GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

ESTUDIO INFORMATIVO DEL CORREDOR CANTÁBRICO-MEDITERRÁNEO

TRAMO BILBAO-SANTANDER

FASE II

ANEJO 6 PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO

ÍNDICE

1. Introducción 1

2. Planeamiento urbanístico.....1

2.1. Marco legislativo. Urbanismo y ordenación territorial 1

2.1.1. Normativa de aplicación en Cantabria 1

2.1.2. Normativa de aplicación en País Vasco/Euskadi 3

2.1.3. Normativa sectorial ferroviaria 5

2.1.4. Otra normativa sectorial de interés 6

2.2. Ordenación territorial y sectorial.....7

2.2.1. Instrumentos y planes en Cantabria.....7

2.2.2. Instrumentos y planes en País Vasco/Euskadi 24

2.3. Planeamiento urbanístico municipal.....29

2.3.1. Planeamiento municipal en Cantabria.....29

2.3.2. Planeamiento municipal en País Vasco/Euskadi 30

2.4. Caracterización urbanística y territorial de las alternativas.....31

2.4.1. Caracterización global.....32

2.4.2. Caracterización pormenorizada 44

2.5. Valoración urbanística global.....67

3. Ocupación y dominio público 69

3.1. Justificación.....69

3.2. Dominio público.....69

3.3. Zona de protección.....70

3.4. Límite de edificación 71

3.5. Propuesta de banda de reserva..... 72

APÉNDICES:

APÉNDICE Nº 1: ORDENACIÓN TERRITORIAL

Plano 1.1. Instrumentos de ordenación territorial. Alternativa A1 – Rasante baja (25 hojas, escala 1:5.000)

Plano 1.2. Instrumentos de ordenación territorial. Alternativa C1 – Rasante baja (26 hojas, escala 1:5.000)

Plano 1.3. Instrumentos de ordenación territorial. Alternativa Variante Estación de Castro-Urdiales – Rasante alta - A1 (5 hojas, escala 1:5.000)

Plano 1.4. Instrumentos de ordenación territorial. Alternativa Variante Estación de Castro-Urdiales – Rasante alta - C1 (6 hojas, escala 1:5.000)

APÉNDICE Nº 2: PLANEAMIENTO URBANÍSTICO MUNICIPAL

Plano 2.1. Planeamento urbanístico municipal. Alternativa A1 – Rasante baja (25 hojas, escala 1:5.000)

Plano 2.2. Planeamiento urbanístico municipal. Alternativa C1 – Rasante baja (26 hojas, escala 1:5.000)

Plano 2.3. Planeamiento urbanístico municipal. Alternativa Variante Estación de Castro-Urdiales – Rasante alta – A1 (5 hojas, escala 1:5.000)

Plano 2.4. Planeamiento urbanístico municipal. Alternativa Variante Estación de Castro-Urdiales – Rasante alta – C1 (6 hojas, escala 1:5.000)

APÉNDICE Nº 3: OCUPACIÓN, DOMINIO PÚBLICO Y LIMITACIONES A LA PROPIEDAD

Plano 3.1. Ocupación, dominio público y limitaciones a la propiedad. Alternativa A1 – Rasante baja (25 hojas, escala 1:5.000)

Plano 3.2. Ocupación, dominio público y limitaciones a la propiedad. Alternativa C1 – Rasante baja (26 hojas, escala 1:5.000)

Plano 3.3. Ocupación, dominio público y limitaciones a la propiedad. Alternativa Variante de Estación Castro-Urdiales – Rasante alta – A1 (5 hojas, escala 1:5.000)

Plano 3.4. Ocupación, dominio público y limitaciones a la propiedad. Alternativa Variante de Estación Castro-Urdiales – Rasante alta – C1 (6 hojas, escala 1:5.000)

1. Introducción

El presente anejo tiene por objeto analizar los instrumentos de ordenación territorial y de planeamiento urbanístico en relación con el objeto de este 'Estudio Informativo del Corredor Cantábrico-Mediterráneo: Tramo Bilbao-Santander' (en adelante se hará alusión al mismo como 'el Estudio', o referencia equivalente).

El análisis se realiza, sobre todo, a partir de los planes vigentes en cuyo ámbito de aplicación se incluye, parcial o totalmente, el área definida para este Estudio. Sin embargo, también se tienen en consideración aquellos planes en revisión o elaboración cuando su potencial interés o grado de avance lo hacen aconsejable.

Como es habitual, la finalidad de ese análisis es doble: primero, identificar aquellos posibles condicionantes derivados del planeamiento urbanístico, territorial o sectorial que deban ser tenidos en cuenta en el Estudio, y segundo, evaluar en qué medida las propuestas o alternativas formuladas se adecúan a lo establecido en dichos planeamientos, así como valorar cómo se verían afectados.

La estructura y contenido de este anejo se articula en torno a los siguientes grandes apartados:

- Definición del marco legislativo autonómico en materia de urbanismo y ordenación del territorio.
- Análisis y evaluación de los principales instrumentos de ordenación territorial, incluyendo los planes territoriales parciales y sectoriales.
- Análisis y evaluación de los planes generales de ordenación urbanística municipal, incluyendo los planes de desarrollo cuando es oportuno.
- Caracterización urbanística y territorial de las alternativas del estudio.
- Valoración final de los afecciones urbanísticas y territoriales.

En todos los apartados se aborda por separado lo relativo a las comunidades autónomas (CCAA) de Cantabria y el País Vasco, lo que resulta lógico considerando que el urbanismo y la ordenación territorial son materias competenciales autonómicas [con la salvedad de la legislación básica estatal de suelo]. Por tanto, cada CCAA dispone de una normativa y de unas herramientas de planificación propias; con principios y elementos comunes, pero también con algunas diferencias significativas. Pese a todo lo anterior, se ha procurado sistematizar el trabajo y en la valoración final se realiza un ejercicio de síntesis para obtener un resumen global de las principales conclusiones.

2. Planeamiento urbanístico

2.1. Marco legislativo. Urbanismo y ordenación territorial

En este apartado se enumeran las principales normas vigentes en las CCAA de Cantabria y el País Vasco / Euskadi en materia de urbanismo y ordenación del territorio, siendo conscientes de que se omiten algunas referencias menores y otras que pudieran tener cierto interés transversal (paisaje, vivienda, transporte, etc.), pero que, en la mayorías de los casos, son cuestiones específicas que se analizan desde otros contenidos y documentos del Estudio.

También es oportuno indicar que no se analizará en detalle la legislación básica estatal, representada por el Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, ya que no tiene una incidencia directa en el diseño de las alternativas de este Estudio, al menos, más allá de la asunción de sus principios dogmáticos. Esta norma estatal sí que adquiere mayor relevancia frente a cuestiones jurídicas y a fundamentos vinculados a los derechos y deberes de los propietarios de suelo, que resultan de más interés en fases ulteriores a este Estudio o en relación con las potenciales ocupaciones y expropiación de los terrenos.

2.1.1. Normativa de aplicación en Cantabria

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

En Cantabria, el marco legal de referencia en esta materia es la **Ley 5/2022, de 15 de julio, de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Cantabria** (Ley 5/2022 o LOTUCA), que entró en vigor el 17 de agosto de 2022. Hasta ese momento, la ley vigente fue la Ley de Cantabria 2/2001, de 25 de junio, de Ordenación Territorial y Régimen Urbanístico del Suelo de Cantabria (Ley 2/2001 o LOTRUSCA), que era, en sentido estricto, la única y primera norma autonómica en materia de urbanismo, con algunas salvedades menores como la Ley 7/1990, de 30 de marzo, de Ordenación Territorial o la Ley 9/1994, de 29 de septiembre, sobre Usos del Suelo en el Medio Rural. Previamente, se habían aplicado de forma directa, y después supletoria, las sucesivas legislaciones estatales (por ejemplo, como sucedió con la Ley 1/1997, de 25 de abril, de medidas urgentes en materia de régimen del suelo y ordenación urbana, que en la práctica estaba sustentada en la derogada ley estatal de 1992).

Esa relativamente exigua experiencia en el desarrollo legislativo queda equiparada con la aprobación de un número limitado de instrumentos, planes o proyectos de carácter territorial, supramunicipal, sectorial o parcial, pese a que, ya desde la citada Ley 2/2001, se preveía la elaboración de diversos documentos fundamentales como el Plan Regional de Ordenación Territorial.

Como se ha indicado, la **Ley de Cantabria 5/2022 o LOTUCA** es actualmente la norma básica y en ella se refunde la regulación de la ordenación del territorio y del urbanismo de la región. En muchos aspectos, contenidos y nomenclatura, hereda y asume lo establecido en la Ley 2/2001, aunque también incorpora algunas novedades de interés.

Como establece en sus primeros artículos, el objeto principal de esta ley es “establecer los principios básicos y regular los instrumentos necesarios para la ordenación territorial y urbanística”, y la finalidad es “establecer una utilización racional del territorio de la Comunidad Autónoma de Cantabria, así como regular la actividad administrativa en materia de usos del suelo y de los recursos naturales”. En el preámbulo de la norma se exponen los motivos que la justifican.

En lo relativo a la **ordenación territorial**, la Ley 5/2022 establece los siguientes instrumentos:

- Plan Regional de Ordenación Territorial (PROT).
- Plan de Ordenación del Litoral (POL)
- Normas Urbanísticas Regionales (NUR).
- Planes Territoriales Parciales (PTP)
- Planes Territoriales Especiales (PTE)
- y los Proyectos Singulares de Interés Regional (PSIR).

A fecha de redacción del presente anejo, la situación de las figuras de Ordenación Territorial en Cantabria es la siguiente:

- Plan Regional de Ordenación Territorial (PROT), en proceso de elaboración y estado previo a la aprobación inicial.
- Normas Urbanísticas Regionales (NUR), aprobadas mediante Decreto 65/2010, de 30 de septiembre, y al amparo de la anterior Ley 2/2001.
- Proyectos Singulares de Interés Regional (PSIR). En el ámbito de estudio se incluyen, parcial o totalmente, los siguientes:
    - PSIR aprobados (4): Actuación Integral Estratégica Productiva en Castro-Urdiales (1ª y 2ª fase), Actuación Integral Estratégica Productiva Área Marina de Cudeyo-Medio Cudeyo, y Actuación industrial en Marina de Cudeyo (Suyesa).
    - PSIR en tramitación (4): Llano de la Pasiega, Piélagos-Villaescusa (VIPAR), Parque de la Naturaleza de Cantabria, y Parque industrial y empresarial de Laredo. Todos ellos en fases iniciales.
- Plan de Ordenación del Litoral (POL), aprobado mediante Ley 2/2004, de 27 de septiembre, también al amparo de la Ley 2/2001, incluye en su ámbito los 35 municipios litorales de la comunidad, y con ello una parte significativa del área de este Estudio. Además de los PSIR aprobados, desarrollados sobre zonas de Actuación Integral Estratégica (AIE) previstas en el propio POL, de este instrumento devinieron dos planes especiales que lo desarrollan:

- Plan Especial de la Red de Sendas y Caminos del Litoral (PE-RSC), aprobado mediante Decreto 51/2010.
- Y Plan Especial de la Bahía de Santander (PE-BS), aprobado mediante Decreto 32/2015.

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

- Plan General de Ordenación Urbana (PGOU).
- Complementa lo anterior con una "variante simplificada" para municipios menores de 5000 habitantes, aunque requiere también una propuesta de crecimiento urbanístico limitada.

Dentro del ámbito o área de este Estudio se incluyen, de forma parcial, 20 municipios cántabros. En el apartado correspondiente de este anejo se analiza la situación en cada caso, pero, a modo representativo, la situación de los 102 municipios de la región es la siguiente:

- Municipios sin planeamiento urbanístico (o sólo con delimitación de suelo urbano): 23, de los que 2 no tienen ninguna figura, y 21 sólo disponen de delimitaciones de suelo urbano (de estas, sólo 6 son posteriores a la Ley 2/2001).
- Municipios con planeamiento urbanístico no adaptado: 54, de los cuales 43 son Normas Subsidiarias (tipo A o B) y los 11 restantes son planes generales previos a la Ley 2/2001.
- Municipios con planeamiento urbanístico adaptado a la Ley 2/2001: 25 conformes a la entonces vigente Ley 2/2001.

Dada la reciente aprobación de la Ley 5/2022, -a fecha de redacción de este anejo- aún ningún municipio de la región ha aprobado definitivamente un plan general adaptado a esta última norma.

2.1.2. Normativa de aplicación en País Vasco/Euskadi

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

Como se expone más adelante, esta comunidad tiene un mayor bagaje que Cantabria en la aprobación de normas y planes en materia urbanística y territorial. También, a diferencia del caso cántabro, pero de forma análoga a otros territorios, en el País Vasco cada una de las dos materias dispone de normas propias.

Las principales referencias en materia de ordenación territorial son:

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

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

- Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo del País Vasco (LSUPV) y Ley 2/2014, de 2 de octubre, de modificación de la Ley 2/2006, de Suelo y Urbanismo.

Las referencias anteriores se complementan con otras, como el Decreto 46/2020, de 24 de marzo, de regulación de los procedimientos de aprobación de los planes de ordenación y de los instrumentos de ordenación urbanística, o como los Decretos 123/2012, de 3 de julio, de estándares urbanísticos, y 105/2008, de 3 de junio, de medidas urgentes en desarrollo de la Ley 2/2006.

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

- Directrices de Ordenación Territorial (DOT).
- Planes Territoriales Parciales (PTP).
- y Planes Territoriales Sectoriales (PTS).

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

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

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

  - Decreto 179/2006, de 26 de septiembre, por el que se aprueba definitivamente el Plan Territorial Parcial del Área Funcional del Bilbao Metropolitano.
  - Decreto 226/2011, de 26 de octubre, por el que se aprueba definitivamente el Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Balmaseda-Zalla (Encartaciones).

- Planes Territoriales Sectoriales, son elaborados por los distintos departamentos del Gobierno Vasco con competencias en las diversas materias con incidencia territorial. En la actualidad se encuentran aprobados definitivamente los siguientes Planes Territoriales Sectoriales:

  - PTS Agroforestal.
  - PTS de Ordenación de Ríos y Arroyos.
  - PTS de Carreteras de Bizkaia.
  - PTS de Energía Eólica.
  - PTS de Red Ferroviaria en la CAPV.
  - PTS de Creación Pública de Suelo para Actividades Económicas y Equipamientos Comerciales.
  - PTS de Zonas Húmedas.
  - PTS de Protección y Ordenación del Litoral (hay una revisión en tramitación).
  - PTS de Vías Ciclistas de Bizkaia.

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

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

  También puede encuadrarse entre los PTS el Tercer Plan General de Carreteras del País Vasco 2017-2028.

Por su parte, la Ley 2/2006 o LUSPV, diferencia en el ámbito de la actividad urbanística municipal o local las siguientes clases de planes ‘estructurales’, entre los que el habitual PGOU sigue siendo el principal instrumento para la ordenación municipal integral.

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

El estado de las figuras de planeamiento urbanístico vigentes en los municipios incluidos en el área de este estudio es la siguiente:

- El estudio afecta únicamente al territorio histórico de Bizkaia, y sólo coindice con 6 de los 255 municipios que lo componen. A saber: Muskiz, Abanto y Ciérvana-Abanto Ziérbena, Ortuella, Valle de Trápaga-Trapagaran, Barakaldo y Bilbao.
- Como es normal, la situación del planeamiento municipal es bastante dispar. Por ejemplo, entre los seis municipios anteriores:
  - Bilbao, Abanto y Trápaga disponen de planeamiento adaptado a la Ley 2/2006, con PGOU aprobados en 2022, 2010 y 2015, respectivamente.
  - Ortuella y Barakaldo también cuentan con PGOU, pero en este caso fueron aprobados en los años de 1985 y 2000, por lo que ambos son anteriores a la vigente Ley 2/2006.
  - Y el municipio de Muskiz dispone como figura de planeamiento de unas Normas Subsidiarias aprobadas en 1992 y revisadas 2002.

2.1.3. Normativa sectorial ferroviaria

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

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

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

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

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

Por otra parte, esa prevalencia de la infraestructura ferroviaria es congruente con la habitual condición de uso autorizable, o compatible, que otorgan las normativas de distintos planes urbanísticos y territoriales al regular las obras y actuaciones de

interés público o general. Esa condición también está recogida en la legislación y es de aplicación general, salvo casos muy excepcionales.

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

2.1.4. Otra normativa sectorial de interés

Debido a la extensión espacial del ámbito de este Estudio, hay múltiples normas de carácter sectorial que deben tenerse en consideración. Entre las más relevantes cabe destacar:

- ✓ De rango estatal o nacional:
  - Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana.
  - Ley de 16 de diciembre de 1954 sobre expropiación forzosa.
  - Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.
  - Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas
  - Ley 14/2009, de 22 de julio, de aeropuertos, helipuertos y otras infraestructuras aeroportuarias
  - Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.
  - Ley 11/2022, de 28 de junio, General de Telecomunicaciones
  - Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.
  - Ley 12/2007, de 2 de julio, por la que se modifica la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos
  - Real Decreto 1030/2020, de 17 de noviembre, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto Seve Ballesteros-Santander
- ✓ Y de rango autonómico:
  - Ley 5/1996, de 17 de diciembre, de Carreteras de Cantabria
  - Ley 5/2004, de 16 de noviembre, de Puertos de Cantabria.
  - Ley 11/1998, de 13 de octubre, de Patrimonio Cultural de Cantabria.
  - Ley 3/2019, de 8 de abril, del Sistema de Protección Civil y Gestión de Emergencias de Cantabria.
  - Ley 4/2006, de 19 de mayo, de Conservación de la Naturaleza de Cantabria.
  - Ley 6/1984, de 29 de octubre, sobre protección y fomento de las especies forestales autóctonas.
  - Ley 2/2004, de 27 de septiembre, del Plan de Ordenación del Litoral.
  - Ley 5/2022, de 15 de julio, de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Cantabria.
  - Ley 4/2014, de 22 de diciembre, del Paisaje.

