

## AYUNTAMIENTO DE SANTANDER

**CVE-2022-9610** *Aprobación definitiva del Estudio de Detalle cuyo objeto es la ordenación del Área Específica 122 Canfrisa, en calle Cajo.*

El Pleno del Ayuntamiento de Santander, con fecha 24 de noviembre de 2022 y en cumplimiento de lo establecido en los artículos 82 y 101 de la Ley 5/2022, de 15 de julio, de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Cantabria y 123.1.i) de la LBRL, ha adoptado acuerdo aprobando definitivamente el Estudio de Detalle cuyo objeto es la ordenación del Área Específica 122 CANFRISA en la Calle Cajo.

Contra dicho Acuerdo podrá interponerse recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Cantabria, en el plazo de dos meses, contados a partir del día siguiente al de la publicación del acuerdo.

Podrá, no obstante, formularse cualquier reclamación que entienda convenir a su derecho.

Santander, 9 de diciembre de 2022.

El concejal delegado de Urbanismo, Cultura y Transparencia,  
Francisco Javier Ceruti García de Lago.

LUNES, 9 DE ENERO DE 2023 - BOC NÚM. 5



ESTUDIO DE DETALLE EN EL ÁREA ESPECÍFICA 122.3 DE SANTANDER

EXPEDIENTE 20-E-07 (ED)



ESTUDIO DE DETALLE  
EN EL ÁREA ESPECÍFICA 122.3  
SANTANDER

ENERO 2022

LUNES, 9 DE ENERO DE 2023 - BOC NÚM. 5



ESTUDIO DE DETALLE EN EL ÁREA ESPECÍFICA 122.3 DE SANTANDER

## ÍNDICE

1. OBJETO Y ENCARGO
2. AUTORES DEL ESTUDIO DE DETALLE
3. DESCRIPCIÓN DEL ÁMBITO
4. ANTECEDENTES URBANÍSTICOS
5. CARTOGRAFÍA UTILIZADA Y PARCELAS
6. JUSTIFICACIÓN DEL PRESENTE ESTUDIO DE DETALLE
7. CONDICIONES RELATIVAS AL FERROCARRIL
8. CONDICIONES RELATIVAS A LA CARRETERA N-611 (CALLE CAJO)
9. LA LEY DE SUELO DE CANTABRIA
10. PARÁMETROS URBANÍSTICOS DE APLICACIÓN
11. LA ORDENACIÓN PROPUESTA
12. LISTA DE PLANOS



## 1. OBJETO Y ENCARGO

El encargo del presente Estudio de Detalle ha sido realizado por la empresa VITALITAS ACTIVOS SL, con CIF B95572020, y domicilio en la Avenida José Luis Goyoaga 32, de Erandio (Bizkaia), con el objeto de ordenar los parámetros urbanísticos básicos para el desarrollo edificatorio de un ámbito de su propiedad, denominado Área Específica 122.3, de acuerdo con el Plan General de Ordenación Urbana de Santander.

Ha sido redactado de acuerdo con el art. 61 de la Ley 2/2001, de 25 de junio, de Ordenación Territorial y Régimen Urbanístico del Suelo de Cantabria, y con el art. 140.1 del Reglamento de Planeamiento.

LUNES, 9 DE ENERO DE 2023 - BOC NÚM. 5



ESTUDIO DE DETALLE EN EL ÁREA ESPECÍFICA 122.3 DE SANTANDER

## 2. AUTORES DEL ESTUDIO DE DETALLE

El Estudio de Detalle ha sido encargado al estudio *González Cavia y Cabrera Arquitectura, Urbanismo y Paisaje SLP*, sociedad inscrita en la Delegación de Bizkaia del Colegio Oficial de Arquitectos Vasco-Navarro con el nº 950.384, y ha sido redactado por los arquitectos Marta González Cavia, Jorge Cabrera Bartolomé, y Carlos Albisu Lledó.



### 3. DESCRIPCIÓN DEL ÁMBITO

El ámbito del presente Estudio de Detalle coincide con el Área Específica 122.3, creada y delimitada en su día por el Modificado 32/00 del Plan General de Ordenación Urbana de Santander.

Se trata de un terreno situado en el barrio santanderino de Cajo, en una zona que es el límite noroeste de una amplia área industrial. En compensación, está rodeada al otro lado por dos enormes extensiones de zonas verdes: el Parque del Doctor Morales (al norte) y el Parque de La Remonta (al oeste).

Su forma es de cuadrilátero trapezoidal, y tiene una muy suave pendiente hacia el oeste.



Sus límites son:

LUNES, 9 DE ENERO DE 2023 - BOC NÚM. 5



ESTUDIO DE DETALLE EN EL ÁREA ESPECÍFICA 122.3 DE SANTANDER

- Al norte, la Carretera Nacional N-611 Santander-Oviedo (hoy Calle Cajo), con respecto a la cual se halla ligeramente deprimido (unos 2 m).
- Al este, una parcela destinada a Equipamiento Público (nº 3.164), hoy por hoy sin edificar.
- Al sur, algunas de las naves industriales de la empresa Teka, SA.
- Al oeste, la Red Ferroviaria de Interés General 08-770 Oviedo-Valdecilla La Marga

Antiguamente estaba ocupado por las instalaciones de la empresa Frigoríficos del Cantábrico SA, y por tres edificios de viviendas, envejecidos, que son los únicos que permanecen actualmente, en la punta noroeste.

Su superficie es de 17.795,24 m<sup>2</sup>.



#### 4. ANTECEDENTES URBANÍSTICOS

La actividad urbanística y edificatoria del municipio de Santander se halla regulada por el vigente Plan General de Ordenación Urbana (PGOU). Este fue aprobado definitivamente por la Resolución del Consejero de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo de la Diputación Regional de Cantabria de 17 de abril de 1997 (BOC nº 79 y Especial nº 3 de 21 de abril de 1997).

Una posterior Modificación Puntual de dicho PGOU, denominada *Modificado 32/00 del Plan General de Ordenación Urbana de Santander* es el instrumento urbanístico que regula con precisión el presente Estudio de Detalle. Se aprobó definitivamente el 16 de febrero de 2004 mediante Resolución de la Consejería de Presidencia, Ordenación del Territorio y Urbanismo, y se publicó en el Boletín Oficial de Cantabria el 5 de marzo de ese mismo año.

Como dice su texto, los objetivos del Modificado son tres:

- La sustitución de usos industriales por residenciales.
- La apertura de una nueva calle transversal.
- Nuevas zonas verdes.

Para ello se creó la nueva Área Específica 122.3, con su correspondiente ficha urbanística, y se impuso la necesidad de llevar a cabo la ordenación a través de un Estudio de Detalle.

Entre los años 2006 y 2010 se tramitó, por parte de la propiedad de entonces, un Estudio de Detalle que, a pesar de varias correcciones y modificaciones, no llegó a buen puerto.

En esta ocasión, con el espíritu de dar cumplimiento al PGOU y resolver definitivamente la nueva ordenación del Área, el presente Estudio de Detalle recoge y respeta escrupulosamente las determinaciones del Modificado 32/00 y de su ficha urbanística, así como las normativas sectoriales de Ferrocarriles y Carreteras.

LUNES, 9 DE ENERO DE 2023 - BOC NÚM. 5



ESTUDIO DE DETALLE EN EL ÁREA ESPECÍFICA 122.3 DE SANTANDER

Por su relevancia a efectos de la presente ordenación, en las páginas siguientes se reproduce dicha ficha urbanística (texto y plano).



