

5.1.- El sistema de abastecimiento de agua

5.1.1.- Situación de partida

Actualmente, el recurso hidráulico parece asegurado con los recursos de los ríos Pas y Pisuenga y la obra del Bitrasvase del Ebro. Además la capacidad de transporte de agua de las arterias abductoras parece adecuada. Por ello, a pesar de la antigüedad de las arterias abductoras parece que el abastecimiento no sufrirá grandes problemas hasta su llegada a la ciudad.

Además se puede destacar:

- La existencia de un elevado consumo por habitante, que puede ser debido a la falta de una cultura de racionalización del agua. Se han dado consumos máximos superiores a los 400 l/hab.día cuando la U.E. recomienda consumos medios de 150 l/hab.día. No obstante es destacable la importante reducción registrada a partir del año 2.006. En el año 2.009 la dotación por habitante ha descendido hasta los 301.39 l/hab.día (repercutiendo sobre cada habitante todos los usos dados al agua).
- La antigüedad de la red de distribución interna existente. Esto, junto a la característica anterior puede ser la causa del elevado consumo.
- La limitada capacidad de los depósitos existentes, es recomendable tener una capacidad acumulada superior al consumo diario máximo en el año horizonte (de unos 95.272 m³ según los criterios del informe de Impacto Territorial), para evitar que se produzcan cortes en el suministro en caso de avería grave en la red o en la planta de tratamiento. La ejecución de estos depósitos correrá a cargo de la empresa concesionaria del servicio, ya que en su oferta incluye la ejecución de los depósitos incluidos en el presente plan.
- La falta de arterias generales de distribución, que provoca pérdidas de carga importantes, agravadas por el pequeño diámetro de la red secundaria, la antigüedad de la misma y las concreciones presentes en estas que disminuyen aún más las secciones útiles. Esto provoca fallos en el suministro que podrían ser evitables.

5.1.2.- Objetivos de la propuesta

- Plantear una red completa de primer orden de cada infraestructura que garantice la posibilidad de ramificación hasta llegar a cada uno de los usuarios.

- Planificar el suelo en superficie de forma que las infraestructuras viarias y subterráneas puedan discurrir, en la mayoría de los casos, de forma paralela por el mismo corredor.
- Aumentar la garantía de suministro de agua potable a un día de duración.
- Desarrollo, en la medida de lo posible, de una red de abastecimiento que garantice el suministro a un punto de consumo desde varios puntos de la red (generación de una red mallada).

5.1.3.- Clases de infraestructuras de abastecimiento

La red principal de abastecimiento de agua se compone de las principales conducciones y de los depósitos, tal y como se representada en el plano 14. *Red de abastecimiento de agua propuesta del Tomo 08. Planos de Ordenación II*

5.1.4.- Justificación y descripción de la propuesta

El **Sistema General de Infraestructuras de Abastecimiento** se compone de una serie de conducciones y depósitos que se organizan formando una red de abastecimiento capaz de satisfacer la demanda generada en todo el término municipal de Santander. Esta red está constituida por dos tipos de elementos: conducciones y depósitos.

Las conducciones que integran este sistema general son las arterias abductoras de agua que transportan el agua desde las captaciones existentes en otros términos municipales y las arterias principales de distribución, que comunican entre sí los distintos depósitos existentes en Santander. Como arterias abductoras figuran las cuatro conducciones de 350, 500, 600 y 900 mm de diámetro que tienen su punto final en el depósito de Pronicillo. Las arterias principales de distribución están constituidas por las dos conducciones de 500 y 800 mm de diámetro que discurren bajo el Paseo General Dávila y comunican los distintos depósitos ubicados en esta calle.

Los depósitos que se consideran como integrantes del sistema general de abastecimiento son los de Pronicillo, Mac Mahon, Avellano, Atalaya y Arna, todos ellos situados en el Paseo General Dávila, el depósito elevado de Cueto y el Nuevo depósito construido en Pericacillo.

5.1.5.- Referencia de los Sistemas Generales de infraestructuras de abastecimiento

A continuación se referencian los Sistemas Generales asociados a la infraestructura municipal de abastecimiento de agua. Para cada uno de ellos, se especifica su código, nombre, tipo, si es existente o no, su capacidad y su superficie.

Sistemas Generales de Infraestructuras de abastecimiento de agua					
CÓDIGO	NOMBRE	TIPO	EXISTENTE	CAPACIDAD (m ³)	SUP. (m ²)
IA.1	Pronicillo	Depósito	SI	16.000	20.630
IA.2	Mac Mahon	Depósito	SI	2.000	795
IA.3	Atalaya	Depósito	SI	2.000	744
IA.4	Avellano	Depósito	SI	16.000	4.285
IA.5	Arna	Depósito	SI	2.300	872
IA.6	Cueto	Depósito	NO	2.000	2.244 (16 de la parcelal)
IA.7	Regimiento	Depósito	NO	16.000	7.530
IA.8	E.T.A.P. del Tojo	Depósito	NO	20.000	5.512 (E.133 fuera del T.M. de Santander)
IA.9	E.T.A.P. del Tojo	Depósito	SI	16.000	-
IA.10	Pericacillo	depósito	SI	9.000	2.434
-	Redes generales	Conducción	-	-	-

5.2.- El sistema de saneamiento de agua

5.2.1.- Situación de partida

Santander cuenta con una moderna infraestructura de saneamiento y depuración, aunque quedan aún pendientes pequeñas actuaciones, que resolverían las carencias detectadas en la actualidad. Las principales deficiencias encontradas en el diagnóstico efectuado de la situación actual del municipio de Santander, hacen preciso acometer en un futuro las actuaciones que se enumeran brevemente a continuación:

- Desarrollo de redes interiores de saneamiento en las zonas de Pericacillo y del Primero de Mayo. Estas obras ya han sido ejecutadas por el Ayuntamiento.
- Construcción de pequeños colectores secundarios que completen las redes interiores de saneamiento de los núcleos de Cueto, Monte y San Román.
- Renovación y mejora de las redes existentes. Estas actuaciones de renovación y mejora están incluidas dentro de la oferta del concesionario del servicio de aguas por lo que correrán a su costa.

5.2.2.- Objetivos de la propuesta

- Plantear una red completa de primer orden de cada infraestructura que garantice la posibilidad de ramificación hasta llegar a cada uno de los usuarios.
- Realizar una serie de actuaciones puntuales que completen la red general de saneamiento existente.

5.2.3.- Clases de infraestructuras de saneamiento

La infraestructura general de saneamiento se compone de la depuradora y los principales bombeos, como elementos en superficie, y de los principales colectores, tal y como queda reflejado en el plano 15. *Red de saneamiento propuesta, del Tomo 08. Planos de Ordenación II*.

5.2.4.- Justificación y descripción de la propuesta

El **Sistema General de Infraestructuras de Saneamiento** está formado por tres infraestructuras que vertebran el sistema de saneamiento de la ciudad. Estas infraestructuras son el Saneamiento Integral de la Bahía de Santander, el Saneamiento de la Vaguada de Las Llamas y el Colector General de Cueto.

El primero de estos saneamientos es el encargado de recoger todos los caudales procedentes de las cuencas que anteriormente vertían a la bahía (vertiente sur del Paseo de General Dávila). El segundo recoge las aguas procedentes de la vertiente norte del Paseo de General Dávila y la vertiente sur de Valdenoja. Por último el Colector General de Cueto recoge las aguas procedentes de la vertiente norte de Valdenoja y las de Cueto.

Todas estas aguas son conducidas por medio de bombeos a la Estación Depuradora de Santander, situada en San Román de la Llanilla, donde son tratadas y posteriormente enviadas al Emisario Submarino situado junto a la Virgen del Mar, lugar donde se vierten al mar.

5.2.5.- Referencia de los Sistemas Generales de infraestructuras de saneamiento

A continuación se referencian los Sistemas Generales asociados a la infraestructura municipal de saneamiento de agua. Para cada uno de ellos, se especifica su código, nombre, tipo, si es existente o no, y su superficie.

II La estructura urbana. Los sistemas generales
5.- El sistema de infraestructuras

ORDENACIÓN

AYUNTAMIENTO DE SANTANDER

PGOU SANTANDER

II La estructura urbana. Los sistemas generales
5.- El sistema de infraestructuras

ORDENACIÓN

AYUNTAMIENTO DE SANTANDER

PGOU SANTANDER

(111)



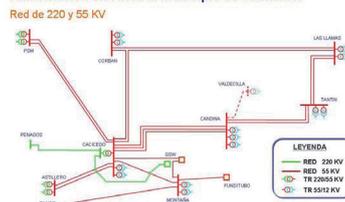
Sistemas Generales de Infraestructuras de saneamiento de agua				
CÓDIGO	NOMBRE	TIPO	EXISTENTE	SUP. (m ²)
I.S.1	Depuradora	Depuradora	SI	95.273
I.S.2	Ampliación depuradora	Depuradora	NO	14.673
I.S.3	Estación general de bombeo (Cardinal)	Bombeo	SI	7.426
I.S.4	Estación de bombeo de Raos	Bombeo	SI	1.722
I.S.5	Estación de bombeo de Las Llamas	Bombeo	SI	89
-	Colectores generales	Conducción	-	-

Subestaciones fuera del Municipio de Santander		
NOMBRE	RELACION DE TRANSFORMACION	POTENCIA INSTALADA
Corbán	55/12 kV	32 MVA (20+12)
Cacicedo	220/55 kV 55/12 kV	180 MVA 60 MVA (30+30)

Además de éstas, existen en el municipio las subestaciones de Funditubo y GSW que alimentan estas industrias. Todas las subestaciones están interconectadas por red de 55 kV, lo que asegura el suministro dentro del municipio. La energía al municipio llega a Cacicedo mediante una línea de 220 kV proveniente de la subestación de Penagos. Posteriormente la red de interconexión anteriormente citada distribuye la energía eléctrica a las distintas subestaciones. En estas subestaciones la tensión se reduce de 55 kV a 12 kV y la red eléctrica se ramifica hasta llegar a los más de 600 centros de transformación distribuidos por todo el municipio, donde la tensión se reduce hasta los valores de consumo de los usuarios.

A continuación se expone un gráfico resumen del sistema de alimentación eléctrica al municipio de Santander:

Alimentación eléctrica al municipio de Santander



Esquema de alimentación eléctrica actual al municipio de Santander. Fuente: E-on

5.3.- El sistema de electricidad

5.3.1.- Situación de partida

Dentro del municipio de Santander la empresa dedicada a la distribución de energía eléctrica es el Grupo E.ON, por lo que todas las instalaciones eléctricas de distribución dentro del municipio son de su propiedad.

El municipio de Santander cuenta con una red de distribución en anillo que interconecta las distintas subestaciones, tanto pertenecientes al municipio como las cercanas al mismo, entre sí. Esta red en anillo está formada por las siguientes subestaciones pertenecientes al término municipal de Santander:

Subestaciones dentro del Municipio de Santander		
NOMBRE	RELACION DE TRANSFORMACION	POTENCIA INSTALADA
Cantina	55/12 kV	90 MVA (30+30+30)
Tañín	55/12 kV	40 MVA (20+20)
Las Llamas	55/12 kV	60 MVA (30+30)
Nueva Montaña	55/12 kV	60 MVA (30+30)
Valdecilla	55/12 kV	20 MVA
Parque Tecnológico	55/12 kV	20 MVA

Existen, además, otras subestaciones que por proximidad con el municipio de Santander se pueden considerar como pertenecientes al mismo en cuanto a infraestructura eléctrica se refiere.

ORDENACIÓN

GOBIERNO de CANTABRIA

PGOU SANTANDER

(113)

ORDENACIÓN

GOBIERNO de CANTABRIA

PGOU SANTANDER

(114)

5.3.1.1.- Red de distribución de energía

Podemos distinguir entre la red a 55 kV, a 12 kV y la red a baja tensión.

Respecto a la infraestructura eléctrica hay que resaltar que aproximadamente un 80% de ella se encuentra soterrada, ya que toda la red de baja tensión lo está en casi la totalidad del municipio.

Las líneas de media tensión se han ido soterrando de manera continuada. En alguna ocasión, este soterramiento ha sido abordado como un proyecto específico, y en la mayoría de los casos, se van soterrando aprovechando obras cercanas solicitadas por usuarios finales. Actualmente quedan como líneas aéreas de distribución las siguientes:

- Línea de 220 y 55 kV de alimentación a la subestación de Cacicedo.
- Línea de 55 kV que partiendo de Cacicedo, conecta con la subestación de las Llamas, siguiendo, en un primer tramo hacia el Norte, hasta la subestación de Corbán y luego hacia el Este, paralelo a la costa Norte, y enlazando hasta Las Llamas. Esta línea tiene algún tramo soterrado.
- Tres líneas de 55 kV que partiendo de Cacicedo, conectan con la subestación de Cantina (en proceso de soterramiento).
- Línea de 55 kV que parte de Cacicedo hasta la subestación de la fábrica Global Steel Wire, atravesando un área actualmente en desarrollo como es Nueva Montaña. Esta línea está soterrada en parte.
- Línea de 12 kV que partiendo desde la subestación de Cacicedo se distribuye dirección Norte, hasta las cercanías del Seminario de Corbán.

Todos estos tendidos y los de 12 kV hasta los centros de transformación, se muestran en el correspondiente plano de distribución de Red Eléctrica, a excepción de las líneas de baja tensión, debido a su densa distribución difícil de mostrar en un solo plano general del municipio.

5.3.1.2.- Consumos actuales energéticos

La potencia eléctrica contratada actualmente es de 572 MW, incluyendo clientes residenciales e industriales.

El incremento poblacional previsto supone unos incrementos medios del 7% por año en el consumo eléctrico en nuestro municipio en los próximos 10 años.

El municipio no tiene ningún centro generador de energía, por lo que depende enteramente de la red de distribución nacional a través de una única alimentación principal desde la línea 220 kV (LAT 220 kV Penagos- Cacicedo).

5.3.2.- Objetivos de la propuesta

La propuesta para el Sistema General de Electricidad tiene los siguientes objetivos:

- Asegurar el suministro eléctrico a los usuarios según el crecimiento previsto realizando las correspondientes ampliaciones de infraestructura.
- Adecuar la infraestructura de la red eléctrica al entorno, minimizando el impacto de la misma sobre el medio que la rodea.
- Eliminar las líneas de baja tensión que discurren por las fachadas de los edificios antiguos.

5.3.3.- Clases de infraestructuras eléctricas

La infraestructura general de electricidad se compone de las subestaciones y la red de 220 kV, 55 kV y M.T.

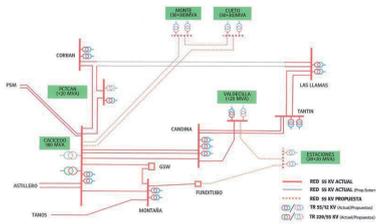
5.3.4.- Justificación y descripción de la propuesta

La propuesta consiste en, a tenor de la previsión de crecimiento dentro del municipio y del aumento de demanda de energía eléctrica (estimada por E-on en unos 232 MW) que ello supone, implantar nuevas subestaciones con la potencia suficiente para garantizar la continuidad y calidad del suministro eléctrico.