Estas referencias no constituyen un listado exhaustivo de las cientos de normas que resultan se aplican en la redacción del presente estudio, pero se es un marco básico representativo de las principales normas con incidencia en la propuesta de las alternativas.

2.2. Ordenación territorial y sectorial

2.2.1. Instrumentos y planes en Cantabria

2.2.1.1. Plan Regional de Ordenación del Territorio (PROT)

El PROT está concebido en la ley como un instrumento clave en la ordenación territorial de Cantabria, y encabeza la jerarquía planificadora. Según se indica en el artículo 11 de la Ley 5/2022, tiene como función "identificar las pautas generales del desarrollo y transformación sostenibles de la Comunidad Autónoma, fijar las directrices para el uso racional de los recursos naturales y la conservación del patrimonio cultural, definir el modelo territorial que permita el adecuado ejercicio de sus competencias por las distintas Administraciones públicas y establecer las prioridades de la acción ambiental, económica y social en el ámbito territorial".

Esta figura del PROT fue introducida por primera vez con la Ley 2/2001, aunque no llegó a aprobarse definitiva. La nueva Ley 5/2022 mantiene, en líneas generales, la misma concepción y objetivos para el PROT.

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

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

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

La documentación que se analiza en este apartado se corresponde con el Avance del Borrador del Plan (27 de abril del 2021) resultante del proceso de participación ciudadana asociado al PROT 2016-2021, que fue presentado en abril de 2018 y estaba "preparado para aprobación inicial". Este proyecto de PROT contiene los siguientes documentos como parte de los antecedentes:

- Anteproyecto de Ley (la Ley 2/2001 establece que se aprobará como tal).
- Plan-PROT (borrador para aprobación inicial), incluido un Estudio Ambiental Estratégico.

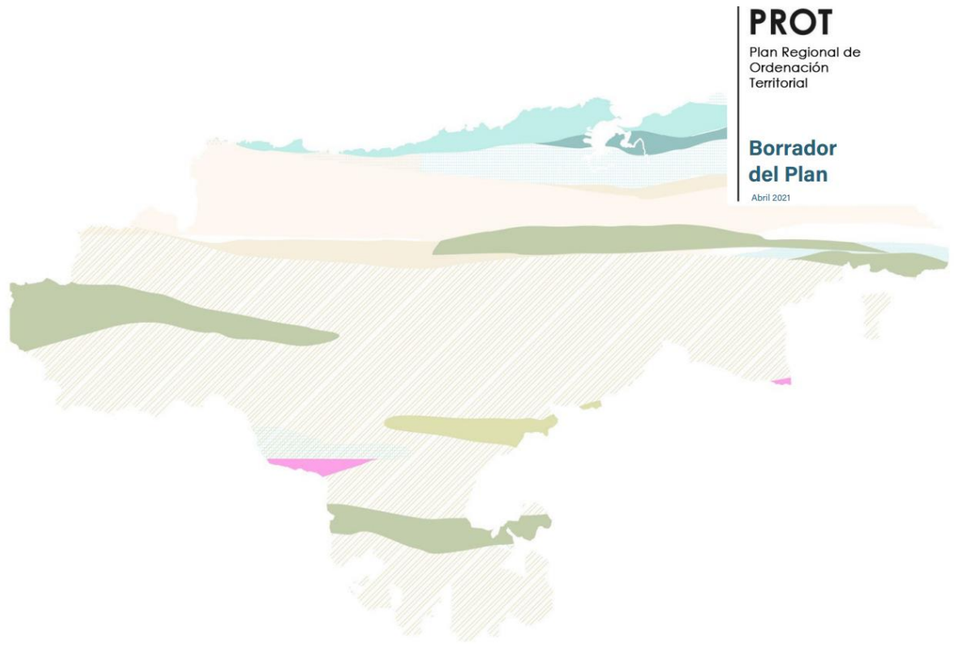


Figura 1. Documento de inicio y Borrador del Plan. Abril de 2021

Fuente: https://www.territoriodecantabria.es/ordenacion-del-territorio/plan-regional-de-ordenacion-territorial-prot

A los efectos de este anejo, los contenidos más interesantes se encuentran en el documento borrador del Plan-PROT, y en particular en el apartado dedicado a la "Movilidad, transporte y comunicaciones (Infraestructuras ferroviarias)".

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

> *"Las características geométricas y de trazado de la actual red de ancho métrico dificultan la posibilidad de reconvertir la red ferroviaria que soporta los servicios de largo recorrido en otra que ofrezca un competitivo transporte de viajeros. Es por ello por lo que esta red -además de soportar los importantísimos tráficos de cercanías que se tratarán más adelante- debiera orientarse a ampliar sus objetivos en el transporte de mercancías, poniendo*

en valor la circunstancia de conectar las diferentes comunidades del Cantábrico, así como la existencia de apartaderos en importantes industrias y su acceso a los diferentes puertos"

Desde la Comunidad siempre se ha puesto el acento primordial en una hipotética relación este-oeste que pudiese enlazar Santander y Bilbao. Desde una planificación de orden superior esa relación formaría parte de un corredor Galicia-Bilbao, dado que es totalmente presumible que el resto de territorios del Norte aboguen por incrustarse en el mismo como medio de conectarse con la red europea y en algunos de los casos también (como el de Cantabria) como medio de conexión con el Valle del Ebro y el Este y Nordeste peninsular […]. En la actual planificación del Ministerio de Fomento recogida en el PITVI 2012-2024 existe una mención genérica a este corredor en el apartado de "Nuevas inversiones en alta velocidad": "L.A.V. Otras actuaciones: Corredor Cantábrico (Bilbao-Ferrol)".

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

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

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

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

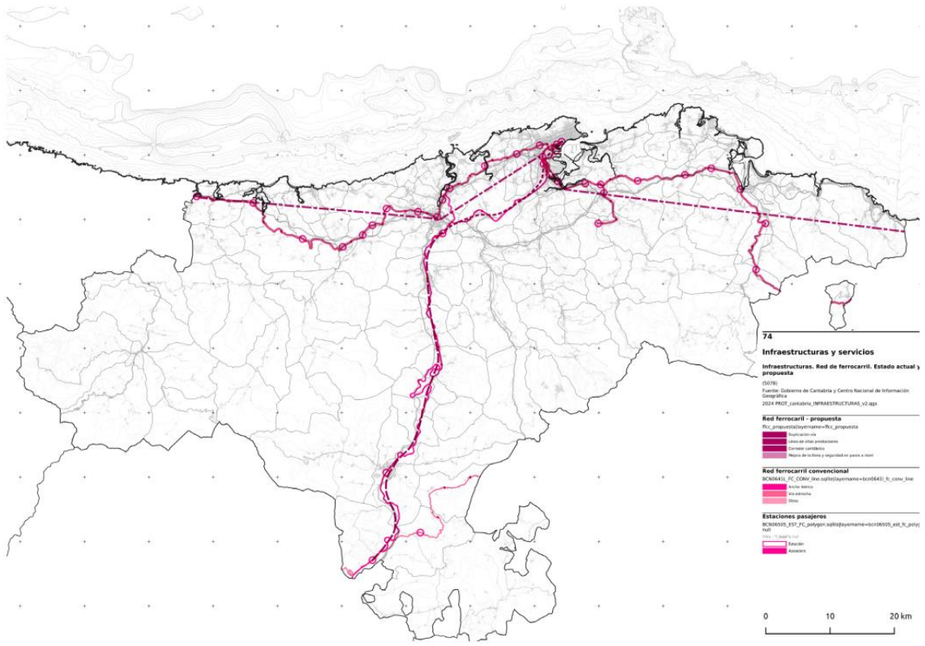


Figura 2. Red de ferrocarril. Estado actual y propuesta. Fuente: Extracto de Borrador del Plan-PROT 21. Imagen 127, página 136.

En el documento de inicio de este mismo PROT de 2021 (pág. 127) se continúa indicando que:

"Al margen de la red de ancho métrico, desde la Comunidad siempre se ha puesto el acento primordial en una hipotética relación este-oeste que pudiese enlazar Santander y Bilbao. Desde una planificación de orden superior esa relación formaría parte de un corredor Galicia-Bilbao, dado que es totalmente presumible que el resto de los territorios del Norte aboguen por incrustarse en el mismo como medio de conectarse con la red europea y en algunos de los casos también (como el de Cantabria) como medio de conexión con el Valle del Ebro y el Este y Nordeste peninsular. Dado que la geometría del trazado del actual ferrocarril de ancho métrico impide elevar la categoría a uno que

pudiese calificarse de "alta velocidad" o "altas prestaciones", se haría necesario emprender con relativa inmediatez los trabajos encaminados a establecer un trazado de dicho corredor. A efectos de integración regional, sería deseable que el trazado facilitase el acceso a los servicios ferroviarios de ese corredor de las grandes "bolsas" de población radicadas en el área de Torrelavega, Bahía de Santander y Área Oriental de la Comunidad, así como al Puerto de Santander y a las plataformas logísticas multimodales que en el futuro se pudiesen promover. En la actual planificación del Ministerio de Fomento recogida en el PITVI 2012-2024 existe una mención genérica a este corredor en el apartado de "Nuevas inversiones en alta velocidad": "L.A.V. Otras actuaciones: Corredor Cantábrico (Bilbao-Ferrol)".

Por otro lado, dentro del borrador del PROT aprobado en abril de 2018, también se incluyeron algunas reflexiones de interés sobre la planificación ferroviaria. Especialmente dentro del documento que se denominaba Determinaciones (algo equivalente a un texto normativo), y entre las que cabría destacar algunas como las siguientes:

"24.4. Áreas y plataforma

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

"49. (R) Sistema ferroviario:

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

a. Para el transporte de viajeros:

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

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

b. Para el transporte de mercancías:

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

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

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

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

En todo caso, independientemente de los señalado en este instrumento de ordenación del territorio, la competencia respecto de la planificación de la red ferroviaria de interés general (de la cual formará parte el tramo Bilbao-Santander) corresponde al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, según la Ley 38/2015 del sector ferroviario.

2.2.1.2. Plan de Ordenación del Litoral (POL)

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

La importancia de esta figura se puso de manifiesto desde su origen. La propia Ley 5/2022 lo equiparaba (jurídicamente) al PROT.

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

En relación con los 20 municipios incluidos en el área del presente estudio, en el ámbito final del POL:

- Quedan incluidos dieciséis (16): Ampuero, El Astillero, Bárcena de Cicero, Camargo, Castro-Urdiales, Colindres, Guriezo, Laredo, Liendo, Limpias, Marina de Cudeyo, Medio Cudeyo, Piélagos, Ribamontán al Monte, Villaescusa, y Voto.

- Y quedan excluidos los cuatro restantes (4): Entrambasaguas, Hazas de Cesto, Rasines y Solórzano.

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

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

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

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

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

Figura 3. Extracto leyenda planos del POL (Ley 2/2004).

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

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

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

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

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

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

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

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

- Cuatro AIE-PRO; dos ya se han desarrollado; las de Castro-Urdiales y la de Marina-Medio Cudeyo, y hay otra en proceso de desarrollo; el Llano de la Pasiega. Esta última es especialmente importante, pues se prevé crear un nodo logístico e intermodal de relevancia supraregional, vinculado al puerto de Santander y a las principales vías viarias y ferroviarias de la región. Todas estas AIE se desarrollan mediante los preceptivos PSIRs.
- Una AIE/REO; extensa, sobre la ladera norte de Peña Cabarga.
- Y otra AIE/AMB, la nº5 'Ría de Cubas'; en torno a las rías de Solía y San Salvador, al sur de la bahía de Santander.

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

En líneas generales, puede afirmarse que el POL no condiciona de forma significativa las propuestas que se formulen desde este estudio, tanto por su alcance limitado sobre el área estudiada (más aún si se excluyese la categoría No Litoral – en amarillo pálido en la figura superior), como por lo habitual de la solución de trazado en túnel y/o viaducto que, normalmente, minimiza potenciales impactos sobre terrenos.

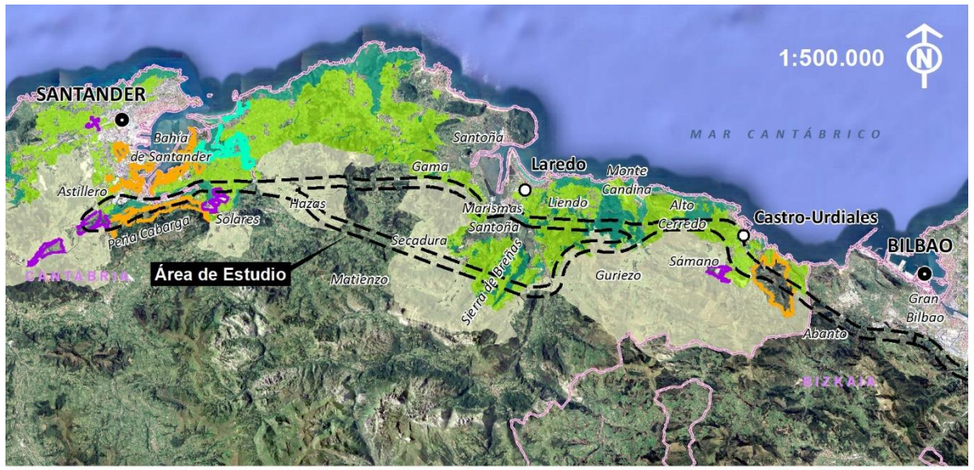


Figura 4. Plan de Ordenación del Litoral de Cantabria. Actuaciones Integrales Estratégicas y Áreas de Protección y Ordenación

Además, consultando la regulación normativa del POL se observa una relativa compatibilidad de las áreas de protección y ordenación respecto a la ejecución de

infraestructuras de transporte de interés general. En esta línea, se pueden destacar los siguientes preceptos de la Ley 2/2004:

"Artículo 28 *Usos autorizables con carácter general*

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

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

* * *

"Artículo 46 Usos autorizables en el área de ordenación

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

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

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

2.2.1.3. Normas Urbanísticas Regionales (NUR)

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

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

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

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

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

2.2.1.4. Proyectos Singulares de Interés Regional (PSIRs)

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

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

- "PSIR de la Actuación Industrial en Marina de Cudeyo (Suyesa)" – PSIR-AIMC. Aprobado mediante Acuerdo del Consejo de Gobierno de Cantabria con fecha 18 de abril de 2004. Fue objeto de una modificación en 2015.

- "PSIR Actuación Integral Estratégica Productiva: Área de Marina de Cudeyo-Medio Cudeyo" – PSIR-MCMC. Aprobado mediante Acuerdo del Consejo de Gobierno de Cantabria con fecha 29 de abril de 2010. Con posterioridad también ha sido objeto de algunas modificaciones.

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

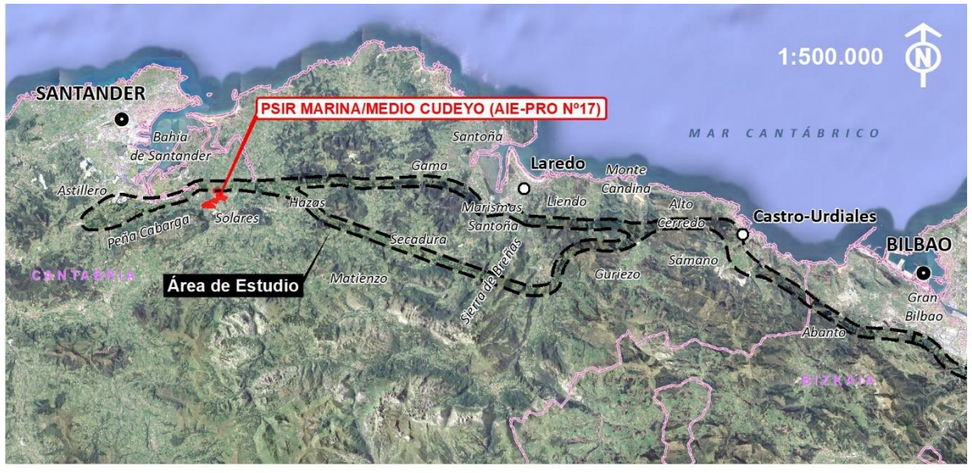


Figura 5. Localización del AIE-PRO nº 7 coincidente con los PSIR de Marina y Medio Cudeyo y Actuación Industrial Marina de Cudeyo.