ESTUDIO DE DETALLE EN EL ÁREA ESPECÍFICA 122.3 DE SANTANDER

### **FICHA DEL ÁREA ESPECÍFICA Nº 122.3 DE NUEVA CREACIÓN.**

#### **1. DENOMINACIÓN Y TIPO**

CANFRISA: 3 singular

#### **2. LOCALIZACIÓN Y ÁMBITO**

Área situada en Cajo, dando frente a la antigua carretera nacional de Santander a Oviedo, comprendiendo básicamente los terrenos de las instalaciones de Frigoríficos del Cantábrico S.A. y tres parcelas más.

Su ámbito es el grafiado con la sigla 122.3 en el plano de Clasificación, calificación, ordenación y gestión que se adjunta con esta ficha.

#### **3. ORIGEN Y JUSTIFICACIÓN**

El Plan General de 1997 se limitó a asumir básicamente la ordenación existente, admitiendo la coexistencia de usos industriales junto a los residenciales del asilo de San Cándido, Residencia San José y dos bloques de viviendas de 5 plantas de altura al este de Teka.

Con el cierre de las instalaciones industriales de Frigoríficos del Cantábrico S.A. surge la oportunidad y conveniencia de revisar este criterio y plantear una visión de más futuro y de hacer ciudad. La sustitución de industrias obsoletas no viables no debe hacerse en esta zona a nuevas actividades industriales sino a usos residenciales, que resultan más acordes a la vocación última de esta área, a los propios usos residenciales preexistentes y al carácter del gran parque urbano del Doctor Morales existente en las inmediaciones.

La mayoría del ámbito corresponde a terrenos vacantes y a un conjunto de edificaciones industriales de la empresa Frigoríficos del Cantábrico S.A. y a tres parcelas más, una con edificación industrial y dos con edificios residenciales antiguos que deben adaptarse a una nueva ordenación de conjunto.

Estas circunstancias aconsejan una ordenación específica y su señalamiento como área específica.

#### **4. SUPERFICIE**

Según medición cartográfica escala 1/500 la superficie total del ámbito es de **17.795,24 m<sup>2</sup>**, una vez excluidos del ámbito los terrenos propiedad de FEVE (Prevalecerá el resultado de la medición topográfica de mayor precisión).

El desglose de superficies medidas por parcelas, salvo medición más precisa, son las siguientes:

Parcela catastral nº 24.17.0.01	3.169 m <sup>2</sup>
---------------------------------	----------------------



ESTUDIO DE DETALLE EN EL ÁREA ESPECÍFICA 122.3 DE SANTANDER

Parcela catastral nº 24.17.0.02	759 m <sup>2</sup>
Parcela catastral nº 24.17.0.03	306 m <sup>2</sup>
Parcela catastral nº 24.17.0.04	13.487 m <sup>2</sup>

(Estas superficies de la ficha de 2004 han sido comparadas con la Cartografía Municipal, y el resultado corregido se detalla en el Punto 5 de esta Memoria, y en el Plano I.0.4 del documento.)

#### 5. OBJETIVOS Y CRITERIOS

1. Reordenación total del área afectada, previendo la sustitución de los usos industriales por residenciales.
2. Apertura de una nueva calle transversal que una la antigua carretera nacional Santander-Oviedo con la el Eduardo García del Río, incluyendo el espacio de reserva y compatibilidad para futura modificación del cauce ferroviario de FEVE.
3. Implantación de nuevas zonas verdes

#### 6. ORDENACIÓN

1. Se establecerá mediante Estudio de Detalle conforme a los criterios y determinaciones que figuran en esta ficha.

#### 7. PARÁMETROS, GESTIÓN Y PROGRAMACIÓN

1. Edificabilidad materializable: la resultante de aplicar 0,9 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> a la superficie neta, calificada A1A, estimada en (12.622 m<sup>2</sup> x 0,9 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>) 11.360 m<sup>2</sup>.
2. Ordenanza Subsidiaria: A1A
3. Área de reparto: esta área específica constituye de por sí un área de reparto.
4. Uso y tipología característicos: uso residencial en tipología aislada.
5. Unidad de ejecución: toda el área constituye una única unidad de ejecución.
6. Sistema de actuación: compensación.
7. Programación: segundo cuatrienio.
8. Cesión, equidistribución y urbanización: previas a cualquier nueva edificación.

#### 8.. CONDICIONES Y OBSERVACIONES

LUNES, 9 DE ENERO DE 2023 - BOC NÚM. 5



ESTUDIO DE DETALLE EN EL ÁREA ESPECÍFICA 122.3 DE SANTANDER

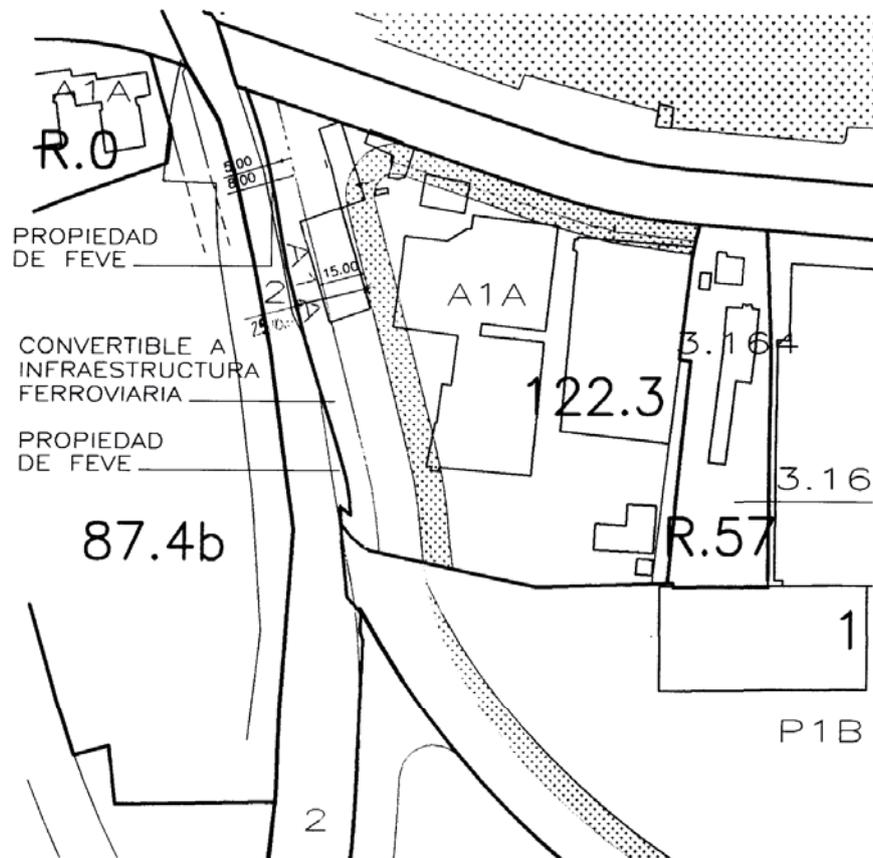
1. *Realizar la cesión y urbanización del viario de nueva apertura con un ancho mínimo de 15 m, así como la regularización y ampliación del frente a la carretera nacional Santander-Oviedo y los espacios libres públicos previstos.*
2. *El número máximo de viviendas es 142.*
3. *El Estudio de Detalle incluirá al menos 2.556 m<sup>2</sup> de espacios libres públicos a razón de 18 m<sup>2</sup>/vivienda mínimo. El emplazamiento previsto de los espacios libres públicos señalados en la ficha gráfica tiene carácter indicativo, por lo que podrán ser reubicados si el Estudio de Detalle es capaz de proponer una solución mejor desde el punto de vista de la percepción y utilización del espacio público.*
4. *El acceso rodado a la parcela A1A se realizará desde la calle de nueva apertura, guardando una distancia mínima de 25 m a la carretera nacional.*
5. *La adopción del Estudio de Detalle de una solución de entronque del nuevo vial con la carretera nacional que requiera una mayor superficie de vial de la inicialmente prevista, a costa de la zona A1A, no comportará reducción de la edificabilidad prevista.*
6. *La carga de realojo de los ocupantes legales de vivienda que constituya su residencia habitual, correrá a cargo del beneficiario de esta actuación, que es la Junta de Compensación.*
7. *El aprovechamiento correspondiente a la zona "Convertible a infraestructura ferroviaria" habrá de desarrollarse, junto con el resto dl aprovechamiento, en la zona A1A situada al este, quedando la franja antedicha libre para su posible y efectiva conversión en infraestructura ferroviaria.*

