor web ‘www.geo.euskadi.eus’. La línea azul gruesa representa la Alternativa A1.

En resumen, la alternativa A1 es inicialmente compatible con las distintas figuras de planificación urbanística y territorial vigentes en Cantabria y en el País Vasco, aunque en su trazado se deberán tener en cuenta las siguientes circunstancias:

- Inicio - Solares: Diseño detallado en un entorno urbano para reducir la afectación a usos y edificaciones preexistentes.
- Solares - Laredo: garantizar la compatibilidad con las figuras de proyección y ordenación de las Marismas de Santoña.
- Laredo – Castro-Urdiales: Diseño detallado para reducir la afectación a edificaciones preexistentes y búsqueda del mejor encaje posible de la estación prevista.
- Castro-Urdiales - Final: En el subtramo cántabro, deberá vigilarse la mínima afección a: 1. al planeamiento urbanístico de Castro-Urdiales, donde se ocupa parcialmente un suelo urbanizable y se deberá ejecutar una estación, y 2. a las escasas zonas de protección del POL que se verán afectadas. En el tramo vasco y final no se observan afecciones urbanísticas o territoriales significativas, pero desde las materias competentes se deberá vigilar la interferencia con usos extractivos y con la protección de acuíferos.

5.2.1.2. Alternativa A2

La alternativa A2 se corresponde con el grupo de alternativas que optan por un trazado al sur de Peña Cabarga, lo que incrementa ligeramente la longitud, pero reduce la afección a suelos urbanos y, en general, la afectación a usos y edificaciones preexistentes en estos tramos iniciales. Al margen de cuestiones funcionales, desde una perspectiva urbanística, la principal desventaja de la ‘creación’ expuesta de este nuevo corredor es que “alterará” un entorno eminentemente rural y generará una nueva ‘barrera’ territorial.

En cuanto a la interacción con los PSIR Llano de la Pasiega y VIPAR son aplicables las mismas reflexiones formuladas para la alternativa A1 y que, en general, son compartidas también con el resto de las soluciones. Con el primero, que es el que se encuentra en una fase de desarrollo más avanzada, no hay afecciones significativas, y con el segundo, del que aun se desconocen propuestas concretas, se debería buscar la mejor integración.

Tabla 14. Resumen datos básicos de trazado de la alternativa A2 según clasificación urbanística de suelo, en kilómetros.

Alternativa		Clasificación del suelo (sólo tramos en superficie)				Total (km)
		Urbano	Urbanizable	No urbanizable		
				Sin Especial Protección	Con Especial Protección	
A2	Superficie	0,19	0,56	14,2	8,7	23,7
	En túnel	0,25	0,55	38,0	14,0	52,8
	Sobre viaducto	0,53	0,73	4,1	1,1	6,5
	Total (km)	0,98	1,84	56,3	23,8	82,9

Esta alternativa (al igual que la B2 y la C2) optan por aprovechar el corredor al sur de Peña Cabarga, atravesando un territorio con menor densidad de ocupación, lo que permite prácticamente evitar afecciones directas a núcleos urbanos o a suelos urbanizables. En los kilómetros iniciales uno de los puntos más críticos es la intersección con la autovía A-67, a la altura de la localidad de Pámames, sin que esto sea algo excepcional. Desde ahí “cruza” después Liérganes y La Cavada por el norte, con una mínima ocupación de suelos urbanizables. En el caso de Liérganes no se generan impactos, pues el sector urbanizable se encuentra sin ejecutar, sin plan parcial aprobado, sin previsión de que fuera a urbanizarse y el trazado lo atraviesa en túnel. Y, en el caso de La Cavada, la situación es similar, aunque está ocasión si hay mayor riesgo de afección, aunque condiciona y limita por el hecho de que el trazado se proyecta aquí en viaducto.

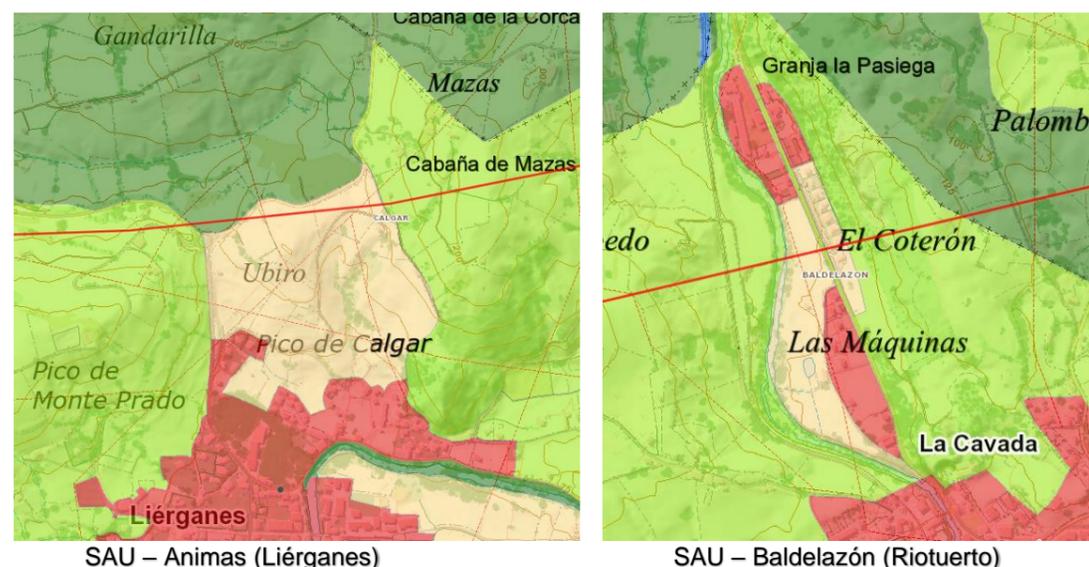


Figura 42. Extracto de la clasificación urbanística del suelo vigente entre Liérganes y La Cavada. Imagen de fondo obtenida del visor web 'mapas.cantabria.es'. La línea roja representa la Alternativa A2.

La alternativa A2 continua seguidamente hacia el Este aprovechando el corredor del valle del río Aguanaz -al igual que hace la carretera autonómica CA-652- hasta alcanzar la localidad de Secadura (aquí diverge esta solución respecto a las siguientes alternativas B y C).

Tras atravesar la Sierra de Breñas cruzando en túnel los municipios de Solorzano y Voto, la alternativa alcanza la ría de Rada, en la desembocadura del río Clarín, que vadea entre las poblaciones de Bádames y Rada para continuar avanzando en

sentido Este-Oeste hasta la siguiente ría de Limpias (dentro del espacio natural de las marismas). De forma similar, cruza esta segunda ría entre las poblaciones de Limpias y Ampuero, pero debido a la configuración urbana es imposible una solución de trazado que no implique la afección al suelo urbano y a algunas edificaciones existentes. La propuesta de la alternativa A2 procura minimizar esa afección aprovechando un pasillo con una menor concentración de viviendas, a la altura del barrio El Camino, donde también se produce el cruce con la carretera nacional N-269.

Pese a que esta alternativa implica atravesar las rías de Rada y Limpias, que forman parte del espacio natural de las marismas de Santoña, permite una aproximación más rápida hacia Laredo y presenta un recorrido algo menor y menos sinuoso que en las alternativas B.



Figura 43. Extracto de la clasificación urbanística del suelo vigente entre Solares y Limpias. Imagen de fondo obtenida del visor web 'mapas.cantabria.es'. La línea roja representa la Alternativa A2.

Una vez superadas las marismas y el paso urbano por Limpias, esta Alternativa A2 torna dirección en sentido norte para posibilitar la construcción de una estación de para la futura línea de ferrocarril en las inmediaciones de Laredo. Esto no genera afecciones urbanísticas adicionales, ya que la inmensa mayoría del recorrido se resuelve en túnel. Sin embargo, el pequeño tramo que discurre en superficie, en el

paraje de Peñaflores, y que sería el ámbito para construir la citada estación, se corresponde con un sector de suelo urbanizable (el planeamiento vigente en Limpias lo denomina 'apto para urbanizar') que está parcialmente ejecutado.

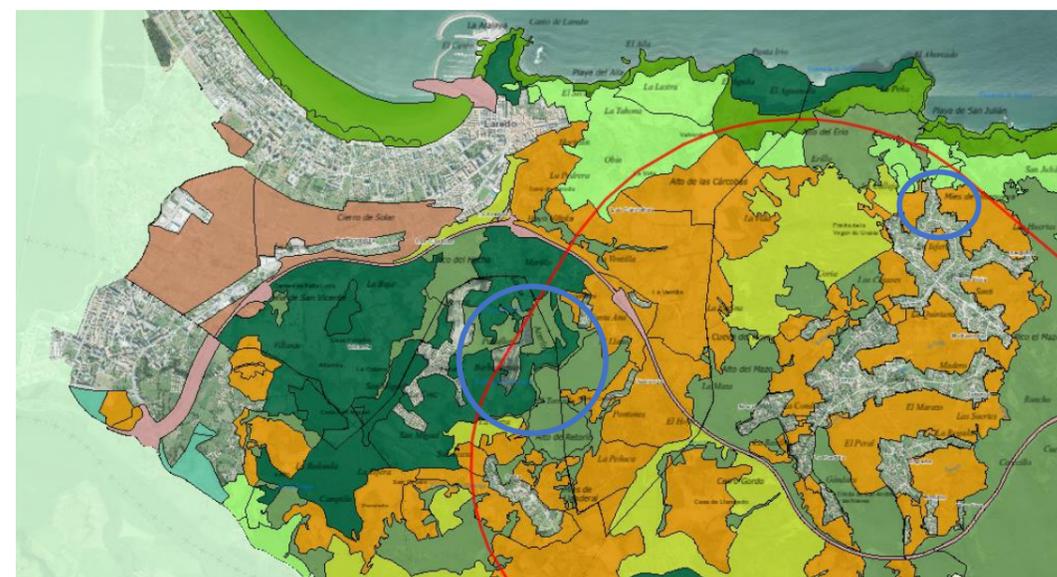
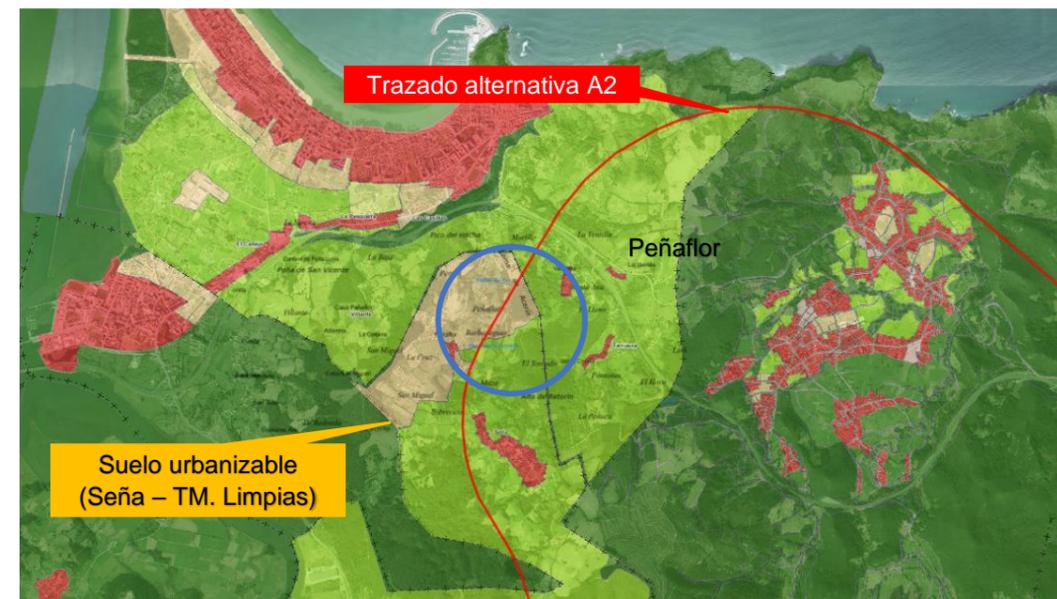


Figura 44. Arriba. Extracto de la clasificación urbanística del suelo vigente en el entorno de Laredo. Imagen de fondo obtenida del visor web 'mapas.cantabria.es'.

Abajo. Zonificación del Plan de Ordenación del Litoral de Cantabria. La línea roja representa la Alternativa A2 y los círculos azules una zona de interés.

En este recorrido intermedio, desde la ría de Rada hasta Castro-Urdiales, la alternativa discurre sobre frecuentemente sobre zonas de protección y ordenación del POL, pero en los escasos tramos en los que la alternativa se proyecta en superficie o viaducto no se han observado afecciones incompatibles. Las más destacable se producen en las cercanías de Laredo y al norte del Valle de Liendo, sobre zonas de protección costera y litoral, pero, como se ha señalado previamente, se trata en principio de un uso autorizable (art.28 a)) en estas zonas del POL.

A diferencia de la alternativa A1 anterior, en esta ocasión el trazado “salva” el Alto de Cerredo (entre Oriñón y Castro) por la vertiente sur, con ello se acorta levemente el recorrido y se reduce sensiblemente el paso a través de futuro Parque Natural de la ‘Montaña Costera Oriental’. No obstante, cabe recordar aquí que este paso se resuelve en todas las alternativas mediante túneles, con algunas salvedades muy localizadas.

Alcanzado Castro-Urdiales, donde confluyen todas las alternativas, el trazado torna en dirección noroeste-sureste hacia Abando, por lo que en este último tramo final son aplicables las mismas consideraciones expuestas para la alternativa A1.

En resumen, esta Alternativa A2 no presenta afecciones que pudieran hacerla incompatible con el planeamiento urbanístico y la planificación territorial, aunque en la definición detallada de su trazado se deberán tener en consideración los siguientes aspectos:

- Inicio - Solares: Reducir la afección a suelos urbano (Sobarzo), a urbanizables (norte de Liérganes y La Cavada), y vigilar los impactos sobre infraestructuras (como a la subestación eléctrica de Penagos).
- Solares - Laredo: Cruce de núcleo urbano de Limpias, de la carretera N-629 y, sobre todo, de las marismas de Santoña en la ría de Limpias.
- Laredo – Castro-Urdiales: Búsqueda de soluciones de optimización en el suelo urbanizable afectado al norte del municipio de Limpias, que sería el emplazamiento previsible para la futura estación de Laredo.

- Minimizar impactos sobre las escasas zonas de protección del POL que soportan tramos en superficie y viaducto (oeste de Laredo, norte de Liendo y norte de Guriezo).
- Castro-Urdiales - Final: En el subtramo cántabro, deberá vigilarse la mínima afección a: 1. al planeamiento urbanístico de Castro-Urdiales, donde se ocupa parcialmente un suelo urbanizable y se deberá ejecutar una estación, y 2. A las escasas zonas de protección que se verán afectadas. En el tramo vasco y final no se observan afecciones urbanísticas o territoriales significativas, pero desde las materias competentes se deberá vigilar la interferencia con usos extractivos y con la protección de acuíferos.

5.2.1.3. Alternativa A1 modificada

La ‘alternativa A1 modificada’ discurre por el Norte de Cabárceno, incluye paradas en Laredo y Castro-Urdiales y atraviesa las marismas de Santoña.

Comparte trazado en planta con la alternativa A1, aunque esta alternativa A1 modificada está proyectada para el tráfico exclusivo de viajeros.

En términos generales, son aplicables a esta alternativa todas las consideraciones urbanísticas y territoriales expuestas para la alternativa A1, por lo que no procede reiterar el análisis.

5.2.2. Alternativas B

5.2.2.1. Alternativa B1

La Alternativa B1 se corresponde con aquellas que optan por proponer trazados al norte de Peña Cabarga, siguiendo casi en paralelo el corredor de la actual autovía A-8 y aprovechando también -al menos desde la localidad de San Salvador hasta Solares- la línea de ferrocarril existente.

En cuanto a la interacción con los PSIR Llano de la Pasiiega y VIPAR son aplicables las mismas reflexiones formuladas para la alternativa A1, ya que ambas comparten trazado en estos tramos iniciales. La relación con estos planes es similar en cualquier de las alternativas planteadas en este estudio.

Asimismo, esta alternativa B1, que también opta por el paso al norte de Peña Cabarga, ello supone atravesar una zona con un mayor grado de ocupación y urbanización. Y, de hecho, la mayor parte de la afectación a suelos urbanos y a edificaciones se identifica en estos primeros kilómetros y se produce sobre poblaciones como San Salvador, Heras, Sopalacios u Orejo.

Tabla 15. Resumen datos básicos de trazado de la alternativa B1 según clasificación urbanística de suelo, en kilómetros.

Alternativa		Clasificación del suelo (sólo tramos en superficie)				Total (km)
		Urbano	Urbanizable	No urbanizable		
				Sin Especial Protección	Con Especial Protección	
B1	Superficie	2,04	0,70	14,2	6,5	23,4
	En túnel	0,42	0,27	40,9	9,7	51,3
	Sobre viaducto	0,68	0,60	6,5	0,4	8,2
	Total (km)	3,14	1,56	61,6	16,6	82,9

Una vez superado el “obstáculo” de Peña Cabarga y bordeado por el norte del PSIR ya ejecutado de Marina y Medio Cudeyo, desde la localidad de Orejo, el trazado de esta Alternativa B1 (y de la C1) diverge de la A1 para tomar rumbo sureste en dirección hacia Secadura (en el municipio de Voto). En ese recorrido coincide con el corredor de la carretera autonómica CA-650 y el trazado va “sorteando” pequeñas poblaciones (Solegarrio, Barcenillas, Villanueva, ...) hasta alcanzar el sur de Ampuero.