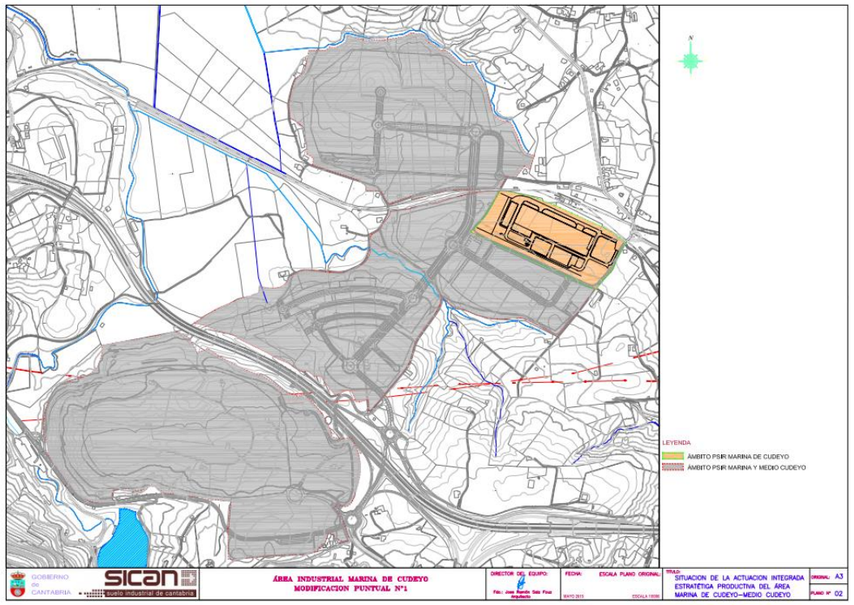


Figura 6. PSIR de la Actuación Industrial en Marina de Cudeyo (Suyesa), 2004. Fuente: Documento de planeamiento – Planos de Ordenación

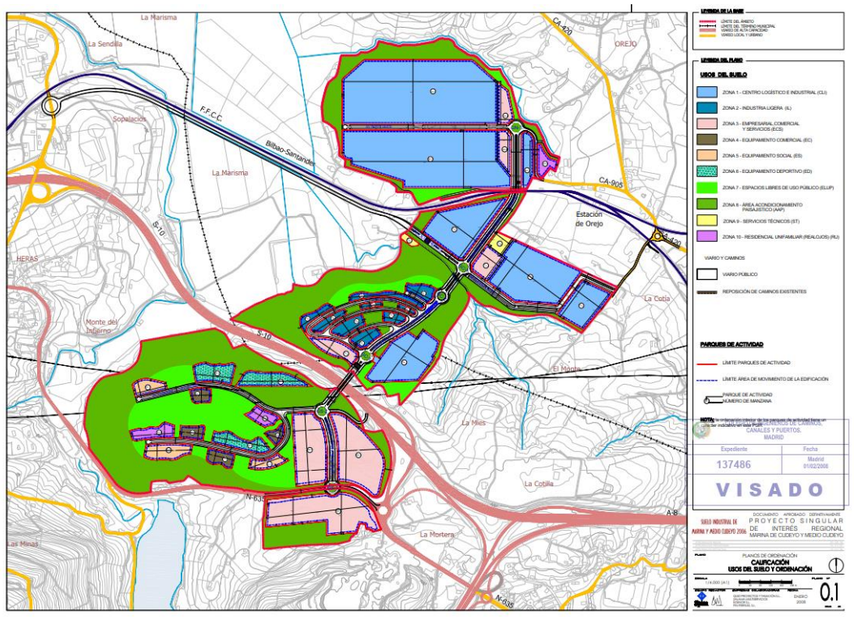


Figura 7. PSIR Actuación Integral Estratégica Productiva: Área de Marina de Cudeyo-Medio Cudeyo, 2010. Fuente: Documento de planeamiento – Planos de Ordenación

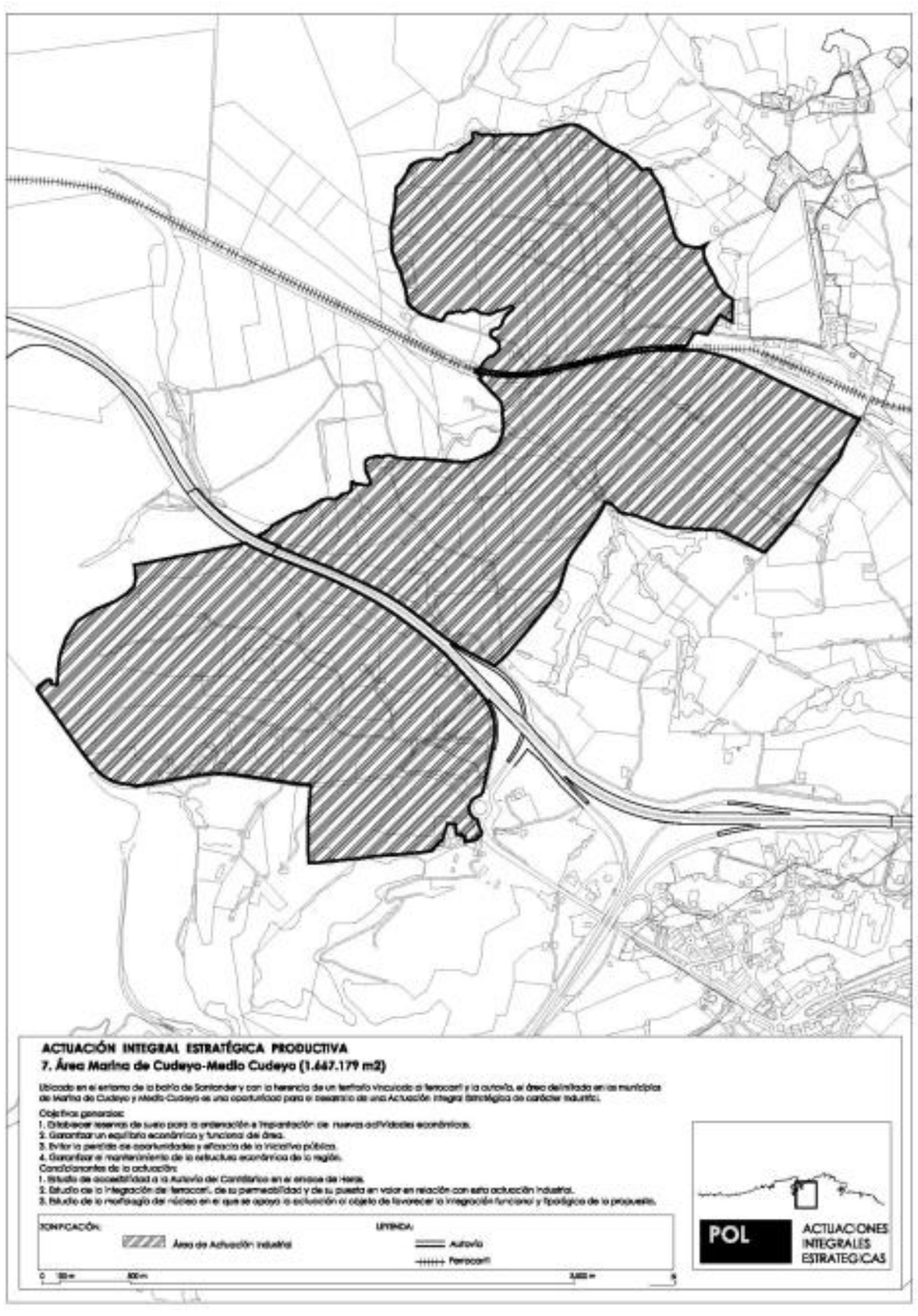


Figura 8. Ficha de AIE-PRO nº 7. Anexo III del POL.

Pese a que el ámbito de este estudio es parcialmente coincidente con el propio de este PSIR, lo cierto es que los trazados previstos no tienen una incidencia directa sobre el mismo, ya que no ocupan terrenos del PSIR. De hecho, esos trazados discurren a más 100 metros de distancia en el punto de mayor aproximación al contorno del PSIR.

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

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

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

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

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

Figura 9. Localización del AIE-PRO nº 6 coincidente con los PSIR de Actuaciones Industriales en Castro-Urdiales (Vallegón) (1ª y 2ª Fase)

Figura 10. Área Estratégica Industrial de Castro Urdiales (1ª Fase)

Figura 11. Área Estratégica Industrial de Castro Urdiales (2ª Fase)

El ámbito de este estudio no se superpone con el de este PSIR y, por tanto, los trazados previstos en esta Fase II (en este tramo son idénticos) no tienen ninguna incidencia sobre el PSIR, ya que se sitúan a más 1,5 km de distancia en el punto de mayor aproximación.

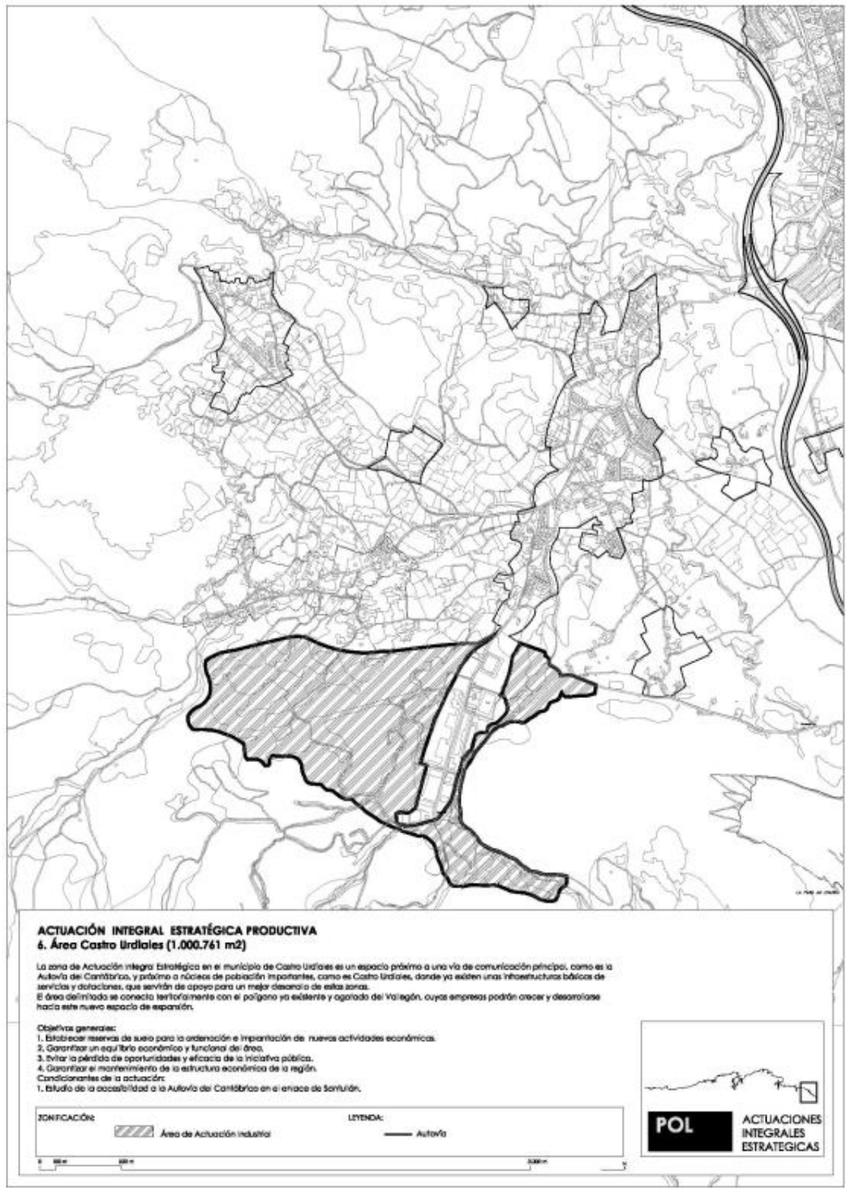


Figura 12. Ficha de AIE-PRO nº 6 'Área Castro-Urdiales'. Anexo III del POL

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

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

A fecha presente, constan iniciativas previas de tramitación, aunque no es previsible que este PSIR pueda ser aprobado a corto o medio plazo. Pese a ello, en el diseño de las soluciones para el futuro trazado ferroviario se ha minimizado la afección al actual ámbito de este PSIR, de modo que no se ve comprometida ni condicionada de ninguna forma la viabilidad del mismo.

Figura 13. Localización del AIE-PRO nº 8 coincidente con el futuro PSIR Piélagos-Villaescusa (VIPAR)

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

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

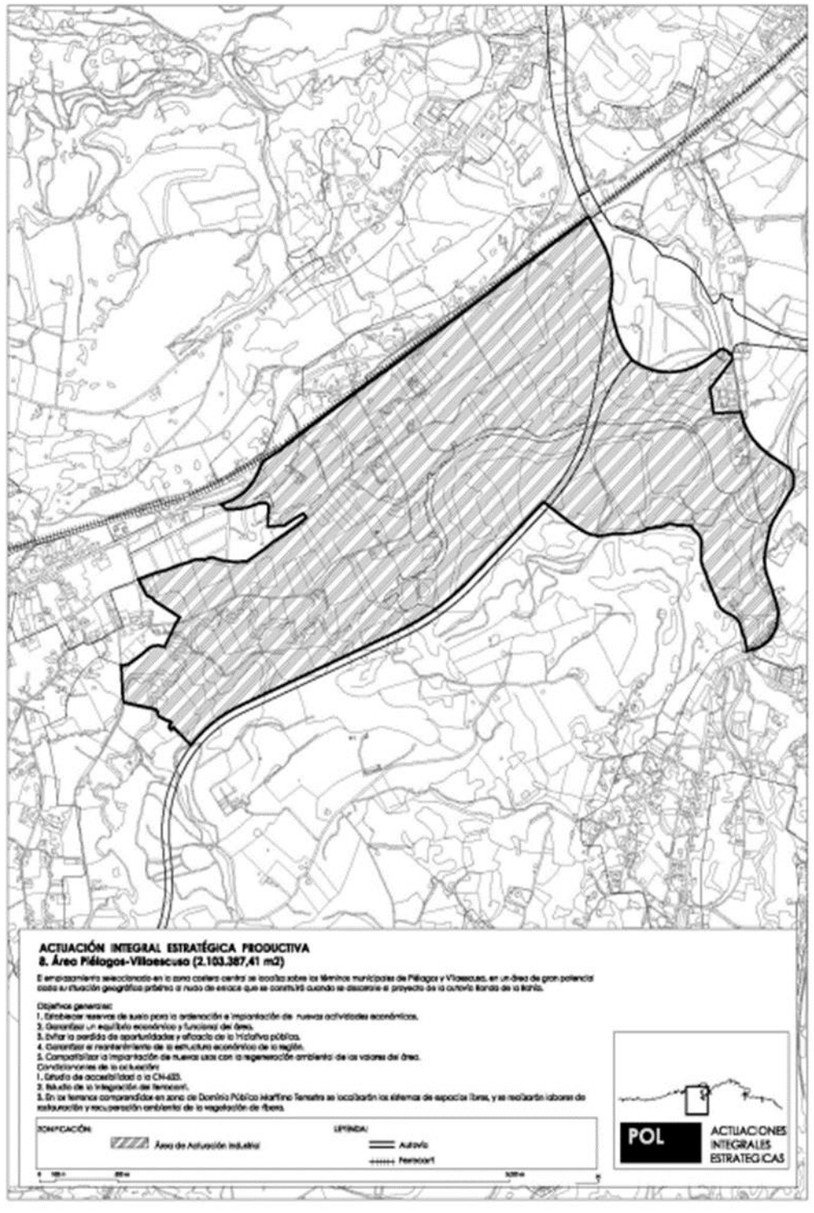


Figura 14. Ficha de AIE-PRO nº 8 'Área Piélagos-Villaescusa'. Anexo III del POL.

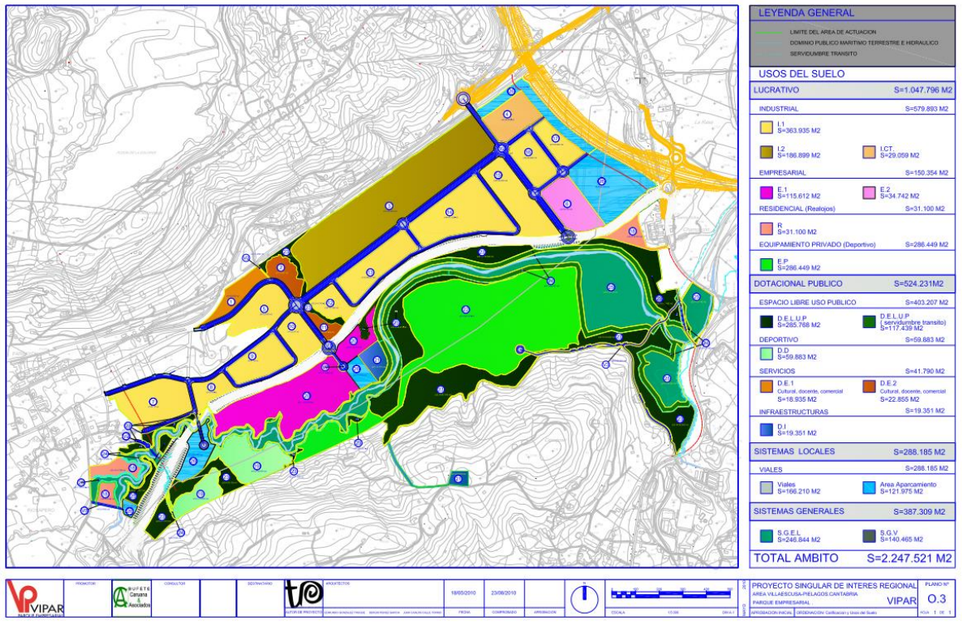


Figura 15. Propuesta de ordenación para el PSIR VIPAR, 2010

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

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

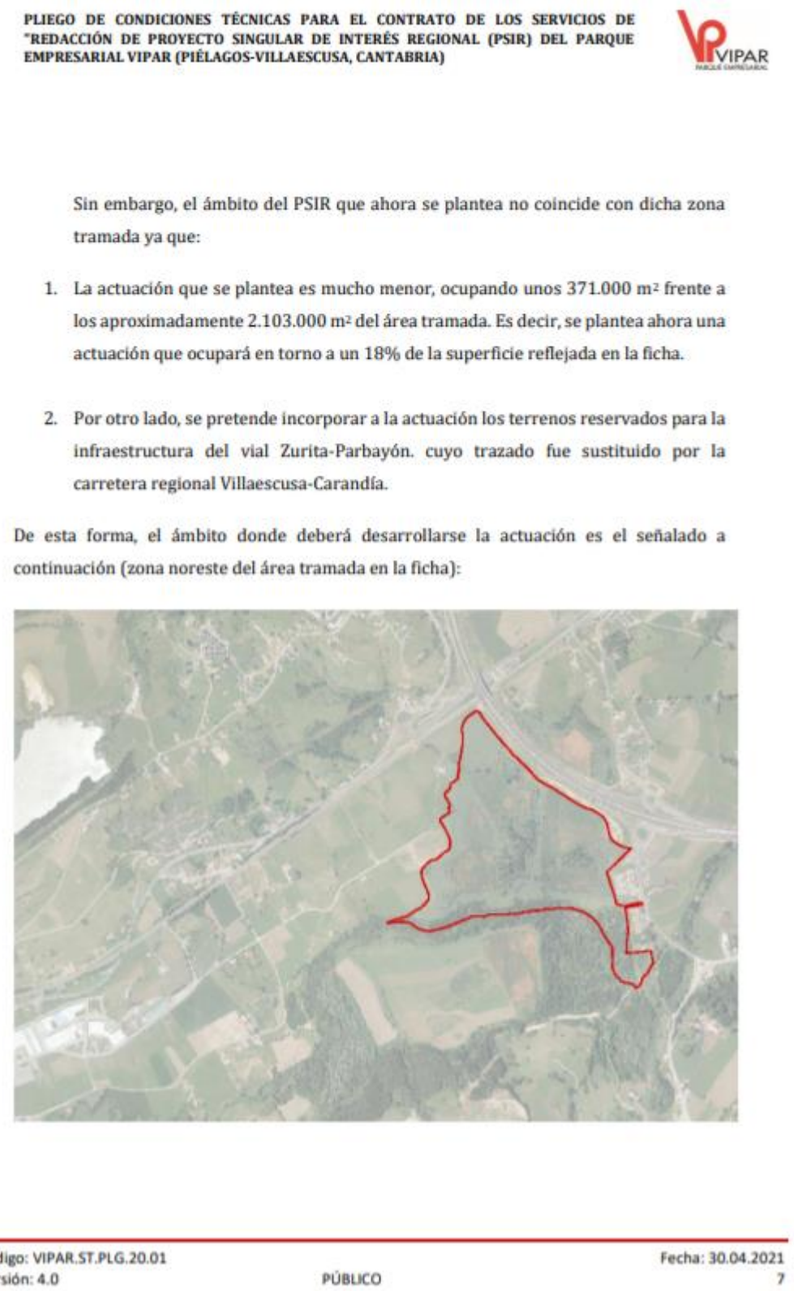


Figura 16. Propuesta de delimitación del nuevo ámbito para el para el PSIR VIPAR. Licitación publicada en 2021. Página extraída del pliego de condiciones técnicas.