LUNES, 9 DE ENERO DE 2023 - BOC NÚM. 5



ESTUDIO DE DETALLE EN EL ÁREA ESPECÍFICA 122.3 DE SANTANDER

PLANO DE LA FICHA URBANÍSTICA





## 5. CARTOGRAFÍA UTILIZADA Y PARCELAS

Para redactar la documentación gráfica de este Estudio de Detalle se han utilizado estos soportes cartográficos:

- La documentación gráfica en *AutoCad* recibida del Ayuntamiento de Santander el 17.09.2020, extraída de la vigente Cartografía Municipal oficial.
- **La traslación a dicha Cartografía Municipal de la Delimitación del Área que figura en la ficha de la Modificación que creó el Área. Ha sido elaborada y georreferenciada por el Departamento de Urbanismo del Ayuntamiento. La línea resultante es por tanto hija de los dos documentos fundamentales (Cartografía Municipal y Ficha Urbanística) y, como tal, es elemento indiscutible de la Delimitación. Su superficie es 17.795,24 m<sup>2</sup>.**
- Como complemento, el levantamiento taquimétrico (topográfico y parcelario) realizado por la empresa IT Topografía SL, en junio de 2020.

Con independencia de que el Estudio de Detalle sigue escrupulosamente la mencionada Delimitación, hay que señalar unos pequeños desajustes entre ella y la documentación catastral. Es habitual que esta última contenga ligeros errores que deberán corregirse en su momento, para adaptarlos a la Cartografía Municipal.

Dichos pequeños desajustes se muestran gráficamente en el Plano I.0.4, y son los siguientes:

- La Parcela 2417001VP3121E mide según el Catastro 3.552,00 m<sup>2</sup>, de los cuales 3.023,49 se hallan dentro de la Delimitación del Área y 528,51 fuera de ella.
- La Parcela 2417002VP3121E mide según el Catastro 725,00 m<sup>2</sup>, todo ello dentro de la Delimitación.

LUNES, 9 DE ENERO DE 2023 - BOC NÚM. 5



ESTUDIO DE DETALLE EN EL ÁREA ESPECÍFICA 122.3 DE SANTANDER

- La Parcela 2417003VP3121E mide según el Catastro 302,00 m<sup>2</sup>, todo ello dentro de la Delimitación.
- La Parcela 2417004VP3121E mide según el Catastro 13.547,00 m<sup>2</sup>, todo ello dentro de la Delimitación.
- Las Parcelas contiguas, al este del Área (municipal) y al norte del Área (carretera), tienen metidos (indebidamente) 197,75 m<sup>2</sup> dentro de la Delimitación.



## 6. JUSTIFICACIÓN DEL PRESENTE ESTUDIO DE DETALLE

Como impone el punto 6 de su Ficha Urbanística, el Área Específica 122.3 requiere la tramitación de un Estudio de Detalle que concrete su ordenación pormenorizada.

El Estudio de Detalle es un instrumento urbanístico cuyos objetivos y atribuciones vienen detallados en el artículo 61 de la Ley 2/2001, de 25 de junio, de Ordenación Territorial y Régimen Urbanístico del Suelo de Cantabria, que dice:

### **Artículo 61. Estudios de Detalle.**

1. Los Estudios de Detalle podrán formularse cuando fuere preciso completar, adaptar o, en su caso, modificar determinaciones concretas establecidas en el planeamiento municipal. Los Estudios de Detalle incluirán los documentos justificativos de los extremos sobre los que versen.

2. El contenido de los Estudios de Detalle se circunscribirá a los siguientes aspectos:

a) Establecer alineaciones y rasantes en el caso de que no estuvieren establecidas, así como completar, adaptar, reajustar o modificar las prefijadas en el planeamiento, motivando los supuestos de modificación y sin que ésta pueda afectar a la estructura general del Plan o a los aspectos señalados en los apartados 3 y 4 de este artículo.

b) Ordenar los volúmenes de acuerdo con las especificaciones del planeamiento y completar, en su caso, la red de comunicaciones con las vías interiores que resulten necesarias para proporcionar acceso a los edificios cuya ordenación concreta se establezca en el Estudio de detalle.

c) En los ámbitos de suelo urbano no consolidado, establecer la ordenación detallada, o bien modificar o completar la que hubiera ya establecido el planeamiento general, en su caso.

3. Los Estudios de Detalle no pueden ser aprobados en ausencia de Plan General de Ordenación.

4. Con excepción de lo dispuesto en el apartado 2 de este artículo, los Estudios de Detalle no podrán alterar la ordenación efectuada por el Plan General. En concreto, no podrán alterar la clasificación o calificación del suelo, el aprovechamiento o edificabilidad que corresponda a los terrenos comprendidos en su ámbito. Tampoco podrán reducir el espacio destinado a espacios libres, originar aumento de volúmenes, alturas,

LUNES, 9 DE ENERO DE 2023 - BOC NÚM. 5



ESTUDIO DE DETALLE EN EL ÁREA ESPECÍFICA 122.3 DE SANTANDER

*densidades o índices de ocupación del suelo, ni modificar los usos preestablecidos. En ningún caso podrán alterar las condiciones de ordenación de los predios colindantes, ni reducir el espacio global de cesión por todos los conceptos.*

La nueva propiedad de las parcelas que constituyen el Área Específica 122.3 se propone dar los pasos necesarios para el pleno desarrollo del sector (urbanísticos, de gestión, y edificatorios), es decir: Estudio de Detalle, Proyecto de Reparcelación, Proyecto de Urbanización, y Proyecto de Edificación. Su propósito último es, como se ha dicho, la construcción de un equipamiento asistencial.

El presente documento se propone recoger, satisfacer y coordinar las exigencias de las administraciones intervinientes; para ello los redactores, además de estudiar detalladamente las diversas reglamentaciones, han mantenido reuniones aclaratorias con responsables de todas ellas.



## 7. CONDICIONES RELATIVAS AL FERROCARRIL

Como se pone de manifiesto en su ficha urbanística, el Área 122.3 se ve afectada por la contigüidad de una vía de ferrocarril. Se trata en concreto de un tramo de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) 08-770 Oviedo-Valdecilla La Marga.