Por lo tanto, para atender estas potencias desde este punto considerado, además de la puesta en servicio de las nuevas subestaciones de Valdecilla y Parque Tecnológico, es necesario desarrollar las siguientes infraestructuras eléctricas, que denominamos generales de Alta Tensión:

- Refuerzo de la alimentación 220 kV. Se deberá enlazar la actual subestación 220 kV de Cacicedo con Astillero y con Puente San Miguel (Responsabilidad de REE, y fuera del ámbito de este plan).
- Ampliación transformador de la subestación de Cacicedo 220/55 kV en 180 MVA.
- Construcción de 3 nuevas subestaciones 55/12 kV.

- o Corbán – Monte – 60 MVA (30+30)
- o Monte – Cueto – 60 MVA (30+30)
- o Estaciones – 40 MVA (20+20)
- Ampliación de 2 subestaciones existentes 55/12 kV
 - o Parque Tecnológico – ampliación en 20 MVA
 - o Valdecilla – ampliación en 20 MVA
- Para poder alimentar las subestaciones de Corbán – Monte y Monte – Cueto se deberá construir una nueva línea subterránea 55 kV de doble circuito, desde la Subestación 220/65 kV de Cacicedo que enlace las nuevas subestaciones 55/12 kV propuestas.
- Para poder alimentar la nueva subestación de Estaciones se deberá construir una nueva línea subterránea 55 kV de doble circuito, desde la Subestación de Fundiduro hasta la nueva subestación y de esta hasta la Subestación de Valdecilla, cerrando así un nuevo anillo en la red de 55 kV.
- Refuerzo y adecuación del actual anillo 55 kV de Santander y enlace con el nuevo anillo 55 kV propuesto.



Esquema de alimentación eléctrica futura al municipio de Santander. Fuente: E-on

Por otro lado, de cara a la minimización del impacto en el entorno que supondrán las líneas de interconexión entre las subestaciones, se propone la realización de las mismas de modo coincidente con los futuros viales, aprovechando las servidumbres de los mismos para su canalización.

La canalización de la nueva línea D/C de 55 kV será totalmente independiente del soterramiento de la línea 55 kV existente, con el objeto de garantizar al máximo el suministro eléctrico.

Se destaca la necesidad de soterrar los recorridos existentes o futuros en zonas urbanas, lo que conllevará articular los mecanismos de gestión oportunos para garantizar la viabilidad y eficacia de este proceso.

Finalmente, hay que señalar, que muchas de estas líneas de interconexión, fundamentalmente las que discurren bajo el centro urbano y debido a su antigüedad, presentan secciones no adecuadas a los requerimientos de potencia demandados hoy en día. Estas líneas se ven cambiando por otras de mayor sección, a medida que se vean afectadas por otras obras solicitadas por usuarios finales, sin planificación previa.

5.3.5.- Referencia de los Sistemas Generales de infraestructuras de electricidad

A continuación se referencian los Sistemas Generales asociados a la infraestructura municipal de abastecimiento eléctrico. Para cada uno de ellos, se especifica su código, nombre, tipo y si es existente o no.

Sistemas Generales de Infraestructuras de abastecimiento de electricidad			
CODIGO	NOMBRE	TIPO	EXISTENTE
IE.1	Subestación eléctrica de Las Llamas	Subestación	SI
IE.2	Subestación eléctrica de Tartín	Subestación	SI
IE.3	Subestación eléctrica de Candín	Subestación	SI
IE.4	Subestación eléctrica de Monte – Cueto	Subestación	NO
IE.5	Subestación eléctrica de Corbán – Monte	Subestación	NO
IE.6	Subestación eléctrica Parque Tecnológico	Subestación	SI
IE.7	Subestación eléctrica de Nueva Montaña	Subestación	SI
IE.8	Subestación eléctrica de Valdecilla	Subestación	SI
IE.9	Subestación eléctrica de Estaciones	Subestación	NO
-	LÍNEA 55 kV	Conducción	-

II La estructura urbana. Los sistemas generales
5.- El sistema de infraestructuras

ORDENACIÓN



PGOU SANTANDER

(115)



II La estructura urbana. Los sistemas generales
5.- El sistema de infraestructuras

ORDENACIÓN



PGOU SANTANDER



(116)

5.4.- El sistema de gas

El sistema de gestión mediante empresas no municipales de este tipo de servicio conlleva que las voluntades expuestas a continuación deban ser concretadas con las mismas, e incorporadas en fases posteriores de trabajo; siempre dando primacía al objetivo principal de garantizar el abastecimiento de gas al municipio de Santander, y a los nuevos crecimientos o necesidades que éste demande.

En los párrafos siguientes, y más precisamente, en el capítulo VII. Justificación y necesidades de las infraestructuras urbanas, sólo se pretende mostrar que el abastecimiento es viable, y dar algunas breves indicaciones, de lo que a juicio del presente documento puede ser una respuesta a las futuras demandas.

5.4.1.- Situación de partida

El sistema general de abastecimiento de gas utiliza como recurso el gas natural procedente del gasoducto Burgos-Santander, de Enagás, que conecta con la red peninsular de gasoductos y finaliza en la parte meridional sur de Santander (Nueva Montaña).

Actualmente, La infraestructura municipal de gas está gestionada por HC Energía.

El abastecimiento de gas natural para producción de agua caliente y calefacción es cada vez más solicitado por su garantía de suministro, bajo consumo económico y facilidad de uso y limpieza, ya que se conduce hasta el punto de consumo mediante tuberías.

En la actualidad en el término municipal de Santander consume un caudal medio de 540 m³/año (por hogar) lo que supone un consumo diario de 1,5 m³/día (por hogar) y se estima un aumento del 6 % año destinado a las zonas de nueva urbanización o con suficiente demanda.

En invierno se registran máximas que superan el incremento de consumo previsible en los próximos años, alcanzando valores hasta el 15% (1,725 m³/ día por hogar) con respecto a un día normal en esta época del año.

5.4.2.- Objetivos de la propuesta

La propuesta para el sistema General de Gas tiene los siguientes objetivos:

- Asegurar el suministro de gas a los usuarios según el crecimiento previsto realizando las correspondientes ampliaciones de infraestructura.
- Adecuación de la infraestructura de la red de conducciones de gas al entorno.

5.4.3.- Clases de infraestructuras de gas

La infraestructura general de abastecimiento de gas se compone de la conducción general de Enagás y de la red de alta y media presión, y de las cámaras de regulación pertinentes, tal y como queda reflejado en los planos de ordenación.

5.4.4.- Justificación y descripción de la propuesta

La existencia del suministro del gasoducto Burgos-Santander asegura la potencialidad de abastecimiento de gas a todo el municipio.

Partiendo de esta premisa, se tiene que la red de conducciones de gas está compuesta, en primer lugar, por el Gasoducto Burgos-Santander, que es la puerta de entrada del gas en el municipio. En segundo lugar, se tiene que el municipio cuenta con conducciones en alta presión, en media presión y en baja presión distribuidas a lo largo del mismo.

Además toda la red cuenta con las pertinentes cámaras de regulación de presión para el correcto funcionamiento del sistema.

Se propone completar la red existente de media presión en la zona norte y suroeste para dar servicio a los nuevos crecimientos urbanísticos. Esta ampliación de la red se realiza en todos los casos bajo viales existentes o previstos, de cara a minimizar el impacto de las nuevas infraestructuras y facilitar y potenciar su implantación.

5.4.5.- Referencia de los sistemas generales de infraestructuras de gas

Las infraestructuras básicas generales necesarias para el correcto abastecimiento de gas natural son las siguientes:

- El gasoducto Burgos-Santander.
- La red de conductos de alta y media presión pertenecientes al municipio.
- Las cámaras de regulación propias de la red de conductos de alta presión.

Dado el desarrollo subterráneo que poseen este tipo de infraestructuras, y su ubicación bajo vial, en el presente documento no se plasma ninguna reserva de terreno asociada a tal sistema.

En el plano de ordenación nº 17 "Infraestructuras de servicios. Red de abastecimiento de gas propuesta" se grafía una hipótesis de ampliación de la red principal existente, que

no posee carácter vinculante ni orientativo para la ordenación, dependiendo de la demanda y la propia estrategia de la empresa suministradora del servicio.

5.5.- Telecomunicaciones

En este apartado se incluyen ciertas consideraciones sobre un sistema básico para el funcionamiento del municipio, pese a no alcanzar la categoría de sistema general, y que hace relación a la implantación de las redes de telecomunicaciones, y, en concreto, de las siguientes:

- El sistema de telefonía fija y de datos.
- El sistema de telefonía móvil.

Las propuestas realizadas en el presente apartado no hacen referencia a determinaciones explícitas del Plan, sino más bien, a la recopilación de futuras actuaciones previstas por las compañías o simplemente ideas a considerar por las mismas en base a las estimaciones del desarrollo urbanístico de Santander, que sí son objeto de este documento.

Además, la no inclusión de este tipo de sistemas como generales y su propia naturaleza, conlleva que su gestión tenga mayor independencia que otras infraestructuras urbanas respecto a las previsiones del Plan.

5.5.1.- El sistema de telefonía fija y de datos

5.5.1.1.- Situación de partida

En cuanto a telefonía fija se refiere, el municipio de Santander cuenta con dos compañías de telefonía fija: Telefónica y Red de Cable Europa (ONO).

Telefónica es una compañía cuya presencia en el municipio no es nueva. Es por ello que cuenta con una red de instalaciones amplia aunque fuera del núcleo urbano las instalaciones son menos densas. Esta red se encuentra uniformemente distribuida por todo el municipio, estando constituida por siete centrales ubicadas en:

- Cazoña
- Numancia
- Plaza del Río de la Pila
- General Dávila

- Cuetu
- Nueva Montaña
- Raos (cercano al municipio)

En cuanto a ONO, es una empresa que tiene presencia en el municipio desde 1995. Además la estructura de su red difiere de la de Telefónica ya que cuenta con dos pequeñas centrales en:

- La Albericia
- El Barrio Pesquero.

Así mismo, actualmente se está llevando a cabo una nueva central en la zona norte de la Vaguada de las Llamas, donde la densidad de implantación es sensiblemente inferior y se pretende subsanar con estas obras

Además la red cuenta con dos distribuciones, una troncal y la distribución a los diferentes sectores.

Si bien el municipio posee una red de telecomunicaciones con un dimensionamiento aceptable, Santander tiene una proporción de líneas telefónicas algo menor a la media nacional.

5.5.1.2.- Objetivos de la propuesta

La propuesta tiene los siguientes objetivos:

- Asegurar el servicio de telecomunicaciones a los usuarios según el crecimiento previsto, realizando las correspondientes ampliaciones de infraestructura.
- Adecuación de la infraestructura de la red de telecomunicaciones al entorno minimizando el impacto de la misma sobre el medio que la rodea.
- Potenciar la instalación de nuevas líneas telefónicas para mejorar el flujo de información en una sociedad marcada por la fuerte expansión de las telecomunicaciones.

II La estructura urbana. Los sistemas generales
5.- El sistema de infraestructuras

ORDENACIÓN

AYUNTAMIENTO DE SANTANDER

PGOU SANTANDER

(117)



II La estructura urbana. Los sistemas generales
5.- El sistema de infraestructuras

5.5.1.3.- Clases de infraestructuras de telefonía fija

La infraestructura de telefonía fija la red de Telefónica está constituida por los siguientes elementos:

- Centrales: repartidas a lo largo del municipio de forma uniforme y que se han enumerado con anterioridad.
- Red de cableado: une las centrales con los distintos usuarios.

La infraestructura de la red de ONO está más deslocalizada debido a que solo cuenta con:

- Dos pequeñas centrales: en la Albericia y Barrio Pesquero, así como una nueva central en construcción en la zona norte de la Vaguada de las Llamas.
- Una red formada por distribución troncal y una distribución a los diferentes sectores.

5.5.1.4.- Descripción y justificación de la propuesta

La propuesta consiste en dar servicio a los futuros usuarios dentro del municipio de Santander, a medida que se vaya produciendo el desarrollo urbanístico. Para ello se propone, en el caso de la red de Telefónica, la realización de tres nuevas centrales ubicadas en las zonas en las que se prevé mayor crecimiento:

- Peñacastillo.
- Monte
- Corbán.

En cuanto a la red de ONO, su entramado permite una mayor flexibilidad y por tanto una adaptación a la futura expansión del núcleo urbano dentro del municipio.

Sin embargo la consideración de estas empresas como entidades privadas según la legislación de telecomunicaciones más reciente, hace que sus instalaciones no posean calificación de infraestructuras.

5.5.2.- El sistema de telefonía móvil

5.5.2.1.- Situación de partida

En el municipio de Santander existen, en la actualidad, tres compañías distintas de telefonía móvil: Telefónica Movistar, Orange y Vodafone. Además la empresa Auna también cuenta con infraestructuras de radiotelefonía.

Un estudio encargado por el Ayuntamiento de Santander a la Universidad de Cantabria concluye que los niveles de radiación del municipio se encuentran dentro de lo establecido por la legislación vigente.

La ciudad de Santander dispone de la Ordenanza Reguladora de las Condiciones Urbanísticas de localización de Instalaciones de Telefonía Móvil Celular y Otros Equipos Radioeléctricos de Telefonía Pública del Ayuntamiento de Santander cuyo objetivo es regular las condiciones urbanísticas que rijan la instalación de equipos, antenas, estaciones base, enlaces vía radio, y demás infraestructuras de telecomunicación.

Desde la entrada en vigor de la citada Ordenanza, cualquier instalación de una nueva antena estará vinculada a la previa presentación y aprobación del Plan de Implantación y obtención de la licencia municipal correspondiente.

Las características de la antena y de su ubicación, así como los requisitos que han de cumplir para la instalación viene recogida en la ordenanza antes enunciada.

Por otro lado, se tiene que, los sistemas de infraestructuras de telefonía móvil están compuestos por las estaciones base de las distintas compañías y sus redes de interconexión. Las primeras de ellas se relacionan en las tablas adjuntas.