2.2.1.4.4. Proyecto Singular de Interés Regional Llano de la Pasiega (AIE nº 11 bis)

Tras muchas vicisitudes, esta actuación fue aprobada definitiva el 13 de abril de 2022 mediante el pertinente Proyecto Singular de Interés Regional.

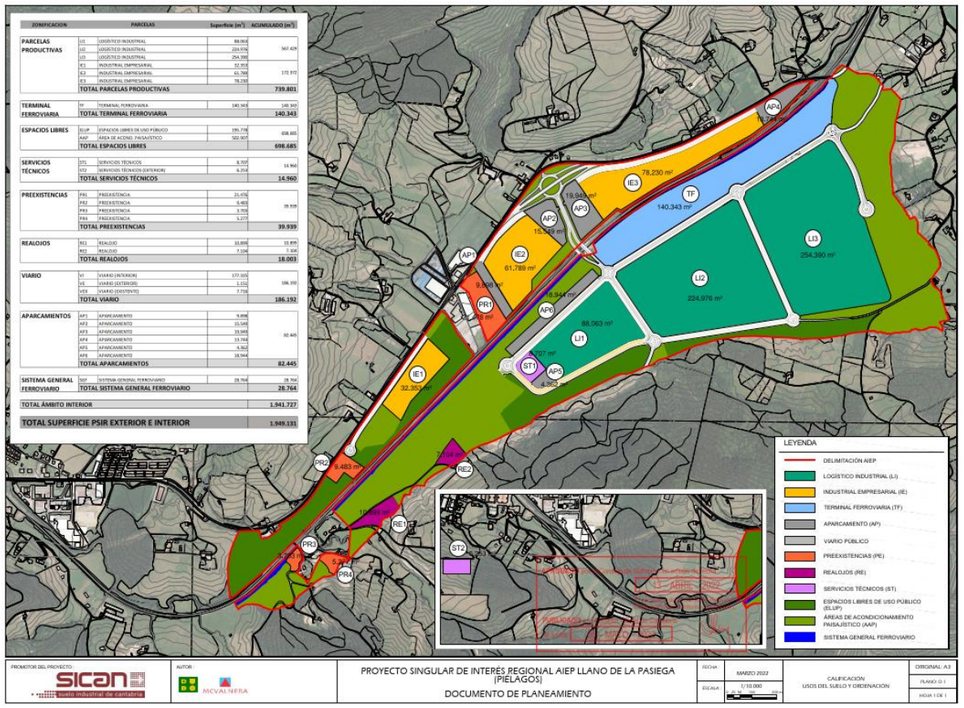


Figura 17. Zonificación propuesta para el PSIR Llano de la Pasiega. Aprobación definitiva de abril de 2022. Fuente: www.sican.es

Según se indica en la documentación de este PSIR:

> *"Los factores fundamentales que impulsan el desarrollo del PSIR de la AIEP Llano de la Pasiega son, principalmente, los siguientes:*
>
> - *El elevado interés del Puerto de Santander en participar en el proyecto y de impulsar un Centro Logístico Portuario y actividades complementarias. Esta cuestión por sí sola sería suficiente para renovar el Interés Regional de la Actuación si procedimentalmente hubiera sido preciso.*
> - *Las actuaciones previstas por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana respecto a la mejora de la comunicación ferroviaria.*
> - *La voluntad del Consejo de Gobierno de Cantabria para ejecutar una nueva infraestructura viaria de conexión del Llano de la Pasiega con las vías de alta capacidad programando las actuaciones de dicha obra de forma que garanticen la adecuada conexión del Llano de la Pasiega con las redes generales de infraestructuras existentes o en programación".*

En este sentido, pese a que este PSIR está relativamente alejado del área del presente estudio, es necesario valorar las potenciales interacciones y sinergias que pudieran generarse entre el futuro corredor ferroviario Bilbao-Santander-Bilbao previsto en este estudio y las infraestructuras y usos previstos en este PSIR.

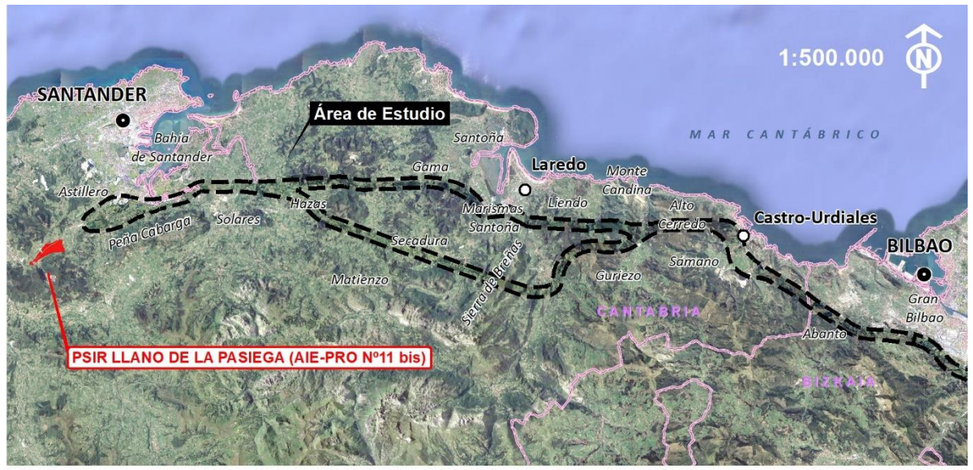


Figura 18. Localización del AIE-PRO nº 11 bis coincidente con el futuro PSIR Llano de la Pasiega

Aún no está confirmado, pero es probable que las primeras fases de ejecución de este PSIR comiencen en el año 2023, por lo que es muy probable que en la futura redacción del Proyecto del corredor ferroviario que motiva este estudio el PSIR ya esté en funcionamiento. Será entonces cuando proceda detallar como establecer la integración de ambas actuaciones.

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

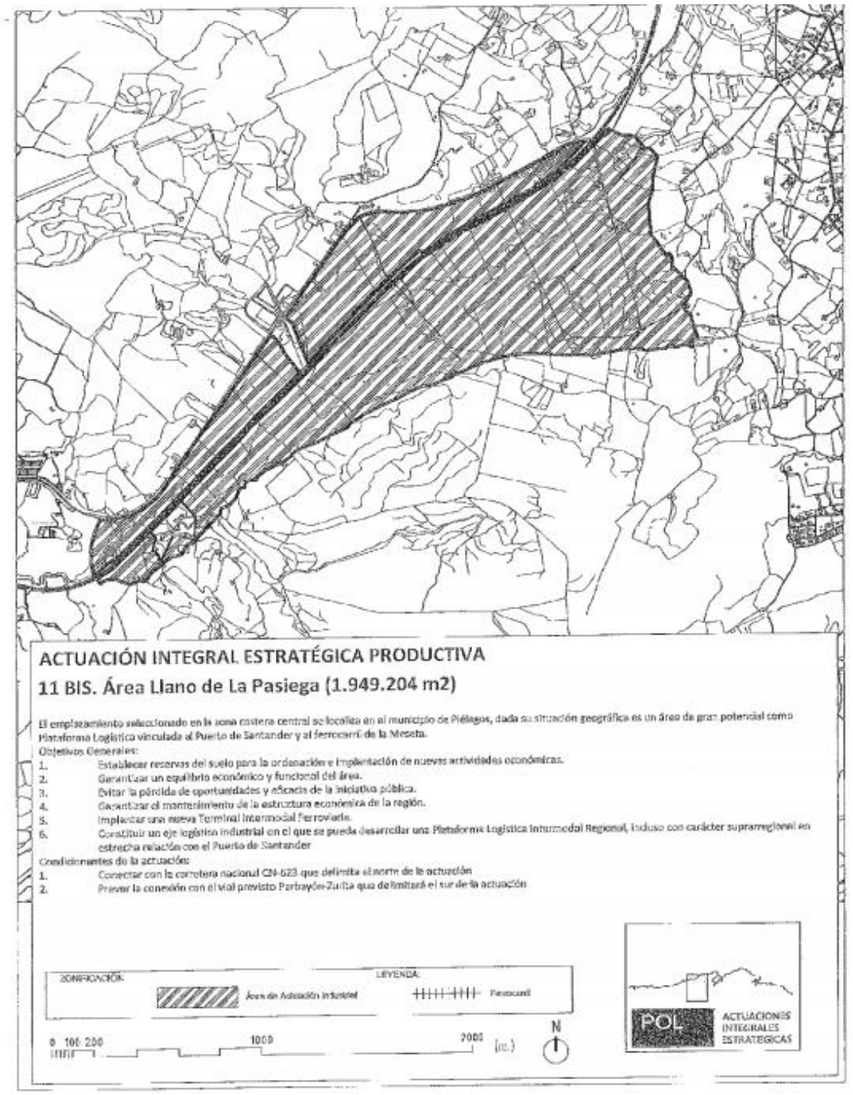


Figura 19. Ficha de AIE-PRO nº 11 bis 'Área Llano de la Pasiega'. Anexo III del POL

2.2.1.5. Planes Especiales 'de ordenación territorial' (PE)

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

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

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

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

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

Como puede observarse en la figura anterior, los trazados ferroviarios contemplados en este estudio no interfieren con la red de gran recorrido, y apenas intersectan con la red de pequeños recorridos (entre 6 y 8 veces, según se trate de una alternativa u otra). En esos supuestos, en los proyectos se adoptarán las medidas oportunas para garantiza la reposición o funcionalidad de los citados recorridos allí donde se pudieran ver interrumpidos (en la mayoría de los casos este estudio ya prevé estructuras que evitan la afección a los recorridos del PESC).

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

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

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

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

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

PLAN ESPECIAL DE LA BAHÍA DE SANTANDER

ÁMBITO DEL PLAN

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

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

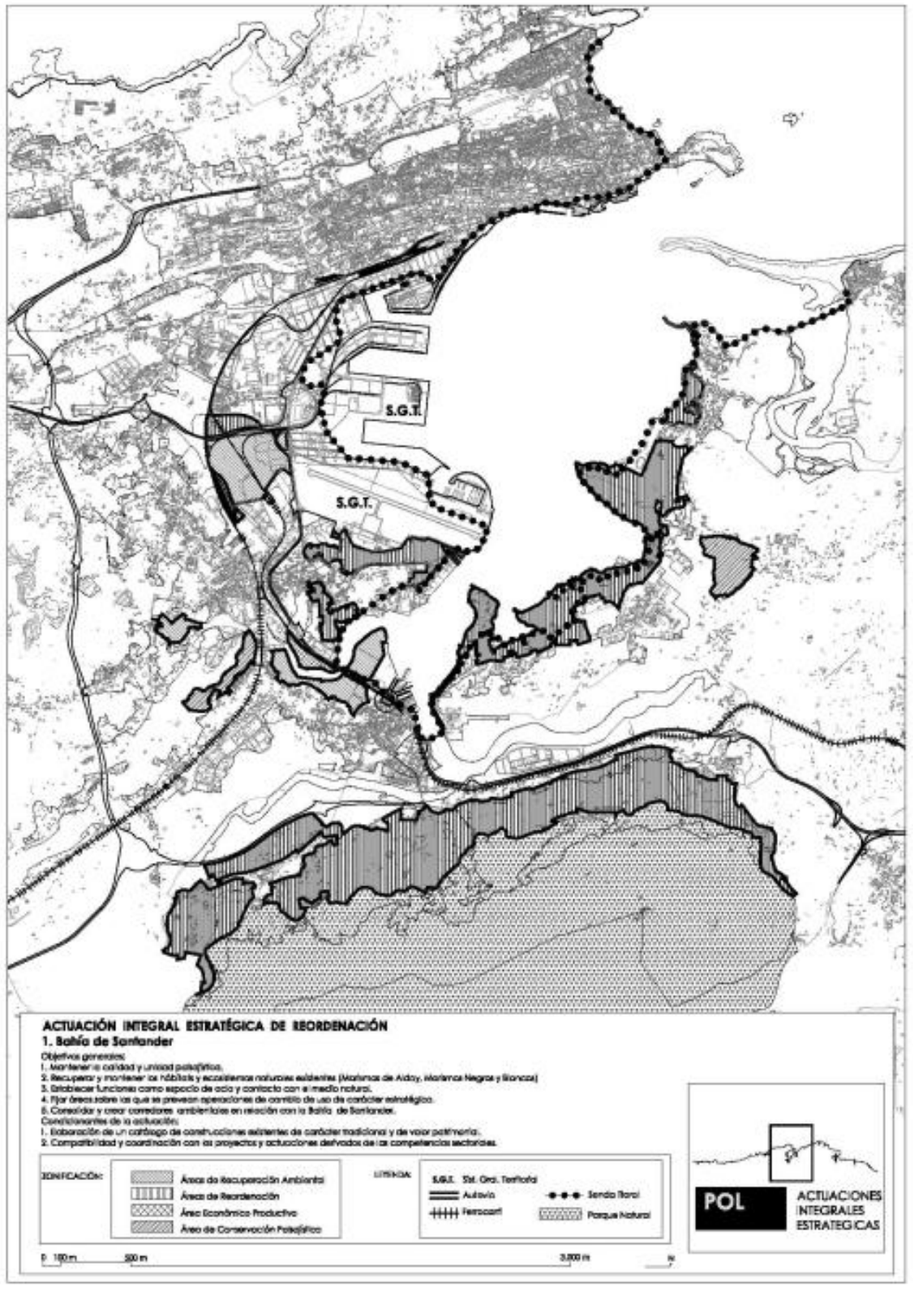


Figura 22. Ficha de AIE-REO nº 1 'Bahía de Santander'. Anexo III del POL.

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

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

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

En ese ámbito se incluyen:

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

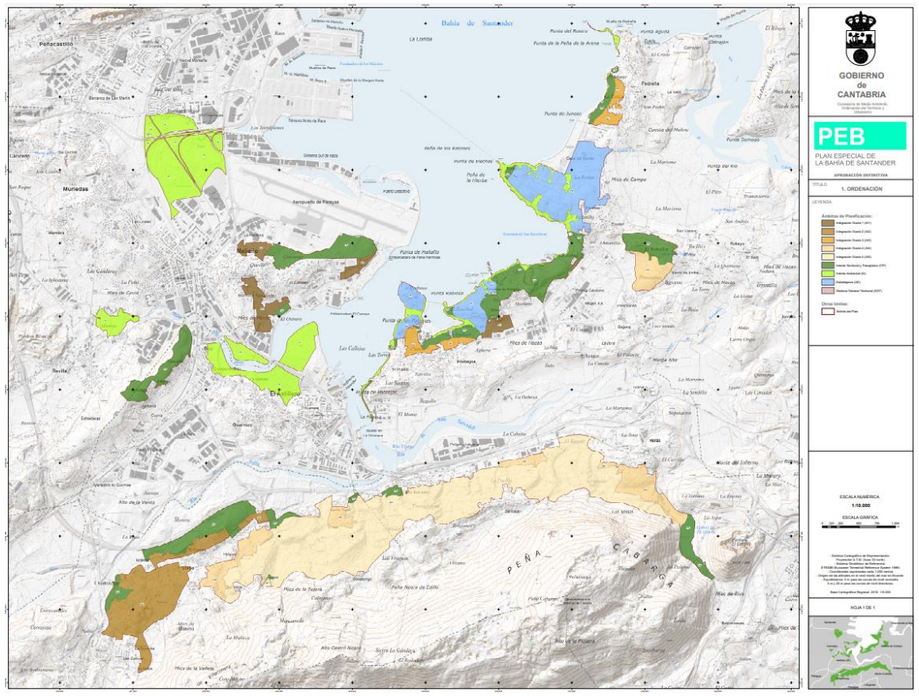


Figura 23. Ámbitos de reordenación para el AIE Bahía de Santander. En rojo el entorno de la Bahía de Santander, en azul el entorno de la Peña Cabarga.

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

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

Ámbitos de interés tradicional y paisajístico (ITP): espacios en los que por su relevancia paisajística, funciones ambientales o afección por riesgos se proponen usos agrícolas, forestales, de espacios libres o análogos, que resulte imprescindible ubicar en estos ámbitos.

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

- Grado 1 (AI-1): incluye ámbitos libres de edificación colindantes a áreas urbanizadas, cuyos rasgos morfológicos y valores naturales se han visto alterados como consecuencia de los procesos de urbanización.

- Grado 2 (AI-2): incluye espacios que responden a la organización tradicional de mieses y terrazgos en los que perviven unidades de valor ambiental.

- Grado 3 (AI-3): incluye ámbitos próximos a áreas de interés ambiental y paisajístico que por su ubicación entre áreas urbanizadas y el frente costero tienen especial relevancia paisajística.