Al margen de la solución en el entorno de Peña Cabarga, esta alternativa B1 (como las restantes B2, C1 y C2) se caracteriza por evitar el paso sobre el espacio natural de las marismas de Santoña gracias a desplazar el trazado más al sur de Ampuero, aunque ello la penaliza con una mayor longitud.



Figura 45. Extracto de la clasificación urbanística del suelo vigente desde Solares hasta Ampuero. Imagen de fondo obtenida del visor web ‘mapas.cantabria.es’.

En este recorrido intermedio, desde Orejo/Solares hasta alcanzar Ampuero, no se identificaron afecciones urbanísticas severas debido a la adaptación del trazado a los condicionantes y a la abundancia de tramos en túnel. Sin embargo, en una futura concreción de trazado deberán vigilarse las siguientes afecciones puntuales a núcleos urbanos:

- Al sur de Solegarrio, en Ribamontán al Monte.
- En Secadura, en Voto.
- Y en Bernales, al sur de Ampuero.

En cuanto al POL, también parece probable la compatibilidad del trazado con las zonas de protección. Salvo algunas excepciones locales y el subtramo en superficie en las cercanías de Laredo, el resto del trazado discurre fundamentalmente en túnel, por lo que en las ocasiones en que se atraviesa zonas de protección no son previsible impactos negativos.

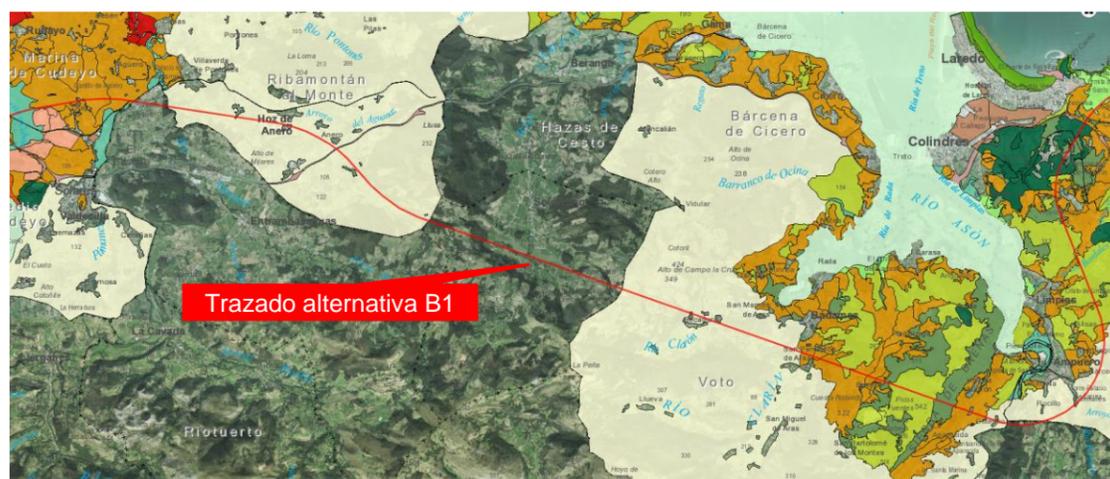


Figura 46. Extracto del Plan de Ordenación del Litoral de Cantabria. Imagen de fondo obtenida del visor web 'mapas.cantabria.es'. La línea roja representa la Alternativa A1.

Desde Laredo, la Alternativa B1 coincide con la B2 y la A2 hasta Castro-Urdiales, por lo que son aplicables las mismas observaciones. En síntesis:

- El paso por Laredo y la estación ocuparán suelos urbanizables parcialmente ejecutados (en Seña, Limpias), por lo que deberá procurarse minimizar la afección en el diseño final de las soluciones (geometría de la traza, ubicación de la estación, etc.).
- Al norte de Liendo y de Guriezo hay sendos tramos en superficie o viaducto que discurren cerca de núcleos urbanos y que ocupan zonas de protección del POL. Ambas cuestiones son susceptibles de subsanarse con las rectificaciones de trazado y las medidas constructivas oportunas.
- Y respecto al entorno de Castro-Urdiales, como sucedía en Laredo, se identifica una ocupación de suelo urbanizable (en todas las alternativas), que posiblemente se incremente con la estación. En este caso también se deberán procurar reducir los potenciales efectos sobre el planeamiento urbanístico municipal y las edificaciones preexistentes.

5.2.2.2. Alternativa B2

La Alternativa B2 se corresponde con el grupo de alternativas que presentan un trazado inicial por el sur de Peña Cabarga, lo que incrementa ligeramente la longitud, pero reduce la afección a suelos urbanos y, en general, la afectación a usos y edificaciones preexistentes en estos tramos iniciales.

En cuanto a la interacción con los PSIR Llano de la Pasiiega y VIPAR son aplicables las mismas reflexiones formuladas para el resto de las alternativas, ya que la relación con estos planes es similar en cualquier de ellas.

Tabla 16. Resumen datos básicos de trazado de la alternativa B2 según clasificación urbanística de suelo, en kilómetros.

Alternativa		Clasificación del suelo (sólo tramos en superficie)				Total (km)
		Urbano	Urbanizable	No urbanizable		
				Sin Especial Protección	Con Especial Protección	
B2	Superficie	0,33	0,59	15,5	8,2	24,6
	En túnel	0,32	0,54	40,9	14,1	55,9
	Sobre viaducto	0,50	0,71	4,2	0,7	6,2
	Total (km)	1,15	1,84	60,6	23,0	86,6

En el tramo comprendido entre el punto inicial y la localidad de Secadura, esta alternativa es coincidente con la A2, por lo que no procede reiterarse en las observaciones formuladas, que en resumen en:

- Menor afección a zonas urbanizadas que en las alternativas A1, B1 y C1.
- Vigilar presencia de infraestructuras de interés, como la subestación eléctrica de Penagos o la autovía A-67.
- Afecciones puntuales a suelos urbanizables en Liérganes y La Cavada.
- Aprovechamiento del corredor del río Aguanaz y la carretera CA-652.



Figura 47. Extracto de la clasificación urbanística del suelo vigente desde el inicio en Guarnizo hasta Secadura. Imagen de fondo obtenida del visor 'mapas.cantabria.es'.

En el resto del recorrido de la traza, desde Secadura hasta el final en Abando, esta alternativa B2 es coincidente con la B1, por lo que nuevamente son aplicables las mismas consideraciones. A saber:

- Pese a la abundancia de tramos en túnel, deberán vigilarse afecciones puntuales sobre núcleos urbanos como Secadura (en Voto) o Bernales (al sur de Ampuero).
- Minimizar efectos urbanísticos en las cercanías de Laredo, en tramo en superficie ocupando suelo urbanizable, donde además es previsible la construcción de la futura estación de Laredo.
- Vigilar afecciones a zonas protegidas del POL y a núcleos urbanos en el recorrido de la traza por el norte de los valles de Liendo y Guriezo.



Figura 48. Extracto de la clasificación urbanística del suelo vigente desde el Secadura hasta Castro-Urdiales. Imagen de fondo obtenida del visor 'mapas.cantabria.es'.

Y en tramo final, desde Castro-Urdiales hasta el final en Abando, donde convergen todas las alternativas con soluciones técnicas casi idénticas, sólo procede reiterar lo analizado en apartados anteriores.

5.2.3. Alternativas C

5.2.3.1. Alternativa C1

La Alternativa C1 se corresponde con las alternativas que optan por trazados al norte de Peña Cabarga, siguiendo casi en paralelo el corredor de la actual autovía A-8 y aprovechando también -al menos desde la localidad de San Salvador hasta Solares- la línea de ferrocarril existente.

En cuanto a la interacción con los PSIR Llano de la Pasiega y VIPAR son aplicables las mismas reflexiones formuladas para el resto de las alternativas, ya que la relación con estos planes es similar en cualquier de ellas.

Tabla 17. Resumen datos básicos de trazado de la alternativa C1 según clasificación urbanística de suelo, en kilómetros.

Alternativa	Clasificación del suelo (sólo tramos en superficie)					
	Urbano	Urbanizable	No urbanizable		Total (km)	
			Sin Especial Protección	Con Especial Protección		
C1	Superficie	2,00	0,52	14,2	5,58	22,3
	En túnel	0,42	0,05	41,4	4,54	46,4
	Sobre viaducto	0,36	0,20	6,18	0,18	6,9
	Total (km)	2,78	0,77	61,7	10,3	75,6

En el tramo comprendido entre el punto inicial y la localidad de Secadura, esta alternativa es coincidente con la alternativa B1, por lo que son válidas las mismas observaciones formuladas para esta segunda, que en resumen son:

- El paso por el norte de Peña Cabarga genera una mayor afección a zonas urbanizadas que en las alternativas A2, B2 y C2, sin que ello implique la incompatibilidad de una solución sensible al entorno urbanizado.

- Desde Orejo (donde diverge respecto a la A1) el trazado toma dirección sureste hacia Secadura, sorteando varias poblaciones pequeñas. Hay algunas afecciones puntuales a suelos urbanos que no incompatibles y posiblemente puedan evitarse.

En siguiente tramo, desde Secadura hasta el sur de Ampuero, el trazado de esta Alternativa C1 es muy similar al propuesto para las Alternativas B1 y B2, pero es a partir de este punto donde las alternativas C introducen una nueva variante para alcanzar Castro-Urdiales. Esta variante, con similar solución de “paso” a través de las marismas de Santoña, se caracteriza sobre todo por prescindir de la estación intermedia de Laredo. Esto aporta las siguientes ventajas generales:

- Se reduce la longitud de trazado, entre un 10-15% en comparación con las alternativas A2 y B1-2.
- Lo anterior, unido a la ausencia de estación, reduciría en un porcentaje aún mayor los tiempos de recorrido.
- Se evita el tránsito por la franja costera, y con ello se reduce la afección a zonas de protección del POL y se evita el futuro Parque Natural de la Montaña Oriental de Cantabria.
- Las interferencias sobre el planeamiento urbanístico municipal serán menores, ya que entre las marismas y Castro-Urdiales no se vería afectada ninguna población ni ningún ámbito de suelo urbanizable.



Figura 49. Extracto de la clasificación urbanística del suelo vigente desde el sur de Ampuero hasta Castro-Urdiales, pasando entre Liendo y Guriezo,. Imagen de fondo obtenida del visor web 'mapas.cantabria.es'.

Al norte del valle de Guriezo, cerca de la desembocadura de río Agüera en la ría de Oriñón, las alternativas C convergen de nuevo con el resto de las alternativas (excepto con la A1). Desde aquí discurren unos 5-6 km al sur de la Sierra de Hoz para alcanzar Castro-Urdiales.

Como se ha indicado previamente, desde Castro-Urdiales hasta el punto final en Abando las alternativas presentan unos trazados casi idénticos, por lo que se entienden aplicables las consideraciones expuestas para las alternativas anteriores.

5.2.3.2. Alternativa C2

Esta alternativa C2 sólo se diferencia de la C1 en el tramo inicial, perteneciendo en este caso al tipo de alternativas que optan superar Peña Cabarga por su ladera sur.

En cuanto a la interacción con los PSIR Llano de la Pasiega y VIPAR son aplicables las mismas reflexiones formuladas para el resto de las alternativas, ya que la relación con estos planes es similar en cualquier de ellas.

Tabla 18. Resumen datos básicos de trazado de la alternativa C2 según clasificación urbanística de suelo, en kilómetros.

Alternativa	Clasificación del suelo (sólo tramos en superficie)					
	Urbano	Urbanizable	No urbanizable		Total (km)	
			Sin Especial Protección	Con Especial Protección		
C2	Superficie	0,22	0,38	15,4	7,29	23,3
	En túnel	0,32	0,33	41,4	8,93	51,0
	Sobre viaducto	0,25	0,33	3,89	0,53	4,99
	Total (km)	0,78	1,04	60,68	16,75	79,25

Como se ha venido exponiendo, esta opción incrementa levemente la longitud, pero como contraprestación reduce la afección a suelos urbanos y, en general, la afectación a usos y edificaciones preexistentes en estos tramos iniciales.

Por lo tanto, desde el inicio hasta la localidad de Secadura, son extrapolables las mismas observaciones formuladas para las alternativas A2 y B2 que, de forma sucinta son las siguientes:

- Afección puntual en algunas poblaciones, como los suelos urbanizables al norte de Liérganes y La Cavada
- Vigilancia de potenciales afecciones a infraestructura de interés general como la subestación eléctrica de Penagos.
- Aprovechamiento del corredor del río Aguanaz y de la carretera CA-652.

Desde Secadura hasta las marismas de Santoña, esta alternativa C2, al igual que la C1 y las B1 y B2, opta por evitar el paso a través de este espacio natural desplazando el trazado hasta el sur de Ampuero. Sin embargo, aquí diverge de las alternativas B al prescindir de la estación de Laredo, lo que permite mantener al trazado una dirección Este-Oeste hacia Castro-Urdiales. La principal ventaja, como se expuso para la alternativa C1, es que el trazado se aleja de la línea de costa y además se evita el futurible espacio natural protegido de la 'Montaña Oriental de Cantabria'.

En el tramo final desde Castro-Urdiales hasta Abando todas las alternativas convergen en una misma solución, así que se aplicarían las mismas observaciones ya comentadas en las alternativas previas (reducir afección al planeamiento urbanístico de Castro-Urdiales, reducir la ocupación de zonas de protección del POL en tramos en superficie y, en el tramo final dentro del País Vasco, se deberá vigilar sobre todo la interferencia con usos extractivos y con la protección de acuíferos).

5.2.4. Cambiador y estaciones

En esta fase del estudio aún no se ha procedido a la definición o concreción de las estaciones intermedias, del cambiador de ancho de vías o de las soluciones de enlace con la red ferroviaria existente.

Sí que se plantean las distintas alternativas -a modo de corredores- que se consideran válidas y viables en relación con los objetivos del estudio. Se prevé también para cada una de ellas la posible ubicación de las estaciones (en Laredo y/o en Castro-Urdiales) y las dos opciones básicas para el emplazamiento del cambiador de ancho (en Castro o en Abando).

Con estas premisas, y a falta de concretar el emplazamiento y las características de cada uno de estos elementos en las próximas fases, no es posible una caracterización territorial y urbanística detallada.

De forma global, sí que pueden plantearse ya las siguientes consideraciones:

- Respecto a las estaciones previstas en Laredo y Castro-Urdiales, el emplazamiento previsible para ambas está próximo a los núcleos urbanos, pero no lo suficiente para que se genera una afección directa. Sin embargo, en los dos casos se ven afectados ámbitos de suelo urbanizable parcialmente ejecutados (uno cerca de Laredo, al norte del municipio de Limpias, y otro en Castro, al norte de la localidad de Santullán y de la autovía A-8). Por tanto, tanto los trazados como las estaciones (y el posible cambiador, en el caso de Castro-Urdiales) deberán ser sensibles al entorno urbanístico sobre el que pretendan emplazarse con el objetivo de minimizar los impactos sobre el planeamiento municipal y sobre las edificaciones y usos preexistentes.
- La alternativa A1 presenta una solución de trazado única (excepto en el tramo final desde Castro-Urdiales), por lo que en caso de contemplar una estación en Laredo el emplazamiento sería distinto, en concreto, habrá de ser al oeste de Colindres, tras el paso sobre las Marismas de Santoña. En esa zona tienen mucha mayor incidencia las cuestiones ambientales (zonas de protección del POL y figuras de ordenación y protección de las marismas) que las urbanísticas. Superior al resto de casos similares identificados, ya que a la infraestructura lineal del ferrocarril se sumaría la ejecución de una estación (con lo que ello conlleva en cuanto a ocupación/transformación de suelo).
- Desde la perspectiva estrictamente urbanística y territorial, las alternativas que carecen de estación en Laredo (C1 y C2) y presentan una longitud menor (excepto en relación con la A1) resultan, a priori, más compatibles con el planeamiento en tanto que reducen la ocupación de suelo. Por el contrario, se alinean en menor medida con las previsiones del Plan Regional de Ordenación del Territorio, que sí que parece abogar por que Laredo se

incorpore a la futura conexión ferroviaria entre Bilbao y Santander, ya que es, junto a Castro y a Santoña, uno de los principales núcleos de población en ese recorrido (y el 6ª en Cantabria en tamaño de población).

Cuando se seleccionen las alternativas y se concreten las soluciones de diseño se evaluará la incidencia urbanística del cambiador y las estaciones con mayor detalle.

6. Valoración global de los afecciones urbanísticas y territoriales

La caracterización global realizada a partir del análisis de la planificación territorial y urbanística evidencia que el área de estudio presenta unas condiciones predominante homogéneas, que se corresponden con las propias de un entorno eminentemente rural que albergar números núcleos urbanos de pequeño y medio tamaño que se dispersan y distribuyen muy condicionados por la alternancia de valles y relieves prelitorales.

La litoralidad es otro factor clave para la comprensión del “contenido” urbanístico y territorial del área de estudio, y del que derivan otros condicionantes como la existencia de sendos planes sectoriales de ordenación de este ámbito tanto en Cantabria como en el País Vasco. Son, a esta escala y en relación con el objetivo de este trabajo, los instrumentos de ordenación territorial más relevantes, especialmente en el caso de Cantabria donde el ámbito de aplicación del plan litoral es más extenso y su regulación más pormenorizada.

En cuanto al planeamiento urbanístico municipal, abundan los planes y normas de larga vigencia frente a los de reciente aprobación, lo que es congruente con el tipo de poblamiento y el carácter rural de la mayoría de los municipios. Salvo limitadas excepciones, como pudieran ser Piélagos, Medio Cudeyo, Laredo o Castro-Urdiales, que presentan una propuesta urbanística algo compleja, en el resto de caso la clasificación urbanística vigente dentro del área de estudio se limita casi exclusivamente a la delimitación de los distintos núcleos urbanos y, muy ocasionalmente, contempla suelos urbanizables en algunos de ellos.