Instalaciones actuales Orange

SITUACIÓN/DIRECCIÓN	SITUACIÓN/DIRECCIÓN
Avenida Reina Victoria, 33	Calle Marqués de la Hermita, 28
Residencial Píguo, 6	Calle Marqués de la Hermita, 72
Avenida General Dávila, 58	Centro Comercial Bahía de Santander
Calle San José, 14	Calle 1º de Mayo Bº San Martín
Calle Cuesta del Hospital, 9	Avenida Cardenal Herrera Oria, 23
Calle Vargas 49	San Francisco- General Dávila 304
Calle Camilo Alonso Vega, 44	Calle Carmen, 23
Calle San Fernando	Calle Valdenoja, 29-31
Hermén Comés, 59-61	Calle Carolina 22

ORDENACIÓN

AYUNTAMIENTO DE SANTANDER

PGOU SANTANDER



(118)

Instalaciones actuales Telefónica Móviles			
SITUACIÓN/DIRECCIÓN	TECNOLOGÍA	SITUACIÓN/DIRECCIÓN	TECNOLOGÍA
Avenida de la Albericia 41	GSM	Calle Fernando de los Ríos 61	GSMDCS
Calle Lealtad 13	GSMDCS	Antigua Edificio Hnos. Martínez en Mercasantander	GSM
Avenida General Dávila 302	GSM	Central Telefónica en el Polígono de Nueva Montaña	GSMDCS
Paseo de Castelar 45	GSM	Calle Cisneros 86, Central de Telefónica de Numancia	GSMDCS
Parking Estación de RENFE	GSMDCS	Taller RACE, polígono El Campón, Peñacastillo	GSM
Pza. Manuel Llano 6	GSMDCS/TMA/SPICA	Calle Arrabal S/N, Central Telefónica de Pereda	GSMDCS/TMA
Centro Comercial Bahía Santander	GSMDCS	Barrio de San Martín 31	GSM
Avenida San Fernando 88	GSMDCS	Calle Ramón y Cajal	GSMDCS
Barrio de Rucandía 40	GSM/DCS/SPICA	Avenida General Dávila 22	GSMDCS/TMA/SPICA

Instalaciones actuales Vodafone			
SITUACIÓN/DIRECCIÓN	TECNOLOGÍA	SITUACIÓN/DIRECCIÓN	TECNOLOGÍA
Polígono Candina- C/Calle Nuevo Valles N° 13	GSM/UMTS	Calvo Sotelo N°6	GSM/UMTS
Calle General Dávila N° 12 B	GSM	Barrio Adarzo- Peñacastillo	GSM/UMTS
C/Alonso Vega N° 26	GSM/UMTS	C/ Sta. Lucía N°29	GSM/UMTS
Carrerías Balestas Besculantes Martín, S.A.- Polígono de Flaca	GSM/UMTS	Residencial Piquío 101, N° 7	GSM
Estación de RENFE-Plaza de la Estación s/n	GSM/UMTS	Barrio San Miguel	GSM/UMTS
Calle Vargas 39 bajo	GSM	Avenida Reina Victoria N°10	GSM

Instalaciones actuales Auna			
Paseo Canalejas, 89	Estación Base	CR. Santander II (Inro. Retención Audiovisual)	Estación Base
C.E. Peña Cabarga	Estación Base	Avenida Peña Sagra 2	Punto de Presencia

5.5.2.2.- **Objetivos de la propuesta**

La propuesta tiene los siguientes objetivos:

- Asegurar el servicio de telefonía móvil a los usuarios según el crecimiento previsto realizando las correspondientes ampliaciones de infraestructura.
- Adecuación de la infraestructura de la red de telefonía móvil al entorno.

5.5.2.3.- **Clases de infraestructuras de telefonía móvil**

El sistema de infraestructuras de telefonía móvil está compuesto por las estaciones base de las distintas compañías y sus redes de interconexión, tal y como se ha mostrado en el apartado anterior (Situación de partida), si bien no tienen consideración de sistema general tanto por su naturaleza como por su regulación específica, a cargo de empresas privadas.

5.5.2.4.- **Justificación y descripción de la propuesta**

La red de telefonía móvil se basa en estaciones base, o BTS a partir de ahora, que interconectadas en cadena, transmiten la información a un concentrador local, o BSC. El BSC envía los datos hasta un conmutador regional integrado en la red de conmutación, enrutando las llamadas a su destino final.

Cada compañía tiene su red de estaciones base que da cobertura a sus respectivos usuarios.

La determinación de la ubicación de las futuras estaciones base que asegure la cobertura de los clientes es competencia de las distintas compañías. Además las BTS se suelen ubicar en las aceras de los edificios aunque también lo hacen en torres para llegar a lugares poco poblados. Es por ello que a medida que el municipio vaya experimentando un crecimiento las BTS irán proliferando.

ORDENACIÓN



PGOU SANTANDER

(119)



ORDENACIÓN



PGOU SANTANDER



(120)

5.6.- **Otros servicios urbanos**

En este apartado se incluyen ciertas consideraciones sobre otros servicios necesarios para el correcto funcionamiento de Santander, que dependen del municipio, y que son los siguientes:

- El sistema de alumbrado público.
- La red semafórica.
- El sistema de gestión de residuos urbanos.

5.6.1.- **El sistema de alumbrado público**

5.6.1.1.- **Situación de partida**

El inventario oficial actual, consta de 17.470 puntos de luz, alimentados a partir de 283 cuadros eléctricos distribuidos por todo el municipio.

5.6.1.2.- **Objetivos de la propuesta**

La explotación de estas infraestructuras, tiene como objetivos:

- Reposición de elementos que hayan cumplido su vida útil.
- Conservación general.
- Mejora de la eficiencia energética de los alumbrados exteriores.
- Prevención de la contaminación lumínica.
- Mantenimiento de las condiciones naturales de las horas nocturnas.
- Mejora de la intrusión lumínica en el entorno doméstico.
- Adecuación a la normativa vigente.
- Adecuación al crecimiento previsto.

5.6.1.3.- **Clases de infraestructuras de alumbrado**

Las infraestructuras de estos sistemas consisten en:

- Cuadros eléctricos.
- Conducciones que lleven la energía eléctrica hasta los cuadros y de éstos a los receptores.
- Unidades terminales (farolas).

5.6.1.4.- **Descripción y justificación de la propuesta**

En cuanto a alumbrado se refiere, la propuesta consiste en una serie de actuaciones para cumplir los objetivos:

- Una revisión y evaluación de las unidades terminales para comprobar su estado, que cumplen la normativa vigente además de sustituir las defectuosas.
- Elección de unidades terminales con la menor contaminación lumínica posible en las futuras obras.
- Ampliar las canalizaciones principales acorde con las necesidades que el aumento de urbanización requiera.

5.6.2.- **La red semafórica.**

5.6.2.1.- **Situación de partida**

La red semafórica discurre por las principales arterias de la ciudad aunque faltan algunos tramos por canalizar como el que discurre por la carretera Monte-El Sardinero, la avenida de la Reina Victoria y otros de menor entidad.

La unidad central de control se encuentra en la central de tráfico de la calle Líbaro s/n y desde ella se envían órdenes en tiempo real a las unidades de control situadas en cada cruce gobernado por semáforos. Algunos de ellos cuentan con sistemas identificadores del volumen de vehículos que circulan, los llamados aforos, que recogen información y la remiten a la central por la propia red semafórica.

De este modo pueden ser cambiados los tiempos de espera de los semáforos en función de la densidad de tráfico o en ocasiones especiales que sea necesaria la interrupción del mismo.

5.6.2.2.- Objetivos de la propuesta

La explotación de estas infraestructuras, tiene como objetivos los siguientes:

- Reposición de elementos que hayan cumplido su vida útil.
- Conservación general.
- Establecimiento de una canalización de servicios que prevea la incorporación de estas instalaciones a la red existente, a medida que el núcleo urbano se vaya expandiendo.
- Implantación de semáforos que ahorren energía, tengan un menor coste de mantenimiento y una mayor durabilidad que los semáforos tradicionales.

5.6.2.3.- Clases de infraestructuras de la red semafórica.

Las infraestructuras de estos sistemas consisten en:

- Cuadros eléctricos.
- Conducciones que lleven la energía eléctrica hasta los cuadros y de éstos a los receptores.
- Unidades terminales (semáforos).
- Aforos
- Sistema de gestión y control del volumen de tráfico.

5.6.2.4.- Descripción y justificación de la propuesta

La propuesta consiste en una serie de actuaciones para cumplir los objetivos:

- Una revisión y evaluación de las unidades terminales para comprobar su estado, que cumplan la normativa vigente además de reponer las defectuosas.
- Completar la red existente en aquellos tramos de viario que ya están construidos.

- Ampliar la red semafórica, bajo los futuros viales principales, a medida que se realicen las zanjas de las canalizaciones de los diferentes servicios, de modo coordinado y anticipado a la urbanización de cada vía.

5.6.3.- El sistema de gestión de residuos urbanos

Corresponde a los municipios, como servicio obligatorio, la recogida, transporte y, al menos la eliminación de los residuos urbanos, en la forma en que establezcan las respectivas Ordenanzas.

En el caso particular del Ayuntamiento de Santander la gestión de los residuos urbanos está integrada en el marco del sistema de tratamiento de residuos de la Comunidad Autónoma, cuya gestión corresponde a la Empresa de Residuos de Cantabria.

La recogida y transporte de los Residuos Sólidos Urbanos es competencia del Ayuntamiento de Santander, mientras que el tratamiento (incluyendo la eliminación final) es atribución de la Comunidad Autónoma. Otras competencias del Ayuntamiento son la recogida selectiva, la recogida de residuos urbanos no especiales, el transporte de residuos urbanos no especiales y la vigilancia y control de puntos limpios.

5.6.3.1.- Situación de partida

En lo relativo a la generación y tratamiento de los residuos en Santander dos son los condicionantes principales. En primer lugar la integración en el marco del sistema de tratamiento de residuos de la Comunidad Autónoma, cuya gestión corresponde a la Empresa de Residuos de Cantabria, y por otro lado el condicionante que supone el que Santander sea una ciudad turística, lo que ocasiona un crecimiento importante de residuos generados en los meses de verano.

Es importante señalar también la política de potenciación de reducción, reutilización, reciclado, valorización y aprovechamiento de los residuos que recogen las leyes y directivas que se han puesto en marcha en los últimos años.

En este sentido, el Ayuntamiento de Santander ha iniciado recientemente un proceso de modernización en la recogida de residuos, con el que, entre otras medidas, se ha renovado la flota de vehículos del servicio y de contenedores de recogida selectiva. Además de poner en funcionamiento un punto limpio móvil, que completa al de carácter fijo titularidad de la Comunidad Autónoma y situado en Cuesco. Además la recogida selectiva está extendida a todo el municipio de Santander.

En relación a los vertederos de inertes, actualmente no se ubica ninguno dentro del término municipal.

(121)



(122)



5.6.3.2.- Objetivos de la propuesta

Los objetivos principales en relación al sistema de gestión de residuos, que se potenciarán tanto desde los mecanismos de la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Santander como desde las ordenanzas municipales pertinentes, son los siguientes:

- Mantener la recogida selectiva en todas las zonas de expansión de la ciudad.
- Implantación total de la modernización del sistema de recogida de residuos.
- Ubicación de un vertedero de residuos de construcción.
- Potenciación de métodos de recogida neumática de residuos.

5.6.3.3.- Clases de infraestructuras del sistema de gestión de residuos urbanos

Al margen de los elementos muebles (vehículos, contenedores, etc) asociados al sistema de gestión de residuos urbanos, se plantea la necesidad de reservar suelo para la implantación de las estaciones asociadas a la recogida neumática de residuos.

Para ello, se establece en las ordenanzas que "las centrales del sistema de recogida neumática de basuras se podrán ubicar en cualquier espacio público en el que sea técnicamente viable. En caso de que se ubiquen en situación se semioficio o de construcción sobre rasante se acondicionará su entorno a fin de minimizar el impacto visual."

5.6.3.4.- Justificación y descripción de la propuesta

Inicialmente, la propuesta relativa al sistema de gestión de residuos urbanos contempla la total implantación del modelo en desarrollo. En particular, en las fichas de los sectores de suelo urbanizable se pone de manifiesto que los Planes Parciales deberán contemplar la recogida neumática de basuras, o sistema establecido por el Ayuntamiento al efecto.

Para las zonas ya consolidadas de la ciudad, la implantación de este tipo de recogida de residuos presenta más dificultades, dada la situación preexistente, sin embargo, se pretende instaurar de modo paulatino, mediante proyectos de iniciativa municipal.

Además, y en relación a la necesidad de vertederos para materiales de construcción, se determina uno en la Peña de Peñacastillo, de modo que se restaure la huella dejada

por la cantera de extracción de piedra, dando cumplimiento con ello al requisito contemplado en el artículo 20 del Plan de Ordenación del Litoral.

5.6.4.- La implantación progresiva de energías renovables

Como nota final al sistema de infraestructuras urbanas cabe destacar la intención de potenciar desde la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Santander y desde el Ayuntamiento la implantación progresiva de fuentes de energía sostenibles, y en particular, de la solar.

De este modo, se compatibilizará el consumo de fuentes no renovables con la energía producida de la captación solar, en línea con las últimas determinaciones europeas.

Para ello en las ordenanzas del Plan se regulan los aspectos necesarios para instalar progresivamente paneles solares de uso sanitario en los edificios de la ciudad.

1.- Reordenación del espacio ferroviario

Esta actuación tiene como finalidad plantear una propuesta de ordenación no vinculante para los terrenos liberados por las vías del ferrocarril, una vez unificadas y cubiertas, en la zona comprendida entre La Remonta y Las Estaciones, consiguiendo, tanto desde el punto de vista funcional como urbanístico, un acceso adecuado a Santander y un esparjamiento y reequipamiento de su entorno altamente densificado.



SITUACIÓN ACTUAL

A continuación se describirán los aspectos más representativos que caracterizan el área en su estado actual.

La Remonta - La Marga

En este tramo el ferrocarril se aproxima al centro a lo largo de la Av. Eduardo García del Río y atraviesa además el Polígono Industrial de Parayas-Candina con la línea de FEVE Oviedo-Santander. Ambas situaciones conforman una doble barrera en una zona densamente urbanizada. Otro condicionante es la presencia de los talleres ferroviarios, ocupando una gran superficie que no ha quedado integrada en la trama urbana con el crecimiento de la ciudad.

Eje Castilla - Hermita

En la actualidad, la zona a reordenar recoge por una parte la confluencia de los principales movimientos de entrada y de salida de tráfico rodado de la zona centro de la ciudad. Por la otra, aquí se encuentran las estaciones ferroviarias y de autobuses interurbanos, con la actividad y el movimiento que esto conlleva.



Zona afectada. Movimientos de entrada por la calle Marques de la Hermita y salida por la calle Castilla.

El par vial que componen la Calle Castilla y la Calle Marques de la Hermita, supone el principal eje de acceso y salida de la ciudad. Además sirve de red de distribución del tráfico generado por los residentes y comercios que se localizan entre las citadas calles. Hay que considerar que este es un barrio que posee una densidad edificatoria elevada, con aproximadamente 15.000 habitantes. La intensidad de tráfico, unido a la densidad de población y actividad comercial de la zona, hace que exista un alto número de vehículos circulando lentamente en busca de aparcamiento o aparcados temporalmente en doble fila, reduciendo ostensiblemente la capacidad de los viales.

Asimismo, se detectan carencias de ejes transversales, tanto para tráfico rodado como para itinerarios peatonales, que comuniquen esta zona con la parte Norte de Santander, además de una circunvalación externa al entramado urbano que facilite la salida hacia el arco sur de la bahía sin atravesar el centro de la ciudad.

Plaza de Las Estaciones

El municipio cuenta con dos estaciones ferroviarias principales comienzo de línea, correspondientes a los ferrocarriles de FEVE y otra a los de RENFE.