- Grado 4 (AI-4): se incluyen ámbitos rurales de transición entre los espacios urbanizados y los de interés ambiental y paisajístico, afectados por procesos de urbanización difusa.

- Grado 5 (AI-5): comprende aquellos suelos de excepcionales caracteres físicos y morfológicos derivados de su pertenencia al conjunto de relieves que forman las sierras litorales cantábricas y que conforman el fondo escénico de la bahía por el sur. Son espacios de alto valor ambiental y cultural, y de alta fragilidad paisajística.

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

En vista de lo anterior, no se identifican inicialmente situaciones de incompatibilidad severa entre la creación de un nuevo corredor ferroviario y las determinaciones normativas del PEBS. Si bien deberá vigilarse la afección a la zona de integración Grado 5 (sur de Peña Cabarga) para implementar las medidas oportunas.

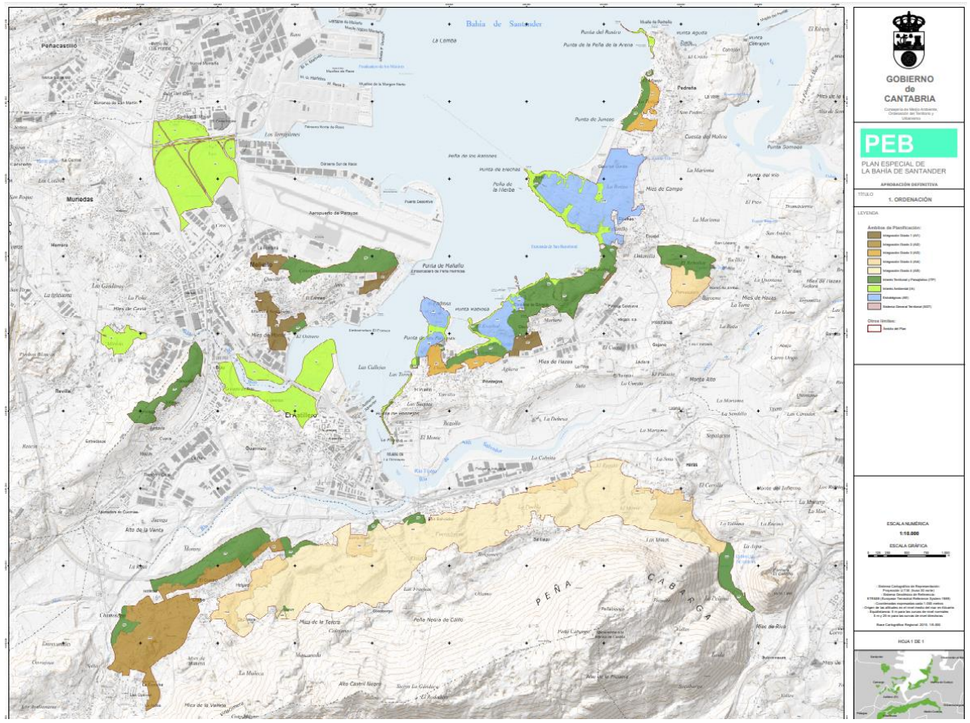


Figura 24. Plan Especial de la Bahía de Santander. Plano de Ordenación

A priori, consultando la normativa del PEBS y observando las potenciales afecciones de los trazados de este estudio (ambas alternativas comparten solución en el ámbitos de este plan), no se prevén restricciones derivadas de este plan que imposibiliten o condicionen dichos trazados. Por ejemplo, en el artículo 20 del PEBS se incluyen entre los usos autorizables “d) Las que sean consideradas de interés público o social por la Administración sectorial correspondiente”.

2.2.1.5.3. Actuación Integral Estratégica de Reordenación (AIE-REO) ‘ÁREA MINERA DE DÍCIDO’

Esta AIE/REO, denominada nº 3. Área Minera de Dícido’ y prevista en el POL, está aún sin desarrollar (lo haría previsiblemente con un PSIR o un Plan Especial), pero al menos conveniente reseñar que el ámbito de este estudio la “atraviesa” en dirección Este-Oeste.

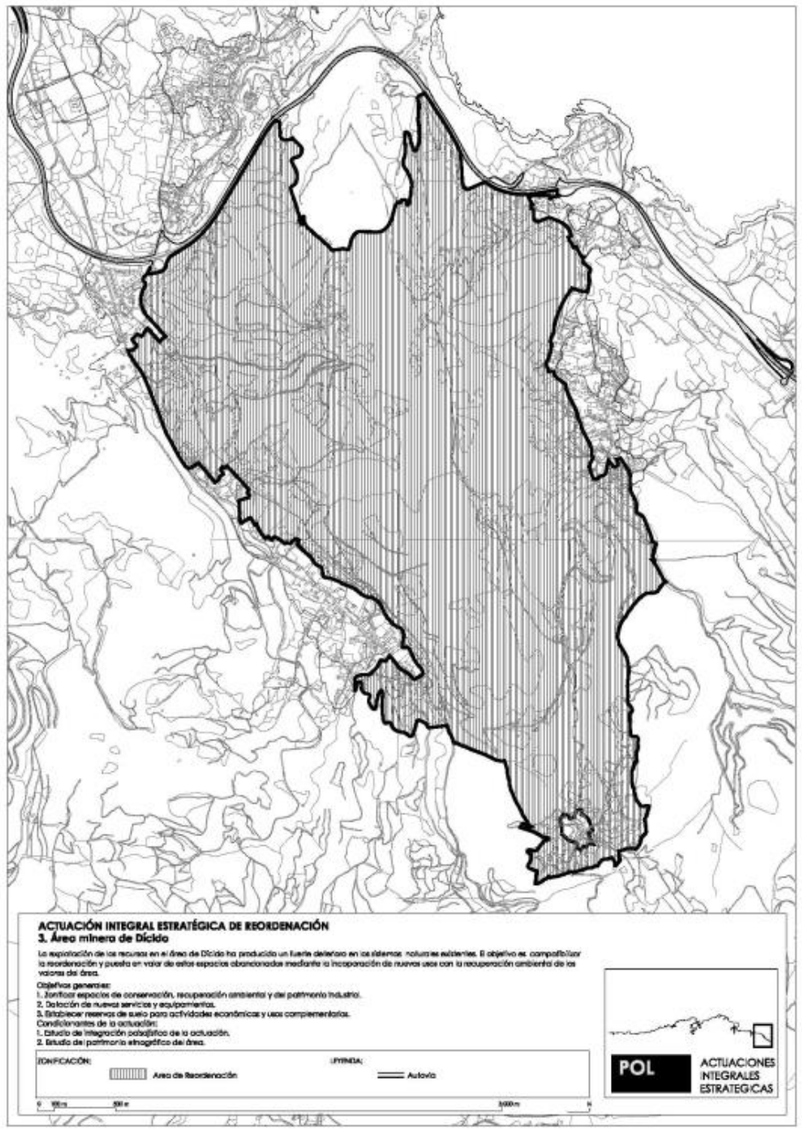


Figura 25. Ficha de AIE-REO nº 3 ‘Área Minera de Dícido’. Anexo III del POL.

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

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

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

2.2.2. Instrumentos y planes en País Vasco/Euskadi

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

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

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

2.2.2.1. Directrices de Ordenación Territorial (DOT)

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

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

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

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

- **Gestión sostenible de los recursos:** se hace referencia a la gestión de los elementos agua y energía, así como la reutilización, reciclado y valorización de residuos y tratamiento de suelos contaminados (economía circular).

    - Agua: la revisión del modelo territorial se centra fundamentalmente en la gestión del riesgo de inundación, las alteraciones morfológicas de las masas superficiales, abastecimiento y saneamiento, la calidad de las masas de agua y el establecimiento de una serie de zonas protegidas.

    - Energía: se plantea un nuevo modelo energético que, además de la sustitución de fuentes de energía, considere un cambio en las lógicas territoriales.

    - Economía circular: pretende la transición a un modelo económico en el que los productos y recursos utilizados permanezcan dentro del flujo económico el mayor tiempo posible, encaminándose a una economía más sostenible, con el objetivo de ahorro energético y reducción de emisiones.

- **Movilidad y logística:** los objetivos de las DOT en materia de movilidad se centran en la generalización de los sistemas de movilidad sostenible como factores críticos para la competitividad de las actividades económicas y para la cohesión y el equilibrio del territorio.

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

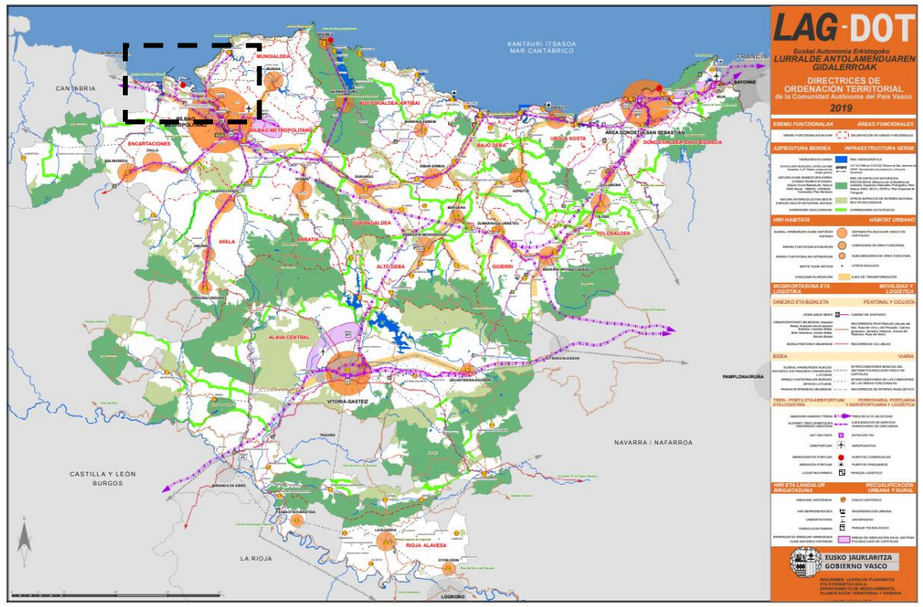
    - Entre las directrices establecidas en materia de movilidad y logística ferroviaria, se plantea la necesidad de interconectar el País Vasco en alta velocidad ferroviaria con los territorios limítrofes.

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

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

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

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



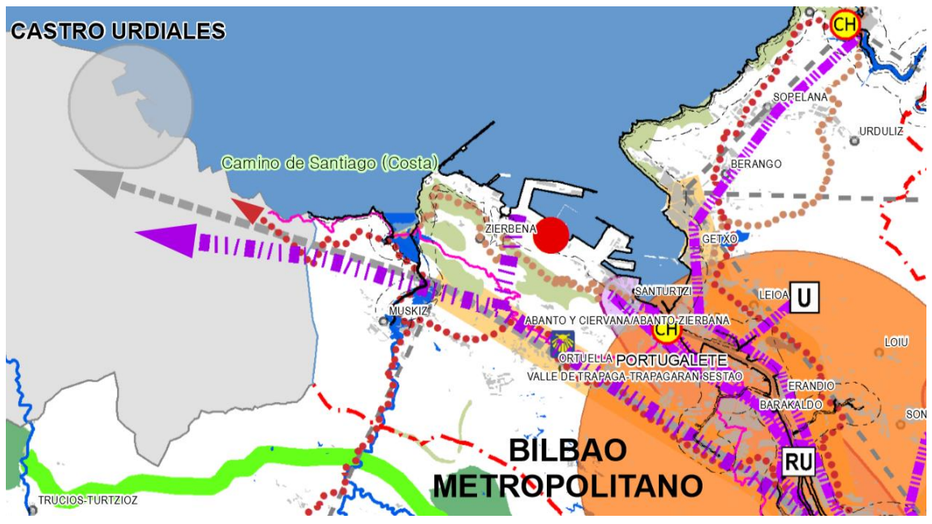


Figura 26. Arriba, Mapa de Síntesis de las DOT-CAPV (2019). Abajo, detalle del Mapa en el área de estudio. La flecha rosa intermitente corresponde al corredor del tren de alta velocidad.

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

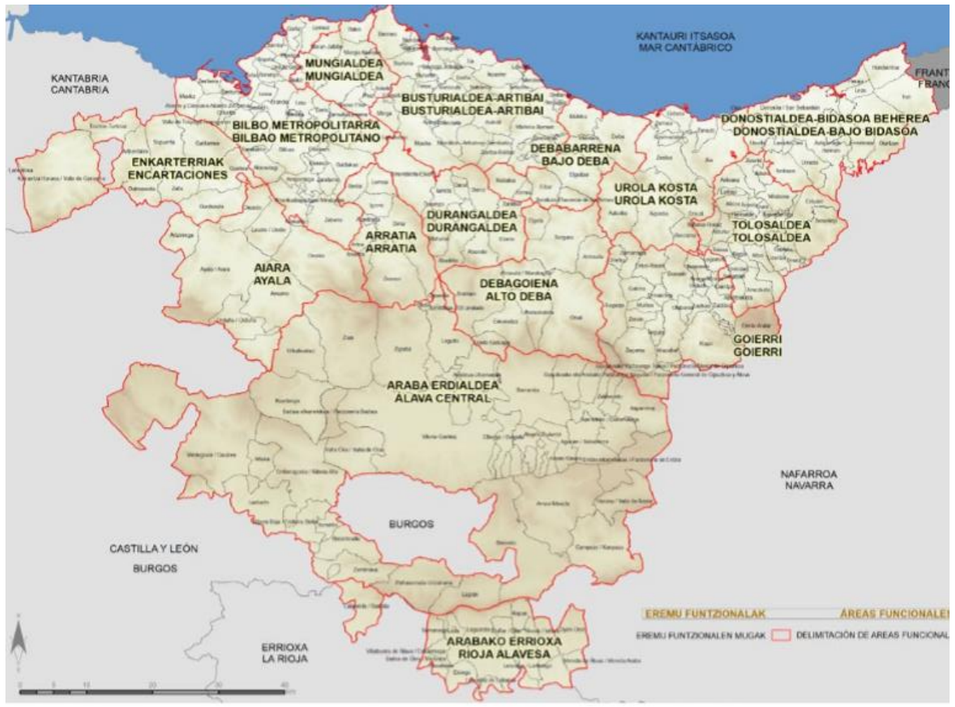


Figura 27. Áreas funcionales según las Directrices de Ordenación Territorial (DOT)

2.2.2.2. Planes Territoriales Parciales (PTP-)

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

Teniendo en cuenta los municipios incluidos en el ámbito de este estudio (6), la única área funcional de interés es la del Plan Territorial Parcial Bilbao Metropolitano (PTP-BM:

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

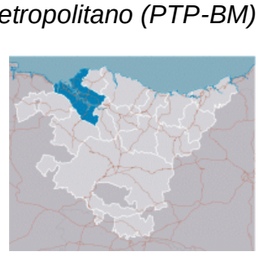
ÁREA FUNCIONAL	MUNICIPIOS
PTP BILBAO METROPOLITANO	Abanto y Ciérvana / Abanto Zierbena
	Muskiz
	Valle de Trápaga / Trapagaran
	Ortuella
	Bilbao
	Barakaldo

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

Los dos últimos términos municipales – Bilbao y Barakaldo- se consideran incluidos en el ámbito de este estudio, aunque es cierto que esto es así por la "inclusión" del trazado de la Variante Sur Ferroviaria.

2.2.2.2.1. Plan Territorial Parcial del Área Funcional Bilbao Metropolitano (PTP-BM)

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



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

Los objetivos/líneas que en él se plantean son:

- ✓ Generar y articular el espacio productivo soporte de la nueva economía
- ✓ Mejorar funcionalmente el conjunto metropolitano en términos de transporte viario en un marco de intermodalidad
- ✓ Equiparar el espacio metropolitano en su singularidad diferencial al servicio del conjunto
- ✓ Concentrar el espacio residencial respondiendo a la escasez de suelo, a nuevas y diversas demandas y contribuyendo a contar con una ampliada oferta, a su vez diversificada en localización, tipologías y precios
- ✓ Integrar el espacio medioambiental valioso
- ✓ Asegurar los servicios y su calidad, en una visión no restringida a los servicios mínimos y desde una concepción amplia ambiental.

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

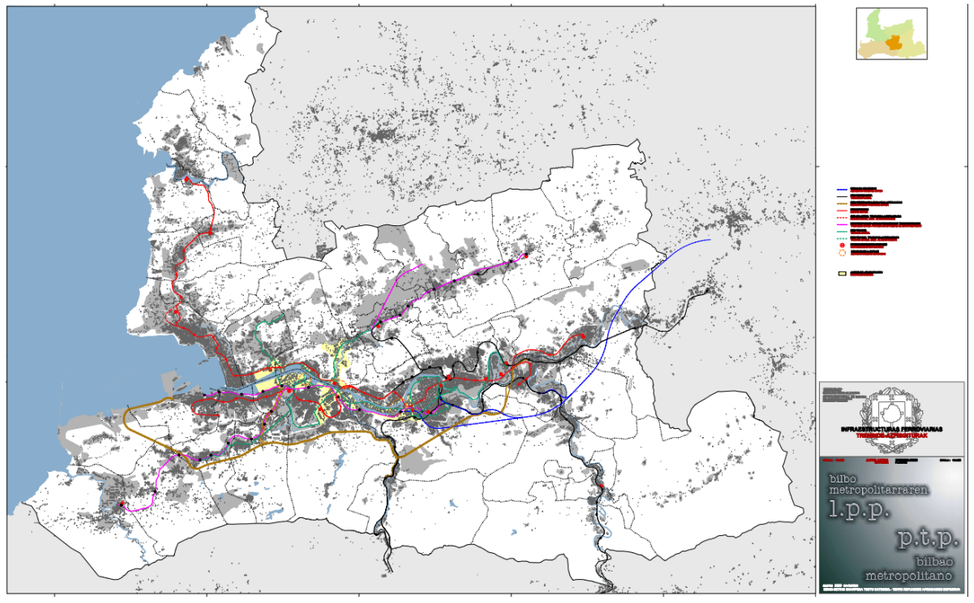


Figura 28. Plano de ordenación 2.2. Infraestructura ferroviaria. Fuente: PTP-BM, 2006.