Cuando un Estudio de Detalle afecta a líneas ferroviarias, a tramos de las mismas, a otros elementos de la infraestructura ferroviaria, o a las zonas de servicio ferroviario, debe tenerse en cuenta la legislación sectorial ferroviaria, cuyas normas básicas son, en el ámbito de competencia del Estado, la *Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario* (LSF) y el *Reglamento del Sector Ferroviario* (RSF) aprobado por Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre.

Los principales aspectos de esta legislación con incidencia en el planeamiento urbanístico son:

- Determinar la obligatoriedad de remitir la redacción, revisión o modificación del instrumento de planeamiento urbanístico al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para la emisión de informe, con carácter vinculante en lo relativo a las materias de su competencia.
- Establecer en las líneas ferroviarias de competencia estatal una zona de dominio público, otra de protección y un límite de edificación.
- Definir las limitaciones a la propiedad de los terrenos incluidos en dichas zonas.

En concreto, las nuevas ordenaciones que sean colindantes con la línea férrea, como el ámbito del AE 122.3, deben regular el uso y la edificación del suelo respetando las limitaciones impuestas en el *Título II, Capítulo III, Limitaciones a la Propiedad*, de la LSF, que establece a estos efectos para las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General, una zona de dominio público, otra de protección y un límite de edificación. Estas zonas se extienden a ambos lados de la vía.



ESTUDIO DE DETALLE EN EL ÁREA ESPECÍFICA 122.3 DE SANTANDER

Por su trascendencia en la presente Ordenación, se transcriben a continuación los artículos correspondientes:

**Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario**

**CAPÍTULO III**

**Limitaciones a la propiedad**

**Artículo 12. Zona de dominio público, zona de protección y límite de edificación.**

A los efectos de esta ley, se establecen en las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General, una zona de dominio público, otra de protección y un límite de edificación. Tanto las referidas zonas como el límite de edificación se regirán por lo establecido en esta ley y en sus disposiciones de desarrollo.

Los órganos de la Administración General del Estado, en el ejercicio de las facultades que les correspondan en relación con las zonas de dominio público y de protección y con el límite de edificación, se coordinarán entre sí y con los de otras administraciones públicas a los que, legalmente, se les confieran competencias en relación con terrenos que merezcan una especial salvaguarda.

**Artículo 13. Zona de dominio público.**

1. Comprenden la zona de dominio público los terrenos ocupados por las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General y una franja de terreno de ocho metros a cada lado de la plataforma, medida en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación.

2. Reglamentariamente podrá determinarse una distancia inferior a la establecida en el apartado anterior para delimitar la zona de dominio público y la de protección, en función de las características técnicas de la línea ferroviaria de que se trate y de las características del suelo por el que discurra dicha línea. No se podrá autorizar la reducción de la zona de dominio público, la de protección ni la línea límite de la edificación por intereses particulares.

3. La arista exterior de la explanación es la intersección del talud del desmonte, del terraplén o, en su caso, de los muros de sostenimiento colindantes con el terreno natural.

En aquéllos casos en que las características del terreno no permitan definir la arista exterior de la explanación, conformará dicha arista exterior una línea imaginaria, paralela

**Artículo 14. Zona de protección.**

1. La zona de protección de las líneas ferroviarias consiste en una franja de terreno a cada lado de las mismas delimitada, interiormente, por la zona de dominio público definida en el artículo anterior y, exteriormente, por dos líneas paralelas situadas a 70 metros de las aristas exteriores de la explanación.

2. En el suelo clasificado por el planeamiento urbanístico como urbano o urbanizable, y siempre que el mismo cuente con el planeamiento más preciso que requiera la legislación urbanística aplicable, para iniciar su ejecución, las



ESTUDIO DE DETALLE EN EL ÁREA ESPECÍFICA 122.3 DE SANTANDER

distancias establecidas en los apartado anterior para la protección de la infraestructura ferroviaria serán de cinco metros para la zona de dominio público y de ocho metros para la de protección, contados en todos los casos desde las aristas exteriores de la explanación. Dichas distancias podrán ser reducidas por los administradores generales de infraestructuras ferroviarias, previo informe de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria en el ámbito de sus competencias, siempre que se acredite la necesidad o el interés público de la reducción, y no se ocasione perjuicio a la regularidad, conservación y el libre tránsito del ferrocarril sin que, en ningún caso, la correspondiente a la zona de dominio público pueda ser inferior a dos metros. La solicitud de reducción deberá ir acompañada, al menos, de una memoria explicativa y de planos en planta y alzado que describan de forma precisa el objeto de la misma.

**Artículo 15. Límite de edificación.**

1. A ambos lados de las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General se establece la línea límite de edificación, desde la cual hasta la línea ferroviaria queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, a excepción de las que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las edificaciones existentes en el momento de la entrada en vigor de esta ley. Igualmente, queda prohibido el establecimiento de nuevas líneas eléctricas de alta tensión dentro de la superficie afectada por la línea límite de edificación. En los túneles y en las líneas férreas soterradas o cubiertas con losas no será de aplicación la línea límite de la edificación. Tampoco será de aplicación la línea límite de la edificación cuando la obra a ejecutar sea un vallado o cerramiento.

2. La línea límite de edificación se sitúa a cincuenta metros de la arista exterior más próxima de la plataforma, medidos horizontalmente a partir de la mencionada arista. En las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General y que discurren por zonas urbanas, la línea límite de la edificación se sitúa a veinte metros de la arista más próxima a la plataforma. Reglamentariamente, podrá determinarse una distancia inferior a la prevista en el párrafo anterior para la línea límite de edificación, en función de las características de las líneas.

Estas condiciones pueden resumirse en:

- o Zona de dominio público: 8 m a cada lado de la plataforma, medidos desde la arista exterior de la explanación. La ley define dicha arista como la línea de intersección entre el talud (de desmonte o terraplén) o muro de sostenimiento colindante con el terreno natural.
- o Zona de protección: 70 m, medidos desde la arista exterior de la explanación.
- o Línea límite de edificación: 50 m, medidos desde la arista exterior más próxima de la plataforma. Se considera arista exterior de la plataforma el borde exterior de la estructura construida sobre la

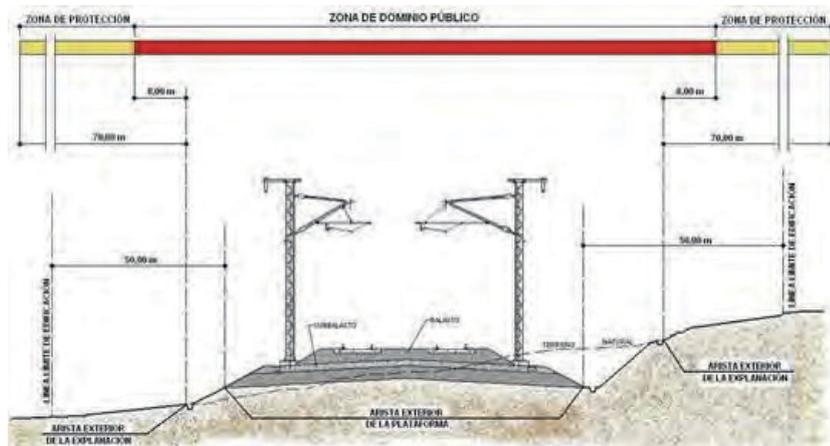
LUNES, 9 DE ENERO DE 2023 - BOC NÚM. 5



ESTUDIO DE DETALLE EN EL ÁREA ESPECÍFICA 122.3 DE SANTANDER

explanación, que sustenta la vía y los elementos destinados al funcionamiento de los trenes.