La ubicación de estas terminales corresponde con la Plaza de las Estaciones, emplazada en el centro de la ciudad, entre el Pasaje de Peña y la Calle Castilla, y en la que también se encuentra soterrada la estación de autobuses de Santander.



Vista de la Plaza de las Estaciones

Actividad portuaria

La presencia del puerto genera un tráfico añadido a la zona. La terminal de pasajeros del Puerto de Santander, la Estación Marítima, está situada junto al centro de la ciudad y atiende las necesidades de 140.000 usuarios que viajan anualmente en Ferry. Además de facilitar las operaciones de los buques que los transportan y permitir su abastecimiento a través del Puerto, los viajeros tienen la posibilidad de transportar sus automóviles en el mismo, por lo que la presencia de la terminal genera una cantidad de tráfico añadido al presente en la zona.

III Actuaciones urbanísticas relevantes
1.- Reordenación del espacio ferroviario

ORDENACIÓN

AYUNTAMIENTO DE SANTANDER

PGOU SANTANDER

(127)

III Actuaciones urbanísticas relevantes
1.- Reordenación del espacio ferroviario

ORDENACIÓN

AYUNTAMIENTO DE SANTANDER

PGOU SANTANDER

(128)



Estación Marítima y su conexión con la red viaria, en la confluencia de calle Antonio López y calle Castilla

Así pues, tanto la salida y entrada de vehículos del Ferry como la playa de vías y talleres de las estaciones y el citado acceso de Santander, se ubican territorialmente en esta pieza del municipio, que presenta otros problemas añadidos como un déficit de estacionamiento, tanto para residentes como para visitantes, ciertas carencias dotacionales, la presencia de los mayores niveles de ruido de Santander, y una fuerte fragmentación debida a la topografía del terreno en la parte Norte, de la que se separa mediante un muro de más de 15 metros de altura en algunos puntos, con la escasez de comunicaciones viarias y peatonales que esto conlleva.



Comunicaciones difíciles por la topografía y las vías del ferrocarril, entre la zona de actuación y el Norte

PROPUESTA

Antecedentes

Como respuesta a esta situación, se han planteado diversas actuaciones que la mejorarían, como la construcción de un depósito de graneles sólidos en el puerto, que ha solucionado el problema de las emisiones de carbón o el proyecto de reordenación de los tráficos asociados a cruceros que se encuentra en fase final de obras.

Si bien, la propuesta más emblemática para mejorar el entorno en sus aspectos más determinantes (fractura general por la presencia de las vías, situación del tráfico rodado, mejora de los espacios libres, equipamientos, etc.) pasa por la reordenación del espacio ferroviario en el Municipio de Santander y Arco de la Bahía.

Esta actuación presenta a la ciudad de Santander una gran oportunidad para reordenar el espacio urbano, de acuerdo al modelo ferroviario propuesto por el Ministerio de Fomento e incluido en el Estudio de Integración del Ferrocarril y Arco Sur de la Bahía.

JUSTIFICACIÓN DE LA ACTUACIÓN

En base a lo anterior se hace necesario llevar a cabo una reforma integral de la zona Castilla-Hermita, además de las intervenciones derivadas de la unificación y cobertura de las vías que llegan hasta las inmediaciones de La Remonta, que mejore la situación actual de esta zona de la ciudad. La intervención se justifica en base a los siguientes aspectos:

- El proyecto de unificación y cobertura de las vías genera una gran bolsa de suelo a ordenar en el centro de Santander.
- Es necesario un adecuado acceso a Santander desde el punto de vista funcional y urbanístico.
- La zona de Castilla - Hermita requiere un reequipamiento y un aumento de los espacios libres, así como una mejora de la conectividad y permeabilidad con el resto de la ciudad.

Los criterios generales a aplicar en la ordenación del ámbito son los siguientes:

- Configurar de un vial de acceso con capacidad suficiente y con carácter de vial urbano.
- Posibilitar la separación de los tráficos locales y de largo recorrido.
- Crear una centralidad de transporte multimodal.

- Establecer las condiciones necesarias para la llegada del tren de alta velocidad a Santander.
- Aumentar la permeabilidad con la zona de la Calle Alta, al menos de carácter peatonal.
- Establecer una ordenación urbana viable, tanto técnica como económicamente.
- Esponjar el entorno, creando nuevos espacios libres, y equiparlo.
- Reordenar el espacio liberado por las vías en el Polígono Industrial de Parayas-Candina, buscando mejorar la accesibilidad al mismo.

Solución propuesta

La solución propuesta consiste en ejecutar un nuevo acceso a Santander, aprovechando el terreno que quedaría liberado por la unificación y cobertura de las vías de ferrocarril, que se configure como uno de los ejes principales de acceso a la ciudad desde el Arco Sur de la Bahía, y que permita a las calles Castilla y Marqués de la Hermita mantener únicamente una función distribuidora del tráfico generado en su entorno. Se trata pues de crear un acceso a Santander funcionalmente adecuado para las intensidades que soporta, con carácter de vía urbana.

A continuación, se describen las principales actuaciones que constituyen la solución propuesta.

Nuevo vial de acceso a Santander

Tras la unificación y posterior cobertura de la playa de vías existente en Castilla – Hermita, queda a reordenar una bolsa de suelo de más de 300.000 metros cuadrados. Este nuevo espacio liberado del uso dedicado al tráfico ferroviario, a cota de la calle Castilla, permitirá reorganizar el tráfico de vehículos, incluyendo un nuevo vial principal, paralelo a los dos ejes actuales de entrada y salida y que partirá de la rotonda de La Marga y llegará a una gran plaza situada cercana a las Estaciones. Se separan así los tráficos de carácter local y de largo recorrido, desahogando los movimientos interiores de este barrio.

Este vial con calzadas separadas y dos carriles por sentido de circulación estará conectado transversalmente con la red local y poseerá, en paralelo, zonas verdes a un lado, de aproximadamente 15 metros de ancho, que favorezcan la integración del vial y minimicen su impacto paisajístico. Entre la vía y la zona verde discurrirá un carril – bici que tendrá continuidad con el previsto para La Remonta y la Peña de Peñacastillo. Este amplio paseo verde permitirá el tránsito peatonal, sin interferencias del tráfico rodado, pasando por la plaza de las estaciones hasta enlazar con la prolongación propuesta del

Paseo Marítimo, que cerrará el circuito que llega desde el gran Parque Litoral, pasando por la zona del Sardinero, Puerto Chico y Centro.



Nuevo vial de acceso

Unificación y cobertura de las vías

La Remonta – Jerónimo Sainz de la Maza

La unificación y cobertura de las vías, que se inicia en Las Estaciones, se prolonga hasta La Remonta. En el tramo, comprendido entre La Remonta y la rotonda de la Calle Jerónimo Sainz de la Maza, las vías ocuparán la actual calle Eduardo García Del Río, junto a las vías existentes. Sobre estas vías se levantará la nueva cubierta, sobre la que se situará un vial para el tráfico rodado, aceras peatonales y carril – bici. De esta forma se asegura un itinerario continuo desde Peñacastillo hasta Las Estaciones, con la posibilidad de conectar desde allí con una serie de itinerarios peatonales por todo el municipio.

Parayas-Candina

La creación de un bypass posibilitará trasladar las vías de FEVE que atraviesan actualmente el Polígono industrial de Candina. El espacio ferroviario liberado en Candina, será ocupado por un nuevo vial que servirá al tráfico interno de la zona productiva, convirtiéndose a su vez en una vía alternativa de entrada – salida a la ciudad además de la existente desde Bilbao y la nueva vía propuesta sobre la plataforma de cobertura. Estas

III Actuaciones urbanísticas relevantes
1.- Reordenación del espacio ferroviario

ORDENACIÓN

AYUNTAMIENTO DE SANTANDER

PGOU SANTANDER

(129)



III Actuaciones urbanísticas relevantes
1.- Reordenación del espacio ferroviario

ORDENACIÓN

AYUNTAMIENTO DE SANTANDER

PGOU SANTANDER

(130)



acompañado por un carril – bici y un paseo verde que garantizará la comunicación peatonal con la zona comercial de Nueva Montaña además de aportar calidad ambiental a una zona actualmente degradada.

Castilla – Hermita

Para disminuir el efecto barrera que producen las vías del ferrocarril, se propone unificar las estaciones actuales de FEVE y RENFE y la cobertura de las vías. Se crea así una plataforma que quede a un nivel intermedio entre la Calle Castilla y la Calle Alta, permitiendo una mayor permeabilidad peatonal entre ambas.

Sobre esta plataforma, se prevé un vial longitudinal que dará servicio a la nueva zona residencial que se emplazará al pie de este zócalo y lo comunicará con la Peña del Cuervo, quedando de esta forma garantizada la conexión vehicular con la Calle Alta. Un par de rampas cercanas a la Estación Ferroviaria, asegurarán la conexión rodada de esta plataforma con la cota inferior. A lo largo, habrá accesos peatonales que permitirán la comunicación transversal entre la zona Castilla – Hermita y la Calle Alta. Se mejora así la conexión con el resto de la ciudad consolidada, tanto viaria, para transporte público y privado, como peatonal.

Nueva Estación Intermodal

Se propone crear una nueva estación de ferrocarril que acoja el tráfico tanto de cercanías como de largo recorrido, incluido el tren de alta velocidad que parece estar previsto por el Ministerio de Fomento. Habrá distintos puntos de acceso a la misma: en la planta superior, a nivel de la cubierta de las vías; en la planta baja, a cota de calle y también a través de un túnel peatonal que la conectará con la Estación de Autobuses, integrando así tanto el transporte urbano como interurbano en esta modalidad.

Metro ligero

Las dos estaciones se relacionan mediante una gran plaza, que además de permitir una organización espacial acorde a la nueva estación, sería además el punto de parada de la línea del metro ligero que comunicaría esta zona con la Universidad y el Sardinero, a través del túnel que propone la Revisión del Plan.

Este túnel servirá tanto al tráfico vehicular como al paso del metro ligero. Castros, a la altura de la Bajada de Polio.

Así pues, la línea de metro ligero relacionará algunos de los principales focos generadores de tráfico de la ciudad, como son las estaciones de ferrocarril y autobuses, la Universidad de Cantabria, y el Sardinero. Desde las estaciones hacia el Oeste, la línea de metro continúa en superficie, pasando por La Marga y el Polígono de Candina, en dirección hacia Camargo.



Imagen del metro ligero propuesto.

Nuevas zonas residenciales

Los edificios residenciales se distribuirán a lo largo del zócalo que se genera con la cobertura de las vías. Las primeras plantas se destinarán a aparcamiento de residentes e irán en contacto con el zócalo, de manera que el acceso vehicular al mismo se realizará bien desde la cubierta o bien desde la cota inferior. Al frente, estas dos plantas tendrán un uso comercial, junto al nuevo espacio público creado. Sobre esta plataforma de bajos comerciales y aparcamientos, se levantan las viviendas, distribuidas en bloques exentos de distintas alturas en torno a un patio que otorgan al conjunto una gran permeabilidad. La nueva ordenación residencial se anida a las alineaciones de la edificación existente, quedando así integrada en la trama urbana, y asegurando en todo momento la conexión transversal entre las zonas alta y baja de la ciudad.



Imagen de las viviendas y comercios en la zona de Castilla-Hermita

Nuevos espacios libres equipados

Entre la cubierta de las vías y el frente de edificación de la Calle Castilla, se genera una gran bolsa de suelo gracias a la liberación del espacio ferroviario. Tendrá un carácter claramente urbano e irá acompañado por el nuevo vial de acceso. El uso de estos terrenos estará destinado a dotar a la zona de los espacios libres y equipamientos de los que actualmente carece. Cabe destacar la creación de una gran plaza en torno a la cual se situarán los principales equipamientos que pueden incluir una guardería, nuevo centro de salud, un centro de la tercera edad, nuevo edificio de la Policía Local, un nuevo instituto y una zona adicional de edificios de uso terciario. Bajo esta plaza, se situará un gran aparcamiento subterráneo.

Todo ello, junto con los nuevos espacios verdes y zonas de esparcimiento, mejorarán significativamente la calidad ambiental y urbanística del entorno.

Por último, junto a la nueva Estación Ferroviaria, se prevé la construcción de una torre que albergará usos residencial, hoteleros y de oficinas. Este edificio constituirá un hito no solo como remate de la actuación de la reordenación del espacio ferroviario sino también un como edificio singular para la Ciudad de Santander.

Traslado de los antiguos talleres ferroviarios en Cajo

Esta operación supondrá una vez más la liberación de una gran superficie, lo cual se traduce en una oportunidad para regenerar la zona e integrarla en la ciudad. Se prevé para ello la construcción de un gran aparcamiento cuya cubierta quedará a nivel de la nueva plataforma de cobertura sobre la que se implantarán los bloques residenciales. La operación de unificación de las vías genera una bolsa de suelo junto a la intersección del nuevo eje Las Estaciones - La Remonta con el nuevo vial de Parayas-Candina. Esta superficie tendrá uso productivo, debido al entorno en el que se emplaza. En los terrenos liberados por las vías de FEVE a su paso por Candina, se situará un vial, tal como se ha descrito anteriormente.



Possible vista de la parcela de los talleres de Cajo

A continuación se adjunta un plano con la propuesta de ordenación.

III Actuaciones urbanísticas relevantes
1.- Reordenación del espacio ferroviario

ORDENACIÓN

AYUNTAMIENTO DE SANTANDER

PGOU SANTANDER

(131)



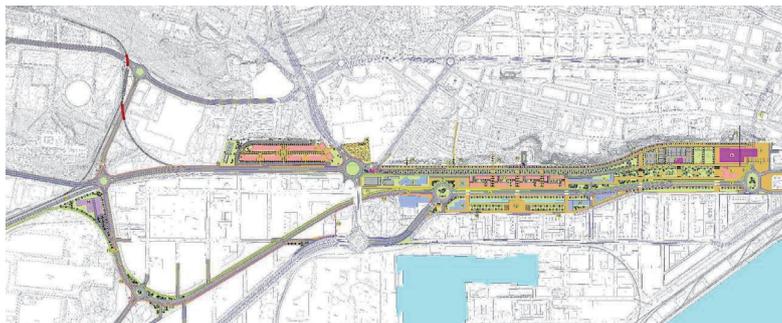
III Actuaciones urbanísticas relevantes
1.- Reordenación del espacio ferroviario

ORDENACIÓN

AYUNTAMIENTO DE SANTANDER

PGOU SANTANDER

(132)



Plano con la propuesta de ordenación descrita, sin carácter normativo ni vinculante.

SÁBADO, 29 DE SEPTIEMBRE DE 2012 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 35

2.- Parque litoral público del Norte

Esta actuación tiene como principal finalidad la de constituir un parque público en toda la zona Norte del municipio, aun poco transformada, manteniendo sus valores naturales y ecológicos, y ejercer una protección activa sobre los mismos.

La superficie total del ámbito supera los 4.300.000 m² de superficie e incluye todos los suelos que el POU ha calificado como Protección Litoral, sin perjuicio de las adecuaciones intrínsecas de su incorporación al Plan General.