2.2.2.3. Planes Territoriales Sectoriales (PTS-)

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

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

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

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

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

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

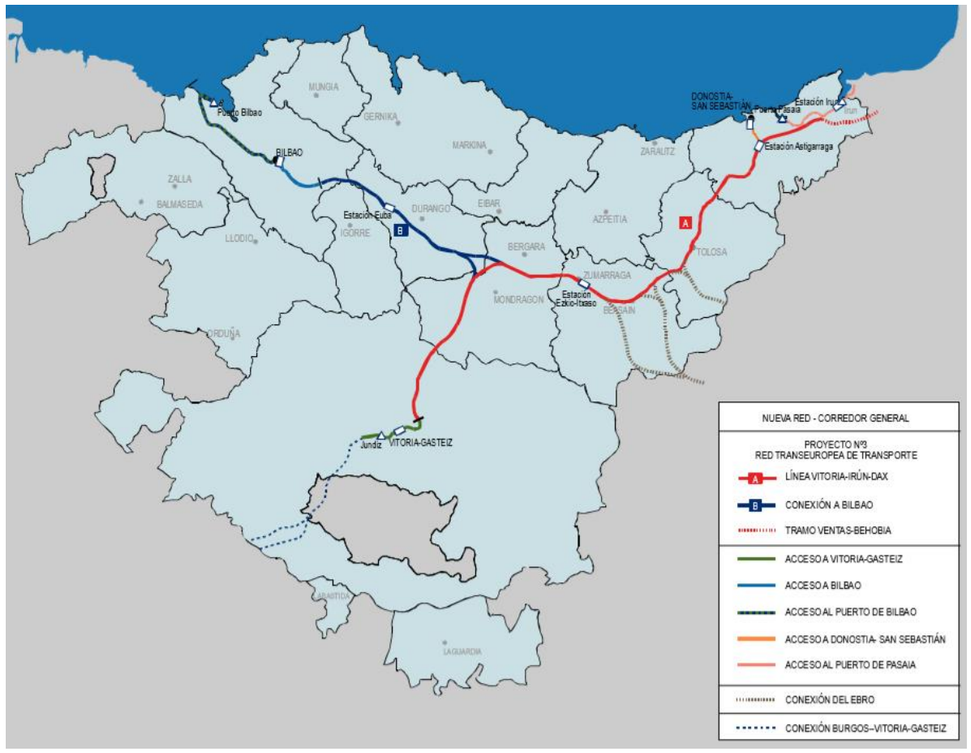


Figura 29. Nueva Red Ferroviaria del País Vasco

Las líneas de actuación estratégica para la red de largo recorrido se centran en el desarrollo de la Nueva Red Ferroviaria del País Vasco, la cual está integrada por la nueva infraestructura que incorpora el ancho de vía internacional (UIC), de conexión

a la red europea. Esta red respalda la integración del sistema urbano vasco y facilita la interrelación de las áreas funcionales, además de establecer una conexión más sólida con el corredor del Cantábrico y el corredor del Ebro. En todo caso, independientemente de lo señalado en este instrumento de ordenación del territorio, la competencia respecto de la planificación de la red ferroviaria de interés general (de la cual formará parte el tramo Bilbao-Santander) corresponde al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, según la Ley 38/2015 del sector ferroviario.

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

2.3. Planeamiento urbanístico municipal

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

A diferencia de la ordenación territorial, que tiene un carácter más estratégico y un alcance territorial mayor, la planificación municipal tiene una connotación más finalista -como herramienta básica de gestión y ordenación del suelo-.

La combinación de un ámbito local, una función finalista y una larga tradición (los planeamientos urbanos vienen estando presentes desde el último terciario del siglo XX, a diferencia de las figuras de carácter territorial), se traduce en la práctica en una enorme diversidad de situaciones dentro del planeamiento urbanístico en cuanto a fechas de aprobación, tipos de documentos, y alcance y contenidos de cada plan.

2.3.1. Planeamiento municipal en Cantabria

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

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

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

Municipio	Figura o plan vigente *	Fecha de aprobación definitiva	Fecha de publicación en boletín	Adaptado a Ley 2/2001	Estado revisión **
AMPUERO	NNSS-A	05/12/1995	27/02/1996	NO	2015 (IN)
ASTILLERO (EL)	NNSS-B	22/09/2000	31/10/2000	NO	2016 (B)
BÁRCENA CICERO	NNSS-B	17/11/1999	10/01/2000	NO	2021 (P)
CAMARGO	PGOU	20/11/1987	14/06/1988	NO	2019 (IN)
CASTRO URDIALES	PGOU	23/12/1996	06/06/1997	NO	2011 (B)
COLINDRES	PGOU	24/10/1964		NO	2015 (B)
ENTRAMBASAGUAS	NNSS-B	25/05/1992	19/06/1992	NO	-
GURIEZO	NNSS-B	03/05/1991	11/07/1991	NO	2009 (A)
LAREDO	PGOU	23/02/1987	04/05/1987	NO	-
HAZAS DE CESTO	NNSS-B	01/03/1999	20/04/1999	NO	2012 (B)
LIENDO	PGOU-A	17/07/2013	17/10/2013	SI	-
LIMPIAS	NNSS-B	16/06/1989	21/07/1989	NO	2009 (A)
MARINA CUDEYO	PGOU	04/05/1987	27/07/1987	NO	2016(A)
MEDIO CUDEYO	PGOU-A	16/11/2010	18/02/2011	SI	-
PIÉLAGOS	PGOU	13/10/1993	28/10/1993	NO	2018 (IN)
RASINES	DSU	28/06/1988	26/08/1988	NO	2006 (IN)
RIB. AL MONTE	NNSS-B	13/10/1993	02/11/1993	NO	2012 (B)
SOLÓRZANO	PGOU-A	06/11/2014	05/01/2015	SI	-
VILLAESCUSA	NNSS-B	21/11/1983	21/11/1983	NO	2008(A)
VOTO	NNSS-A	30/03/1994	03/05/1994	NO	2015 (A)

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

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

Fuente: Datos obtenidos en marzo de 2023 (actualizados según fuente a diciembre de 2022) de la web oficial de la Dirección General de Urbanismo del Gobierno de Cantabria AUCAN (Archivo Urbanístico de Cantabria) (https://www.territoriodecantabria.es)

Como puede observarse en la tabla, 1 municipio tiene en vigor una delimitación de suelo (DSU), 10 disponen de unas Normas Subsidiarias y los 9 restantes de planes generales. También es importante resaltar que, de todos los municipios, tan sólo 3 tienen un plan general que es relativamente reciente y que estaría adaptado a la ya Ley 2/2001 (reciente derogada con la aprobación de la vigente Ley de urbanismo de Cantabria 5/2022).

Respecto a las revisiones, las situaciones son muy dispares, pero la inmensa mayoría de municipios no han superado siquiera la fase de aprobación inicial, y un número indeterminado, pero significativo, parecen haber detenido o paralizado temporalmente los trabajos.

2.3.2. Planeamiento municipal en País Vasco/Euskadi

En el caso del País Vasco, el área de estudio afecta a seis municipios, todos ellos en la provincia de Bizkaia y dentro del área funcional de 'Bilbao Metropolitano'.

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

Para averiguar la situación de las figuras de planeamiento urbanístico en vigor se ha consultado la web oficial del Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes y la plataforma UDALPLAN. Además, se ha requerido información a cada ayuntamiento.

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

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

Municipio	Figura o plan vigente *	Fecha de aprobación definitiva	Fecha de publicación en boletín	Adaptado a Ley 2/2001	Estado revisión **
MUSKIZ	NNSS-B	26/05/1992	09/02/1993	NO	(A)
VALLE DE TRÁPAGA-TRAPAGARAN	PGOU	26/03/2015	19/05/2015	SI	-
ORTUELLA	PGOU	07/08/1985	13/09/1985	NO	(A)
ABANTO Y CIÉRVANA / ABANTO ZIERBENA	PGOU	29/07/2010 (parcial) y 27/12/2012 (SNU)	28/09/2010 y 11/04/2013 (SNU)	SI	-
BARAKALDO	PGOU	19/01/2000	14/08/2000	NO	-
BILBAO	PGOU	04/04/2022	20/05/2022	SI	-

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

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

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

Tal y como refleja la tabla, tres de los seis municipios no han adaptado aún su planeamiento municipal a la vigente Ley 2/2006 y mantienen Normas Subsidiarias

previas. Los otros tres restantes sí que disponen de un PGOU adaptado de reciente aprobación (2013, 2015 y 2022).

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

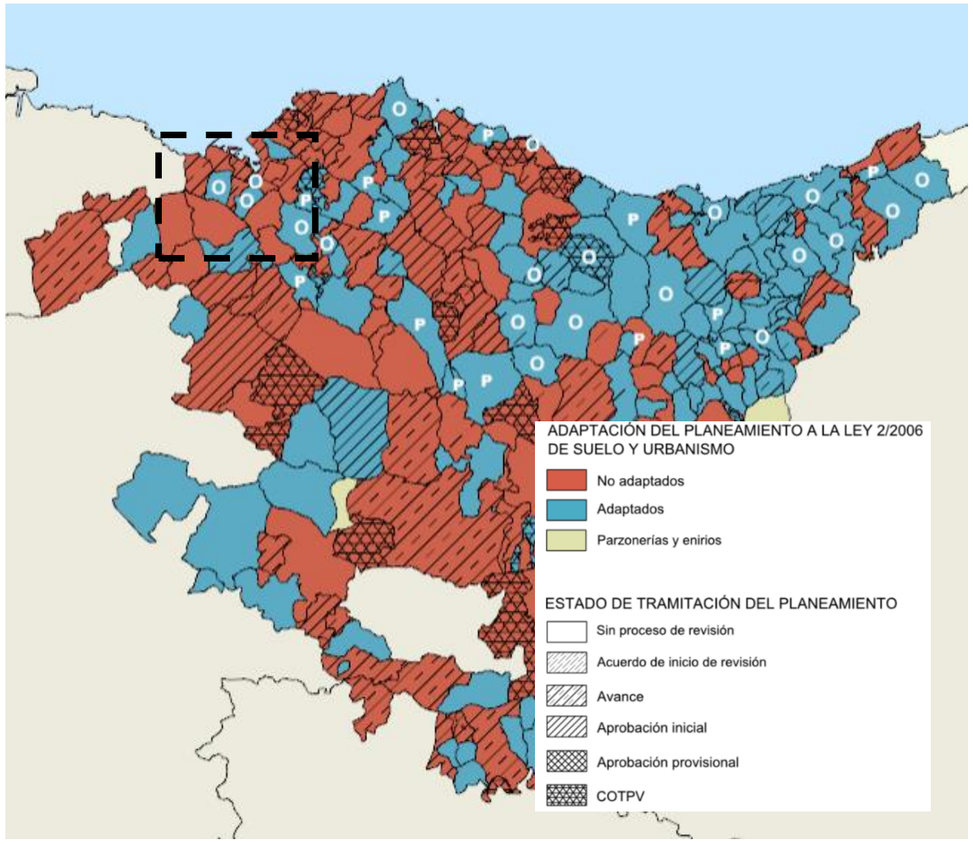


Figura 30. Estado de la revisión del planeamiento urbanístico municipal en el País Vasco.

Fuente: Euskadi.eus

2.4. Caracterización urbanística y territorial de las alternativas

Desde la perspectiva urbanística y territorial, el ámbito del presente estudio está caracterizado y condicionado por tres circunstancias:

- La conexión ferroviaria de dos nodos urbanos de primer orden -Santander y Bilbao-; entre sí, y en los contextos de la cornisa cantábrica y del corredor atlántico-mediterráneo. E, incluso, desde un enfoque aún más amplio, respecto a las redes ferroviarias básicas española y europea.

- La existencia de intensos flujos y relaciones territoriales, sociales y económicas entre dichos nodos y, a su vez, de éstos con el resto del territorio circundante. La propuesta de la futura línea férrea afectará de forma directa al transporte de viajeros y mercancías entre esos nodos y, en general, a los modelos productivo y territorial que definirán tanto al País Vasco como a Cantabria.

- Y la tercera circunstancia básica -en clave más territorial- es lo que podría denominarse como la litoralidad. Esta característica introduce una serie de factores específicos a tener en consideración (mayor densidad de poblamiento, alta ocupación del suelo, intensidad de usos turísticos, presencia de puertos y otras infraestructuras marítimas, etc.).

Bajo estas premisas, para evaluar las alternativas de trazado que se formulan se aplica una doble perspectiva;

- una de signo “positivo”, en la que el condicionado deviene de la necesidad o conveniencia de “conectar” centros urbanos o elementos territoriales de interés. Algunos ejemplos de esa necesaria articulación territorial son; las posibles estaciones o paradas intermedias en localidades importantes como Laredo o Castro-Urdiales, la ventaja técnica del enlace con la variante sur ferroviaria (y con ello a la red de alta velocidad estatal), o la posibilidad de ofrecer accesibilidad a nodos logísticos o de interés productivo como los puertos de Santander y Bilbao.

- Y la otra, de signo “negativo” u opuesto, báscula en torno a la conveniencia de minimizar la afección a los suelos urbanos y urbanizables (por los costes económicos y sociales, por la alteración de la planificación urbanística, por la afección a usos e infraestructuras, …), así como a los suelos que estén sujetos a una protección o regulación que desaconseje su ocupación o transformación. En el primer supuesto, el protagonismo lo adquieren los planes urbanísticos municipales y, en el segundo, lo hacen en mayor medida la planificación territorial y sectorial, especialmente teniendo en cuenta la presencia de varios espacios naturales protegidos y la fragilidad intrínseca del medio litoral.

Por otro lado, considerando que se trata de la proposición de una nueva infraestructura (de unos 100 km de longitud) no cabe la posibilidad de analizar el grado de adecuación a las previsiones de la planificación o el planeamiento preexistente. Esto se debe a que, lógicamente, la futura línea de ferrocarril objeto de este estudio no está presente en ningún de los planes vigentes o, por lo menos, no lo está más allá de los diseños conceptuales que pudieran estar propuestos en documentos de escala territorial como el PROT de Cantabria (en tramitación) o las DOT del País Vasco. Por lo tanto, no hay reservas de suelo en los planes municipales, ni tampoco hay planes sectoriales autonómicos que realicen ninguna propuesta previa que sirva de referencia. Esto es algo comprensible si se considera que la administración ferroviaria estatal es la responsable de la planificación y diseño de la citada línea.

Por último, antes de caracterizar, evaluar y comparar las alternativas previstas desde el sesgo urbanístico, es importante recordar que este anejo se enmarca en una Fase II de un Estudio Informativo, por lo que debe primar la idoneidad de las soluciones básicas y funcionales (corredores) sobre las soluciones técnicas o constructivas de detalle, que se resolverían en fases sucesivas. De hecho, algunas de las afecciones que pudieran identificarse en esta fase son susceptibles de minimizarse o, incluso, de suprimirse, con la adopción de medidas técnicas o de meros ajustes en el diseño.

2.4.1. Caracterización global

El área de Estudio considerado en este anejo abarca una extensión aproximada de unos 100 km², de los que un 83% se encuentran dentro del territorio de Cantabria y el 17% restante en el del País Vasco. Dentro de este último, la superficie correspondiente a la denominada “Variante Sur Ferroviaria [VSF]” representa una superficie nada desdeñable de un 11%, si bien es cierto también que la casi totalidad se corresponde con un tramo de esta VSF que discurre en túnel, por lo que, para la mayoría de los análisis urbanísticos, suele ser poco relevante.

Tabla 4. Superficies aproximadas del ámbito de estudio

SUPERFICIE ÁMBITO O ÁREA EL ESTUDIO			
Comunidad	**Tramo**	**Ha.**	**%**
Cantabria	Estudio BILSAN	8.923	83%
País Vasco / Euskadi		674	6%
	Tramo VSF - Abando	1.159	11%
TOTAL		**10.755**	**100%**

Para realizar los análisis se ha generado un ámbito particular para cada uno de los dos corredores que, básicamente, es el resultante de generar una corredor de 200 m a cada lado de los ejes que definen los trazados de las alternativas A1 y C1. Estos ámbitos por alternativas presentan las siguientes superficies:

Tabla 5. Superficies aproximadas de los corredores de las alternativas A1 y C1

SUPERFICIES ÁMBITOS SEGÚN ALTERNATIVAS					
Comunidad	**Tramo**	**Alternativa A1**		**Alternativa C1**	
		Ha.	**%**	**Ha.**	**%**
Cantabria	Estudio BILSAN	4554	57%	4789	58%
		1586	20%	1593	19%
País Vasco / Euskadi		675	8%	674	8%
	Tramo VSF - Abando	1159	15%	1159	14%
TOTAL		**7975**	**100%**	**8214**	**100%**

Ambas alternativas son coincidentes, excepto en el tramo que discurre aproximadamente entre Solares y Ontón, en el que la alternativa C1 opta por discurrir por un corredor bastante más al sur del propio de la A1 con la voluntad de evitar el paso a través de las marismas de Santoña.

Si se consideran únicamente los ejes de cada corredor o alternativa -A1 y C1-, se obtienen los siguientes datos estimados de longitud para cada una.

Tabla 6. Longitudes aproximadas de cada alternativa

ALTERNATIVAS DEL ESTUDIO. LONGITUD (km)									
Comunidad	**Tramo**	**Rasante baja**				**Rasante alta**			
		Alternativa A1		**Alternativa C1**		**Alternativa A1**		**Alternativa C1**	
		km	%	km	%	km	%	km	%
Cantabria	Estudio BILSAN	65,3	78%	68,2	79%	65,3	78%	68,2	79%
País Vasco / Euskadi		7,8	9%	7,8	9%	7,8	9%	7,8	9%
	Tramo VSF	10,4	12%	10,4	12%	10,4	12%	10,4	12%
TOTAL		**83,4**	**100%**	**86,4**	**100%**	**83,5**	**100%**	**86,4**	**100%**

Como se observa en la tabla previa, todas las alternativas presentan una longitud similar, siendo distancias algo mayores las relativas al corredor C1. Asimismo, la variante de la estación de Castro Urdiales apenas genera unos 15 metros adicionales respecto a su equivalente incluido en las alternativas A1 y C1.