Y en el siguiente esquema:



Sin embargo, en el caso de un Suelo Urbano como el que nos ocupa, las condiciones son distintas:

- En el suelo clasificado por el planeamiento urbanístico como urbano o urbanizable, y siempre que el mismo cuente con el planeamiento más preciso, que requiera la legislación urbanística aplicable, para iniciar su ejecución:
  - o Zona de dominio público: 5 m, desde la arista exterior de la explanación.
  - o Zona de protección: 8 m, desde la arista exterior de la explanación.
- En el caso de zona urbana:
  - o Línea límite de edificación: 20 m, desde la arista exterior más próxima de la plataforma.

Por último, hay que señalar la previsión que hace la normativa con respecto a la tramitación del Estudio de Detalle:

Cuando un instrumento de planeamiento urbanístico afecte a líneas ferroviarias, a tramos de las mismas, a otros elementos de la infraestructura ferroviaria o a las

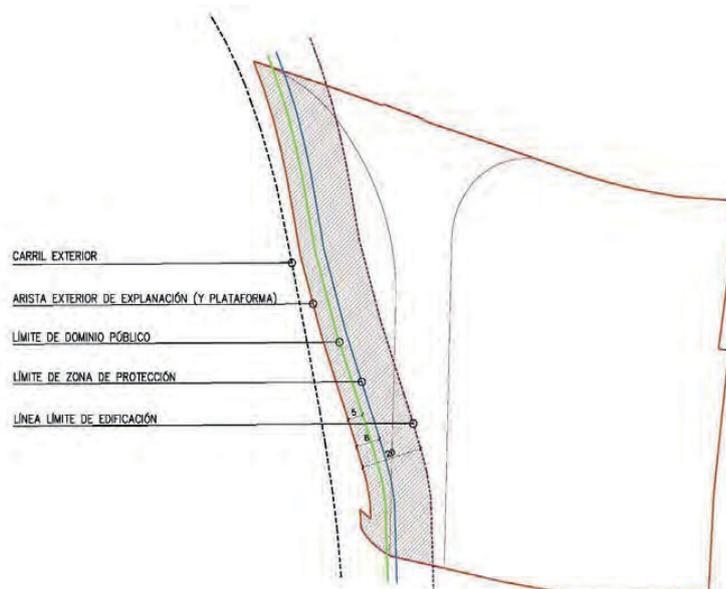
LUNES, 9 DE ENERO DE 2023 - BOC NÚM. 5



ESTUDIO DE DETALLE EN EL ÁREA ESPECÍFICA 122.3 DE SANTANDER

zonas de servicio reguladas en el artículo 9 de la LSF, el órgano con facultades para acordar su Aprobación Inicial deberá enviar, con anterioridad a ésta, el contenido del proyecto al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (en concreto a la Subdirección General de Planificación Ferroviaria) para que emita -en el plazo de dos meses computados desde la fecha de su recepción, y con carácter vinculante en lo relativo a las materias de su competencia- un informe comprensivo de las observaciones que, en su caso, estime convenientes. Si transcurrido dicho plazo no se hubiera evacuado el informe citado por el referido Ministerio, se entenderá su conformidad con el proyecto urbanístico.

A todas estas cuestiones da respuesta el presente Estudio de Detalle, incorporando en su documentación gráfica el plano correspondiente al cumplimiento de las condiciones del ferrocarril. Dicho plano toma como base el siguiente esquema sobre límites, separaciones y servidumbres:





## 8. CONDICIONES RELATIVAS A LA CARRETERA N-611 (CALLE CAJO)

Una de las condiciones primordiales impuestas al Área Específica 122.3 fue la creación y urbanización de una nueva vía rodada en su lado oeste. Como se ve en el plano de la ficha urbanística, este nuevo vial habrá de discurrir de norte a sur, más o menos en paralelo al ferrocarril. Su objetivo es conectar la carretera N-611 (al norte) con la calle Eduardo García del Río (al sur).

La carretera nacional N-611 es *de facto* la Calle Cajo, una calle urbana de Santander. Sin embargo, aún no ha sido transferida al Ayuntamiento, por lo que es competencia de su titular actual, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. De manera que el vial de nueva creación al que se refiere la ficha, y su entronque con la N-611 debe, necesariamente:

- Cumplir con las determinaciones del PGOU de 1997 y con las del Modificado posterior de 2004.
- Cumplir con la normativa nacional de carreteras, y en concreto con la Orden Ministerial de 16 de diciembre de 1997.

Los intentos llevados a cabo durante los años 2006-2010 para conjugar los parámetros requeridos por ambas administraciones fueron repetidamente infructuosos. En resumen, el estudio de los informes de la época elaborados al respecto sugiere una situación aparentemente irresoluble, mientras no se produzca la mencionada transferencia de titularidad.

En la presente etapa se han mantenido múltiples reuniones con los departamentos concernidos y el resultado es el manifestado en el reciente informe de los Servicios Municipales de Urbanismo, en el que se determina lo siguiente:



La mejor manera de visibilizar este análisis es compararlo con otras alternativas de ordenación, para lo cual recurriremos a dos ejemplos públicos y conocidos: uno, el estudio de detalle fechado el 14/11/2008<sup>19</sup>, cuyo plano de ordenación se adjunta a este informe como Anexo nº 2; y otro, el Plan General de Santander de 2012 que, si bien fue anulado por la Sentencia de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Supremo de fecha 8 de noviembre de 2016 (B.O.C. nº 19 de 27 de Enero de 2017), lo fue por motivos ajenos a esta ordenación urbanística, cuyo plano de ordenación se adjunta a este informe como Anexo nº 3. Ambos ejemplos adoptan un trazado viario prácticamente coincidentes.

En ambos ejemplos puede observarse que el vial de nueva apertura, con un trazado continuo y sin quebros, se aleja sustancialmente del puente del ferrocarril sobre la N-611 hacia el Este, hasta entroncar con dicha carretera a una distancia prácticamente del doble de la de este estudio de detalle, lo cual no solo mejora la visibilidad sino que posibilita la realización de una glorieta que resuelve todos los giros desde y hacia el área específica, glorieta que además ayudará a reducir la velocidad de circulación y a humanizar la carretera/ calle Cajo.

Como consecuencia del referido desplazamiento del vial hacia el Este, aparece un amplio espacio disponible al Oeste del mismo, que según el ejemplo del Plan General de 2012 se destina íntegramente a zona de reserva ferroviaria, y que, según el del estudio de detalle de 2008, se destina a un uso mixto, zona de reserva ferroviaria y zona de espacios libres públicos, cuyo destino se remite a la definición de la remodelación del cauce ferroviario de FEVE. Ambas propuestas en realidad son equivalentes, pues la parte del espacio de reserva ferroviaria del PG.12 que finalmente no se necesite para la remodelación del cauce ferroviario, deberá quedar vinculada al mismo para atenuar e integrar paisajísticamente la presencia del paso elevado del ferrocarril sobre el área específica, como espacios libres públicos<sup>20</sup>.

De acuerdo con todo ello, este Estudio de Detalle recoge un trazado viario heredero de los dos documentos mencionados, desplazando el nuevo vial norte-sur hacia el este, y ampliando el espacio de cesión al oeste de dicho vial.