En la actualidad estos suelos están poco transformados, destinados en muchos casos a actividades primarias, dado el carácter de suelo no urbanizable protegido que les otorgaba el Plan General que se revisa.

Fundamentalmente se compone de praderas sin explotación activa ni masas de vegetación arbustivas o arbóreas relevantes, y presenta algunos equipamientos insertos de diferente magnitud y algunas viviendas, generalmente aisladas, muchas de ellas realizadas bajo la potestad del artículo 44.2 del Reglamento de Gestión Urbanística, y otras desarrolladas aparentemente sin amparo legal. Entre estas últimas cabe destacar la urbanización formada en la parte Norte de la depuradora.

Entre los equipamientos que colindan o quedan incluidos dentro del perímetro del futuro parque hay que señalar los siguientes: el cementerio de Ciego, el parque del mismo (antiguo vertedero), las sierras municipales, el centro meteorológico y el oceanográfico, el campo de fútbol España-Cueto, el camping municipal y el faro, así como la infraestructura de la depuradora de Santander en el entorno de San Román.

Además existen otras actividades al aire libre, con pequeñas instalaciones asociadas, como las de radiotelevisión española, un centro de equitación, o el campo de tiro, cuyos restos balísticos y cerámicos caen directamente al mar y que deberá ser trasladado en desarrollo del Parque Público Litoral del Norte, así como la posibilidad de instalación de las ferias al Norte de Ciego y otros eventos puntuales.

Por otro lado, hay que destacar la multitud de vertidos que se realizan en esta zona, formando escombreras de diferentes dimensiones.

Ambientalmente, se tiene un espacio en el que las formaciones vegetales potenciales han sido profundamente modificadas, siendo sustituidas en su mayor parte por praderas y zonas de matorrales. Estos prados muy parcelados, además presentan en muchas



ocasiones árboles plantados en los linderos, como fresnos, sauces o tilos que a veces pueden formar bosquetes.

Además de las praderas, como consecuencia de la destrucción de los bosques caducifolios autóctonos surge una comunidad de matorral, ocupando una superficie menor que éstas, que en determinadas zonas (bordes de acantilado, orlas de bosque, etc.) constituyen la vegetación natural.

Por otro lado, cabe destacar que en la zona Norte se localizan tres hábitats naturales de interés comunitario, que constituyen zonas de especial relevancia por estar amenazados de desaparición, asociados principalmente con la zona de dominio público marítimo terrestre, y que son las siguientes:

PUNTO	CÓDIGO HABITAT	CARACTERÍSTICAS
2	1230	Acantilados con vegetación de las costas atlánticas y bálticas. Formado por las asociaciones: <i>Crithmo-Limonietum binivosi / Armeria depilatae - Limonietum ovalifoli / Leucanthemo scrossifoli - Festuceum pruinosae</i>
3	4040	Brezales secos atlánticos costeros de <i>Erica vagans</i> . Formado por la asociación: <i>Ulex humilis-Ericetum vagantis</i>
4	4040	Brezales secos atlánticos costeros de <i>Erica vagans</i> . Formado por la asociación: <i>Genisto occidentalis-Ulucetum maritimi</i>
	1230	Acantilados con vegetación de las costas atlánticas y bálticas. Formado por la asociación: <i>Leucanthemo scrossifoli-Festuceum pruinosae</i>



III Actuaciones urbanísticas relevantes
2.- Parque litoral pública del Norte

ORDENACIÓN

AYUNTAMIENTO DE SANTANDER

PGOU SANTANDER

(133)



III Actuaciones urbanísticas relevantes
2.- Parque litoral pública del Norte

ORDENACIÓN

AYUNTAMIENTO DE SANTANDER

PGOU SANTANDER

(134)

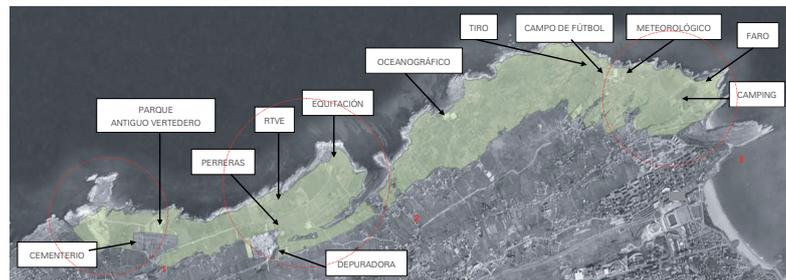


Con respecto a la fauna presente en la zona cabe destacar la presencia de anfibios como el sapo común y reptiles como el lución, aprovechando los pastizales en función de su grado de cobertura y refugiándose en los setos de los márgenes y los muros de piedra.

Además, la comunidad de aves utiliza este medio como zona de invernada o refugio permanente, siendo los grupos más característicos el bisbita arbóreo, la corneja negra, el gorrón molinero, el escribano solitario, el mirlo, el zorzal común, el zarzaco común, o la urraca. También destaca la presencia de rapaces, como el milano real o la lechuza, y de mamíferos, como erizos, topos o ratones.

Finalmente, cabe destacar la riqueza arqueológica de la zona, tanto en cuevas como en yacimientos, en los que se han encontrado vestigios de diferente entidad y diferentes épocas.

A continuación se plasma un esquema con los principales elementos presentes en la zona Norte anteriormente indicados.



Dentro de la zona litoral Norte destacan tres enclaves de especial interés, que son los siguientes, y que están indicados mediante círculos rojos en la imagen anterior:

1. Rostro – La Virgen del Mar.
2. La Maruca.
3. Cabo Mayor – Cabo Menor.

Rostro – La Virgen del Mar

La playa de la Virgen del Mar posee un entorno natural destacable, en el que cabe señalar la presencia de la ermita del mismo nombre. En su entorno se ubica la Finca de Rostro, antiguo campo de tiro del Ministerio de Defensa, que forma un erial de más de 140.000 metros cuadrados de superficie, y que fue adquirida a fecha de 2003 por el Ayuntamiento de Santander, siendo destinada a un parque público que se encuentra en fase de obras.



Vista de la Virgen del Mar

La Maruca

Esta ría compone un paisaje singular de Santander, siendo la única presente en el municipio. Desde el punto de vista ambiental, cabe destacar la importancia que este espacio tiene como albergue de aves de migración. Además, en sus inmediaciones se ubican las Pozonas de San Román, dos lagunas de agua dulce, que constituyen el segundo mayor humedal del municipio después de La Vaguada de Las Llamas.



Punto de Interpretación de las Pozonas de San Román, recientemente saneadas y regeneradas.

Urbanísticamente, cabe destacar la presencia de un pequeño puerto pesquero y de edificaciones de poca entidad dispersas por el entorno, que no responden a ninguna planificación previa.

Por otro lado, este espacio cuenta con dos elementos de valor patrimonial:

- El Molino de Aldama, molino de mareas localizado en la ría de San Pedro del S.XVIII aproximadamente, testimoniando el aprovechamiento de los recursos hidráulicos como fuente energética en las sociedades preindustriales.

III Actuaciones urbanísticas relevantes
4.- Parque litoral público del Norte

ORDENACIÓN

AYUNTAMIENTO DE SANTANDER

PGOU SANTANDER

(135)



III Actuaciones urbanísticas relevantes
4.- Parque litoral público del Norte

ORDENACIÓN

AYUNTAMIENTO DE SANTANDER

PGOU SANTANDER

(136)



- La Batería de San Pedro del Mar, localizada sobre la Punta Pinquel, siendo los restos de una batería de artillería levantada en el S.XVII para defender el estuario de una posible incursión marítima.



Vista general de La Maruca

Cabo Mayor-Cabo Menor

Esta zona posee un alto valor paisajístico ya que desde este lugar se divisa una amplia panorámica del borde costero santanderino y de la costa oriental cántabra. En este tramo litoral se presentan los acantilados de Cabo Menor y Cabo Mayor así como las playas de los Molinucos y Mataleñas.

Todo este espacio es de uso público, con la salvedad de algunas parcelas situadas en Cabo Menor, cuya obtención está prevista mediante el desarrollo de la gestión de la Revisión del Plan General.

Cabo Mayor se encuentra cubierto en su mayor parte por praderas, destacando la hondonada arbolada por la que discurre un arroyo. En este ámbito se conservan vestigios de la Guerra Civil que incluyen un búnker, dos nidos de ametralladoras y algunas trincheras construidas en 1936-37 por los republicanos para la defensa de Santander frente a los ataques desde el mar.

Cabe señalar el impacto que los vehículos privados causan sobre estos terrenos a los que acceden libremente.

En la más alto de esta zona se sitúa el **Faro de Cabo Mayor**, datado en 1830 y de 30 metros de altura, desde el que se divisa una imponente panorámica, siendo el más destacado de Cantabria y un punto de referencia en el paisaje municipal.



Cabo Mayor

Sobre Cabo Menor se localiza el "Parque de Mataleñas", que incluye un parque periurbano con abundante arbolado, un estanque con anátidas y una zona dedicada a campo de golf municipal de nueve hoyos.



Cabo Menor

Entre Cabo Menor y Cabo Mayor se encuentra una profunda ensenada que da lugar a la Playa de Matalañas rodeada de agrestes acantilados. Finalmente, se tiene que, en la actualidad existe una senda costera que rodea Cabo Menor comunicándolo con la zona de El Sardinero, cuya continuidad hacia Cabo Mayor está en proyecto.

Con estas premisas, la **justificación de intervenir** en los terrenos litorales del Norte de Santander se basa en los siguientes aspectos:

- La situación natural y paisajística de estos suelos provoca que sean terrenos a preservar y destinar a todos los ciudadanos, manteniendo y potenciando sus condiciones ambientales, y enfocando su uso al de disfrute de todos los santanderinos y visitantes.
- La situación administrativa de estos suelos, en los que el Plan de Ordenación del Litoral imposibilita la materialización de la edificación con carácter general, y para los que establece que se vayan incorporando al patrimonio municipal del suelo mediante mecanismos de gestión urbanística y/o expropiación.

Por otro lado los **critérios de intervención** aplicables para la creación del Parque Público Litoral, son los siguientes:

- Mantenimiento de las condiciones ecológicas y paisajísticas del entorno y potenciación de su vuelta a un estado natural previo al actual.
- Protección de las Pozonas de San Román y del entorno de la Ria de San Pedro del Mar.
- Rehabilitación de las zonas más degradadas o diversas áreas en las que se han producido vertidos incontrolados o movimientos de tierras.
- Instalación de actividades de ocio compatibles con los valores naturales, que potencien el uso público del Parque.
- Atención en todo caso a lo establecido en la Memoria Ambiental del Plan General.

En base a tales criterios, se exponen a continuación las **líneas directrices de la ordenación** del futuro Parque Público Litoral.

En primer lugar determinar que este ámbito se mantiene como una zona natural, constituyendo un **espacio libre natural** en el que no se prevén nuevas construcciones (no permitidas por el POU).

Vial de acceso

Su acceso principal se realizará desde el vial que recorre el Sur del parque, fuera del mismo en la mayor parte de su trazado y que conecta con el viario municipal de primer orden en diversos puntos. La sección de esta vía se compone de una acera Sur, dos carriles de poca sección y un carril bici al Norte.

Senda peatonal

Además de este acceso rodado, que a su vez da comunicación a todos los caminos actualmente existentes en zona litoral Norte, cabe destacar la futura realización de una senda costera que unirá el Faro con la Virgen del Mar. En el año 2.002 el Ministerio de Medio Ambiente encargó la redacción del proyecto que es entregado definitivamente en agosto de 2.003, tras su revisión por los organismos implicados (Demarcación de Costas en Cantabria, Ayuntamiento de Santander, Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria). A continuación se describen los aspectos más significativos del "Proyecto Senda Peatonal entre el Faro de Cabo Mayor hasta La Virgen del Mar".

Continuando el itinerario existente por el borde marítimo en Matalañas, que en la actualidad finaliza en Cabo Menor, esta senda discurrirá por la zona septentrional del Parque Público Litoral del Norte ocupando terrenos calificados por el Plan de Ordenación del Litoral como de Protección Costera, Protección Intermareal y Protección Litoral.

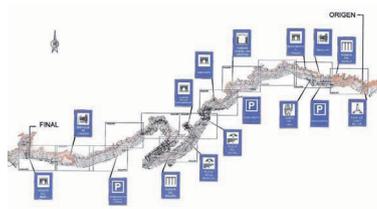


Plano de situación de la senda peatonal (extraído del proyecto antes citado)

La senda unirá diversos puntos de interés paisajístico (varios miradores), geológico (Puente del Diablo), patrimonial (Cuartel de los Carabineros), por citar algunos, además de dotaciones deportivas y de aparcamiento.

(137)

(138)



Plano de conjunto (extraído de proyecto)

Respecto a la materialización de la senda, como en el caso de los aparcamientos y todas las intervenciones relacionadas con este proyecto, se busca que esta obra tenga un impacto mínimo sobre el entorno. La senda tendrá una sección aproximada de 3 metros, y para su construcción se utilizarán materiales naturales como la madera y la piedra.

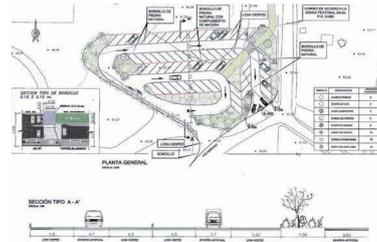
Si bien el paseo procurará adaptarse a la topografía del terreno, donde sea necesario se construirán pasarelas o puentes de madera que salven los desniveles.

Aparcamiento

El aparcamiento se concentrará en dos zonas, con acceso rodado desde la red viaria existente. Serán accesibles peatonalmente desde la senda proyectada.

El primero de ellos tiene capacidad para 60 vehículos y se sitúa cerca del Campo de Tiro existente, el segundo es el mayor de los tres, albergará 120 plazas y se encuentra entre La Maruca y Ciriago.

En todos los casos, se busca la integración de la obra en el entorno, utilizando losas de césped y materiales naturales como la piedra y la madera. Para reducir su impacto, contarán con zonas vegetadas integradas al espacio de aparcamiento, y se tendrá especial cuidado en la selección de las especies arbóreas y arbustivas a introducir, que no contrastarán con la vegetación originaria de la zona.



Aparcamiento Campo de Tiro (extraído de proyecto)

La Maruca - Centro de Interpretación de la Naturaleza

Otra actuación de relevancia dentro del Parque es la regeneración del entorno de la Ria de San Pedro del Mar (La Maruca), creando un frente marítimo de calidad que aproveche la situación y condiciones paisajísticas y ambientales del enclave. En la desembocadura de la ria, sobre la península que cierra por el Este la ensenada de La Maruca, se encuentran situadas las ruinas de la antigua Batería de San Pedro del Mar, sobre las que se ha implantado un Centro de Interpretación de la Naturaleza.

Espacios deportivos al aire libre

La presente actuación, tanto por los condicionantes a los que está sometida como a sus características morfológicas y ambientales, y sobre todo por su carácter de parque público, debe contar con zonas de ocio y esparcimiento suficientes.