En este escenario las distintas alternativas planteadas en el estudio (que en algunos tramos son muy dispares) no presentan diferencias sustanciales entre sí, al menos de forma global y en términos de ocupación de las distintas zonas, clases y categorías de suelo que definen los distintos planes territoriales y urbanísticos. Esta semejanza en la caracterización urbanística de las alternativas se ve reforzada además por los siguientes factores:

- En el tramo inicial, entre el punto de partida y Secadura (Voto), sólo se definen dos corredores, al norte y sur de Peña Cabarga, con la excepción de la alternativa A1. En los tres casos la afección al planeamiento urbano o a zonas protegidas es equiparable.
- En el tramo final, entre Castro-Urdiales y Abando las seis alternativas planteadas en el estudio presentan un trazado idéntico. Las afecciones identificadas, casi exclusivamente en las inmediaciones de Castro (donde se ubicaría la estación), son comunes a cualquiera de las soluciones.
- En la definición de todas las alternativas (y de los corredores que utilizan) se han tenido en consideración los condicionantes urbanísticos y territoriales que se han evaluado en este apéndice. Además, hay que tener en cuenta que en la actual fase del estudio, y la escala en la que se plantea, prevalece el planteamiento de corredores sobre una concreción detallada del trazado.
- Más del 60% de los trazados discurren en túnel y en torno a un 10% adicional lo hace mediante viaducto, por lo que la afección potencial directa a suelo (a usos, a edificaciones, a infraestructuras, a zonas protegidas, etc.) es limitada en todas las alternativas.

Sin perjuicio de lo anterior, a partir de la caracterización pormenorizada es posible realizar un análisis comparativo entre las distintas alternativas a partir de los siguientes “indicadores”:

- Tramos en túnel. Se considera que la previsión de tramos en túnel actúa, en general, de forma positiva a la hora de evaluar la compatibilidad de las alternativas con los planes territoriales y urbanos (normalmente, limitados a a ordenación del suelo o la superficie).
- Ocupación y/o afectación de suelos urbanos y urbanizables. Se trataría de un indicador de signo negativo. En el primer caso, porque se presupone que se verían afectados usos y edificaciones existentes, y en el segundo, porque se limitarían o condicionarían las previsiones de desarrollo urbanístico contempladas en los planeamientos municipales.

- Ocupación y/o afectación de zonas protegidas en planes territoriales. Como el caso anterior, se trata de evaluar un impacto de signo negativo. En este caso, se contempla únicamente el Plan de Ordenación del Litoral de Cantabria (se excluyen el resto de las figuras porque no se han identificado afecciones en superficie sobre los ámbitos de otros planes). No se incluyen tampoco los espacios naturales protegidos declarados, que se estudian en otros documentos del estudio.

Para intentar sistematizar la comparación, los indicadores anteriores, medidos a partir de la longitud de los trazados que cumplen las citadas premisas, se han homogeneizado en forma de índice 100. De tal forma, que el dato más positivo entre las 6 alternativas equivale a 100 y el resto de calculan proporcionalmente. Asimismo, para compensar las distintas magnitudes de los indicadores (los tramos en túnel arrojan una media de 50 km frente a una ocupación de suelo urbanizable media de 560 m), se ponderan los resultados en función de la longitud total de cada alternativa.

El resultado de la comparación es el siguiente:

Tabla 19. Análisis comparado entre las alternativas a partir de indicadores urbanísticos y territoriales

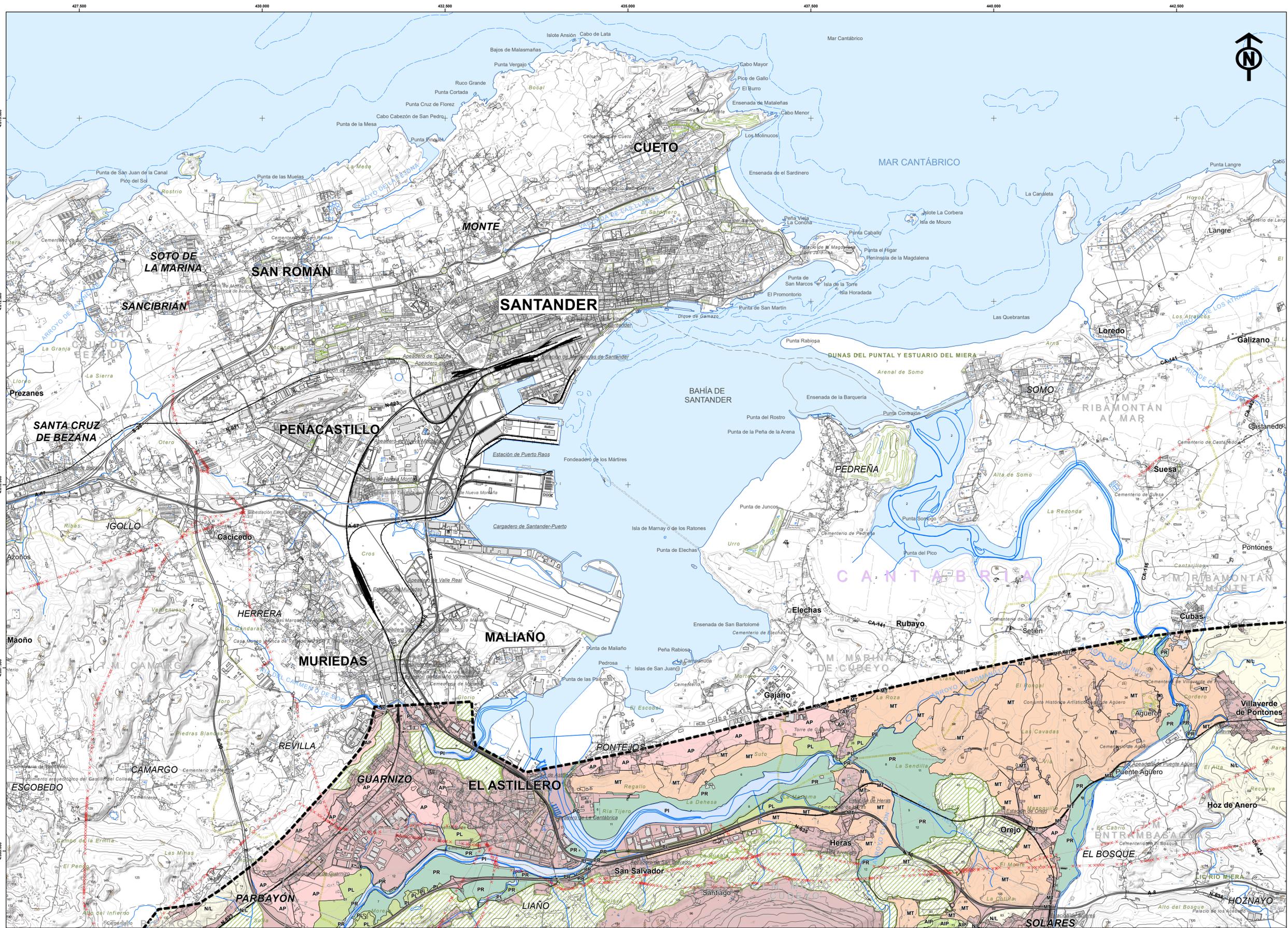
Alternativas*		Indicadores de compatibilidad urbanística y territorial (base 100)				
<i>Clave</i>	<i>Básica</i>	<i>Tramos en túnel</i>	<i>Ocupación suelo urbano</i>	<i>Ocupación suelo urbanizable</i>	<i>Ocupación zonas de protección (POL)</i>	Indicador global
A	A1	77	8	61	19	9
	A2	94	100	68	70	65
B	B1	92	9	55	20	9
	B2	100	58	65	71	39
C	C1	83	10	74	22	10
	C2	91	87	100	100	57
Promedio		90	45	70	50	32

* Se excluye del análisis la alternativa A1 'modificada', porque su trazado es coincidente con la alternativa A1 (la diferencia es que la primera estaría concebida para un tráfico exclusivo de viajeros).

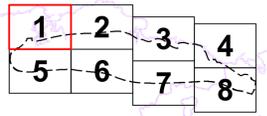
Como puede apreciarse, las alternativas con mayor longitud en túnel arrojan los indicadores más elevados dado el altísimo peso de esta solución en todas las alternativas (entre 60-65% de los trazados). Estos datos tienen un valor meramente informativo y, obviamente, deben compensarse con el resto de los factores y variables a considerar.

A modo de resumen, la principal conclusión que cabe extraer del contenido del presente apéndice es que todas las alternativas muestran una caracterización urbano-territorial semejante y son, con carácter general, compatibles con los distintos planes territoriales y urbanísticos vigentes. No se han identificado en ningún potenciales impactos o afecciones que no puedan ser subsanados en fases posteriores del estudio mediante acciones puntuales como: la rectificación de trazados, la toma de medidas o la aplicación de otras soluciones técnicas.

**ANEXO Nº1: PLANOS: PRINCIPALES INSTRUMENTOS Y PLANES DE
ORDENACIÓN TERRITORIAL (8 HOJAS, ESCALA 1:25.000)**



HOJAS:



LEYENDA:

ESTUDIO INFORMATIVO:



PLAN DE ORDENACIÓN DEL LITORAL DE CANTABRIA (Ley 2/2004):

CATEGORÍAS DE PROTECCIÓN:

- PC Protección Costera
- PI Protección Intermareal
- PE Protección Ecológica
- PL Protección Litoral
- PR Protección de Riberas
- AIP Área Interés Paisajístico

CATEGORÍAS DE ORDENACIÓN:

- MT Modelo Tradicional
- AP Área Periurbana
- OEI Ordenación Ecológico-Forestal
- NIL Área No Litoral

ACTUACIONES INTEGRALES ESTRATÉGICAS:

- AIE/AMB: Ambientales
- AIE/REO: De Ordenación
- AIE/PRO: Productivas

OTRAS CATEGORÍAS:

- Área Excluidas (suelos urbanos, sistemas generales, espacios naturales protegidos, etc.)

PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE PROTECCIÓN Y ORDENACIÓN DEL LITORAL DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO (Decreto 43/2007):

CATEGORÍAS DE ORDENACIÓN:

- ADR Áreas Degradadas a Recuperar
- ME Área de Mejora Ambiental
- AG Zona Agroganadera y Campiña
- F Zona Forestal

ZONAS SOMETIDAS A OTRAS REGULACIONES:

- PTS de Zonas Húmedas
- PTS de Márgenes de Ríos y Arroyos
- Suelo urbano
- Suelo urbanizable

PLAN TERRITORIAL SECTORIAL AGROFORESTAL DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO (Decreto 177/2014):

CATEGORÍAS DE ORDENACIÓN:

- ART Agroganadera: Paisaje Rural de Transición
- AVE Agroganadero: Alto valor estratégico
- FO Forestal
- FOR Forestal-Monte Ralo
- MA Mejora Ambiental
- PMR Pasto Montano-Roquedos
- Suelo urbano
- Ríos y embalses

OTROS CONDICIONANTES RECOGIDOS EN VARIOS PLANES TERRITORIALES

- Áreas Vulnerables a la Contaminación de Acuíferos
- Áreas Erosionables / Riesgo de Erosión
- Áreas Inundables (período 500 años)

Fuente: Planamiento urbanístico municipal vigente.
- País Vasco: UDALPLAN
- Cantabria: SIUCAN

Sistema Geográfico de Referencia: European Terrestrial Reference System 1989 (Datum ETRS89) / Sistema de Proyección Cartográfica: UTM Huso 30. EPSG 25830



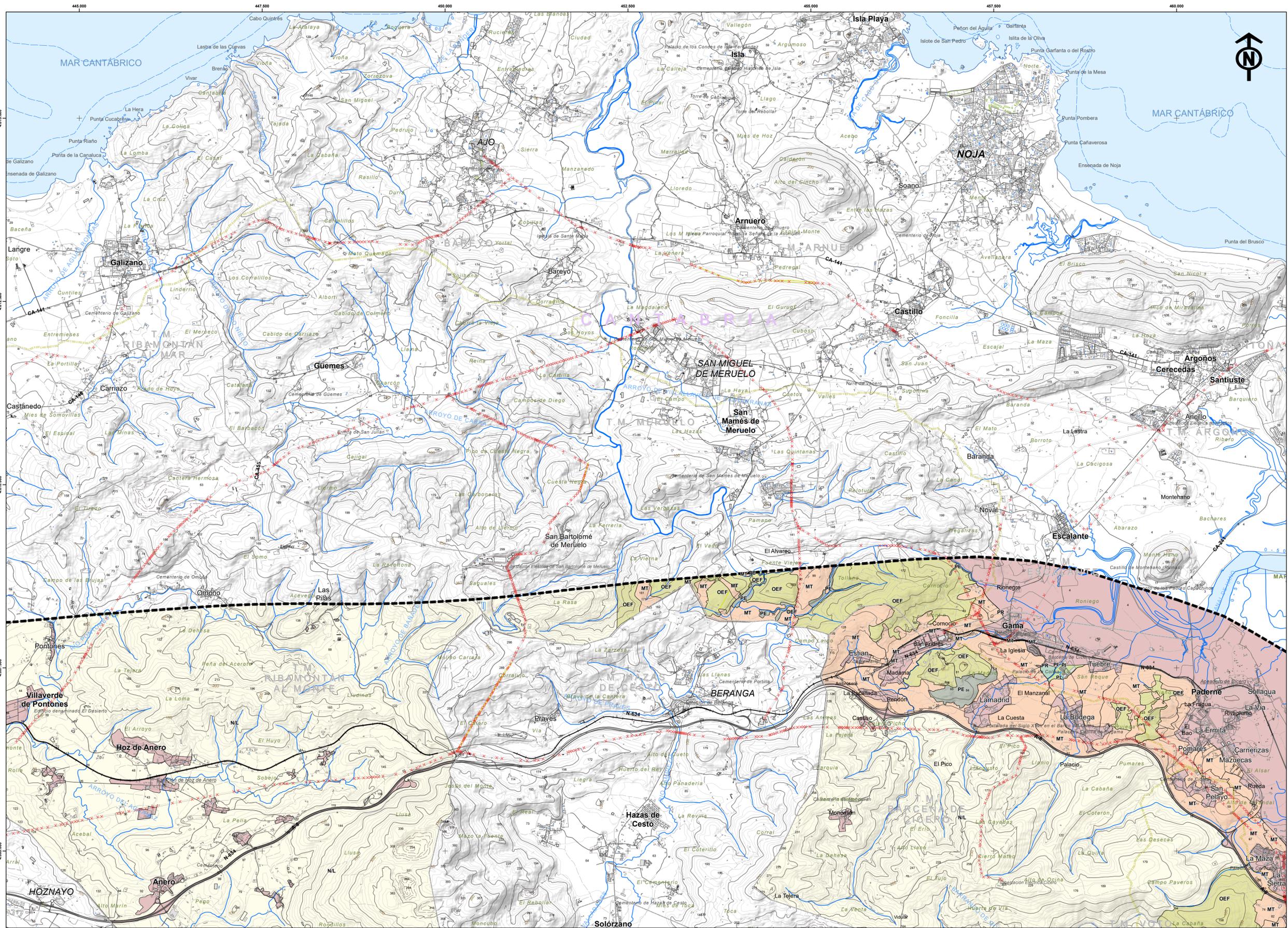
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA

TÍTULO:
ESTUDIO DE ALTERNATIVAS Y VIABILIDAD DEL TRAMO BILBAO - SANTANDER DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRÁNEO

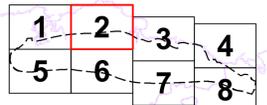


ESCALA ORIGINAL:
Numérica: 1:25.000
DIN A-1
Gráfica: 0 0,25 0,5 1 Kilómetros

TÍTULO DEL PLANO:
APÉNDICE 2 PLANTEAMIENTO URBANÍSTICO
PRINCIPALES INSTRUMENTOS Y PLANES DE ORDENACIÓN TERRITORIAL



HOJAS:



LEYENDA:

ESTUDIO INFORMATIVO:

Ámbito

PLAN DE ORDENACIÓN DEL LITORAL DE CANTABRIA (Ley 2/2004):

CATEGORÍAS DE PROTECCIÓN:

- PC Protección Costera
- PI Protección Intermareal
- PE Protección Ecológica
- PL Protección Litoral
- PR Protección de Riberas
- AIP Área Interés Paisajístico

CATEGORÍAS DE ORDENACIÓN:

- MT Modelo Tradicional
- AP Área Periurbana
- OEF Ordenación Ecológico-Forestal
- NIL Área No Litoral

ACTUACIONES INTEGRALES ESTRATÉGICAS:

- AIE/AMB: Ambientales
- AIE/REO: De Ordenación
- AIE/PRO: Productivas

OTRAS CATEGORÍAS:

- Área Excluidas (suelos urbanos, sistemas generales, espacios naturales protegidos, etc.)

PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE PROTECCIÓN Y ORDENACIÓN DEL LITORAL DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO (Decreto 43/2007):

CATEGORÍAS DE ORDENACIÓN:

- ADR Áreas Degradadas a Recuperar
- ME Área de Mejora Ambiental
- AG Zona Agroganadera y Campiña
- F Zona Forestal

ZONAS SOMETIDAS A OTRAS REGULACIONES:

- PTS de Zonas Húmedas
- PTS de Márgenes de Ríos y Arroyos
- Suelo urbano
- Suelo urbanizable

PLAN TERRITORIAL SECTORIAL AGROFORESTAL DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO (Decreto 177/2014):

CATEGORÍAS DE ORDENACIÓN:

- ART Agroganadera: Paisaje Rural de Transición
- AVE Agroganadero: Alto valor estratégico
- FO Forestal
- FOR Forestal-Monte Ralo
- MA Mejora Ambiental
- PMR Pasto Montano-Roquedos
- Suelo urbano
- Ríos y embalses

OTROS CONDICIONANTES RECOGIDOS EN VARIOS PLANES TERRITORIALES

- Áreas Vulnerables a la Contaminación de Acuíferos
- Áreas Erosionables / Riesgo de Erosión
- Áreas Inundables (período 500 años)

Fuente: Planeamiento urbanístico municipal vigente.
- País Vasco: UDALPLAN
- Cantabria: SIUCAN

Sistema Geográfico de Referencia: European Terrestrial Reference System 1989 (Datum ETRS89) / Sistema de Proyección Cartográfica: UTM Huso 30. EPSG 25830



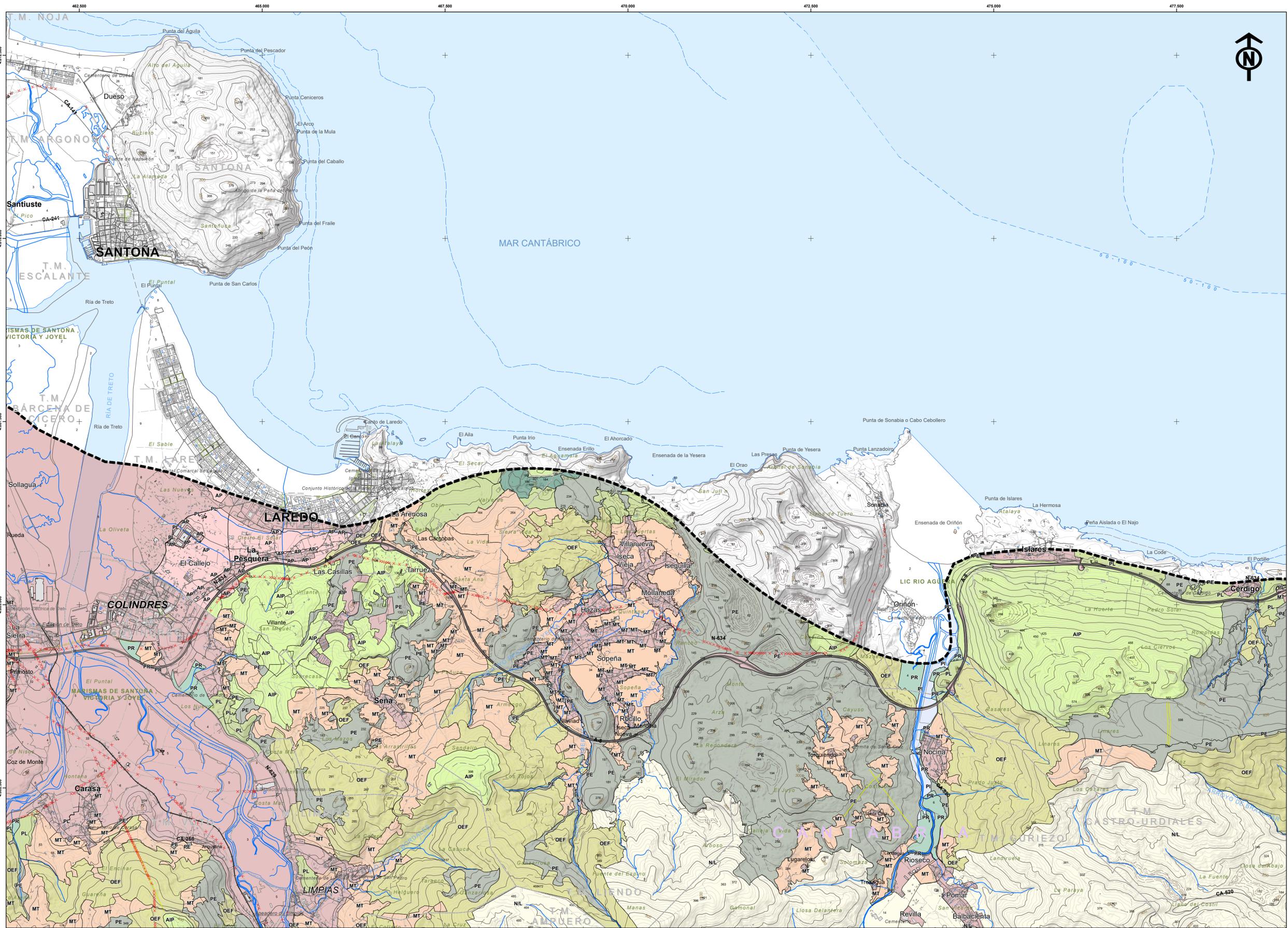
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA

TÍTULO:
ESTUDIO DE ALTERNATIVAS Y VIABILIDAD DEL TRAMO BILBAO - SANTANDER DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRÁNEO

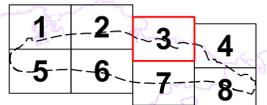


ESCALA ORIGINAL:
Numérica: 1:25.000
DIN A-1
Gráfica: 0 0,25 0,5 1 Kilómetros

TÍTULO DEL PLANO:
APÉNDICE 2 PLANTEAMIENTO URBANÍSTICO PRINCIPALES INSTRUMENTOS Y PLANES DE ORDENACIÓN TERRITORIAL



HOJAS:



LEYENDA:

ESTUDIO INFORMATIVO:

Ámbito

PLAN DE ORDENACIÓN DEL LITORAL DE CANTABRIA (Ley 2/2004):

CATEGORÍAS DE PROTECCIÓN:

- PC Protección Costera
- PI Protección Intermareal
- PE Protección Ecológica
- PL Protección Litoral
- PR Protección de Riberas
- AIP Área Interés Paisajístico

CATEGORÍAS DE ORDENACIÓN:

- MT Modelo Tradicional
- AP Área Periurbana
- OEF Ordenación Ecológico-Forestal
- NIL Área No Litoral

ACTUACIONES INTEGRALES ESTRATÉGICAS:

- AIE/AMB: Ambientales
- AIE/REO: De Ordenación
- AIE/PRO: Productivas

OTRAS CATEGORÍAS:

- Área Excluidas (suelos urbanos, sistemas generales, espacios naturales protegidos, etc.)

PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE PROTECCIÓN Y ORDENACIÓN DEL LITORAL DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO (Decreto 43/2007):

CATEGORÍAS DE ORDENACIÓN:

- ADR Áreas Degradadas a Recuperar
- ME Área de Mejora Ambiental
- AG Zona Agroganadera y Campiña
- F Zona Forestal

ZONAS SOMETIDAS A OTRAS REGULACIONES:

- PTS de Zonas Húmedas
- PTS de Márgenes de Ríos y Arroyos
- Suelo urbano
- Suelo urbanizable

PLAN TERRITORIAL SECTORIAL AGROFORESTAL DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO (Decreto 177/2014):

CATEGORÍAS DE ORDENACIÓN:

- ART Agroganadera: Paisaje Rural de Transición
- AVE Agroganadero: Alto valor estratégico
- FO Forestal
- FOR Forestal-Monte Ralo
- MA Mejora Ambiental
- PMR Pasto Montano-Roquedos
- Suelo urbano
- Ríos y embalses

OTROS CONDICIONANTES RECOGIDOS EN VARIOS PLANES TERRITORIALES

- Áreas Vulnerables a la Contaminación de Acuíferos
- Áreas Erosionables / Riesgo de Erosión
- Áreas Inundables (período 500 años)

Fuente: Planeamiento urbanístico municipal vigente.
- País Vasco: UDALPLAN
- Cantabria: SIUCAN

Sistema Geográfico de Referencia: European Terrestrial Reference System 1989 (Datum ETRS89) / Sistema de Proyección Cartográfica: UTM Huso 30. EPSG 25830



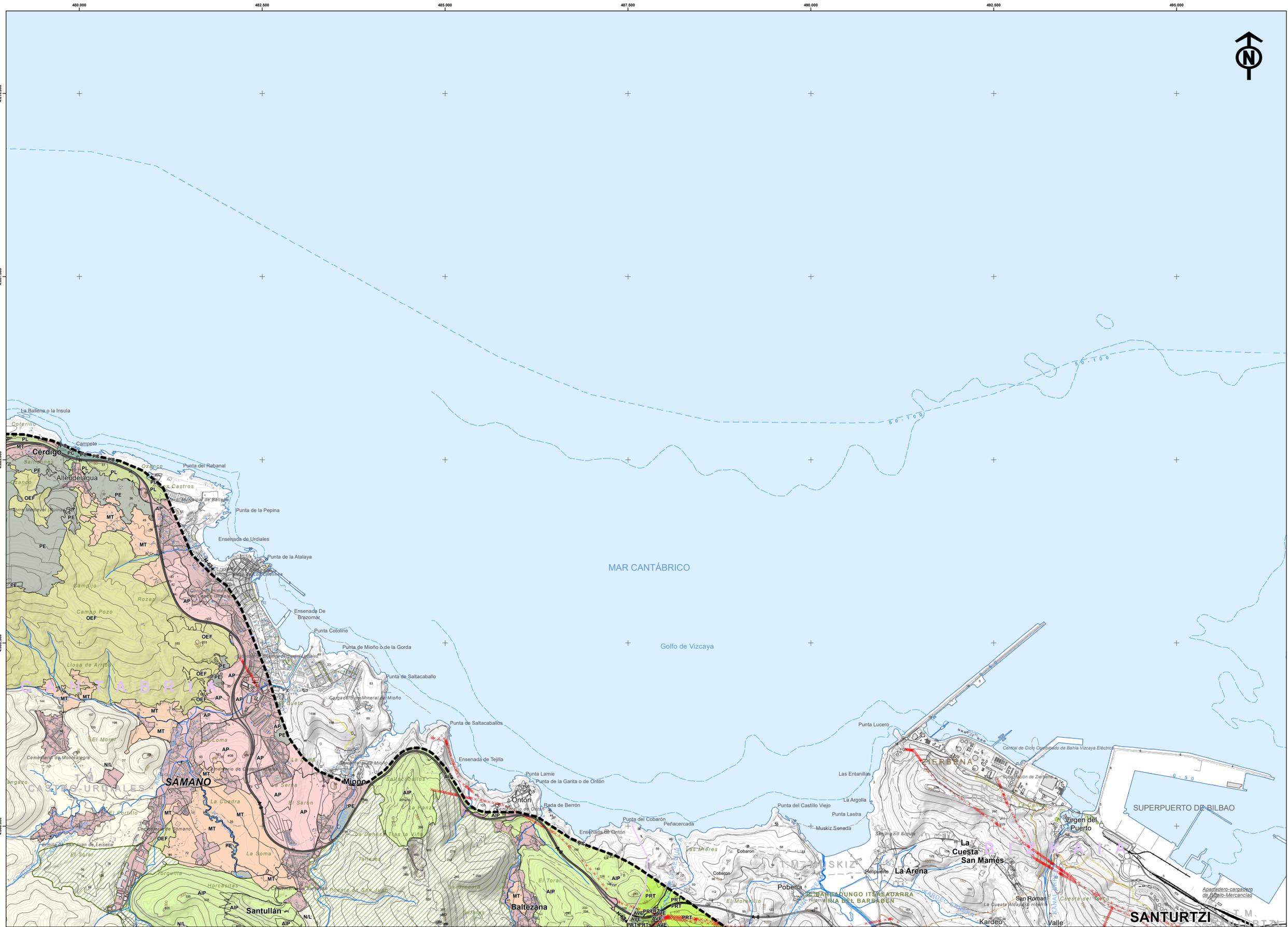
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA

TÍTULO:
ESTUDIO DE ALTERNATIVAS Y VIABILIDAD DEL TRAMO BILBAO - SANTANDER DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRÁNEO

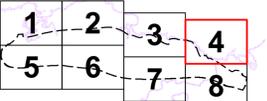


ESCALA ORIGINAL:
Numérica: 1:25.000
DIN A-1
Gráfica:

TÍTULO DEL PLANO:
APÉNDICE 2 PLANTEAMIENTO URBANÍSTICO PRINCIPALES INSTRUMENTOS Y PLANES DE ORDENACIÓN TERRITORIAL



HOJAS:



LEYENDA:

ESTUDIO INFORMATIVO:

Ámbito

PLAN DE ORDENACIÓN DEL LITORAL DE CANTABRIA (Ley 2/2004):

CATEGORÍAS DE PROTECCIÓN:

- PC Protección Costera
- PI Protección Intermareal
- PE Protección Ecológica
- PL Protección Litoral
- PR Protección de Riberas
- AIP Área Interés Paisajístico

CATEGORÍAS DE ORDENACIÓN:

- MT Modelo Tradicional
- AP Área Periurbana
- OEF Ordenación Ecológico-Forestal
- NIL Área No Litoral

ACTUACIONES INTEGRALES ESTRATÉGICAS:

- AIE/AMB: Ambientales
- AIE/REO: De Ordenación
- AIE/PRO: Productivas

OTRAS CATEGORÍAS:

- Área Excluidas (suelos urbanos, sistemas generales, espacios naturales protegidos, etc.)

PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE PROTECCIÓN Y ORDENACIÓN DEL LITORAL DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO (Decreto 43/2007):

CATEGORÍAS DE ORDENACIÓN:

- ADR Áreas Degradadas a Recuperar
- ME Área de Mejora Ambiental
- AG Zona Agroganadera y Campiña
- F Zona Forestal

ZONAS SOMETIDAS A OTRAS REGULACIONES:

- PTS de Zonas Húmedas
- PTS de Márgenes de Ríos y Arroyos
- Suelo urbano
- Suelo urbanizable

PLAN TERRITORIAL SECTORIAL AGROFORESTAL DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO (Decreto 177/2014):

CATEGORÍAS DE ORDENACIÓN:

- ART Agroganadera: Paisaje Rural de Transición
- AVE Agroganadero: Alto valor estratégico
- FO Forestal
- FOR Forestal-Monte Ralo
- MA Mejora Ambiental
- PMR Pasto Montano-Roquedos
- Suelo urbano
- Ríos y embalses

OTROS CONDICIONANTES RECOGIDOS EN VARIOS PLANES TERRITORIALES

- Áreas Vulnerables a la Contaminación de Acuíferos
- Áreas Erosionables / Riesgo de Erosión
- Áreas Inundables (período 500 años)

Fuente: Planamiento urbanístico municipal vigente.
- País Vasco: UDALPLAN
- Cantabria: SIUCAN

Sistema Geográfico de Referencia: European Terrestrial Reference System 1989 (Datum ETRS89) / Sistema de Proyección Cartográfica: UTM Huso 30. EPSG 25830



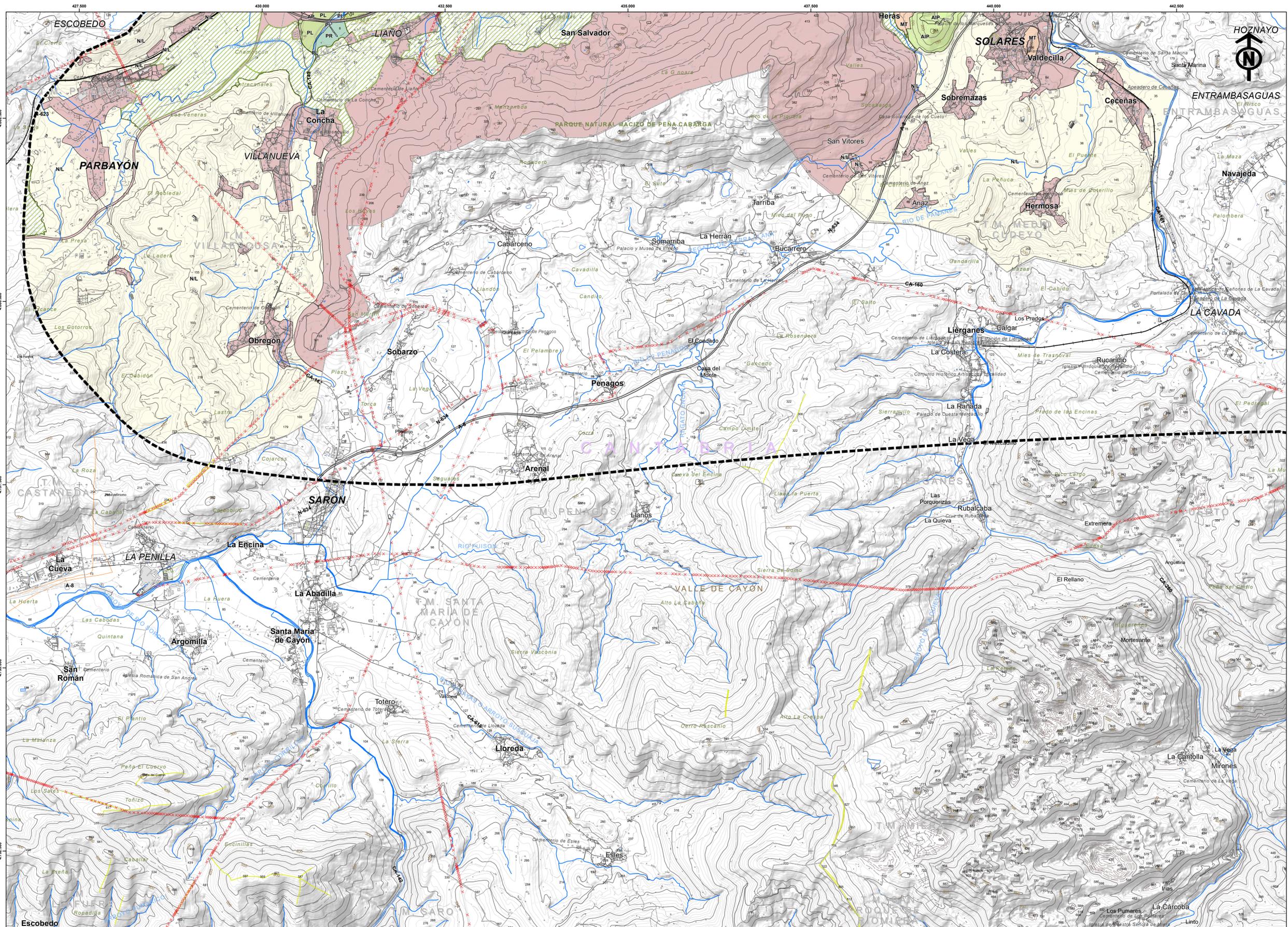
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA

TÍTULO:
ESTUDIO DE ALTERNATIVAS Y VIABILIDAD DEL TRAMO BILBAO - SANTANDER DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRÁNEO

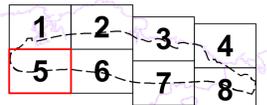


ESCALA ORIGINAL:
Numérica: 1:25.000
DIN A-1
Gráfica: 0 0,25 0,5 1
kilómetros

TÍTULO DEL PLANO:
APÉNDICE 2 PLANTEAMIENTO URBANÍSTICO PRINCIPALES INSTRUMENTOS Y PLANES DE ORDENACIÓN TERRITORIAL



HOJAS:



LEYENDA:

ESTUDIO INFORMATIVO:

- Ámbito
- PLAN DE ORDENACIÓN DEL LITORAL DE CANTABRIA (Ley 2/2004):**
- CATEGORÍAS DE PROTECCIÓN:**
- PC Protección Costera
 - PI Protección Intermareal
 - PE Protección Ecológica
 - PL Protección Litoral
 - PR Protección de Riberas
 - AIP Área Interés Paisajístico
- CATEGORÍAS DE ORDENACIÓN:**
- MT Modelo Tradicional
 - AP Área Periurbana
 - OEF Ordenación Ecológico-Forestal
 - NIL Área No Litoral
- ACTUACIONES INTEGRALES ESTRATÉGICAS:**
- AIE/AMB: Ambientales
 - AIE/REO: De Ordenación
 - AIE/PRO: Productivas
- OTRAS CATEGORÍAS:**
- Área Excluidas (suelos urbanos, sistemas generales, espacios naturales protegidos, etc.)

PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE PROTECCIÓN Y ORDENACIÓN DEL LITORAL DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO (Decreto 43/2007):

- CATEGORÍAS DE ORDENACIÓN:**
- ADR Áreas Degradadas a Recuperar
 - ME Área de Mejora Ambiental
 - AG Zona Agroganadera y Campiña
 - F Zona Forestal
- ZONAS SOMETIDAS A OTRAS REGULACIONES:**
- PTS de Zonas Húmedas
 - PTS de Márgenes de Ríos y Arroyos
 - Suelo urbano
 - Suelo urbanizable

PLAN TERRITORIAL SECTORIAL AGROFORESTAL DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO (Decreto 177/2014):

- CATEGORÍAS DE ORDENACIÓN:**
- ART Agroganadera: Paisaje Rural de Transición
 - AVE Agroganadero: Alto valor estratégico
 - FO Forestal
 - FOR Forestal-Monte Ralo
 - MA Mejora Ambiental
 - PMR Pasto Montano-Roquedos
 - Suelo urbano
 - Ríos y embalses

OTROS CONDICIONANTES RECOGIDOS EN VARIOS PLANES TERRITORIALES

- Áreas Vulnerables a la Contaminación de Acuíferos
- Áreas Erosionables / Riesgo de Erosión
- Áreas Inundables (período 500 años)

Fuente: Planamiento urbanístico municipal vigente.
- País Vasco: UDALPLAN
- Cantabria: SIUCAN

Sistema Geográfico de Referencia: European Terrestrial Reference System 1989 (Datum ETRS89) / Sistema de Proyección Cartográfica: UTM Huso 30. EPSG 25830



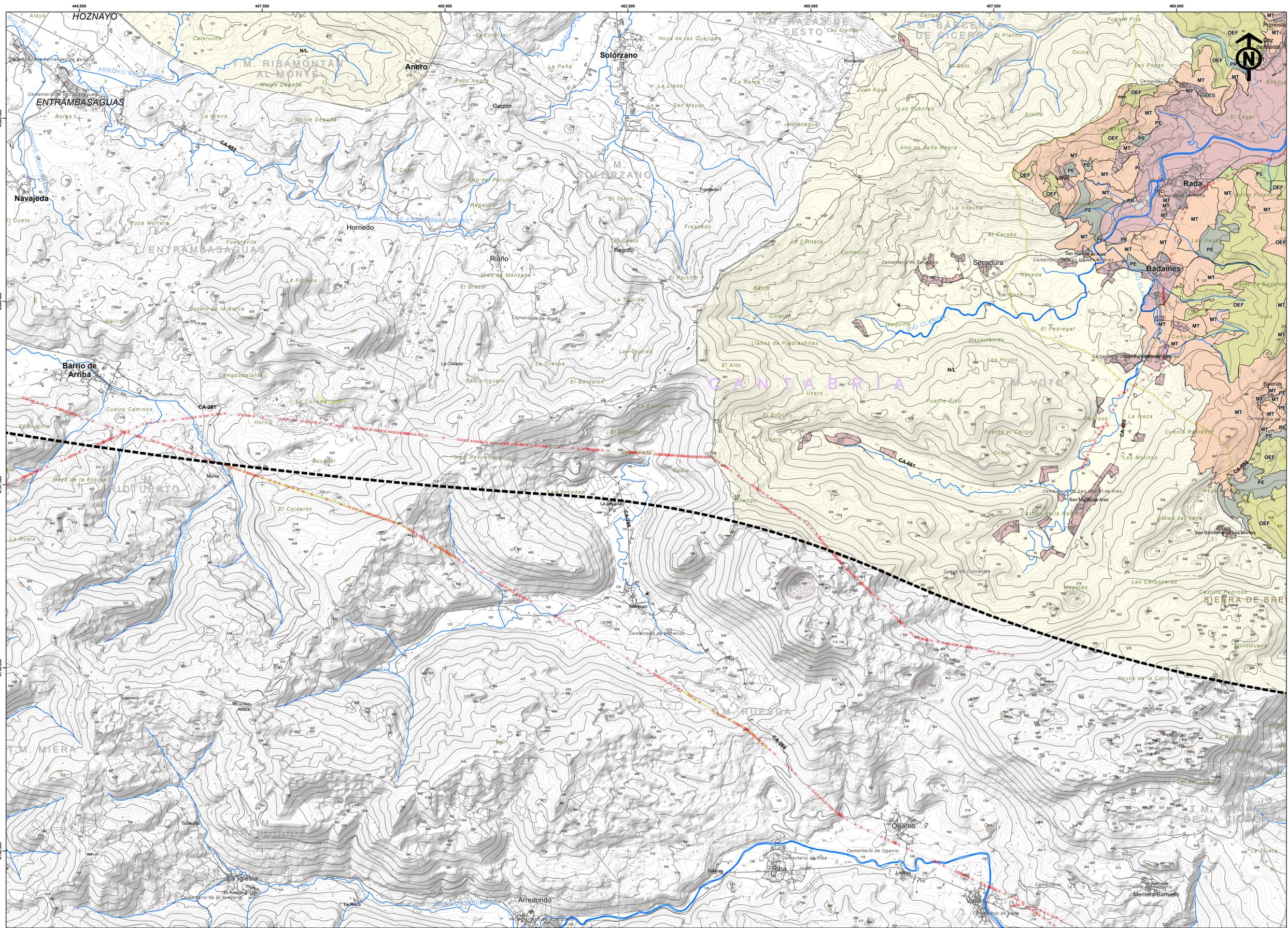
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA

TÍTULO:
ESTUDIO DE ALTERNATIVAS Y VIABILIDAD DEL TRAMO BILBAO - SANTANDER DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRÁNEO

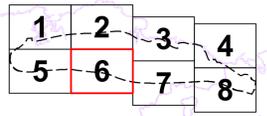


ESCALA ORIGINAL:
Numérica: 1:25.000
DIN A-1
Gráfica:

TÍTULO DEL PLANO:
APÉNDICE 2 PLANTEAMIENTO URBANÍSTICO PRINCIPALES INSTRUMENTOS Y PLANES DE ORDENACIÓN TERRITORIAL



HOJAS:



LEYENDA:

ESTUDIO INFORMATIVO:

Ámbito

PLAN DE ORDENACIÓN DEL LITORAL DE CANTABRIA (Ley 2/2004):

CATEGORÍAS DE PROTECCIÓN:

- PC Protección Costera
- PI Protección Intermareal
- PE Protección Ecológica
- PL Protección Litoral
- PR Protección de Riberas
- AIP Área Interés Paisajístico

CATEGORÍAS DE ORDENACIÓN:

- MT Modelo Tradicional
- AP Área Periurbana
- OEF Ordenación Ecológico-Forestal
- NIL Área No Litoral

ACTUACIONES INTEGRALES ESTRATÉGICAS:

- AIE/AMB: Ambientales
- AIE/REO: De Ordenación
- AIE/PRO: Productivas

OTRAS CATEGORÍAS:

- Área Excluidas (suelos urbanos, sistemas generales, espacios naturales protegidos, etc.)

PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE PROTECCIÓN Y ORDENACIÓN DEL LITORAL DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO (Decreto 43/2007):

CATEGORÍAS DE ORDENACIÓN:

- ADR Áreas Degradadas a Recuperar
- ME Área de Mejora Ambiental
- AG Zona Agroganadera y Campiña
- F Zona Forestal

ZONAS SOMETIDAS A OTRAS REGULACIONES:

- PTS de Zonas Húmedas
- PTS de Márgenes de Ríos y Arroyos
- Suelo urbano
- Suelo urbanizable

PLAN TERRITORIAL SECTORIAL AGROFORESTAL DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO (Decreto 177/2014):

CATEGORÍAS DE ORDENACIÓN:

- ART Agroganadera: Paisaje Rural de Transición
- AVE Agroganadero: Alto valor estratégico
- FO Forestal
- FOR Forestal-Monte Ralo
- MA Mejora Ambiental
- PMR Pasto Montano-Roquedos
- Suelo urbano
- Ríos y embalses

OTROS CONDICIONANTES RECOGIDOS EN VARIOS PLANES TERRITORIALES

- Áreas Vulnerables a la Contaminación de Acuíferos
- Áreas Erosionables / Riesgo de Erosión
- Áreas Inundables (período 500 años)

Fuente: Planeamiento urbanístico municipal vigente.
- País Vasco: UDALPLAN
- Cantabria: SIUCAN

Sistema Geográfico de Referencia: European Terrestrial Reference System 1989 (Datum ETRS89) / Sistema de Proyección Cartográfica: UTM Huso 30. EPSG 25830



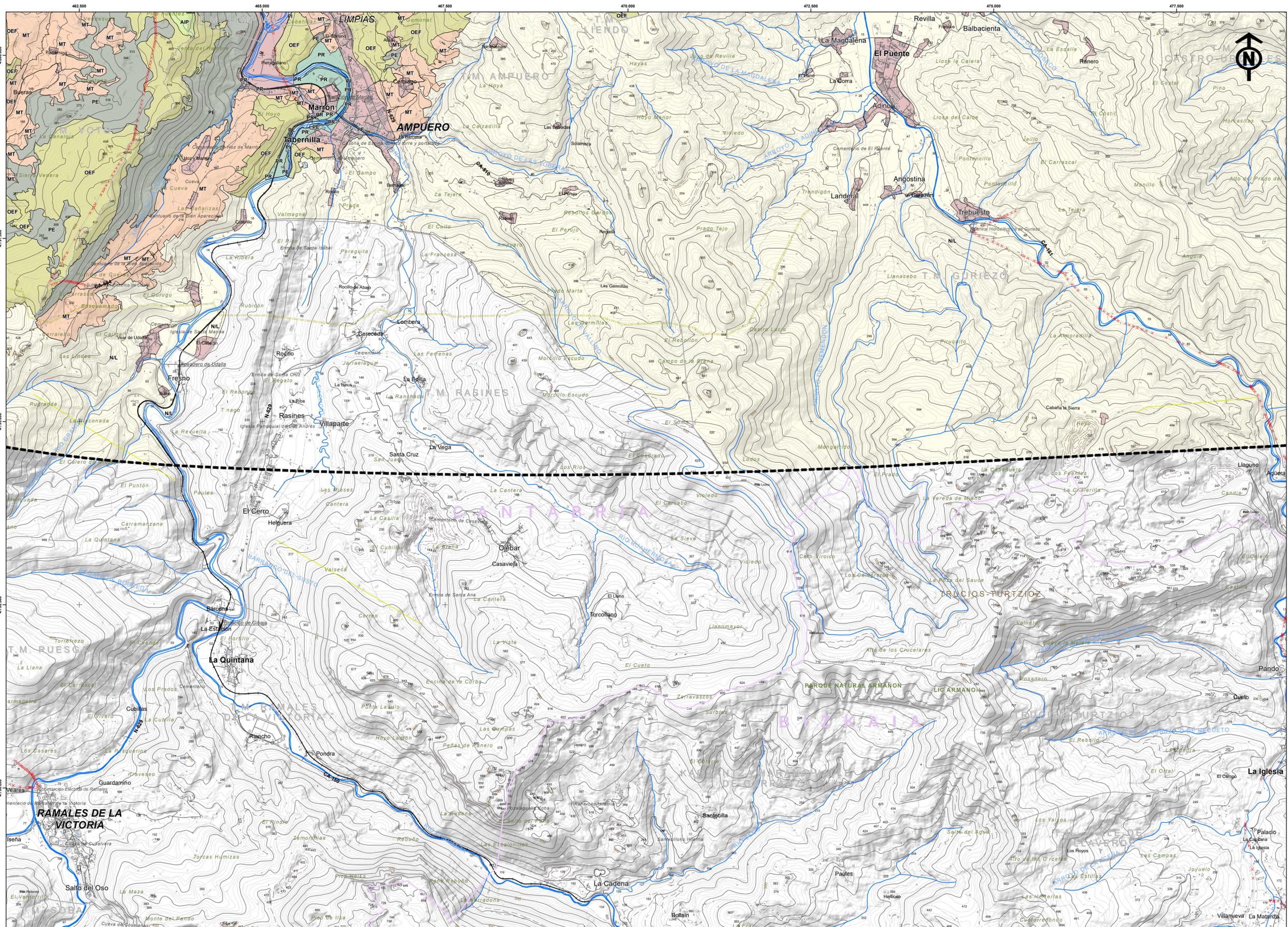
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA

TÍTULO:
ESTUDIO DE ALTERNATIVAS Y VIABILIDAD DEL TRAMO BILBAO - SANTANDER DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRÁNEO

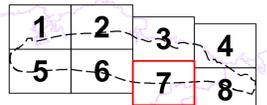


ESCALA ORIGINAL:
Numérica: 1:25.000
DIN A-1
Gráfica:

TÍTULO DEL PLANO:
APÉNDICE 2 PLANTEAMIENTO URBANÍSTICO PRINCIPALES INSTRUMENTOS Y PLANES DE ORDENACIÓN TERRITORIAL



HOJAS:



LEYENDA:

ESTUDIO INFORMATIVO:

- Ámbito

PLAN DE ORDENACIÓN DEL LITORAL DE CANTABRIA (Ley 2/2004):

CATEGORÍAS DE PROTECCIÓN:

- PC Protección Costera
- PI Protección Intermareal
- PE Protección Ecológica
- PL Protección Litoral
- PR Protección de Riberas
- AIP Área Interés Paisajístico

CATEGORÍAS DE ORDENACIÓN:

- MT Modelo Tradicional
- AP Área Periurbana
- OEF Ordenación Ecológico-Forestal
- NIL Área No Litoral

ACTUACIONES INTEGRALES ESTRATÉGICAS:

- AIE/AMB: Ambientales
- AIE/REO: De Ordenación
- AIE/PRO: Productivas

OTRAS CATEGORÍAS:

- Área Excluidas (suelos urbanos, sistemas generales, espacios naturales protegidos, etc.)

PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE PROTECCIÓN Y ORDENACIÓN DEL LITORAL DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO (Decreto 43/2007):

CATEGORÍAS DE ORDENACIÓN:

- ADR Áreas Degradadas a Recuperar
- ME Área de Mejora Ambiental
- AG Zona Agroganadera y Campiña
- F Zona Forestal

ZONAS SOMETIDAS A OTRAS REGULACIONES:

- PTS de Zonas Húmedas
- PTS de Márgenes de Ríos y Arroyos
- Suelo urbano
- Suelo urbanizable

PLAN TERRITORIAL SECTORIAL AGROFORESTAL DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO (Decreto 177/2014):

CATEGORÍAS DE ORDENACIÓN:

- ART Agroganadera: Paisaje Rural de Transición
- AVE Agroganadero: Alto valor estratégico
- FO Forestal
- FOR Forestal-Monte Ralo
- MA Mejora Ambiental
- PMR Pasto Montano-Roquedos
- Suelo urbano
- Ríos y embalses

OTROS CONDICIONANTES RECOGIDOS EN VARIOS PLANES TERRITORIALES

- Áreas Vulnerables a la Contaminación de Acuíferos
- Áreas Erosionables / Riesgo de Erosión
- Áreas Inundables (período 500 años)

Fuente: Planeamiento urbanístico municipal vigente.
- País Vasco: UDALPLAN
- Cantabria: SIUCAN

Sistema Geográfico de Referencia: European Terrestrial Reference System 1989 (Datum ETRS89) / Sistema de Proyección Cartográfica: UTM Huso 30. EPSG 25830



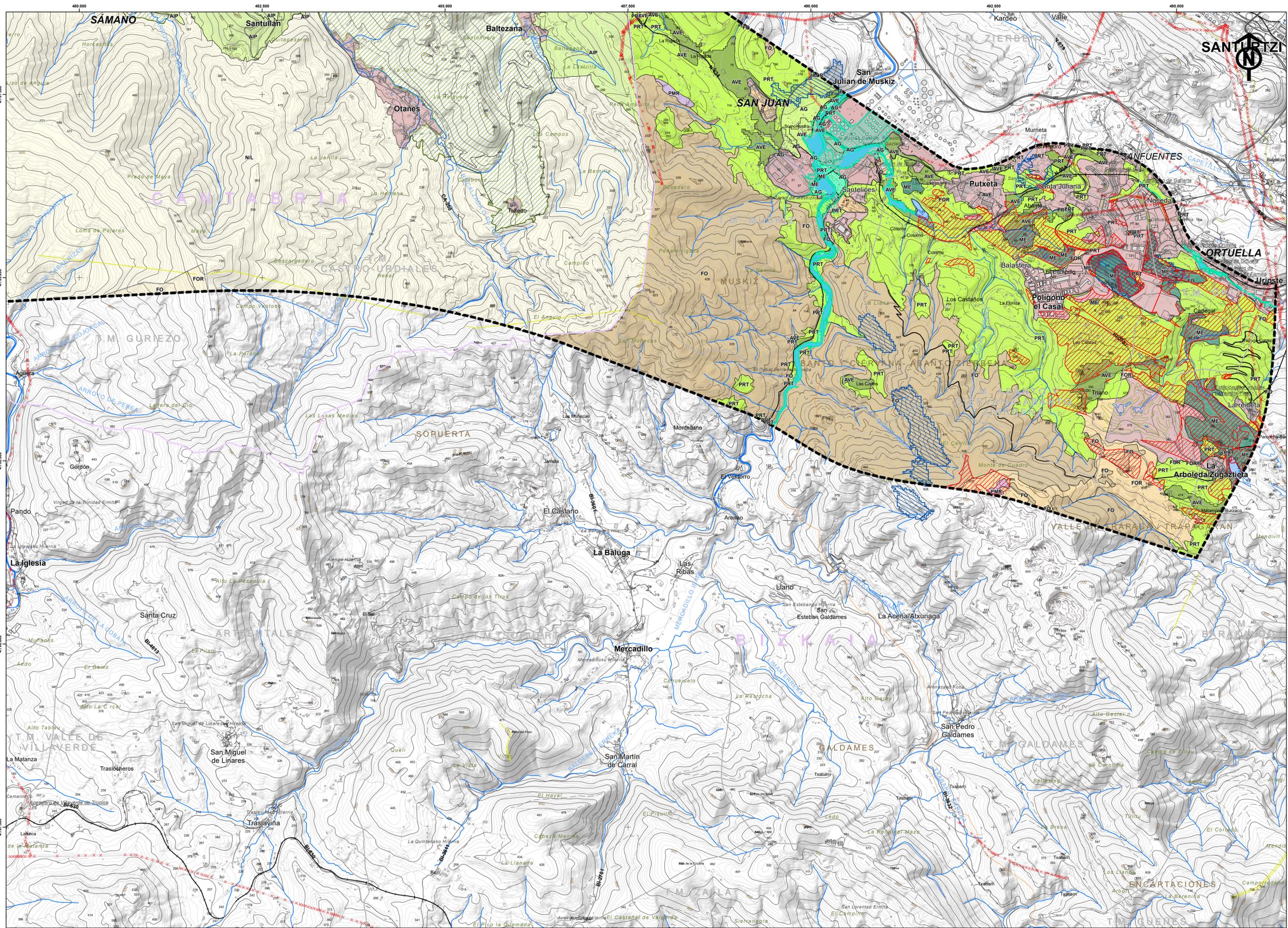
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA

TÍTULO:
ESTUDIO DE ALTERNATIVAS Y VIABILIDAD DEL TRAMO BILBAO - SANTANDER DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRÁNEO

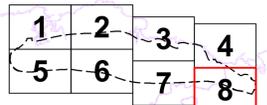


ESCALA ORIGINAL:
Numérica: 1:25.000
DIN A-1
Gráfica:

TÍTULO DEL PLANO:
APÉNDICE 2 PLANTEAMIENTO URBANÍSTICO
PRINCIPALES INSTRUMENTOS Y PLANES DE ORDENACIÓN TERRITORIAL



HOJAS:



LEYENDA:

ESTUDIO INFORMATIVO:

Ámbito

PLAN DE ORDENACIÓN DEL LITORAL DE CANTABRIA (Ley 2/2004):

CATEGORÍAS DE PROTECCIÓN:

- PC Protección Costera
- PI Protección Intermareal
- PE Protección Ecológica
- PL Protección Litoral
- PR Protección de Riberas
- AIP Área Interés Paisajístico

CATEGORÍAS DE ORDENACIÓN:

- MT Modelo Tradicional
- AP Área Periurbana
- OE Ordenación Ecológico-Forestal
- NIL Área No Litoral

ACTUACIONES INTEGRALES ESTRATÉGICAS:

- AIE/AMB: Ambientales
- AIE/REO: De Ordenación
- AIE/PRO: Productivas

OTRAS CATEGORÍAS:

- Área Excluidas (suelos urbanos, sistemas generales, espacios naturales protegidos, etc.)

PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE PROTECCIÓN Y ORDENACIÓN DEL LITORAL DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO (Decreto 43/2007):

CATEGORÍAS DE ORDENACIÓN:

- ADR Áreas Degradadas a Recuperar
- ME Área de Mejora Ambiental
- AG Zona Agroganadera y Campiña
- F Zona Forestal

ZONAS SOMETIDAS A OTRAS REGULACIONES:

- PTS de Zonas Húmedas
- PTS de Márgenes de Ríos y Arroyos
- Suelo urbano
- Suelo urbanizable

PLAN TERRITORIAL SECTORIAL AGROFORESTAL DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO (Decreto 177/2014):

CATEGORÍAS DE ORDENACIÓN:

- ART Agroganadera: Paisaje Rural de Transición
- AVE Agroganadero: Alto valor estratégico
- FO Forestal
- FOR Forestal-Monte Ralo
- MA Mejora Ambiental
- PMR Pasto Montano-Roquedos
- Suelo urbano
- Ríos y embalses

OTROS CONDICIONANTES RECOGIDOS EN VARIOS PLANES TERRITORIALES

- Áreas Vulnerables a la Contaminación de Acuíferos
- Áreas Erosionables / Riesgo de Erosión
- Áreas Inundables (período 500 años)

Fuente: Planeamiento urbanístico municipal vigente.
- País Vasco: UDILPLAN
- Cantabria: SIUCAN

Sistema Geográfico de Referencia: European Terrestrial Reference System 1989 (Datum ETRS89) / Sistema de Proyección Cartográfica: UTM Huso 30. EPSG 25830



SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA

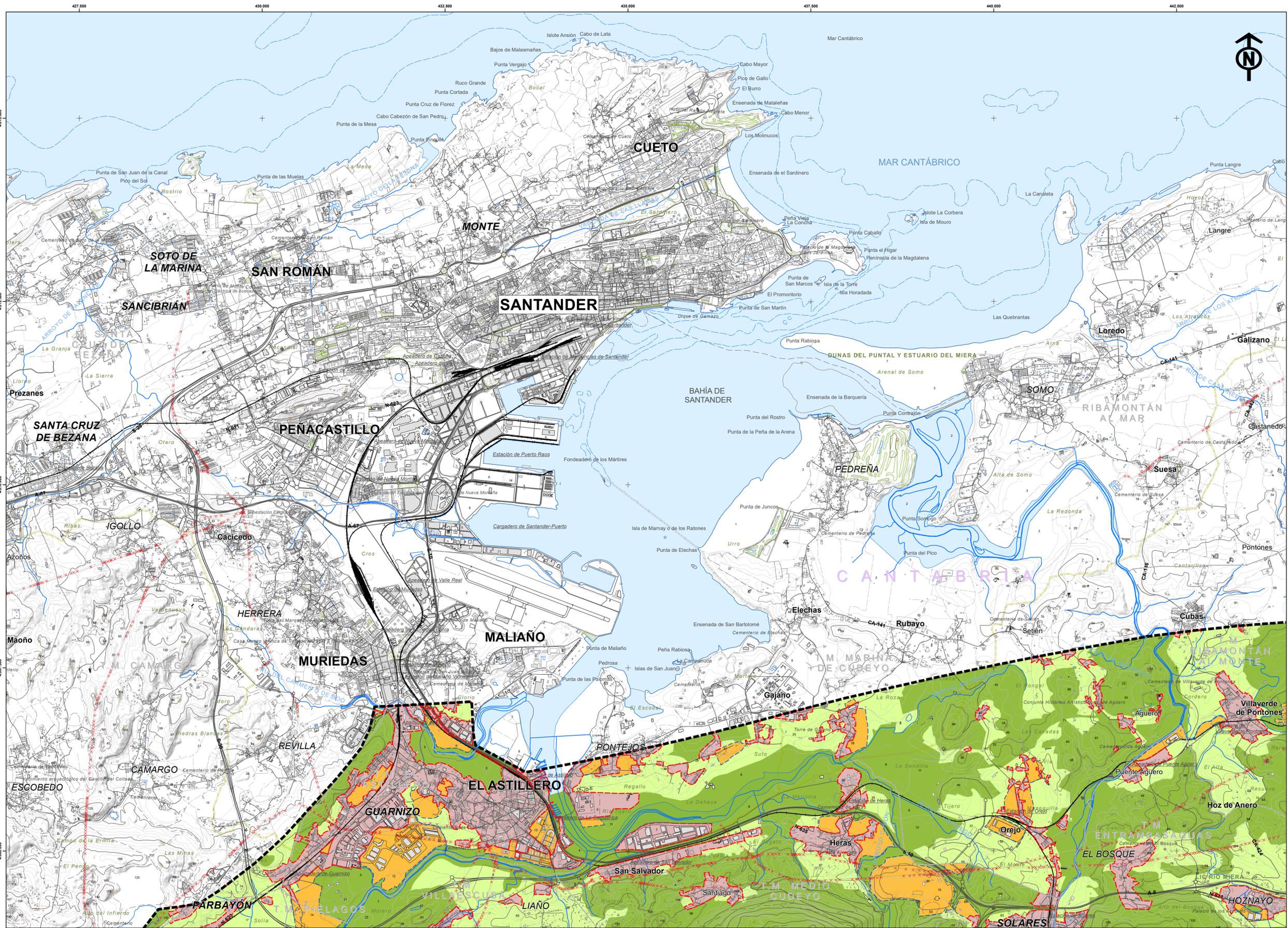
TÍTULO:
ESTUDIO DE ALTERNATIVAS Y VIABILIDAD DEL TRAMO BILBAO - SANTANDER DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRÁNEO



ESCALA ORIGINAL:
Numérica: 1:25.000
DIN A-1
Gráfica: 0 0,25 0,5 1 Kilómetros

TÍTULO DEL PLANO:
APÉNDICE 2 PLANTEAMIENTO URBANÍSTICO
PRINCIPALES INSTRUMENTOS Y PLANES DE ORDENACIÓN TERRITORIAL

**ANEXO Nº2: PLANOS: CLASIFICACIÓN DEL SUELO EN EL PLANEAMIENTO
URBANÍSTICO MUNICIPAL VIGENTE (8 HOJAS, ESCALA 1:25.000)**



HOJAS:

1	2	3	4
5	6	7	8

LEYENDA:
ESTUDIO INFORMATIVO:

Ámbito
CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA DEL SUELO:

CANTABRIA:
 Urbano
 Urbanizable
 No Urbanizable o Rústico Común
 No Urbanizable o Rústico Especialmente Protegido

PAÍS VASCO:
 Urbano
 Urbanizable
 No Urbanizable o Rústico Común
 No Urbanizable o Rústico Especialmente Protegido
 Sistemas Generales de Infraestructuras Básicas

* Para facilitar la comprensión y legibilidad del plano se homogenizan las distantes denominaciones de clases y categorías de suelo hasta la tradicional distinción entre: suelo urbano, urbanizable y no urbanizable. La inclusión en el ámbito de estudio de dos comunidades autónomas, con sus respectivas legislación autonómicas, y de 34 municipios, cada uno con su propio planeamiento urbanístico municipal (de distintas fechas además), es lo que obliga necesariamente a esta simplificación.

Fuente: Planeamiento urbanístico municipal vigente.
 - País Vasco: UDALPLAN
 - Cantabria: SIUCAN

Sistema Geográfico de Referencia: European Terrestrial Reference System 1989 (Datum ETRS89) / Sistema de Proyección Cartográfica: UTM Huso 30. EPSG 25830



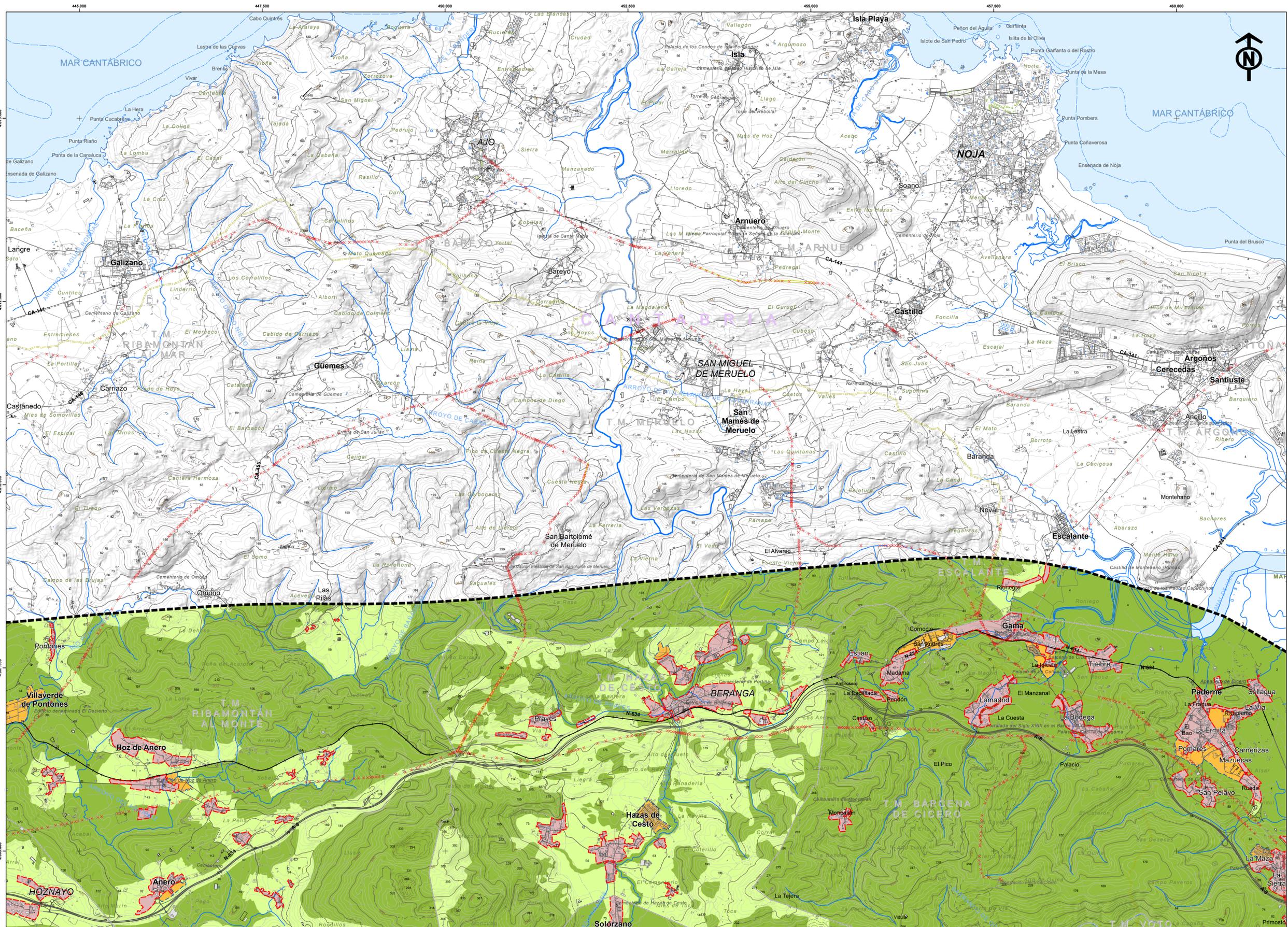
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
 SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
 DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA

TÍTULO:
ESTUDIO DE ALTERNATIVAS Y VIABILIDAD DEL TRAMO BILBAO - SANTANDER DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRÁNEO

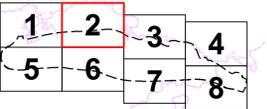


ESCALA ORIGINAL:
 Numérica: 1:25.000
 DIN A-1
 Gráfica:

TÍTULO DEL PLANO:
**APÉNDICE 2 PLANTEAMIENTO URBANÍSTICO
 CLASIFICACIÓN DEL SUELO EN EL
 PLANEAMIENTO URBANÍSTICO MUNICIPAL**



HOJAS:



LEYENDA:
ESTUDIO INFORMATIVO:

Ámbito

CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA DEL SUELO:

CANTABRIA:

- Urbano
- Urbanizable
- No Urbanizable o Rústico Común
- No Urbanizable o Rústico Especialmente Protegido

PAÍS VASCO:

- Urbano
- Urbanizable
- No Urbanizable o Rústico Común
- No Urbanizable o Rústico Especialmente Protegido
- Sistemas Generales de Infraestructuras Básicas

* Para facilitar la comprensión y legibilidad del plano se homogenizan las distintas denominaciones de clases y categorías de suelo hasta la tradicional distinción entre: suelo urbano, urbanizable y no urbanizable. La inclusión en el ámbito de estudio de dos comunidades autónomas, con sus respectivas legislaciones autonómicas, y de 34 municipios, cada uno con su propio planeamiento urbanístico municipal (de distintas fechas además), es lo que obliga necesariamente a esta simplificación.