En los siguientes apartados se ahonda en ello, pero baste señalar de momento que las alternativas consideradas contemplan tramos en túnel que representan en torno al 65% de la longitud total. Asimismo, los tramos en estructura o viaducto representan entre un 20-25% adicional. Es decir, en torno al 85% de la longitud de los trazados no discurre sobre suelo, lo hace sobre vuelo (viaducto) o subsuelo (túneles), lo que tiene un más que lógico interés a la hora de analizar y valorar las potenciales afecciones sobre el planeamiento urbanístico.

En cualquier caso, todas estas cifras globales no pretenden ser exactas, sino que simplemente sirven aquí como referencias para realizar la caracterización de las alternativas respecto a los planeamientos territoriales y urbanísticos que les afectan, así como para poder realizar una comparación entre ambas empleando la misma sistemática y sufriendo sesgos equivalentes.

2.4.1.1. Ordenación territorial

2.4.1.1.1. Cantabria

Como se ha venido indicando en apartados anteriores, en Cantabria no hay planes vigentes de carácter territorial o sectorial que tengan una incidencia directa sobre el objeto de este estudio, con la única salvedad del Plan de Ordenación Litoral de Cantabria (incluyendo en este planes derivados como los planes especiales de las sendas del litoral o de la bahía de Santander).

Desde un enfoque todavía teórico, una nueva infraestructura como la que se prevé en este estudio tendría una función clave en la definición y articulación del modelo territorial y, previsiblemente, así se recogería en el futuro Plan Regional de Ordenación Territorial de Cantabria, que en su redacción actual ya contempla la necesidad de una nueva conexión ferroviaria más competitiva entre Bilbao y Santander. En este sentido, se puede afirmar que este estudio está alineado con el PROT en proceso de elaboración, al que, en cierto modo, desarrollaría cuando concreta las soluciones de trazado. Sin perjuicio de ello, debe señalarse que la solución final sobre la conexión ferroviaria entre Bilbao y Santander que motiva este estudio compete a la administración estatal que lo promueve, que será quien decida la conveniencia, la solución concreta y los plazos.

En cuanto a los planes y figuras territoriales que sí están vigentes, el más destacable es el referido Plan de Ordenación del Litoral de Cantabria (POL), dentro del que se incluyen los 35 municipios litorales de la región. Superpuesto el ámbito de este POL con el propio del ámbito del Estudio se obtiene que cerca de un 73% de este segundo se encuentra incluido (en alguna categoría) dentro del POL de Cantabria (esta cifra asciende a un 88% si solo se considera el área del estudio dentro de Cantabria).

El POL, en líneas generales, basa su regulación territorial en la identificación de tres tipos de zonas o sistemas: protección, ordenación y supuestos de exclusión. Al mismo tiempo, es importante indicar que el POL es susceptible de adaptación (sobre todo en las zonas de ordenación) con la posterior aprobación de los planeamientos urbanísticos municipales o de proyectos como el que motiva este Estudio.

Tabla 7. Zonas y categorías del POL de Cantabria dentro del área de estudio

PLAN DE ORDENACIÓN DEL LITORAL DE CANTABRIA				
Categoría / zonas	**Denominación**		**Superficie**	
	Clave	**Descripción**	**Ha.**	**%**
Protección	PC	Protección Costera	-	**0,1**
	PE	Protección Ecológica	694	**5,4**
	PI	Protección Intermareal	104	**0,4**
	PL	Protección Litoral	119	**0,8**
	PR	Protección de Riberas	265	**1,2**
Ordenación	AIP	Área de Interés Paisajístico	111	**3,6**
	AP	Área Periurbana	265	**1,3**
	MT	Modelo Tradicional	1.077	**9,3**
	N/L	Área de Ordenación No Litoral	2.575	**51**
	OEF	Ordenación Ecológico-Forestal	912	**7,3**
	AIE/AMB	Actuación Integral Estratégica Ambiental	-	**0**
	AIE/PRO	Actuación Integral Estratégica Productiva	199	**1,1**
	AIE/REO	Actuación Integral Estratégica de Reordenación	609	**3,3**
Exclusión	EX/EXPI	Suelo urbano o urbanizable aprobado	638	**6,2**
	EXENP	Espacio Natural Protegido	190	**8,2**
	EXSGT	Sistemas Generales Territoriales	136	**0,7**
Superificie del POL dentro del área de estudio			**7.896**	**100**
Superificie del area de estudio en Cantabria			8.923	88%
Superificie total del area de estudio			10.755	73%

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

De la tabla anterior puede concluirse que más del 50% del ámbito de este Estudio se corresponde con la denominada 'Área de Ordenación No Litoral' del POL, donde la regulación es mínima. Y, en general, más del 75% se engloba dentro de la zona de ordenación, mientras que las categorías incluidas dentro de la zona de protección suman algo menos del 8%.

Realizando un ejercicio similar, pero considerando la ocupación "directa" de las alternativa, se obtienen los siguientes resultados:

Tabla 8. Zonas y categorías del POL de Cantabria dentro del ámbito de las alternativas

CATEGORÍAS DEL POL EN LOS ÁMBITOS DE LAS ALTERNATIVAS						
Categoría / zonas	**Denominación**		**Alternativa A1**		**Alternativa C1**	
	Clave	**Descripción**	**Ha.**	**%**	**Ha.**	**%**
Protección	PC	Protección Costera	-	0%	-	0%
	PE	Protección Ecológica	536	11%	342	7%
	PI	Protección Intermareal	103	2%	97	2%
	PL	Protección Litoral	119	2%	98	2%
	PR	Protección de Riberas	258	5%	245	5%
Ordenación	AIP	Área de Interés Paisajístico	111	2%	71	1%
	AP	Área Periurbana	265	5%	265	5%
	MT	Modelo Tradicional	759	15%	742	14%
	N/L	Área de Ordenación No Litoral	1.110	22%	1.741	33%
	OEF	Ordenación Ecológico-Forestal	691	14%	732	14%
	AIE/AMB	Actuación Integral Estratégica Ambiental	-	0%	-	0%
	AIE/PRO	Actuación Integral Estratégica Productiva	199	4%	199	4%
	AIE/REO	Actuación Integral Estratégica de Reordenación	609	12%	609	12%
Exclusión	EX/EXPI	Suelo urbano o urbanizable aprobado	-	0%	-	0%
	EXENP	Espacio Natural Protegido	190	4%	10	0%
	EXSGT	Sistemas Generales Territoriales	126	2%	97	2%
Total ámbito POL incluido en ámbito Iternativas			**5.076**	**100%**	**5.247**	**100%**
Superficie del ámbito de las Alternativas A1 y C1 en Cantabria			*6141*		*6381*	
Porcentaje coincidencia ámbito POL - ámbitos A1 y C1			*82,7%*		*82,2%*	

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

Nota: No se incluyen los datos correspondientes a la alternativa de la variante estación de Castro-Urdiales porque el ámbito considerado donde aplica esta es coincidente (está englobado) con los propios de las alternativas A1 y C1.

Las alternativas A1 y C1 presentan una coincidencia con el ámbito del POL muy semejante (en torno al 64%). Además, ambas muestran valores similares de ocupación para cualquiera de las categorías del POL (con variaciones por debajo del ±4%), excepto en el caso de la zona denominada "Área No Litoral", donde la alternativa C1 presenta un ocupación superior en más de 10 puntos porcentuales respecto a la A1.

Por otro lado, aun incluyendo los tramos en túnel y en viaducto, la ocupación efectiva por parte de las alternativas A1 y C1 de las categorías de la zona de protección se limita a un 20 y un 15%, respectivamente. Obviamente, el porcentaje es algo superior en la A1 porque su recorrido es más litoral.

En cuanto a las Áreas Integrales Estratégicas (AIE), que constituirían otro grupo de categorías del POL de cierto interés en relación con la posible ocupación o afección por las alternativas. Se identifican únicamente dos ámbitos; uno, es el propio de la AIE/REO vinculada a la Bahía de Santander (que fue objeto de un Plan Especial) y el otro se corresponde con la AIE/REO 'Área Minera de Dícido', que está aún sin desarrollar. En ambos casos, tal y como se ha apuntado en apartados precedentes, se considera que las alternativas no interfieren ni dificultan la gestión u ordenación de estas áreas integrales.

Tabla 9. Superficies de ocupación de las alternativas A1 y C1, resumen según zonas del POL de Cantabria

RESUMEN ZONAS DEL POL EN LOS ÁMBITOS DE LAS ALTERNATIVAS							
Alternativas			**Fuera del POL**	**Dentro del POL**			
				Categoría / zonas			
				Protección	Ordenación	Exclusión	Total (ha)
A1	Superficie	Ha.	1.064,5	1.016,4	3.744	316	**6.141**
	%		17%	17%	61%	5,1%	**100%**
C1	Superficie	Ha.	1.134,9	781,5	4.358	107	**6.381**
	%		18%	12%	68%	1,7%	**100%**

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

Nota: No se incluyen los datos correspondientes a la alternativa de la variante estación de Castro-Urdiales porque el ámbito considerado donde aplica esta es coincidente (está englobado) con los propios de las alternativas A1 y C1.

Atendiendo a lo dispuesto en el artículo 28 de la Ley 2/2004 (POL de Cantabria) la infraestructura ferroviaria contemplada en este estudio es un uso autorizable con carácter general dentro del ámbito del POL. En cualquier caso, en el diseño de los trazados se ha procurado evitar, en la medida de lo posible, la ocupación de las áreas de mayor valor dentro de cada categoría. Aun así, en los subsiguientes proyectos básicos y constructivos se deberá tender a minorar las potenciales afecciones o impactos sobre la zona de protección.

La siguiente figura muestra la localización de las "ocupaciones" identificadas (en el plano del POL incluido como apéndice se pueden observar con mayor detalle).

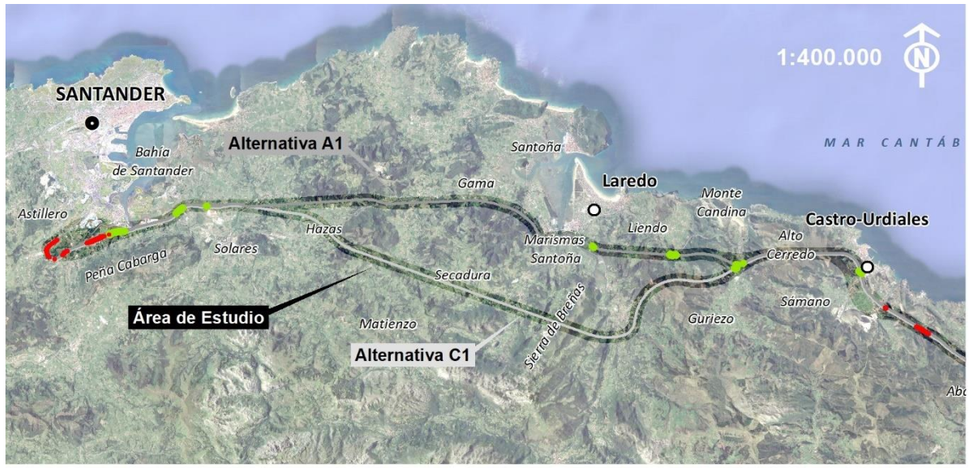


Figura 31. Ocupación de la Zona de Protección y de Áreas Integrales Estratégicas del POL por las alternativas del Estudio

Por otra parte, respecto al resto de planes territoriales vigentes en Cantabria, que son básicamente los Planes Especiales de la Bahía de Santander (PEBS) y de las Sendas y Caminos Litorales (PESC), ambos enmarcados en el POL, sólo procede reseñar que:

- Las dos alternativas de este estudio discurren al norte de Peña Cabarga (A1 y C1) y ocuparían de forma no sustancial suelos incluidos dentro del PEBS, sin que sea previsible que se generen situaciones de incompatibilidad.

- Asimismo, las dos alternativas intersecan en varias localizaciones con la red de sendas y caminos inventariados en el PESC, sin que tal circunstancia parezca relevante en esta fase. Todos los caminos "afectados" podrán ser repuestos de modo que no se interrumpan los recorridos previstos en el plan.

Por otro lado, en este subapartado territorial merecen especial atención los denominados Proyectos Singulares de Interés Regional (PSIR), tanto los ya ejecutados como, especialmente, los que están proyectados y en tramitación.

En el caso particular del PSIR VIPAR, la delimitación actual considerada (que es bastante menor de la prevista inicialmente en el POL) presenta una ubicación que coincide con el punto de conexión a Santander para la línea de ferrocarril contemplada en este Estudio. Este es un punto común para todas las alternativas estudiadas y que sirve para conectarlas con la actual línea de FC Palencia-Santander (en el tramo que discurre entre Guarnizo y Parbayón). En principio, el diseño planteado para la conexión con la citada línea de FC no condicionará o limitará la viabilidad del futuro desarrollo de este PSIR y, por el contrario, dada la inmediatez de un potencial acceso ferroviario, pudiera ser un incentivo con un efecto sinérgico para la promoción de este futuro espacio productivo-industrial.

El otro PSIR, el llamado 'Llano de la Pasiega', tiene una superficie prevista mucho mayor (unos 2 millones de m²) y se desarrollará en torno a la línea de FC Palencia-Santander existente, pero unos pocos kilómetros más al sur que el VIPAR. Este PSIR de la Pasiega, que también está incluido en el POL, ha sido objeto de aprobación definitiva el 13 de abril de 2022, y está pendiente de finalizar los trámites para su próxima ejecución material. Este PSIR se localiza en el borde suroeste del área delimitada para este estudio y no se ve afectado directamente por ninguna de las alternativas contempladas. Sin embargo, aún en mayor medida que en el VIPAR, la ejecución final de la línea FC Santander-Bilbao que motiva este estudio sería un hecho de interés para el desarrollo de este PSIR, que dispondría también de acceso al puerto de Santander, a las autovías A-8 y A-67 y a la línea férrea Madrid-Palencia-Santander. La combinación de ambas iniciativas -PSIR + Línea Bilbao-Santander- generaría un efecto sinérgico.

2.4.1.1.2. País Vasco

Como se ha indicado en apartados precedentes, el País Vasco (PV), y en particular el territorio histórico de Bizkaia queda incluido dentro el área de este Estudio con una aportación de alrededor del 17% de la superficie. La longitud de las alternativas en su paso final por el País Vasco representa aproximadamente un 25% sobre el total, aunque de ellos cerca de 12 km se correspondiente con tramos pertenecientes a la Variante Sur Ferroviaria (VSF).

No obstante, en la proposición de las alternativas de este Estudio hay dos factores particulares a considerar en el País Vasco;

- ✓ uno, que los trazados de las alternativas propuestas son coincidentes (no hay diferencias significativas);
- ✓ y otro, que aquellas discurren en la inmensa mayoría del trazado mediante túneles, con la única salvedad de un pequeño viaducto en Santelices (dentro del tramo propio de este Estudio), y otros dos que están intercalados en los trazados de la VSF I y II.

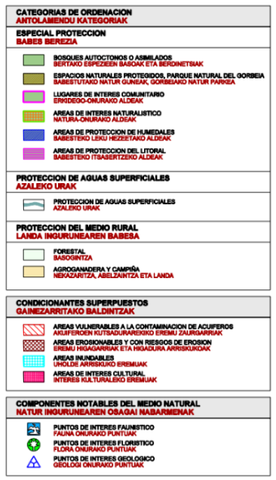
Debido a lo anterior, y pese a que esta comunidad dispone de un mayor número de instrumentos y planes de ordenación territorial, la incidencia y complejidad de las afecciones de planeamiento identificables es mucho menor que en el caso de Cantabria.

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

En el siguiente escalón, el constituido por los denominados Plan Territoriales Parciales (PTPs), el área de estudio se superpone parcialmente con el ámbito del PTP Bilbao Metropolitano. Las alternativas propuestas (que en la práctica es sólo

una) evitan de forma efectiva las zonas más complejas (espacios urbanos e industriales, zonas protegidas, principales condicionantes, etc.).

Figura 32. Extracto del plano de ordenación del PTP de Bilbao Metropolitano (2006).



Las potenciales afecciones residuales que pudieran identificarse, como las relativas a la protección de acuíferos (considerando las obras a ejecutar en túnel) o respecto a los distintos tipos de usos, deberán solucionarse aplicando las pertinentes medidas técnicas y ambientales. Considerando el punto de destino final del Estudio (la estación de Abando), no es factible ninguna solución que no implique a travesar en algún momento -aunque sea de forma subterránea- zonas urbanas o algunas de las distintas zonas de protección (de aguas, de medio rural, especiales,) sujetas a condicionantes.

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

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

Analizando los PTS, y teniendo en cuenta la predominancia de soluciones tipo túnel y viaducto a lo largo del territorio vasco, proceden las siguientes consideraciones:

- PTS-RF, planifica y regula la red de competencia autonómica, por lo que entre sus determinaciones y previsiones no se contempla la línea de FC objeto de este estudio.
- Los planes PTS-RA, PTS-ZH y PTS-POL tienen mayor vocación como planes de ordenación y protección en los respectivos ámbitos y materias que regulan (ríos, zonas húmedas y litoral).

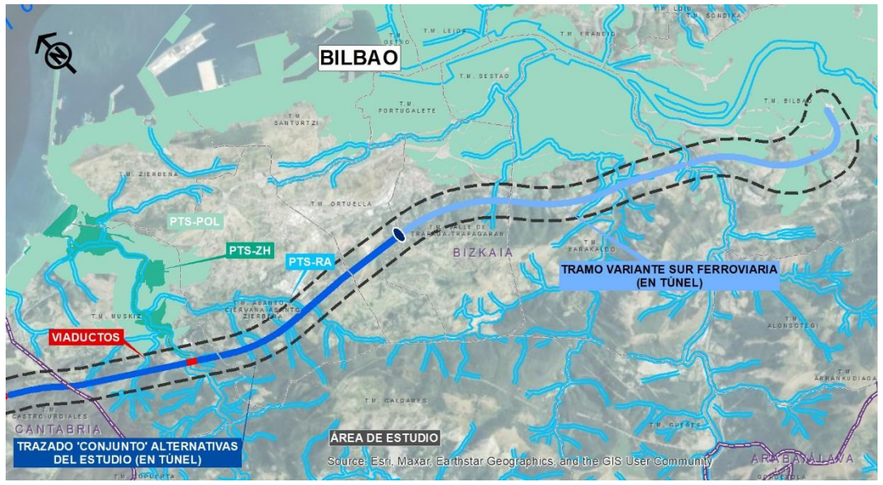


Figura 33. Identificación de ámbitos de PTS respecto área de estudio.