Partiendo de la premisa de no edificar, conservando a su vez los valores medioambientales del área, la dotación de la misma con instalaciones para la práctica de deportes al aire libre parece una actuación idónea y coherente con la propuesta general. Se dispone de grandes superficies para el desarrollo de estas actividades totalmente compatibles con el entorno en el que se practican.

Se favorecerá la integración de las instalaciones deportivas existentes, como el Campo de Tiro que habrá que desplazar eliminando la afección negativa que los residuos de éste producen sobre el mar, o el Campo de Fútbol en Cueto.

Otras actuaciones

Se propone que el parque se ubiquen distintas zonas destinadas a la horticultura y gestionadas desde el Ayuntamiento de Santander, creando huertas en parcelas de distintos tamaños a partir de los doce metros cuadrados, de esta forma los distintos

usuarios dispondrán del terreno necesario de acuerdo a sus necesidades y posibilidades. Esta iniciativa que ya se ha llevado a cabo en otras partes de la ciudad ha sido muy bien acogida por lo vecinos de Santander, proponiendo su continuidad en el Parque Público Litoral del Norte.

Por último, mencionar la ampliación del Cementerio de Ciriago, recogida y delimitada en el presente Plan.

III Actuaciones urbanísticas relevantes
4.- Parque litoral público del Norte

ORDENACIÓN



PGOU SANTANDER

(139)



III Actuaciones urbanísticas relevantes
4.- Parque equipado de la Vaguada de Las Llamas

ORDENACIÓN



PGOU SANTANDER



(140)

3.- Parque equipado de La Vaguada de Las Llamas

Esta actuación consiste en la creación de un gran parque equipado en la zona de La Vaguada de Las Llamas. En aproximadamente 800.000 m² de superficie, coexistirán usos de espacios libres y de equipamientos, creando un entorno atractivo para el esparcimiento y el ocio.

La zona de actuación se puede distinguir en tres sectores diferenciados, que en conjunto forman una unidad:

1. Zona Este.
2. Zona Centro.
3. Zona Oeste.



La **Zona Este** abarca unos 367.000 m² de superficie y se corresponde con los terrenos delimitados por el Sur con la Avenida de Los Castros, por el Norte con la vía urbana S-20, por el Este con la calle Alcalde Vega Lamera y por el Oeste con el futuro vial propuesto por el Ministerio de Fomento que prolonga la Bajada de Polo.

En la actualidad este área incluye los siguientes equipamientos: el recinto de la Universidad de Cantabria (UC), la Universidad Internacional Menéndez Pelayo (UIMP), el Palacio de Deportes y el colegio público Dionisio García Barredo; así como dos infraestructuras de carácter general: una subestación eléctrica y una estación de bombeo. Además, limita por el Este con el Estadio de Fútbol municipal.

El resto de la zona Este corresponde a espacios libres que están obtenidos, fruto de la gestión del Área de Reparto 21 del Plan General de 1997, en calidad de sistema local de espacios libres, correspondiendo con el Parque de la Vaguada de Las Llamas cuya ejecución se encuentra finalizada.



La **Zona Centro** limita por el Sur con la Avenida de Los Castros, por el Norte con la S-20, por el Este con la zona anteriormente descrita y por el Oeste con la Bajada de San Juan, abarcando unos 368.000 m². Estos terrenos poco antropizados en su mayor parte, poseen algunas edificaciones ubicadas principalmente en sus extremos oriental y occidental.

En el Plan de 1997 este suelo es considerado como Sistema General, con calificación de Parque Equipado, sin especificar la ubicación de las dotaciones asociadas al mismo.

Sin embargo, pese a su condición de Sistema General, la gestión del anterior Plan no permitió su completa obtención, con un 28,5% de su superficie municipal, siendo el resto objeto prioritario de obtención mediante la gestión del presente Plan.

SÁBADO, 29 DE SEPTIEMBRE DE 2012 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 35



La **Zona Oeste** limita por el Sur con la avenida de Los Castros, por el Norte con la S-20, por el Este con la Bajada de San Juan, y por el Oeste presenta la delimitación determinada por este Plan y que no está condicionada por ningún vial existente. Este área posee una extensión aproximada de 87.500 m². En esta zona destacan los Campos de Fútbol de Monte, y la reserva de suelo en la parte más occidental para acoger el Museo de Cantabria.

Desde el punto de vista **ambiental**, el ámbito del Parque responde a su configuración geográfica. Delimitado por dos laderas de roca que discurren paralelas en sentido Este-Oeste, éstas conforman una zona deprimida ocupada tanto por material sedimentario natural como por rellenos antropicos y donde hay presencia de agua de forma permanente. Esta configuración, a pesar del gran deterioro ambiental que ha sufrido a lo largo de los años ha favorecido el desarrollo de un ecosistema donde el carrizo es la especie vegetal más destacable.

Esta vaguada da cabida a dos tipos de hábitat, el formado por la vegetación palustre asociada a la zona húmeda, localizado naturalmente en la cota baja, y el formado por prados y cultivos aléjados, entre los que se intercala alguna edificación. El carrizo que se desarrolla en esta vaguada endorreica constituye el hábitat de numerosas especies de interés, especialmente de las aves. Esta zona acoge multitud de especies animales con gran presencia de aves, mamíferos y anfibios, destacando especialmente la presencia de tres especies de anfibios, que son el tritón jaspeado (*Triturus marmoratus*), el tritón palmado (*Triturus helveticus*) y el sapo partero común (*Alytes obstetricans*).

Por lo que respecta a las comunidades vegetales presentes predominan los carrizales, charcas, praderas y saucedas, siendo la primera de ellas la formación más característica.

Además, los frecuentes rellenos que esta vaguada ha recibido a lo largo del tiempo, sobre todo en la zona Este de la misma, confieren una baja calidad a los suelos agrícolas, apareciendo numerosos eriales y praderías de baja productividad.

Respecto a la vegetación arbórea, ésta se limita a la presencia de algunos sauces (*Salix* sp.), chopos (*Populus nigra*) y enocinas aisladas, además de otras diversas especies introducidas por el hombre.

En la actualidad, La Vaguada de las Llamas carece de cualquier tipo de régimen de protección, así como tampoco presenta accesos peatonales por lo que el acercamiento a la zona es complicado. Cabe destacar la presencia incipiente de la *Cortaderia selloana*, especie gramínea originaria de América del Sur, cultivada en todo el mundo como planta ornamental, de fácil propagación y difícil eliminación, considerada como una especie invasora a erradicar. En el área de estudio, ésta determina con frecuencia el paisaje, dada la vistosidad y altura de su inflorescencia en forma de plúmero.



Vista de La Vaguada de Las Llamas.

III Actuaciones urbanísticas relevantes
4.- Parque equipado de la Vaguada de Las Llamas

ORDENACIÓN

GOBIERNO DE CANTABRIA

PGOU SANTANDER

(141)



III Actuaciones urbanísticas relevantes
4.- Parque equipado de la Vaguada de Las Llamas

ORDENACIÓN

GOBIERNO DE CANTABRIA

PGOU SANTANDER



(142)

Con todas estas premisas, tanto las de carácter urbanístico como las de carácter ambiental, se prevé una intervención integral en el área que responda a una ordenación conjunta y a la vez independiente de la zonificación realizada.

La **justificación de su necesidad** se basa en los siguientes aspectos:

- Consecución de la creación de una centralidad de espacios libres y equipamientos ya prevista en el Plan General de 1997.
- Urbanización como parque de una de las pocas bolsas de suelo natural de entidad que se ubican entre el suelo consolidado por la edificación.
- Mantenimiento de los valores ecológicos de La Vaguada de Las Llamas, compatible con la integración de la misma dentro de la dinámica de la ciudad.
- Mejora del entorno del recinto universitario.

Por otro lado los **criterios de intervención** aplicables para la creación del Parque Equipado de Las Llamas, son los siguientes:

- Ordenación mediante estudio unitario.
- Creación de un frente atractivo a la avenida de Los Castros y a la S-20.
- Permeabilidad del parque frente al entorno consolidado.
- Garantía de accesos y conectividad transversal.
- Dotación de equipamientos adecuados para la integración del parque en la vida urbana.
- Protección de La Vaguada desde el punto de vista ambiental y acondicionamiento para uso público de manera que su adecuación como zona verde sea compatible con la conservación del carrizal.
- Realización de un control total de vertidos y regeneración y saneamiento de la vegetación natural del carrizal.

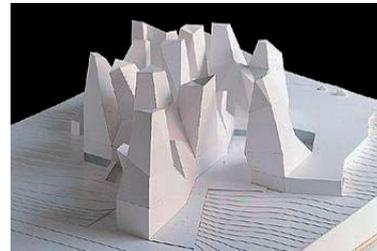
En base a tales criterios, se plantean las **líneas directrices para la creación del Parque Equipado de Las Llamas**. Queda así delimitado por la avenida de Los Castros al Sur, la S-20 al Norte, la calle Alcaidía Vega Lamera al Este y por la divisoria Oeste heredada del Plan de 1997. Este área queda fragmentada por la presencia de dos viales dirección Norte - Sur la sustituir las actuales Bajada de San Juan y Bajada de Polio) que

garantizan la conectividad transversal de la ciudad a través del parque, y que deberán quedar perfectamente integrados dentro del mismo. Además se prevé otro vial Este - Oeste que sirva de cierre septentrional del recinto universitario.

Los **equipamientos** se distribuirán principalmente en tres zonas.

El **primero** se situará en la franja Sur y Suroeste de la "zona centro", junto a la Avenida de los Castros, y albergará edificios universitarios, accesos a las necesidades de la Universidad de Cantabria en una franja paralela a esta calle de unos 80 metros de fondo aneja a las actuales instalaciones, y usos aún no determinados a continuación de éstos vinculados a la propia centralidad que el parque junto con sus servicios va a constituir.

El **segundo** corresponde a la "zona Oeste" y cuenta ya con un espacio deportivo (Campos de Fútbol de Monte). En esta misma zona, se encuentra una reserva de terreno destinada a albergar el futuro Museo de Cantabria, del cual existe un proyecto del cual se adjunta una imagen indicativa.



Maqueta del Museo de Cantabria

El **tercer** sector se ubica al norte del Edificio Interfacultativo de la Universidad de Cantabria donde se construirán, en una primera fase, tres edificios para la Universidad de Cantabria, y en una segunda fase otros tres, adaptados a la propia topografía del terreno.

Espacios Libres

El resto de la superficie de la presente actuación, descontando las zonas de equipamiento citadas, estará destinada a espacios libres.

El tratamiento que se les dará partirá del modelo adoptado para el diseño del Parque de la Vaguada de Las Llamas. En este caso, el carrizal ha sido tenido en cuenta como un espacio con un alto valor ecológico a conservar. Este se ha saneado y regenerado e incluso ampliado, sobre todo por tratarse de un hábitat natural para las aves y algunos pequeños reptiles. **Para ello no ha sido necesario aislar esta zona sino integrarla al parque urbano, asegurando su sostenibilidad.** Se ha implantado un programa de seguimiento de la conservación del carrizal y las especies que en él habitan, para garantizar las condiciones de vida de este ecosistema.

Los **viales** previstos dentro del parque serán de tráfico lento y dan servicio, en el caso de la "zona Este" en concreto, a las universidades y al servicio de mantenimiento del parque y de emergencias. Deberán integrarse en el entorno, por lo que se proyectará un trazado, perfiles y materiales adecuados.

El parque deberá contar con zonas de **aparcamiento** pudiendo ser empleadas igualmente tanto por los visitantes como por el recinto universitario, que en la actualidad necesita ampliar su espacio de estacionamiento. El uso estacional del parque se complementa con el de las universidades por lo que el uso compartido es viable.

La primera fase del **Parque Atlántico de la Vaguada de Las Llamas**, que se corresponde con la "zona Este" antes mencionada ya se ha finalizado, abarcando una superficie aproximada de 300.000m².



Zona Este de las Llamas. Parque existente

El parque está ordenado en torno al carrizal existente que ha sido saneado, regenerado y ampliado, llegando a ocupar un área de 47.000 m²; y cuyos límites, junto con los del nuevo estanque, de 11.500 m², reproducen el contorno de los continentes en contacto con el Océano Atlántico. Así la vegetación se distribuye en franjas de acuerdo a su situación geográfica, de forma tal que el parque cobra un carácter altamente didáctico a través de su arbolado.



Imagen del parque, donde se puede observar el carrizal.

Los recorridos principales del parque son longitudinales y se desarrollan en distintos niveles, dada la topografía del terreno. Estos recorridos van acompañados por un carril bici de 2,5 km de longitud. Se prevé la prolongación del mismo en la segunda fase de ejecución del parque correspondiente a la Zona Centro.



Imagen del parque, donde se puede observar el carril-bici.

III Actuaciones urbanísticas relevantes
4.- Parque equipado de la Vaguada de Las Llamas

ORDENACIÓN

AYUNTAMIENTO DE SANTANDER

PGOU SANTANDER

(143)

III Actuaciones urbanísticas relevantes
4.- Parque equipado de la Vaguada de Las Llamas

La comunicación transversal entre la ladera Norte y Sur se ve reforzada por una serie de caminos, rampas, escaleras y pasarelas de manera que se elimina la barrera que la vaguada suponía para esta zona de la ciudad. La siguiente fotografía corresponde a una de las conexiones transversales entre el parque y la universidad.



Imagen del parque, donde se puede observar una de las conexiones transversales.

De esta manera, se busca dotar a la ciudad de un parque urbano, practicable, sin renunciar a los valores ambientales existentes en la vaguada. Cuenta además con zonas de juegos para todas las edades y zonas de aparcamiento con una capacidad total de 344 plazas. Una zona de restauración, incluyendo un restaurante y un bar y un graderío al aire libre completan el programa.

Esta actuación, servirá de referente a la hora de completar la segunda fase. Dentro de los mismos límites que marcan la Av. de los Castros y la S-20, el parque se extiende al oeste hasta La Alberica.

Por último, la configuración geográfica de la vaguada y las vías S-20 y Avenida de los Castros conforman una barrera longitudinal, por lo que para la correcta ordenación del parque es necesario crear una serie de accesos transversales que doten a la zona de una mayor permeabilidad.

ORDENACIÓN

AYUNTAMIENTO DE SANTANDER

PGOU SANTANDER

(144)

SÁBADO, 29 DE SEPTIEMBRE DE 2012 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 35



Esquema de la ordenación del Parque de Las Llanas

III Actuaciones urbanísticas relevantes
4.- Parque equipado de la Vaguada de Las Llanas

ORDENACIÓN



PGOU SANTANDER

(145)



III Actuaciones urbanísticas relevantes
3.- Integración Puerto – Ciudad y Equipamiento de San Martín

ORDENACIÓN



PGOU SANTANDER

(146)



4.- Integración Puerto-Ciudad y Equipamiento de San Martín

Esta Actuación consiste en conseguir la renovación del Frente Marítimo, y con ello la integración Puerto-Ciudad. El carácter de las propuestas incluidas en este apartado es de determinaciones no vinculantes, tratándose de una zona de la ciudad remitida a un Plan Especial que deberá ordenar pormenorizadamente estos suelos.