Fuente: Planeamiento urbanístico municipal vigente.
- País Vasco: UDALPLAN
- Cantabria: SIUCAN

Sistema Geográfico de Referencia: European Terrestrial Reference System 1989 (Datum ETRS89) / Sistema de Proyección Cartográfica: UTM Huso 30. EPSG 25830



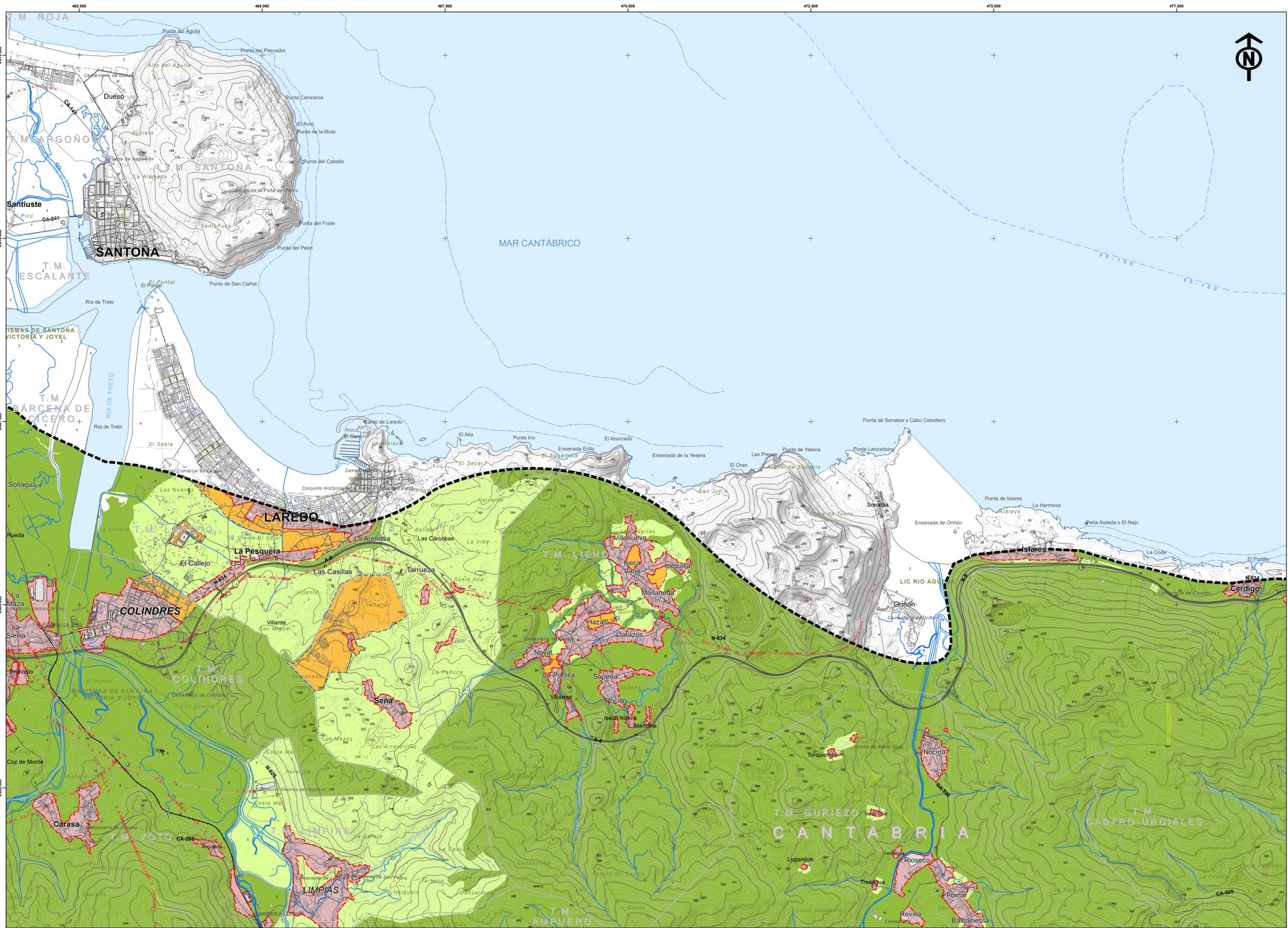
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA

TÍTULO:
ESTUDIO DE ALTERNATIVAS Y VIABILIDAD DEL TRAMO BILBAO - SANTANDER DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRÁNEO



ESCALA ORIGINAL:
Numérica: 1:25.000
DIN A-1
Gráfica: 0 0,25 0,5 1 Kilómetros

TÍTULO DEL PLANO:
**APÉNDICE 2 PLANTEAMIENTO URBANÍSTICO
CLASIFICACIÓN DEL SUELO EN EL
PLANEAMIENTO URBANÍSTICO MUNICIPAL**



HOJAS:

1	2	3	4
5	6	7	8

LEYENDA:

ESTUDIO INFORMATIVO:

Ámbito

CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA DEL SUELO*:

CANTABRIA:

- Urbano
- Urbanizable
- No Urbanizable o Rústico Común
- No Urbanizable o Rústico Especialmente Protegido

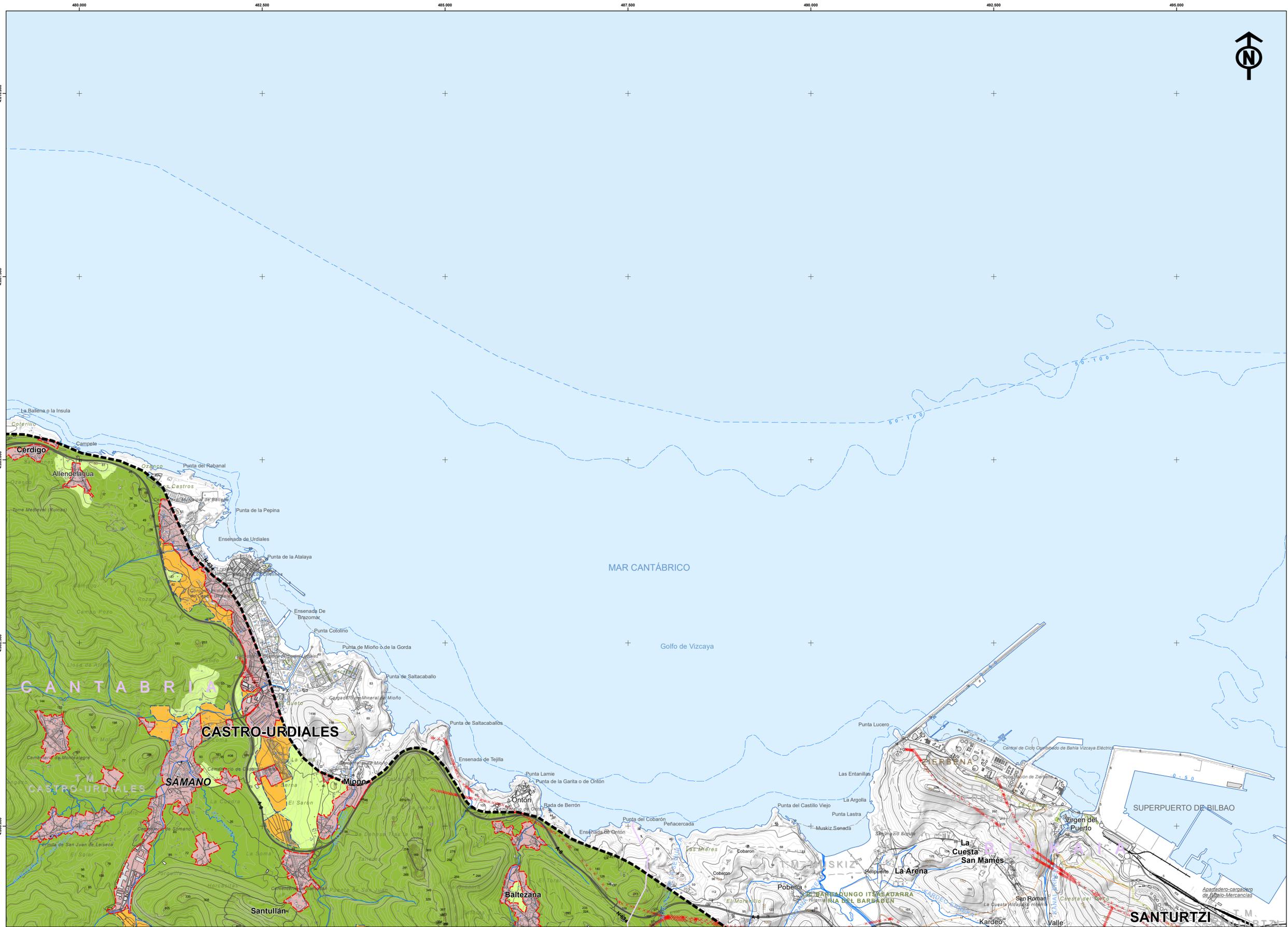
PAÍS VASCO:

- Urbano
- Urbanizable
- No Urbanizable o Rústico Común
- No Urbanizable o Rústico Especialmente Protegido
- Sistemas Generales de Infraestructuras Básicas

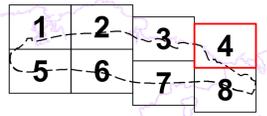
* Para facilitar la comprensión y legibilidad del plano se homogenizan las distintas denominaciones de clases y categorías de suelo hasta la tradicional distinción entre: suelo urbano, urbanizable y no urbanizable. La inclusión en el ámbito de estudio de dos comunidades autónomas, con sus respectivas legislación autonómicas, y de 34 municipios, cada uno con su propio planeamiento urbanístico municipal (de distintas fechas además), es lo que obliga necesariamente a esta simplificación.

Fuente: Planeamiento urbanístico municipal vigente.
- País Vasco: UDALPLAN
- Cantabria: SIUCAN

Sistema Geográfico de Referencia: European Terrestrial Reference System 1989 (Datum ETRS89) / Sistema de Proyección Cartográfica: UTM Huso 30. EPSG 25830



HOJAS:



LEYENDA:

ESTUDIO INFORMATIVO:

Ámbito

CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA DEL SUELO*:

CANTABRIA:

- Urbano
- Urbanizable
- No Urbanizable o Rústico Común
- No Urbanizable o Rústico Especialmente Protegido

PAÍS VASCO:

- Urbano
- Urbanizable
- No Urbanizable o Rústico Común
- No Urbanizable o Rústico Especialmente Protegido
- Sistemas Generales de Infraestructuras Básicas

* Para facilitar la comprensión y legibilidad del plano se homogenizan las distintas denominaciones de clases y categorías de suelo hasta la tradicional distinción entre: suelo urbano, urbanizable y no urbanizable. La inclusión en el ámbito de estudio de dos comunidades autónomas, con sus respectivas legislación autonómicas, y de 34 municipios, cada uno con su propio planeamiento urbanístico municipal (de distintas fechas además), es lo que obliga necesariamente a esta simplificación.

Fuente: Planeamiento urbanístico municipal vigente.
- País Vasco: UDALPLAN
- Cantabria: SIUCAN

Sistema Geográfico de Referencia: European Terrestrial Reference System 1989 (Datum ETRS89) / Sistema de Proyección Cartográfica: UTM Huso 30. EPSG 25830



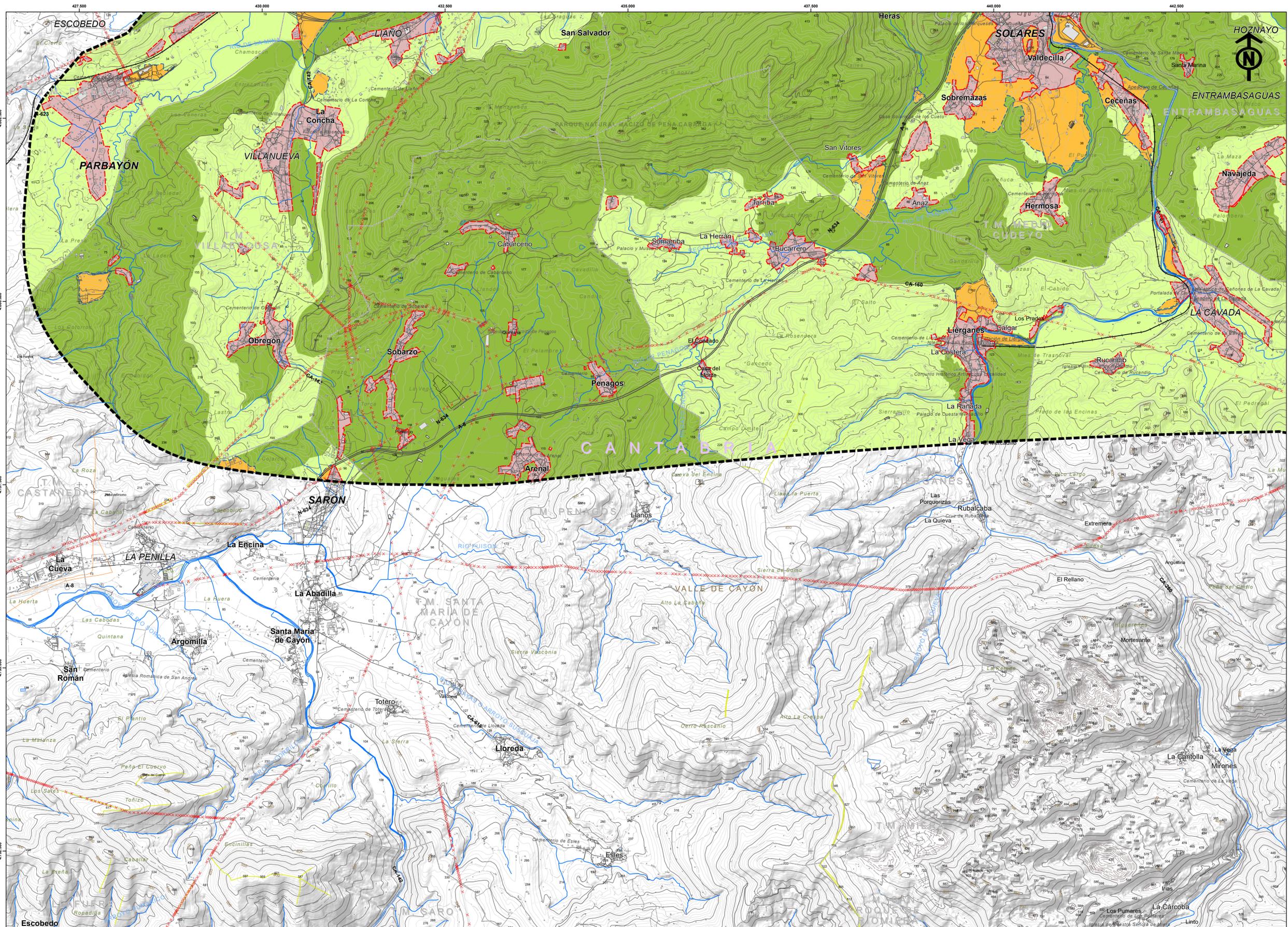
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA

TÍTULO:
ESTUDIO DE ALTERNATIVAS Y VIABILIDAD DEL TRAMO BILBAO - SANTANDER DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRÁNEO



ESCALA ORIGINAL:
Numérica: 1:25.000
DIN A-1
Gráfica:

TÍTULO DEL PLANO:
**APÉNDICE 2 PLANTEAMIENTO URBANÍSTICO
CLASIFICACIÓN DEL SUELO EN EL
PLANEAMIENTO URBANÍSTICO MUNICIPAL**



HOJAS:

1	2	3	4
5	6	7	8

LEYENDA:

ESTUDIO INFORMATIVO:

Ámbito

CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA DEL SUELO:

CANTABRIA:

- Urbano
- Urbanizable
- No Urbanizable o Rústico Común
- No Urbanizable o Rústico Especialmente Protegido

PAÍS VASCO:

- Urbano
- Urbanizable
- No Urbanizable o Rústico Común
- No Urbanizable o Rústico Especialmente Protegido
- Sistemas Generales de Infraestructuras Básicas

* Para facilitar la comprensión y legibilidad del plano se homogenizan las distintas denominaciones de clases y categorías de suelo hasta la tradicional distinción entre: suelo urbano, urbanizable y no urbanizable. La inclusión en el ámbito de estudio de dos comunidades autónomas, con sus respectivas legislación autonómicas, y de 34 municipios, cada uno con su propio planeamiento urbanístico municipal (de distintas fechas además), es lo que obliga necesariamente a esta simplificación.