## 9. LA LEY DEL SUELO DE CANTABRIA

Como señala el informe de los Servicios Municipales de Urbanismo, y a falta de un dictamen específico del Servicio Jurídico de Fomento y Urbanismo, en el momento actual está fuera de lugar la aplicación de los estándares urbanísticos previstos en el art. 40 de la Ley del Suelo de Cantabria 2/2001, ya que la entrada en vigor de dicha Ley no desencadenó ninguna adaptación de la Modificación del PGOU a dicha Ley.

Es por ello por lo que en este Estudio de Detalle se aplican los estándares previstos en dicha Modificación (la que creó el Área 122.3).



## 10. PARÁMETROS URBANÍSTICOS DE APLICACIÓN

El análisis conjunto, por un lado, de las determinaciones contenidas en la Ficha Urbanística y, por otro, de los parámetros más generales del PGOU, permiten resumir a continuación las principales condiciones urbanísticas que deberán respetar tanto este Estudio de Detalle como los futuros Proyectos de Urbanización y de Edificación:

Número máximo de viviendas	142
Cesión mínima de espacios libres públicos	2.556 m <sup>2</sup>
Uso y tipología	Residencial en tipología aislada (compatible con Equipamientos de interés público y social, y con el mismo coeficiente de ponderación)
Edificabilidad materializable	12.622 m <sup>2</sup> x 0,9 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup> = 11.360 m <sup>2</sup>
Ordenanza subsidiaria del PGOU	A1A, es decir:
Ordenanza	Abierta
Categoría	Intensiva
Grado	Residencial
Ocupación máxima	40%
Número máximo de plantas	B+6, que se acotan en el presente ED a B+4, con una altura de cornisa máxima de 18 m.
Separación mínima a frente de parcela	H/2 (mín. 4 m)
Separación mínima a linderos	H/2 (mín. 6 m)



## 11. LA ORDENACIÓN PROPUESTA

El presente Estudio de Detalle no afronta la ordenación del ámbito de manera genérica, sino como un instrumento urbanístico encaminado específicamente a la construcción de un equipamiento asistencial, implantando este en un edificio que articule la ordenación de la parcela, y que posibilite la implantación del proyecto previsto por la propiedad.

Como se ha explicado en los puntos anteriores, y tras los múltiples avatares administrativos de los intentos precedentes, la ordenación que se propone asume íntegramente la disposición general (parcela privada, vialidad y cesiones) ya explorada tanto por el Estudio de Detalle frustrado de 2008, como por el Plan General (anulado) de 2012.

El resultado es el siguiente:

### Parcela privada

Se establece una única parcela privada, al este del Área, de 10.179,27 m<sup>2</sup>, que se materializará en el próximo Proyecto de Reparcelación.

Se trata de una parcela que limita al sur con otra parcela privada (naves industriales), al este con una parcela pública (futuro equipamiento), al norte con las nuevas zonas verdes de cesión adosadas a la carretera general, y al oeste con el nuevo vial norte-sur.

De acuerdo con las determinaciones de la Modificación, su entrada rodada deberá estar alejada de la carretera general, desde la que únicamente se podrá acceder peatonalmente.

En ella se dispondrá, y así se muestra en el correspondiente Plano de Ordenación, una edificación en forma de T que acogerá un equipamiento asistencial privado. El brazo norte, paralelo a la carretera, constituirá la cara del conjunto ante la ciudad y albergará sobre todo servicios generales del equipamiento. El brazo sur se dispondrá paralelo al nuevo vial, acogerá sobre todo las habitaciones del equipamiento, y dividirá el jardín exterior a ambos lados de la construcción.

Cumplirá con todos los parámetros geométricos normativos, como edificabilidad, ocupación, separación a linderos, alturas máximas, separación a la carretera (mientras esta no se transfiera al Ayuntamiento), desniveles internos de la parcela, etc.



ESTUDIO DE DETALLE EN EL ÁREA ESPECÍFICA 122.3 DE SANTANDER

El Estudio de Detalle documenta la previsión del planeamiento en cuanto a aplicación subsidiaria de la ordenanza A1A en lo referido a alturas (B+6). No obstante, la edificación se limitará a B+4 como máximo (Altura de cornisa: 18 m), para limitar el impacto visual del resultado, y como tal se recoge con alcance normativo en este Estudio de Detalle.

La ordenación prevé unas posibles áreas de movimiento de la futura edificación, muy ajustadas a la edificación estudiada, para minimizar una posible dispersión geométrica entre la ordenación que aquí se regula y la futura construcción a ejecutar.

El equipamiento asistencial que se prevé contará en principio con un solo sótano al que se accederá por el extremo sur del conjunto.

Todo el espacio privado que rodea a la edificación formará un enorme jardín para uso y disfrute de los usuarios del equipamiento. Esa masa verde se sumará visualmente a los espacios libres de cesión del Área y, fuera de esta, a los grandes parques públicos adyacentes.

El **Artículo 4.2.2 del PGOU**, sobre alturas máximas según el número de plantas, propone que la altura máxima de cornisa para usos distintos de vivienda sea:

$$0,50 + 3,30 \times n^{\circ} \text{ plantas}$$

lo que da en este caso una altura máxima de cornisa de 17 m.

Sin embargo, la experiencia en la construcción de equipamientos asistenciales -como el que se implantará en la parcela resultante- demuestra que se precisa un mínimo de 18 m hasta cornisa, para poder proyectar y construir (incluso sin holguras) los falsos techos y las instalaciones necesarios.

Es por ello por lo que el presente documento propone flexibilizar ligeramente dicho parámetro a 18 m, en la seguridad de que la volumetría resultante no producirá ningún efecto negativo, máxime cuando se ha aceptado la reducción de dos plantas en la altura total del edificio.

El **Artículo 11.2.7 del PGOU**, sobre forma de la edificación, establece una envolvente máxima en planta equivalente a un rectángulo de 55 x 55 m, envolvente que podrá ser variada mediante un Estudio de Detalle.

Es lo que el presente documento hace, acogándose a dicha variación permitida, y a las siguientes circunstancias:

- El programa, y por tanto la arquitectura, de un complejo asistencial como el que se está considerando, precisa de una geometría *extendida*, que



disponga de brazos razonablemente *centrífugos*, para maximizar la iluminación y ventilación de sus dependencias. (Se adjunta un plano sin valor normativa para mostrar la disposición inicial que se está estudiando.)

- El entorno urbano en el que se implantará el edificio cuenta con volumetrías de gran variedad y libertad formal (como sus usos, por cierto); no parece necesario que dicho paisaje urbano aconseje ni compacidad ni encorsetamiento formal.

#### **Suelo cedido para Espacio Libre Público**

De acuerdo con la ficha urbanística, el Área debe ceder un mínimo de 2.556 m<sup>2</sup> de espacios libres de uso público. La presente ordenación propone ubicar una superficie mayor, concentrada en dos puntos concretos. En ambas zonas, a los valores propios de un área verde (sociales y paisajísticos), se añade su carácter de barrera acústica ante las dos fuentes de posible agresión sonora: el tren y la carretera.

En el límite oeste, una franja alineada con la vía del ferrocarril que, convenientemente arbolada, permita suavizar el impacto visual y acústico de dicha infraestructura. En esta zona, y de acuerdo con el planteamiento del Estudio de Detalle de 2008, se han conjugado la superficie de Espacio Libre Público y el área de proyección o ampliación del ferrocarril, creando una gran zona que aleja el nuevo vial del ferrocarril.

En la franja norte, una zona verde que, a modo de parque urbano lineal, permita acceder caminando al nuevo edificio, para lo que se han previsto dos zonas de servidumbre de paso peatonales. Esta segunda zona, además, permitirá una conexión con las posibles zonas verdes del futuro equipamiento público previsto en la parcela contigua al este (nº 3.164).