Situación previa terrenos "Integración Puerto-Ciudad" (Zona Varadero)

Los elementos más destacados de la situación actual son los siguientes:

Presencia de la Estación Marítima y de los accesos al Ferry

En el Muelle del Almirante se ubica la actual Estación Marítima, en la que se realizan tanto las operaciones de mercancías como las de transporte de pasajeros, cubriendo el enlace regular de la compañía Brittany Ferries entre Plymouth y Santander.

Esto conlleva una sobrecarga de tráfico concentrada en las horas y días de este servicio, provocando colas en la vía pública, siendo necesaria la regulación del tráfico por la Policía Local, según se trate de la llegada o partida de pasajeros.

La estación, posee un edificio principal de Ricardo Lorenzo (1971) de planta rectangular, una sola altura y cubierta en dos niveles, una de las cuales se constituye como terraza. La construcción está orientada de Norte a Sur. Este edificio está catalogado por el Plan aquí propuesto.

En la imagen siguiente se puede observar la situación actual de la Terminal Marítima santanderina:



En referencia a la ordenación de la zona, se han diagnosticado tres circunstancias a tener en cuenta:

- Se produce un estrechamiento del paseo marítimo en la zona de la Estación, que no permite la continuidad fluida del mismo.
- Existe poca permeabilidad entre la ciudad y la terminal.
- El tráfico de vehículos que entran o salen de la estación y vinculados con los viajeros del Ferry influyen en la ya densa circulación local.

Sobre este ámbito se han llevado a cabo diversos estudios con la finalidad de reordenar o redirigir la situación actual, si bien, la aprobación de la modificación nº 9 del Plan Especial del Puerto, que reconsidera el uso del suelo del actual aparcamiento al de equipamiento, y las obras que se están llevando a cabo para reordenar de forma efectiva la operaciones de embarque y desembarque de los vehículos asociados a cruceros dentro de la zona portuaria, solventan en su mayor parte las circunstancias anteriormente detectadas.

Archivo Histórico Regional y Provincial y Biblioteca Pública del Estado

El Archivo Histórico Regional y Provincial y Biblioteca Pública del Estado se ubican en un amplio inmueble de finales del siglo XIX, antiguo almacén de la empresa Tabacalera.

El edificio cuenta con tres plantas y patios interiores ajardinados, y alberga de modo independiente la biblioteca y el archivo.



Archivo Histórico Regional y Provincial y Biblioteca Pública del Estado.

Espacio entre el Archivo y el Varadero de Ruiz de Alda

Entre el edificio del Archivo-Biblioteca y el Varadero se ubica una zona de libre acceso y dependiente de la Autoridad Portuaria de Santander destinada, hasta fecha reciente, a usos productivos. El mal estado de conservación y la caducidad de las licencias ha conducido a la demolición de las naves y la habilitación de un aparcamiento en superficie.

Desarrollo del Área Específica 106

En desarrollo del Plan General vigente se ha ejecutado el Área Específica 106, que comprende el solar indicado en la fotografía y parte del estacionamiento en superficie. En el citado solar se encuentra terminado un bloque de viviendas con uso residencial, mientras que el resto del área está destinada a uso de espacio libre.

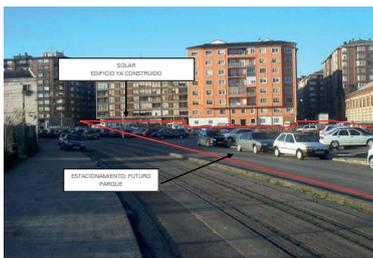


Imagen de los terrenos del Área Específica 106 antes del comienzo de su ejecución (Enero de 2009)

Existencia de dos aparcamientos en superficie: calle Marqués de la Hermita y calle Ruiz de Alda

El aparcamiento sobre rasante en la calle Marqués de la Hermita, comienza junto al solar de la demolida Lonja y finaliza en la C/ Héroes de la Armada, con 400 plazas.



Zona de aparcamiento junto a la Calle Marqués de la Hermita

III Actuaciones urbanísticas relevantes
3.- Integración Puerto - Ciudad y Equipamiento de San Martín

ORDENACIÓN

AYUNTAMIENTO de SANTANDER

PGOU SANTANDER

(147)



III Actuaciones urbanísticas relevantes
3.- Integración Puerto - Ciudad y Equipamiento de San Martín

ORDENACIÓN

AYUNTAMIENTO de SANTANDER

PGOU SANTANDER

(148)



En el año 2004 el Ayuntamiento ha realizado un "Estudio de aparcamientos para residentes en la ciudad de Santander" en el cual se detecta la escasez de estacionamiento en la zona de Castilla- Hermita y se promueve la implantación de un aparcamiento soterrado en el área, cuyo emplazamiento es la ubicación del actual estacionamiento en superficie. El futuro aparcamiento tendría capacidad para unos 800 vehículos, con plazas para residentes y de rotación, y dentro de su proyecto se contemplará tanto la ejecución del mismo como de su urbanización en superficie.

Se con esta solución u otra, cualquier actuación en el entorno debería ser generadora de plazas de estacionamiento.

Solar de la antigua Lonja y Fábrica de Hielo

En Febrero de 2006 se llevaron a cabo las obras de demolición de estos dos edificios cuya actividad fue trasladada a la parte Oeste de la Dársena de Maliaño. Esta operación supone la liberación de un espacio que bioquesta la continuidad de la prolongación del paseo marítimo planteado. De esta manera se podría dar salida a la senda peatonal y carril-bici conectándolos con los propuestos en la Actuación de Las Estaciones, los cuales aseguran un recorrido continuo hasta más allá de La Remonta.

Situación previa terrenos "Equipamiento de San Martín"

Los terrenos involucrados se localizan al Sur del Municipio, entre la Dársena de Molledo (Puerto Chico) y la Playa de Los Peligros (La Magdalena). En la actualidad, pertenecen al Puerto de Santander y forman parte del Sistema General que éste constituye.

El área está limitada al Este por la playa de Los Peligros y al Sur por el mar, lo que la hace totalmente accesible desde el agua. Al Norte lo hace por un muro natural que llega a alcanzar cotas de hasta 30 metros de altura sobre el nivel del mar, que la vertebra y la abre hacia la bahía. Se trata de una superficie plana y "dura", al ser una zona ganada al mar y ocupada en parte por instalaciones portuarias, en la actualidad prácticamente en desuso.

Esta configuración morfológica lo protege de los vientos, y su situación, orientado al Sur, lo dota de luz y vistas, que unido a su proximidad con el centro de la ciudad, hacen del frente urbano portuario de Gamazo-Promontorio una zona que debe convertirse en un espacio público, integrado en la trama urbana.

Funcionalmente, esta zona ha estado vinculada a la actividad marítima, a través de usos deportivos, docentes y culturales, aún vigentes, y otras actividades ligadas directamente con la actividad portuaria, cuyo espacio se encuentra hoy infrutilizado. Todo ello le confiere una identidad que debe conservarse aunque por sus características y situación merezca ser ordenado, potenciando sus valores paisajísticos, ambientales y

culturales, y conservando su tradición de espacio portuario, optimizando sus instalaciones e integrando la superficie liberada al uso público.

Por último, destacar el fuerte condicionante que supone la limitada accesibilidad a la zona, un fondo de saco que acaba en la Playa de Los Peligros, cuya única entrada posible es desde la calle Castelar o bien desde la Avenida de la Reina Victoria, sólo mediante escaleras.

Para facilitar un análisis más detallado de estos suelos, se distinguen dos zonas diferenciadas dentro del mismo, que se denominarán "Zona Oeste" y "Zona Este".

La Zona Oeste, actualmente vallada, comprende usos portuarios, destacando la presencia de un dique seco, para la construcción y reparación de barcos (Dique de Gamazo declarado Bien de Interés Cultural), y un dique en desuso, en el que se almacenan diversos materiales.

En un extremo se encuentra el Centro de Alto Rendimiento de Vela Príncipe Felipe; en el otro se ubican cinco naves agrupadas, con la fachada Norte hacia el vial principal y la Sur hacia el mar. Todas ellas están destinadas a actividades relacionadas con la actividad náutico-pesquera, destacando la presencia de la Cruz Roja del mar.



Zona Oeste

Con la aprobación de la modificación puntual nº 10 del Plan Especial del Puerto se incorpora un nuevo equipamiento a la zona (la ampliación del CEAR de Vela Príncipe Felipe) en vista de la próxima celebración del Mundial de Vela en Santander en el año

2014. Además en la misma se establecen como edificio a conservar los siguientes: CEAR de Vela existente, Cuarto de Bombas, y nave con usos portuarios situada al Norte de la Avenida de Carroero Blanco.

Al contrario que en el caso anterior, la **Zona Este** se encuentra abierta y posee mayor dinamismo. En ella se ubican diversos edificios, como son el Club Olímpico de Tiro, la Escuela de Formación Náutico Pesquera, el Instituto Oceanográfico y el Museo Marítimo del Cantábrico.

La Zona Este se encuentra distribuida por medio de un vial circular que rodea el lado Norte y Sur del museo y edificios colindantes, conformándose así una duplicidad del vial existente. Ambas vías poseen zonas de estacionamiento, a lo que se añade la presencia de un aparcamiento en superficie para casi 100 vehículos y que da servicio tanto a los equipamientos citados como a la Playa de Los Peligros. Su uso estacional, por los visitantes del Museo Marítimo y los usuarios de la playa, hace que el espacio de estacionamiento en verano pueda llegar a ser escaso, provocando retenciones agravadas por la falta de una salida natural de tráfico hacia el Este.

Además, utilizando parte de la plataforma del vial Sur se ubica un carril bici que comienza en el Paseo Marítimo a la altura de la Dársena de Molnedo y finaliza junto a la Playa de Los Peligros.



Acceso a la Playa de Los Peligros

Cabe señalar que el acceso de esta playa ha sido remodelado en el año 2004, y nuevamente en 2010; mejorando la accesibilidad a la playa en base a las disposiciones para la eliminación de barreras arquitectónicas, creando una rampa de acceso e instalando plataformas dentro de la arena.



Zona Este

Los espacios verdes de la zona se concentran en la parte Norte, en la ladera que desciende desde la Avenida de la Reina Victoria. Actualmente se encuentran ocupados por arbolado en su parte alta (junto a la citada vial) y con arbustos en la parte Sur.

Por último, señalar que en la parte meridional del ámbito se practica tradicionalmente la pesca de caña, siendo un lugar frecuentado por los santanderinos.

A continuación se muestra una ortofotografía del área portuaria de San Martín con la ubicación de los principales elementos preexistentes:



III Actuaciones urbanísticas relevantes
3 - Integración Puerto - Ciudad Y Equipamiento de San Martín

ORDENACIÓN



PGOU SANTANDER

(149)



III Actuaciones urbanísticas relevantes
3 - Integración Puerto - Ciudad Y Equipamiento de San Martín

ORDENACIÓN



PGOU SANTANDER

(150)



Descrita someramente la situación actual de los terrenos se **justifica la intervención** en virtud de los siguientes aspectos:

- La conveniencia de acercar la ciudad al mar, e integrar su fachada hacia la Bahía
- La conveniencia de regenerar el ámbito con usos portuarios ya amortizados en muchos de sus enclaves.
- La oportunidad de configurar un nuevo espacio de calidad de uso público para los ciudadanos y visitantes de Santander.
- La conveniencia de prolongar el paseo marítimo.

Justificada la necesaria intervención del frente marítimo, y puesto un proceso reciente de desafectación de suelos portuarios (Abril de 2012) lleva al planeamiento a un nuevo marco de actuación, la propuesta de intervención en estos espacios se realiza en los términos siguientes.

Hasta la aprobación mediante Orden FOM/709/2012, de 9 de Abril, de la nueva delimitación de espacios y usos portuarios del Puerto de Santander, el presente documento contemplable, con carácter no vinculante por tratarse de suelos portuarios regulados por su legislación sectorial, algunas propuestas para el frente marítimo, que se pueden resumir en las siguientes:

- Continuidad del paseo marítimo, desde San Martín a Varadero.
- Renovación de la zona de Varadero:
 - o Reestructuración de la actual zona de naves (ya demolidas), con usos terciarios al no poderse contemplar usos residenciales por ser suelos de dominio público.
 - o Creación de aparcamiento.
- Renovación integral de San Martín:
 - o Dique de Gamazo: zona protegida, que se propone adecuar y abrir al pública como espacio de ocio.
 - o Nuevo puerto deportivo: aprovechando la dársena existente, que ocupa el espacio de la antigua Playa de La Fenómeno, se levantará un Puerto Deportivo, respondiendo a la demanda de atraques deportivos en Santander.

- o Actuaciones encaminadas a la mejora de la accesibilidad: continuidad del paseo marítimo y carril bici desde Puerto Chico, adecuación del viario de acceso a la playa de los peligros, y reubicación del estacionamiento y adaptación al entorno.
- o Instalación de un balneario: se plantea la posible instalación de un edificio destinado a un balneario, orientado al uso terapéutico de los baños y del aire del mar, rescatando una conocida tradición propia de la Ciudad de Santander. El edificio estaría condicionado a integrarse en su entorno inmediato, suponiendo un impacto mínimo de actuación, pudiendo ubicarse en los terrenos colindantes con el talud de la Avenida de la Reina Victoria.
- Otras actuaciones: renovación y apertura a la ciudad del entorno de la estación marítima; reurbanización del entorno del Museo Marítimo del Cantábrico; creación de espacios deportivos cubiertos, generación de nuevos espacios libres y áreas estanciales, de ocio, cultura y restauración, y ubicación de usos asociados al aumento de la dinámica del entorno.

Sin embargo, el trabajo llevado a cabo en los últimos años desde las distintas Administraciones, y que se han formalizado con la firma de distintos documentos, hacen más próxima en el tiempo la reordenación del conjunto del frente marítimo de Santander, en términos conceptualmente coincidentes con los planteados por la Revisión del Plan.

En concreto, el Protocolo General de Intenciones para la Reordenación Urbanística del Frente Marítimo Portuario de Santander, suscrito el 9 de Abril de 2010 entre la Autoridad Portuaria, Puertos del Estado, el Ayuntamiento de Santander y el Gobierno de Cantabria, y el Convenio Interadministrativo de Colaboración para la Reordenación Urbanística del Frente Marítimo Portuario de Santander suscrito por la Autoridad Portuaria y el Ayuntamiento de Santander el 19 de Marzo de 2011, desarrollan las intenciones, voluntades y compromisos de cada una de las Administraciones intervinientes en el proceso de renovación de la fachada Sur de Santander.

Dichos documentos vienen acompañados de estudios técnicos de apoyo que reflejan de forma gráfica y documental la idea de ordenación que podría resultar de los acuerdos suscritos, incluidos en el denominado "Plan Maestro", que no tiene ninguna validez normativa ni constituye documento administrativo o urbanístico alguno. Sin embargo, hoy por hoy, y en ausencia del Plan Especial al que el Plan General remite toda esta zona, se puede decir que el Plan Maestro es el único reflejo de una posible ordenación de estos suelos, insistiendo que su carácter no es ni normativo ni vinculante.