Fuente: Planeamiento urbanístico municipal vigente.
- País Vasco: UDALPLAN
- Cantabria: SIUCAN

Sistema Geográfico de Referencia: European Terrestrial Reference System 1989 (Datum ETRS89) / Sistema de Proyección Cartográfica: UTM Huso 30. EPSG 25830



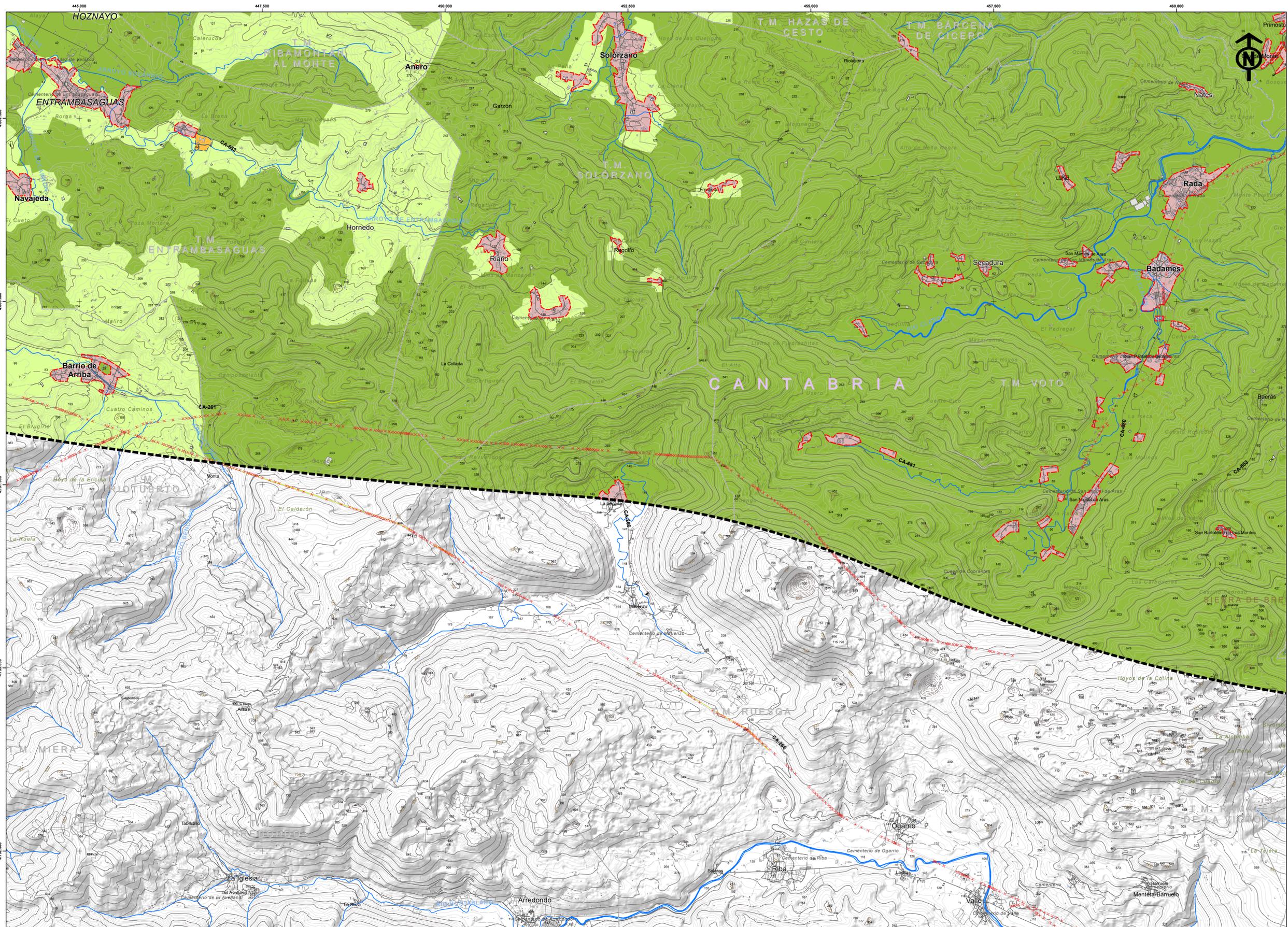
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA

TÍTULO:
ESTUDIO DE ALTERNATIVAS Y VIABILIDAD DEL TRAMO BILBAO - SANTANDER DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRÁNEO



ESCALA ORIGINAL:
Numérica: 1:25.000
DIN A-1
Gráfica:

TÍTULO DEL PLANO:
**APÉNDICE 2 PLANTEAMIENTO URBANÍSTICO
CLASIFICACIÓN DEL SUELO EN EL
PLANEAMIENTO URBANÍSTICO MUNICIPAL**



HOJAS:

1	2	3	4
5	6	7	8

LEYENDA:

ESTUDIO INFORMATIVO:

Ámbito

CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA DEL SUELO*:

CANTABRIA:

- Urbano
- Urbanizable
- No Urbanizable o Rústico Común
- No Urbanizable o Rústico Especialmente Protegido

PAÍS VASCO:

- Urbano
- Urbanizable
- No Urbanizable o Rústico Común
- No Urbanizable o Rústico Especialmente Protegido
- Sistemas Generales de Infraestructuras Básicas

* Para facilitar la comprensión y legibilidad del plano se homogenizan las distintas denominaciones de clases y categorías de suelo hasta la tradicional distinción entre: suelo urbano, urbanizable y no urbanizable. La inclusión en el ámbito de estudio de dos comunidades autónomas, con sus respectivas legislación autonómicas, y de 34 municipios, cada uno con su propio planeamiento urbanístico municipal (de distintas fechas además), es lo que obliga necesariamente a esta simplificación.

Fuente: Planeamiento urbanístico municipal vigente.
- País Vasco: UDALPLAN
- Cantabria: SIUCAN

Sistema Geográfico de Referencia: European Terrestrial Reference System 1989 (Datum ETRS89) / Sistema de Proyección Cartográfica: UTM Huso 30. EPSG 25830



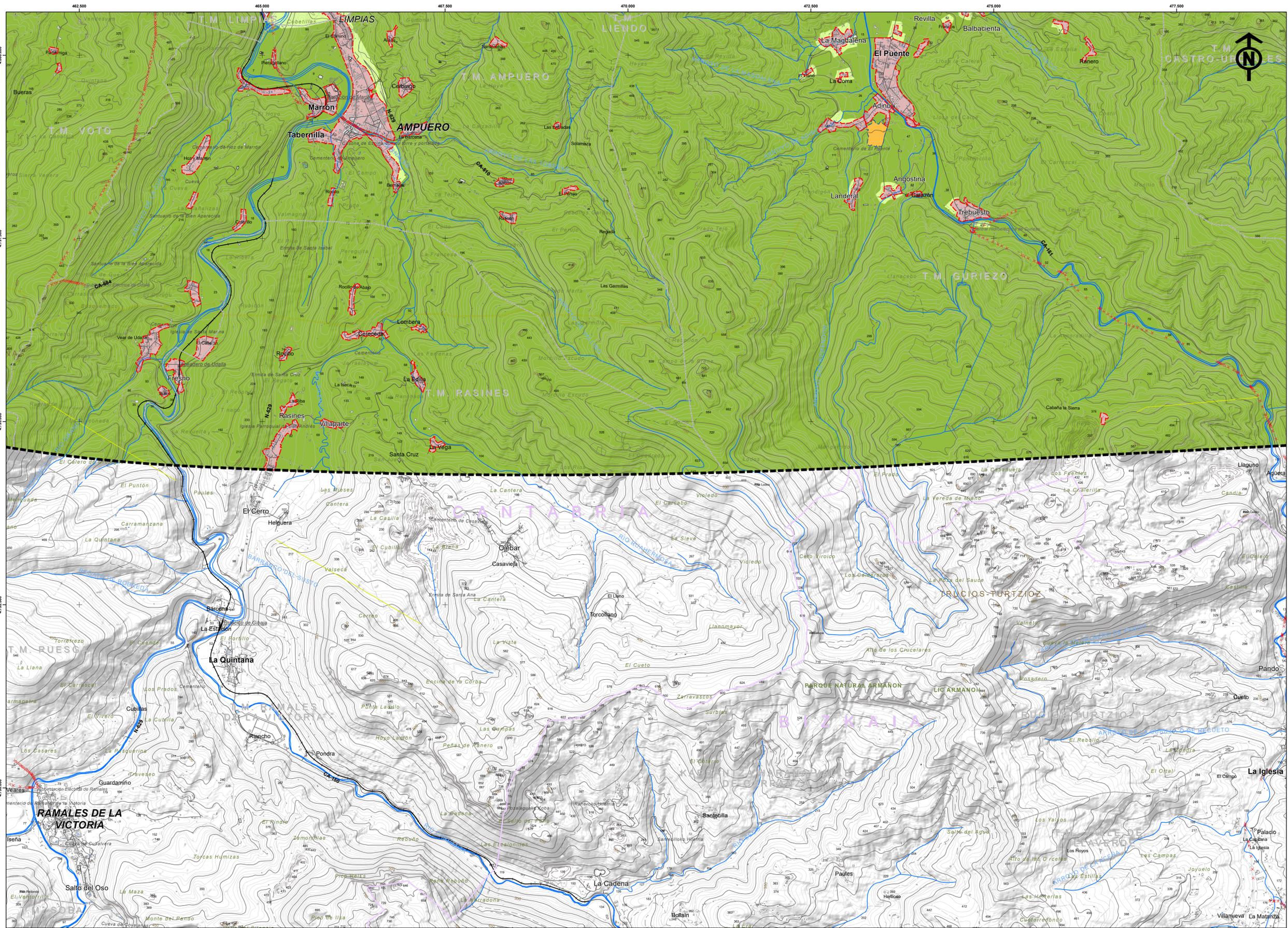
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA

TÍTULO:
ESTUDIO DE ALTERNATIVAS Y VIABILIDAD DEL TRAMO BILBAO - SANTANDER DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRÁNEO

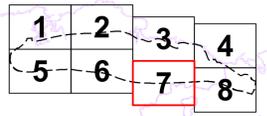


ESCALA ORIGINAL:
Numérica: 1:25.000
DIN A-1
Gráfica:

TÍTULO DEL PLANO:
**APÉNDICE 2 PLANTEAMIENTO URBANÍSTICO
CLASIFICACIÓN DEL SUELO EN EL
PLANEAMIENTO URBANÍSTICO MUNICIPAL**



HOJAS:



LEYENDA:

ESTUDIO INFORMATIVO:

Ámbito

CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA DEL SUELO:

CANTABRIA:

- Urbano
- Urbanizable
- No Urbanizable o Rústico Común
- No Urbanizable o Rústico Especialmente Protegido

PAÍS VASCO:

- Urbano
- Urbanizable
- No Urbanizable o Rústico Común
- No Urbanizable o Rústico Especialmente Protegido
- Sistemas Generales de Infraestructuras Básicas

* Para facilitar la comprensión y legibilidad del plano se homogenizan las distantes denominaciones de clases y categorías de suelo hasta la tradicional distinción entre: suelo urbano, urbanizable y no urbanizable. La inclusión en el ámbito de estudio de dos comunidades autónomas, con sus respectivas legislación autonómicas, y de 34 municipios, cada uno con su propio planeamiento urbanístico municipal (de distintas fechas además), es lo que obliga necesariamente a esta simplificación.

Fuente: Planeamiento urbanístico municipal vigente.
- País Vasco: UDALPLAN
- Cantabria: SIUCAN

Sistema Geográfico de Referencia: European Terrestrial Reference System 1989 (Datum ETRS89) / Sistema de Proyección Cartográfica: UTM Huso 30. EPSG 25830



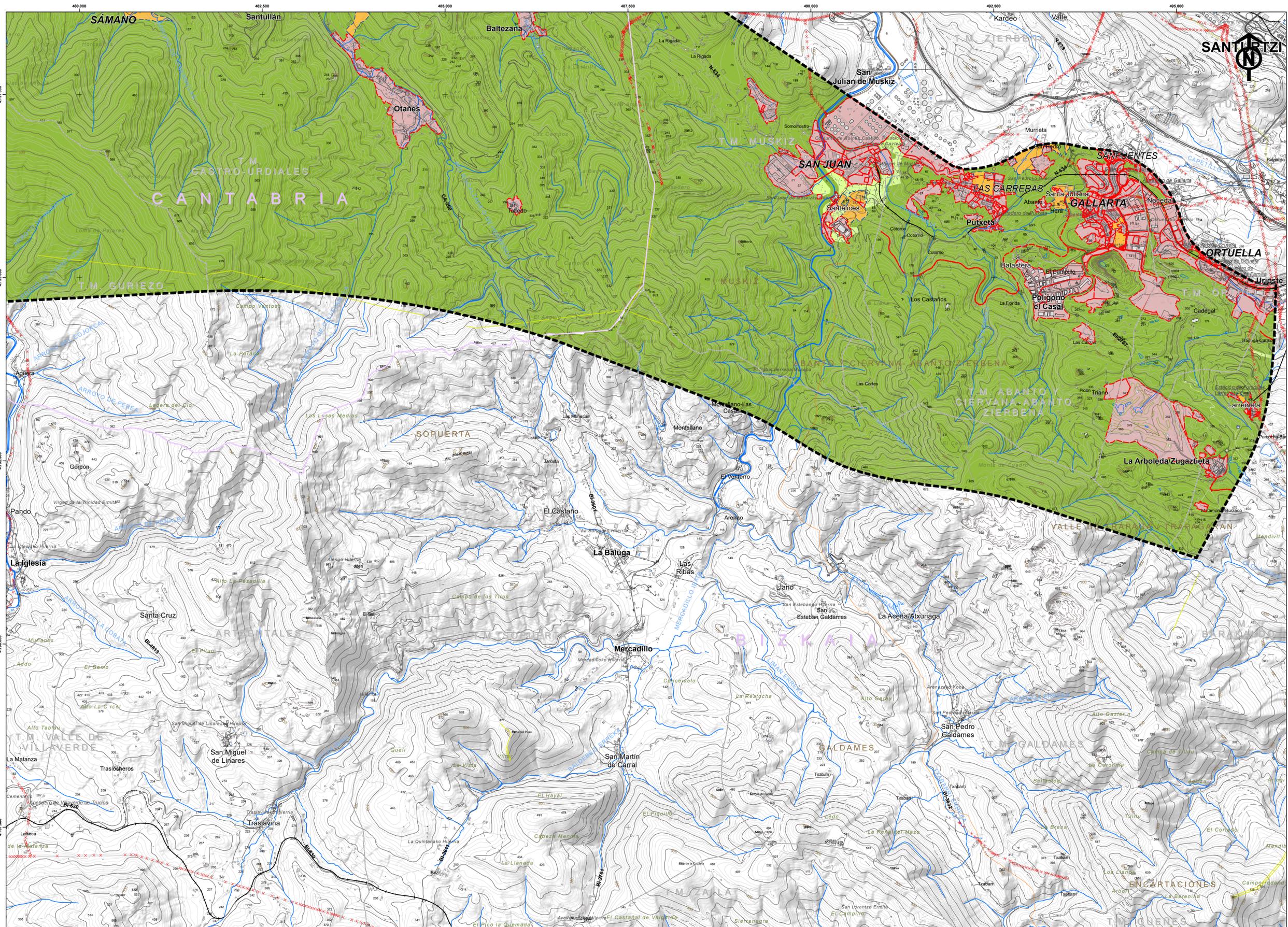
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA

TÍTULO:
ESTUDIO DE ALTERNATIVAS Y VIABILIDAD DEL TRAMO BILBAO - SANTANDER DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRÁNEO



ESCALA ORIGINAL:
Numérica: 1:25.000
DIN A-1
Gráfica:

TÍTULO DEL PLANO:
**APÉNDICE 2 PLANTEAMIENTO URBANÍSTICO
CLASIFICACIÓN DEL SUELO EN EL
PLANEAMIENTO URBANÍSTICO MUNICIPAL**



HOJAS:

1	2	3	4
5	6	7	8

LEYENDA:

ESTUDIO INFORMATIVO:

Ámbito

CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA DEL SUELO*:

CANTABRIA:

- Urbano
- Urbanizable
- No Urbanizable o Rústico Común
- No Urbanizable o Rústico Especialmente Protegido

PAÍS VASCO:

- Urbano
- Urbanizable
- No Urbanizable o Rústico Común
- No Urbanizable o Rústico Especialmente Protegido
- Sistemas Generales de Infraestructuras Básicas

* Para facilitar la comprensión y legibilidad del plano se homogenizan las distantes denominaciones de clases y categorías de suelo hasta la tradicional distinción entre: suelo urbano, urbanizable y no urbanizable. La inclusión en el ámbito de estudio de dos comunidades autónomas, con sus respectivas legislación autonómicas, y de 34 municipios, cada uno con su propio planeamiento urbanístico municipal (de distintas fechas además), es lo que obliga necesariamente a esta simplificación.

Fuente: Planeamiento urbanístico municipal vigente.
- País Vasco: UDALPLAN
- Cantabria: SIUCAN

Sistema Geográfico de Referencia: European Terrestrial Reference System 1989 (Datum ETRS89) / Sistema de Proyección Cartográfica: UTM Huso 30. EPSG 25830



SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA

TÍTULO:
ESTUDIO DE ALTERNATIVAS Y VIABILIDAD DEL TRAMO BILBAO - SANTANDER DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRÁNEO



ESCALA ORIGINAL:
Numérica: 1:25.000
DIN A-1
Gráfica:

TÍTULO DEL PLANO:
**APÉNDICE 2 PLANTEAMIENTO URBANÍSTICO
CLASIFICACIÓN DEL SUELO EN EL
PLANEAMIENTO URBANÍSTICO MUNICIPAL**