Esta disposición, conjugada con las zonas verdes privadas ya comentadas, se sumará visualmente a las grandes masas verdes ya existentes en los dos parques vecinos, y es una apuesta necesaria en esta zona de Santander.

Por último, en la esquina suroeste de la parcela privada se ha delimitado adicionalmente una porción triangular de suelo (165,50 m<sup>2</sup>). Este suelo acogerá una servidumbre de paso de vehículos, de 5 m de anchura, que será el acceso rodado a la parcela privada.

LUNES, 9 DE ENERO DE 2023 - BOC NÚM. 5



ESTUDIO DE DETALLE EN EL ÁREA ESPECÍFICA 122.3 DE SANTANDER

### **Suelo cedido para Viales**

Como queda reflejado en el plano de ordenación, las cesiones de suelo para completar la vialidad del Área se concentran en la apertura del nuevo vial norte-sur, que incluye sus carriles, aparcamientos a ambos lados, y aceras.

La superficie necesaria para el vial se complementa con la que necesitan las nuevas aceras (también las de la carretera nacional).

LUNES, 9 DE ENERO DE 2023 - BOC NÚM. 5



ESTUDIO DE DETALLE EN EL ÁREA ESPECÍFICA 122.3 DE SANTANDER

### 13. LISTA DE PLANOS

- I. 01. Situación
- I. 02.01. Emplazamiento y delimitación (Fotoplano)
- I. 02.02. Emplazamiento y delimitación (Cartografía municipal)
- I. 03. Dossier fotográfico
- I. 04. Parcelario catastral. Fincas iniciales
- I. 05. Topográfico georreferenciado 2021
- I. 06. Planeamiento vigente. PGOU
- I. 07.01. Afecciones sectoriales. Condiciones relativas al vial
- I. 07.02. Afecciones sectoriales. Condiciones relativas al ferrocarril
- O. 01.01. Ordenación general. Planta
- O. 01.02. Ordenación general. Topografía
- O. 02. Parcelas resultantes
- O. 03. Secciones de ordenación general
- O. 04. Estudios previos de implantación (sin valor normativo)

Loiu, enero de 2022

G&C Arquitectura Urbanismo y Paisaje

Marta González Cavia.

Arquitecto

Carlos Albisu Lledó

Arquitecto

Jorge Cabrera Bartolomé

Arquitecto

LUNES, 9 DE ENERO DE 2023 - BOC NÚM. 5

# ESTUDIO DE DETALLE DEL ÁREA ESPECÍFICA 122.3 SANTANDER - ENERO 2022

<p><b>CÓDIGO</b></p> <p><b>0</b></p> <p>0.00</p>		<p><b>TÍTULO</b></p> <p><b>LISTA DE PLANOS</b></p> <p>LISTADO DE PLANOS</p>	<p><b>ESCALA</b></p> <p>A4</p> <p>5/E</p>
<p><b>G</b></p> <p>1.02.01</p> <p>1.02.02</p> <p>1.04</p> <p>1.04.01</p> <p>1.07.01</p> <p>1.07.02</p>		<p><b>PLANOS GENERALES</b></p> <p>EMPAZAMIENTO Y DELIMITACIÓN SOBRE FOTOPLANO</p> <p>EMPAZAMIENTO Y DELIMITACIÓN SOBRE CARTOGRAFICO MUNICIPAL</p> <p>PARCELARIO CATASTRAL - FINCAS INICIALES</p> <p>TOPOGRAFICO GEORREFERENCIADO (2021)</p> <p>AFECCIONES SECTORIALES - CONDICIONES RELATIVAS AL VAL</p> <p>AFECCIONES SECTORIALES - CONDICIONES RELATIVAS AL FERROCARRIL</p>	<p>A1/5/E</p> <p>A11/2000</p> <p>A11/2000</p> <p>A11/2000</p> <p>A11/2000</p> <p>A11/2000</p>
<p><b>O</b></p> <p>0.01.01</p> <p>0.01.02</p> <p>0.02</p> <p>0.03</p> <p>0.04</p>		<p><b>ORDENACIÓN PORZONORIZADA DE LA PARCELA</b></p> <p>ORDENACIÓN GENERAL TOPOGRAFIA</p> <p>PLANO DE PARCELAS RESULTANTES</p> <p>ESTUDIOS PREVIOS DE MANTENCIÓN SIN VALOR NORMATIVO</p>	<p>A11/2000</p> <p>A11/2000</p> <p>A11/2000</p> <p>A11/2000</p>

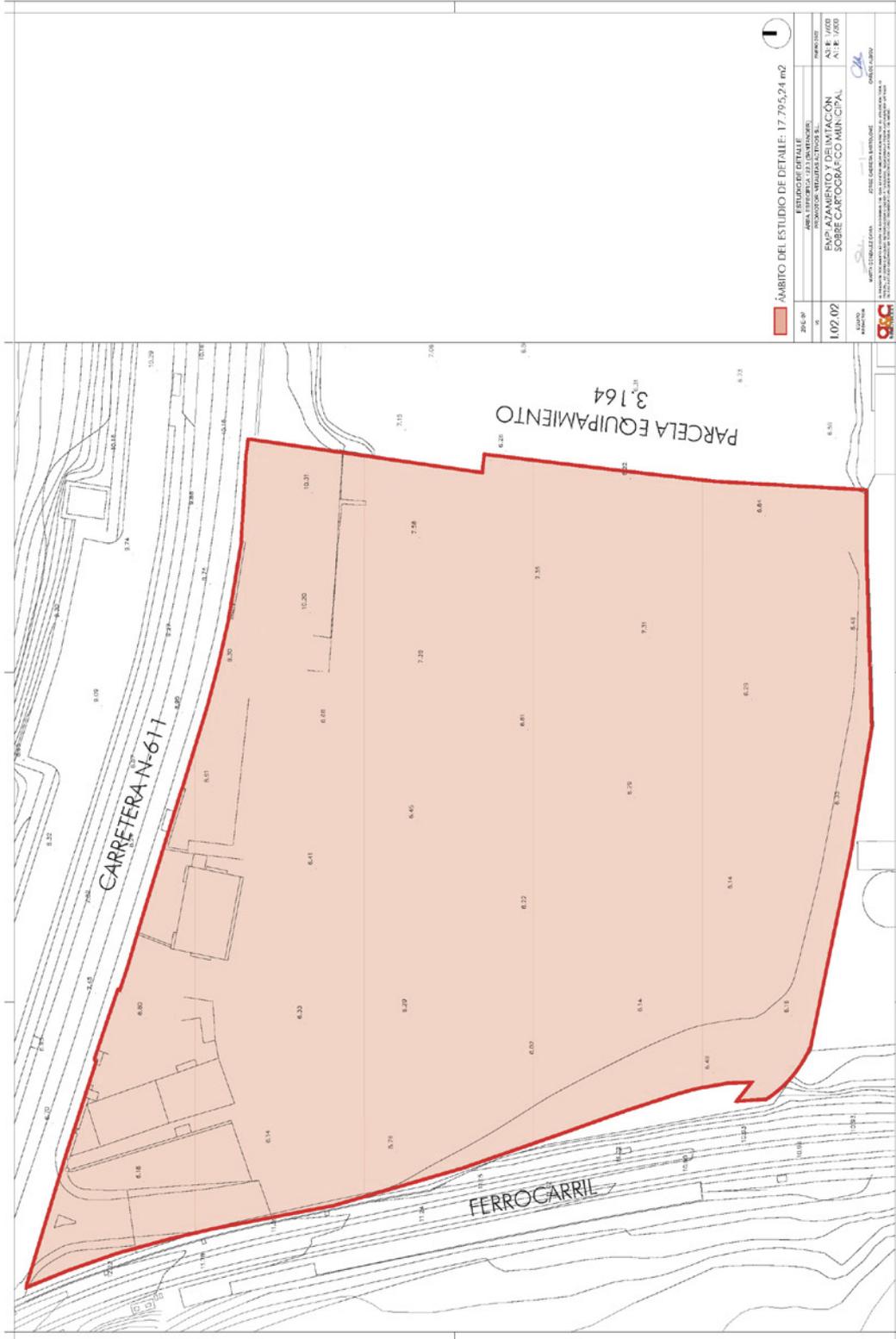
28647	ESTUDIO DE DETALLE DEL ÁREA ESPECÍFICA 122.3	PROYECTO DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
0.00	LISTADO DE PLANOS	en papel
<p>ELABORADO POR: [Firma]</p> <p>REVISADO POR: [Firma]</p> <p>APROBADO POR: [Firma]</p>		