En lo que a los nuevos espacios de la ciudad se refiere, ya sea por tratarse de ellos o por constituir actuaciones en terrenos portuarios que puedan revertir sobre la ciudad, las actuaciones que se contemplan, como orientativas, tras la firma de los documentos anteriores, apoyadas en la documentación técnica indicada, se pueden resumir en:

III Actuaciones urbanísticas relevantes
3.- Integración Puerto - Ciudad y Equipamiento de San Martín

ORDENACIÓN

AYUNTAMIENTO DE SANTANDER

PGOU SANTANDER

(151)



III Actuaciones urbanísticas relevantes
3.- Integración Puerto - Ciudad y Equipamiento de San Martín

ORDENACIÓN

AYUNTAMIENTO DE SANTANDER

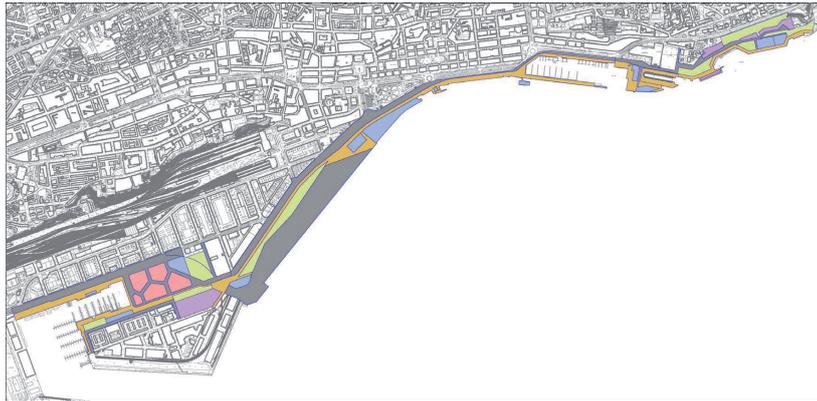
PGOU SANTANDER

(152)



- Actuaciones en San Martín Gamazo:
 - o Apertura al uso ciudadano y urbanización integral del ámbito con la recuperación del espacio natural, tanto portuarios como ciudadanos, que estén dentro del ámbito de actuación.
 - o Reserva de espacio para la ampliación del Centro Especializado de Alto Rendimiento de Vela.
 - o Recuperación del Bien de Interés Cultural Dique de Gamazo y restauración de sus muelles.
 - o Inclusión del ocio, restauración y bienestar, junto con espacios para la innovación, el descanso así como la implantación de equipamientos.
 - o Ampliación del paseo marítimo hasta la Playa de los Peligros, tratamiento de la franja marítima y adecuación del carril bici.
 - Actuaciones previstas en los Muelles de Maura y Albareda:
 - o Rehabilitación y adecuación de la estación marítima actual como terminal de cruceros y la inserción en la misma de usos comerciales no portuarios.
 - o Reordenación de los Muelles de Maura y Albareda para facilitar el acceso ciudadano al borde marítimo.
 - o Apertura al uso público de ambos Muelles para albergar un equipamiento Cultural, dentro del Dominio Público Portuario.
 - o Prolongación del paseo marítimo y del carril bici tanto sobre espacios portuarios como ciudadanos, que estén dentro del ámbito de actuación.
 - Actuaciones en los Muelles de Almirante y Mallaño:
 - o Desarrollo de las infraestructuras portuarias necesarias para potenciar la actividad de Ferry y Cruceros y nuevas áreas de embarque y desembarque.
 - o Prolongación del paseo marítimo y del carril bici, tanto sobre espacios portuarios como ciudadanos, que estén dentro del ámbito de actuación.
 - Actuaciones en Varadero:
 - o Creación de una nueva terminal de pasajeros, que se integre con el paseo marítimo por medio de la urbanización de los terrenos tanto portuarios como ciudadanos y reordenando la movilidad en el entorno.
 - o Incorporación de usos urbanos en el área, incluyendo terciarios, residenciales, equipamientos, espacios libres y aparcamientos.
 - o Reordenación de la dársena de Mallaño, fomentando el uso náutico deportivo y reordenar la actividad pesquera de la zona.
- Tras la modificación de la Zona de Servicio del Puerto, de 9 de Abril de 2012, con la que el Ministerio de Fomento aprueba la desafectación de unos 168.000 m² de suelo hasta ahora portuario y por tanto con su ordenación remitida hasta dicha fecha al Plan Especial del Puerto del año 2.000, y con el marco de colaboración entre Administraciones anteriormente expuesto, se abre una nueva posibilidad para la ciudad y para el planeamiento, que consiste en incorporar de una forma definitiva esos suelos y la reordenación del frente marítimo al documento de planificación municipal.
- Se dice que "de forma definitiva" porque realmente dichos suelos ya se encontraban incorporados al Plan General, como actuación urbanística relevante, contando en todo momento con que, más tarde o más temprano, llegaría una intervención integral del frente Sur de Santander que hicieran encajar plenamente esta pieza con el resto de la ciudad. Sin embargo, hago se hace "definitiva" esa incorporación, puesto que al no ser ya terrenos pertenecientes a la Zona de Servicio del Puerto su regulación normativa deja de depender del Plan Especial del Puerto y pasa a ser la establecida por el planeamiento general.
- Con todo lo anterior, las actuaciones urbanísticas relevantes de "Integración Puerto-Ciudad" y "Equipamiento de San Martín" incorporadas en la Revisión del Plan General desde su fase de Avance, se han convertido en una realidad cada vez más próxima bajo la regulación expresa del planeamiento municipal.

SÁBADO, 29 DE SEPTIEMBRE DE 2012 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 35



Esquema de la ordenación de la "Integración Puerto Ciudad" y "Equipamiento de San Martín".

III Actuaciones urbanísticas relevantes
3. Integración Puerto - Ciudad y Equipamiento de San Martín

ORDENACIÓN



PGOU SANTANDER

(153)



III Actuaciones urbanísticas relevantes
5. Peñacastillo-La Remonta

ORDENACIÓN



PGOU SANTANDER



(154)

5. Espacios libres y equipamientos de Peñacastillo – La Remonta

Espacio libre formado por la conexión de tres zonas verdes de diferente entidad: el parque del Doctor Morales, el espacio libre natural de la Peña de Peñacastillo y la Finca de la Remonta. En esta última se compatibilizarán usos residenciales, dotacionales y de espacio libre; en la Peña se realizarán las intervenciones necesarias para que se constituya un espacio libre practicable en el que se mantengan sus valores naturales.



Los **criterios de intervención** aplicables a la creación de la nueva centralidad son los siguientes:

- Potenciar la permeabilidad entre los tres espacios y establecer una ordenación coherente entre sí.
- Regenerar y conservar los valores ambientales existentes.
- Dotar al conjunto de equipamientos adecuados para la integración del parque en la vida urbana.

LA PEÑA

Situación actual

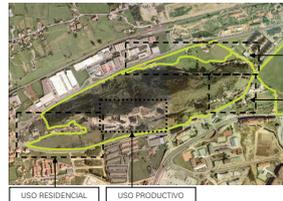
La actuación en la Peña de Peñacastillo se comprende en el contexto más amplio del espacio libre formado por la conexión de tres zonas verdes de diferente entidad: la Peña, la Finca de La Remonta y el Parque del Doctor Morales. En la primera se realizarán las intervenciones necesarias para que se constituya un espacio libre practicable en el que se mantengan sus valores naturales y se potencia la vegetación autóctona y la reforestación de las zonas desforestadas.



Vista sureste de la Peña

La Peña de Peñacastillo es la mayor elevación del municipio con cerca de 140 metros de altura. Está delimitada por viano en todo su perímetro y en ella se desarrollan diversos usos, entre los que destaca el de zona natural, residencial y productivo, además del religioso (en su extremo Oeste se ubica la Iglesia de Peñacastillo).

El uso productivo se ve representado principalmente por la presencia de una cantera de piedra en la ladera Sur que ha modificado el estado natural de la Peña, llegando a generar paredes verticales de más de 50 metros de altura y una gran superficie horizontal.



USO RESIDENCIAL

USO RESIDENCIAL

USO RESIDENCIAL USO PRODUCTIVO

Existen diversas edificaciones con carácter residencial, que se distribuyen principalmente en tres zonas: en su extremo Oeste, en las inmediaciones de la Iglesia de Nuestra Señora de Loreto (Barrio La Peña); y en los límites Noreste y Sureste de la Peña.

La mayoría de ellas, poseen estructura tradicional con una, dos o tres plantas de altura y, en algunos casos, cuadra en planta baja. Aún así, en la zona Este se pueden encontrar algunas construcciones posteriores alineadas con el viario principal de cinco alturas. La mayor parte de estas construcciones se ubican dentro de suelo urbano y fuera del sistema general de La Peña de Peñacastillo.



El resto de los terrenos de la Peña tienen una función natural, encontrándose en ella importantes arboledas, compuestas de vegetación autóctona y especies introducidas para explotación forestal. De esta manera es posible hallar ejemplares de eucalipto y pinos, básicamente en su cara Sur, donde aparecen mezclados con cipreses, mientras que en su cara Norte, de elevada pendiente, se conservan restos de vegetación natural, resistiendo a una comunidad de matorrales de degradación del encinar, conformado principalmente por tojos con algún reducto de encina atlántica.

Finalmente señalar que el acceso principal a la elevación que supone la Peña se realiza por la calle de subida a la Iglesia (Calle La Peña), con una marcada pendiente ascendente. Además, desde el templo y circunvalando el monte existe un camino, que el Ayuntamiento ha habilitado para su utilización.



Vista oeste de la Peña

Propuesta

Como premisa básica, la intervención proyectada está orientada a conservar y potenciar el estado natural de la Peña. Las actuaciones supondrán una mejora basada en los recursos existentes del área, con la intención de producir un impacto mínimo sobre el medio físico inmediato, es decir, integrar la Peña a la trama de la ciudad manteniendo sus valores ecológicos. Esto se materializa en cuatro actuaciones principales:

III Actuaciones urbanísticas relevantes
5 - Peñacastillo-La Remonta

ORDENACIÓN

AYUNTAMIENTO DE SANTANDER

PGOU SANTANDER

(156)



III Actuaciones urbanísticas relevantes
5 - Peñacastillo-La Remonta

ORDENACIÓN

AYUNTAMIENTO DE SANTANDER

PGOU SANTANDER



(156)

- La recuperación de la senda peatonal existente, para lo que además se mejorarán sus accesos y se crearán miradores en su recorrido.
- La recuperación y regeneración de la vegetación autóctona en toda la Peña.
- La regeneración del espacio de la antigua cantera (previo relleno con material procedente de vertedero) que se destinará a diversas actividades de ocio al aire libre.
- La creación de un área de equipamiento dotacional asociado directamente a la actuación a desarrollar en la Peña.

Todo esto convive con el uso residencial ya consolidado y así contemplado en el Plan General del municipio.

Estas cuatro actuaciones principales, se desarrollarán en base al siguiente programa:

- 1) Senda peatonal (ya ejecutada):
 - a. Sendero perimetral en cota intermedia.
 - b. Sendero en el cordón superior de la Peña conectado al primero.
 - c. Miradores.
- 2) Recuperación y regeneración de la vegetación autóctona.
- 3) Zonas de juegos infantiles.
- 4) Actividades deportivas al aire libre (escalada, tirolesa, etc.)
- 5) Actividades de ocio para la tercera edad (parques, huertas ecológicas, etc.)
- 6) Espacio reservado para depósito de agua (ya ejecutado)

LA REMONTA

La Finca de La Remonta pertenece al Ministerio de Defensa, existiendo un acuerdo entre esta parte, el Gobierno de Cantabria y el Ayuntamiento de Santander para convertirla en un área de disfrute de todos los ciudadanos con la creación de un parque público que coexistirá con usos residenciales destinados a la creación de vivienda protegida, y dotacionales.



Vista este de La Remonta

Situación actual

La finca posee más de 270.000 m² de superficie. Los accesos se sitúan en el límite Sureste, mediante una portalada de piedra, y en el Norte, en la mitad del cerramiento que circunda la finca. Por dos de sus frentes linda con viario de entidad, siendo, solamente su lado Este el que carece de conexión con el tráfico rodado debido a la presencia del ferrocarril, y del que existe en sus proximidades un apeadero.

El terreno asciende suavemente en dirección Norte - Sur, hasta alcanzar su cota más alta y volver a bajar a cota del vial sur de una forma más abrupta. Las instalaciones se concentran en su mayoría en la zona alta, siendo el resto de la finca una gran pradera con algunos árboles al borde de los caminos y una laguna artificial de 7.460 m².

Propuesta

El desarrollo de la finca de La Remonta ha sido objeto de la firma de un convenio entre la Administración Central, Autonómica y Local mediante el cual su ordenación se remite a un concurso de ideas, que ya ha sido resuelto; la zonificación de la que el mismo parte, ubica las zonas residenciales al Este de la Finca y el gran parque público al Oeste. Los principales parámetros de la propuesta son:

- Un parque público de 15 hectáreas como mínimo.

- Una cantidad relevante de equipamientos, incluyendo la adaptación del edificio principal existente a este uso.
- Un número máximo de 1.300 viviendas de protección pública en la finca y usos terciarios que complementen los anteriores.
- Aparcamientos públicos en superficie y carril - bici.

PARQUE DEL DOCTOR MORALES

El Parque del Doctor Morales se ubica entre Cazoña y Cajo, al Noreste de la Finca de La Remonta, posee más de 1.75.000 m² y se encuentra consolidado. Incluye el antiguo parque del Sanatorio del Doctor Morales (de donde viene su nombre) y varias fincas contiguas, inaugurándose como parque municipal en el año 1983.

La zona oriental (asociada al citado sanatorio) alberga árboles de gran envergadura entre los que destacan los castaños de indias. Además, el conjunto del espacio verde presenta otras especies como eucaliptos, hayas, secuoyas, tilos de hoja grande, olmos comunes, falsas acacias, arces, chopos, robles, cipreses, árboles del paraíso, palmeras, ciruelos, sauces, etc. Posee un conjunto de senderos y caminos que recorren todo el parque, un estanque con anfidós, una zona de juegos infantiles y el mobiliario urbano propio de un espacio libre de sus características. Se potenciará la conexión entre este parque y el conjunto de La Remonta-Peñacastillo, para así conformar una unidad de espacios verdes y equipamientos.



Vista del Parque del Dr. Morales desde el Noroeste

Para finalizar se adjunta a continuación la planta con la ordenación orientativa de los tres espacios que componen la actuación urbanística Peñacastillo - La Remonta.

III Actuaciones urbanísticas relevantes
5 - Peñacastillo-La Remonta

ORDENACIÓN

AYUNTAMIENTO DE SANTANDER

PGOU
SANTANDER

(157)



III Actuaciones urbanísticas relevantes
5 - Peñacastillo-La Remonta

ORDENACIÓN

AYUNTAMIENTO DE SANTANDER

PGOU
SANTANDER

(158)



Esquema de ordenación de LA ACTUACIÓN "Espacios libres y equipamientos de Peñacastillo - La Remonta"