CVE-2022-9610





LUNES, 9 DE ENERO DE 2023 - BOC NÚM. 5



CVE-2022-9610

LUNES, 9 DE ENERO DE 2023 - BOC NÚM. 5

<p>01</p>	<p>02</p>	<p>03</p>	<p>04</p>																
<p>05</p>	<p>06</p>	<p>07</p>	<p>08</p>																
<table border="1"> <tr> <td>PROYECTO</td> <td>ESTUDIOS DE ESTAL E ANÁLISIS FOTOGRÁFICO DE LA SITUACIÓN PROMOCIONAL, VISUAL Y CONTEXTUAL</td> </tr> <tr> <td>FECHA</td> <td>2022-2023</td> </tr> <tr> <td>PROYECTISTA</td> <td>BOC</td> </tr> <tr> <td>CLIENTE</td> <td>BOC</td> </tr> <tr> <td>PROYECTO</td> <td>DOSSIER FOTOGRÁFICO</td> </tr> <tr> <td>FECHA</td> <td>2023</td> </tr> <tr> <td>PROYECTISTA</td> <td>BOC</td> </tr> <tr> <td>CLIENTE</td> <td>BOC</td> </tr> </table>				PROYECTO	ESTUDIOS DE ESTAL E ANÁLISIS FOTOGRÁFICO DE LA SITUACIÓN PROMOCIONAL, VISUAL Y CONTEXTUAL	FECHA	2022-2023	PROYECTISTA	BOC	CLIENTE	BOC	PROYECTO	DOSSIER FOTOGRÁFICO	FECHA	2023	PROYECTISTA	BOC	CLIENTE	BOC
PROYECTO	ESTUDIOS DE ESTAL E ANÁLISIS FOTOGRÁFICO DE LA SITUACIÓN PROMOCIONAL, VISUAL Y CONTEXTUAL																		
FECHA	2022-2023																		
PROYECTISTA	BOC																		
CLIENTE	BOC																		
PROYECTO	DOSSIER FOTOGRÁFICO																		
FECHA	2023																		
PROYECTISTA	BOC																		
CLIENTE	BOC																		

CVE-2022-9610







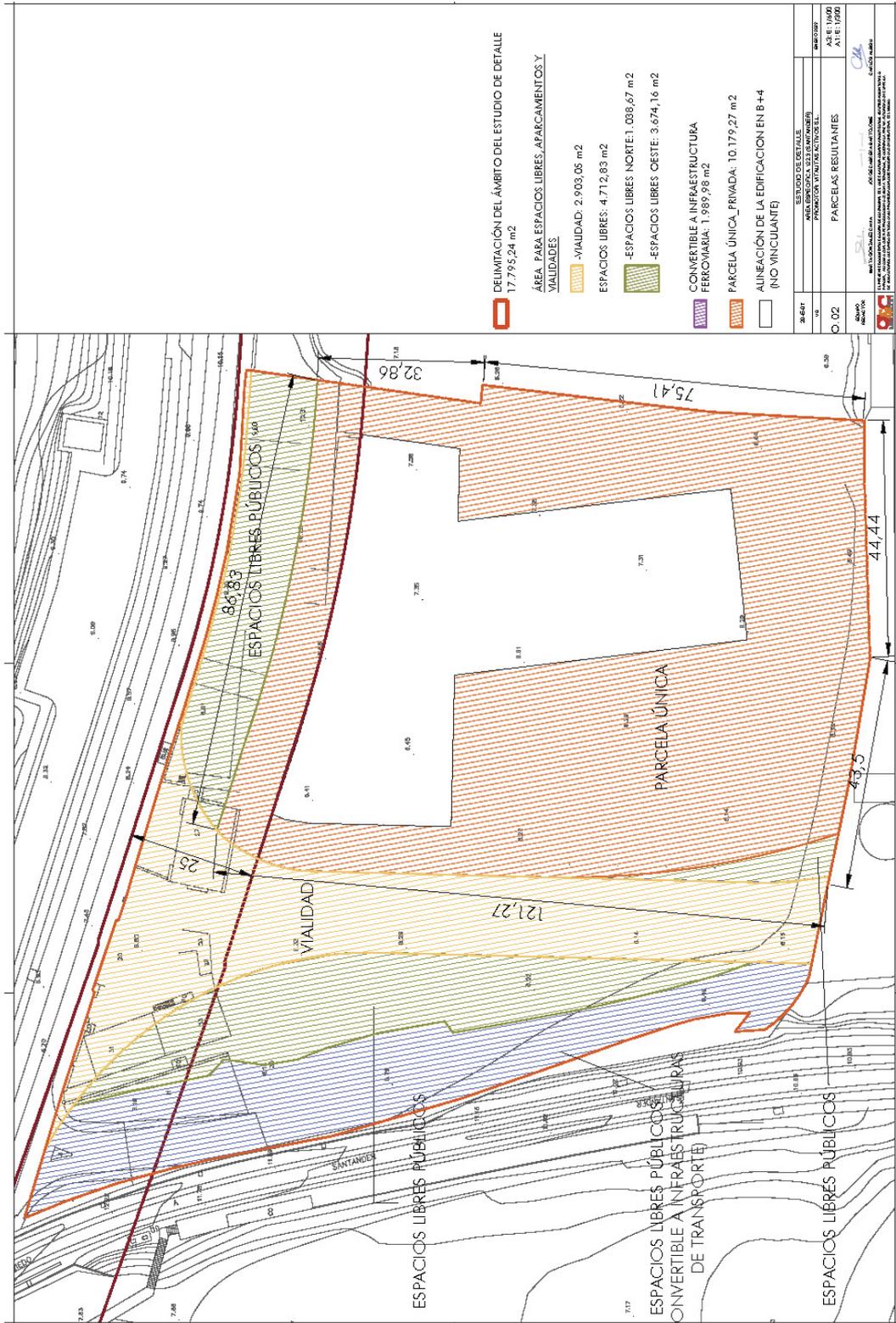








LUNES, 9 DE ENERO DE 2023 - BOC NÚM. 5



CVE-2022-9610



LUNES, 9 DE ENERO DE 2023 - BOC NÚM. 5



2022/9610

CVE-2022-9610