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

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

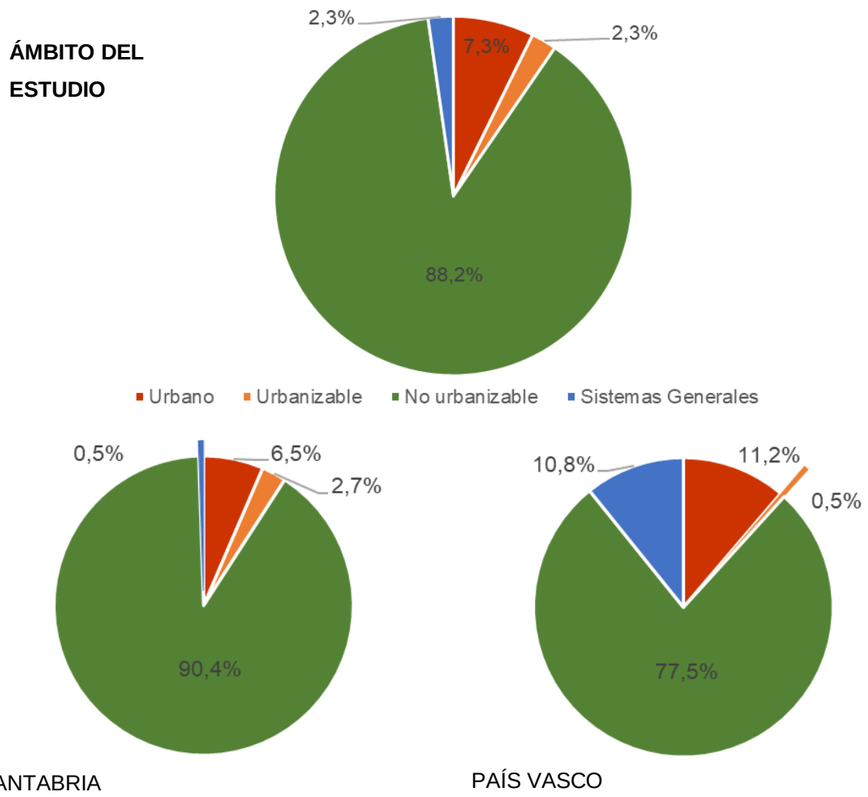
2.4.1.2. Planeamiento urbanístico

Como punto de partida para realizar una caracterización global del planeamiento urbanístico en el área de Estudio y en los ámbitos de cada alternativa, se considera que es aconsejable acudir a la clasificación del suelo contemplada en los distintos planeamientos urbanísticos municipales vigentes.

La tradicional diferenciación del suelo urbano, urbanizable y no urbanizable (o rústico, en nomenclatura de la vigente Ley 5/2022 de Cantabria) es una de las pocas técnicas y contenidos comunes a todos los planes municipales, con independencia de la fecha o la figura de que se trate, y ofrece una primera visión general e impresiones.

Esa clasificación urbanística ‘básica’ del suelo, aporta una valiosa información del territorio y de los condicionantes que pueden derivar del planeamiento urbanístico. La consideración de estas clases también permite una equiparación más sencilla con el régimen urbanístico que establecen las dos legislaciones autonómicas implicadas; la vasca y la cántabra.

En consonancia con la anterior, el primer ejercicio que se realiza es identificar la clasificación del suelo dentro del área global del estudio y de ello resulta que cerca del 90% de esta se corresponde con suelo no urbanizable, mientras que la presencia del resto de clases es mucho más limitada, como puede apreciarse en las siguientes figuras.



Fuente original: Elaboración propia a partir de los planeamientos urbanísticos. Datos orientativos.

Figura 34. Clasificación urbanística del suelo en el área de estudio, total y desglose para Cantabria y País Vasco.

Estos datos básicos permiten obtener las características urbanísticas elementales del área de este Estudio, como son:

- Que la mayor parte del área de estudio se corresponde con suelos que están clasificados por el planeamiento urbanístico municipal vigente como 'no urbanizable'.

- Que la inclusión de suelo clasificado como urbanizable es casi residual; ya que apenas alcanza un 2%. Esto es algo previsible, considerando la habitual escasa superficie de esta clase en comparación con el resto, pero parece aún menor en el ámbito de Estudio. Ello se debe, en gran medida, a que los trazados de las alternativas discurren relativamente alejados de grandes núcleos urbanos, que son los que suelen contemplar en el planeamiento su desarrollo urbanístico a través de suelos urbanizables.

- Y que la afección al suelo urbano es muy limitada, siendo algo más destacable en el caso del País Vasco, sobre todo por la aproximación de las alternativas al entorno metropolitano del Gran Bilbao. Por su parte, en Cantabria el posible efecto análogo en torno a Santander es mucho menor y el suelo urbano identificado está más justificado por la existencia de numerosos núcleos de población pequeños y medianos.

Desde una perspectiva urbanística-legal, cualquiera de las clases de suelo (urbano, urbanizable o no urbanizable) es susceptible de albergar una futura infraestructura de interés general como lo será el corredor ferroviario que es objeto de este estudio. En este sentido, ni los planeamientos municipales ni la legislación suelen imponer condiciones limitantes o excluyentes para este tipo de actuaciones o, al menos, no más allá de los derivados de la normativa sectorial (espacios naturales, zonas inundables, otras grandes infraestructuras, etc.).

Sin perjuicio de lo anterior, como criterio general las alternativas proyectadas pretenden evitar, en la medida de lo posible, la ocupación y/o afectación a suelos urbanos y urbanizables, para minorar posibles impactos sobre edificaciones, usos o aprovechamientos urbanísticos. En contraposición, la clase o categoría de suelo que presentaría, al menos en teoría, una mayor capacidad de acogida sería el suelo rústico o no urbanizable y, dentro de éste, la categoría de protección ordinaria y aquellas de especial protección que resulten ser más aptas para albergar nuevas infraestructuras (protección de infraestructuras de transporte, agropecuaria, forestal, etc.).

2.4.1.2.1. Cantabria

La siguiente tabla muestra una aproximación somera a la distribución de la superficie del Estudio respecto a los 20 municipios de Cantabria, desglosándola según las distintas clases de suelo contempladas en los respectivos planeamientos urbanísticos municipales.

Tabla 10. Clases de suelo dentro del área de estudio (en Cantabria)

CLASIFICACIÓN DEL SUELO EN EL ÁREA DE ESTUDIO (CANTABRIA)							
Municipio		**Urbano**	**Urbanizable**	**No urbanizable**	**Sistema General**	**Total**	
						en Ha.	*%*
Ampuero		14,4		507,8		**522,2**	**6%**
Bárcena de Cicero		51,5	0,6	595,3		**647,3**	**7%**
Camargo		4,1		35,7		**39,8**	**0,4%**
Castro Urdiales		114,6	77,9	1364,1		**1556,6**	**17%**
Colindres		17,6		233,4		**250,9**	**3%**
El Astillero		98,3	96,8	103,2		**298,4**	**3%**
Entrambasaguas		10,2	8,8	68,1		**87,0**	**1%**
Guriezo		20,2		577,8		**598,0**	**7%**
Hazas de Cesto		11,5		402,1		**413,6**	**5%**
Laredo				5,6		**5,6**	**0,1%**
Liendo		2,5		537,0		**539,5**	**6%**
Limpias		8,4		133,2		**141,6**	**2%**
Marina de Cudeyo		9,6	11,8	317,0		**338,5**	**4%**
Medio Cudeyo		73,6		187,5	46,1	**307,1**	**3%**
Piélagos		19,1	4,2	189,5		**212,8**	**2%**
Rasines				95,9		**95,9**	**1%**
Ribamontán al Monte		45,6	0,9	1046,2		**1092,7**	**12%**
Solórzano		6,6		425,6		**432,1**	**5%**
Villaescusa		42,7	35,7	473,5		**551,9**	**6%**
Voto		27,2		764,1		**791,3**	**9%**
Total	m	**578**	**237**	**8.063**	**46**	**8.923**	**100%**
	%	**6,5%**	**2,7%**	**90,4%**	**0,5%**	**100%**	

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

Como se aprecia en la tabla, la inmensa mayoría de la superficie del Estudio está clasificada como suelo rústico (o no urbanizable). Esta situación es extrapolable al conjunto de la región, pero en el área de Estudio se hace más obvia ante la ausencia de grandes centros urbanos o productivos.

La siguiente figura muestra de forma esquemática la clasificación urbanística del suelo, aunque el apéndice correspondiente de este anejo puede consultarse con mayor detalle.

Figura 35. Clasificación urbanística del suelo en el área del Estudio (en Cantabria)

Fuente original: Ídem. Elaboración propia a partir de la cartografía digital del SiUCAN. Valor orientativo.

Realizando un ejercicio semejante, pero esta vez empleando el ámbito considerado para cada alternativa, se obtienen los siguientes datos desglosados:

Tabla 11. Clases de suelo dentro de los ámbitos de cada alternativa

CLASIFICACIÓN DEL SUELO EN ÁMBITOS DE LAS ALTERNATIVAS (CANTABRIA)					
Clases de suelo		**Alternativa A1**		**Alternativa C1**	
Clave	**Descripción**	**Ha.**	**%**	**Ha.**	**%**
SU	Suelo Urbano	511	8%	443	7%
SUZ	Suelo Urbanizable	237	4%	234	4%
SNU	Suelo No Urbanizable	5.346	87%	5.659	89%
SG	Sistemas Generales	46	1%	46	1%
Total		**6.140**	**100%**	**6.381**	**100%**
Superficie del ámbito de las Alternativas A1 y C1 en Cantabria		*6141*		*6381*	

Fuente original: Ídem. Elaboración propia a partir de datos de SiUCAN. Datos orientativos.

Nota 1: No se muestran los datos correspondiente a la alternativa Variante de Estación de Castro-Urdiales, porque los ámbitos considerados en este análisis son los mismos. En la caracterización pormenorizada sí será posible identificar las diferencias que procedan.

Nota 2: Existe un pequeño desfase entre la superficie total del ámbito y la correspondiente a la clasificación. Ello se debe a la existencia de zonas “sin clasificar” en la fuente original.

Los ámbitos de ambas alternativas -A1 y C1- presentan datos muy similares, lo que es comprensible considerando que son coincidentes a lo largo de varios tramos.

La inclusión de suelo urbano es bastante limitada (entre un 7 y un 8%) y está concentrada en el tramo final (dirección a Santander), al paso de las alternativas por el norte de Peña Cabarga. Ya que, pese a que se pretender aprovechar el actual corredor de la línea de FEVE Bilbao-Santander, resulta imposible evitar la ocupación de zonas urbanas. El resto de los suelos urbanos se corresponden con los distintos núcleos que se quedan incluidos en los ámbitos.

En cuando al suelo urbanizable, se concentra especialmente en el entorno de Castro-Urdiales, con la única salvedad de una mínima inclusión en la zona de Parbayón.

En cuanto al suelo rústico o no urbanizable, como se ya se detectó en apartados previos, es la clase de suelo ampliamente predominante (±90%).

Figura 36. Suelos urbanos y urbanizables incluidos en el área de Estudio (en Cantabria)

Fuente original: Ídem. Elaboración propia a partir de la cartografía digital del SiUCAN. Valor orientativo.

2.4.1.2.2. País Vasco

De los 6 municipios de Bizkaia representados en el área de estudio, tan solo cuatro -Muskiz, Abanto y Ciérvana, Ortuella y Valle de Trápaga- son "soporte" efectivo de las alternativas propuestas. Los otros dos, que son Barakaldo y Bilbao, se incluyen como consecuencia de la incorporación de parte de los tramos finales de la Variante Sur Ferroviaria (fases I y II), que son necesarios para enlazar los trazados proyectados (A1 y C1) con la estación de Abando (Bilbao).

Con matices, la situación de los planeamientos municipales es semejante a la observada en Cantabria, aunque en esta ocasión 4 de los 6 municipios disponen de un Plan General (PGOU) y 3 de ellos se aprobaron con posterioridad a 2010.

La siguiente tabla muestra una aproximación a la afección sobre esos 6 municipios mediante el cálculo de la superficie ocupada según las distintas clases de suelo.

Tabla 12. Clases de suelo dentro del área de estudio (en País Vasco)

CLASIFICACIÓN DEL SUELO EN EL ÁREA DE ESTUDIO (PAIS VASCO)							
Municipio		Urbano	Urbanizable	No urbanizable	Sistema General	Total	
						en Ha.	%
anto y Ciérvana-Abanto Zierbe		7,3		283,1	6,7	**297,1**	**16%**
Barakaldo		13,6		332,4	15,8	**361,8**	**20%**
Bilbao		183,7	9,1	175,7	160,5	**529,0**	**29%**
Muskiz		1,2		294,2	4,4	**299,8**	**16%**
Ortuella		0,3		114,3	1,6	**116,2**	**6%**
Valle de Trápaga-Trapagaran		0,0		220,7	8,5	**229,2**	**13%**
Total	m	**206**	**9**	**1.420**	**198**	**1.833**	**100%**
	%	**11,2%**	**0,5%**	**77,5%**	**10,8%**	**100%**	

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

En el caso del País Vasco, conviene recordar aquí de nuevo dos factores fundamentales:

- Uno, es que las dos alternativas comparten solución de trazado y conectan con la misma VSF, de modo que no hay diferencias sustanciales entre ellas.
- Y el otro, es que, salvo en un pequeño viaducto proyectado cerca de Santelices, el resto del recorrido se resuelve mediante túnel en mina, por lo que, en sentido estricto, no se produce en ningún momento una ocupación del 'suelo'.

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

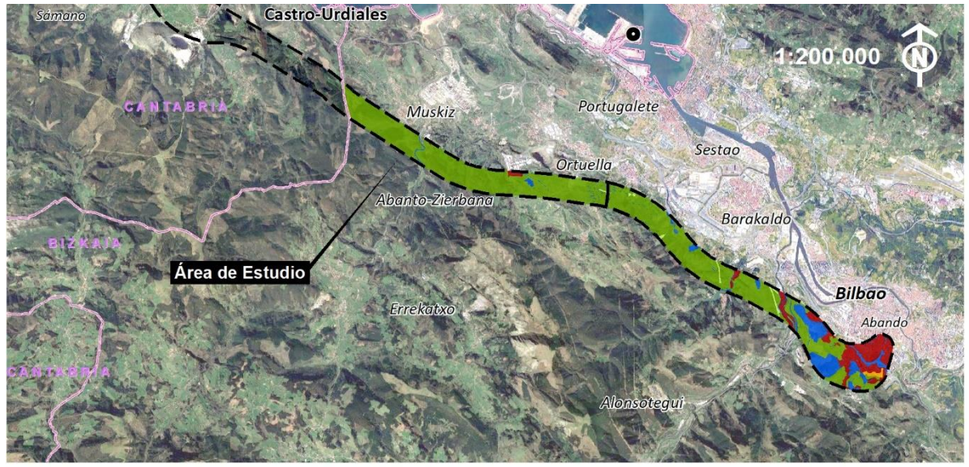


Figura 37. Clasificación urbanística del suelo en el área del Estudio (en País Vasco)

Fuente original: Ídem. Elaboración propia a partir de la cartografía digital del UDALPLAN. Valor orientativo.

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

Como apenas se plantean tramos en superficie dentro del País Vasco, salvo un pequeño viaducto en Santelices y otros dos contemplados en los proyectos de la VSF, lo cierto es que las potenciales afecciones urbanísticas del Estudio dentro del territorio vasco son mínimas o nulas. De hecho, los tramos en túnel dentro del País Vasco representan en torno al 94% del trazado en las alternativas (lo comparten), y lo normal es que éstos no generen impactos en superficie (en suelo), más allá situaciones puntuales en fase constructiva.

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

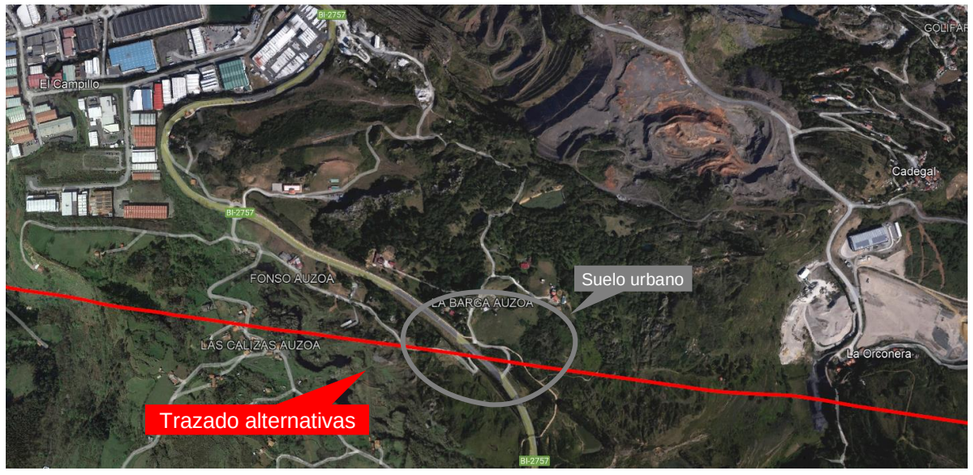


Figura 38. Extracto de la zona de Abanto -Ciérvana donde el trazado de las alternativas coincide (en túnel) con una pequeña superficie delimitada como suelo urbano.

Fuente: Google Earth. Representación esquemática.

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

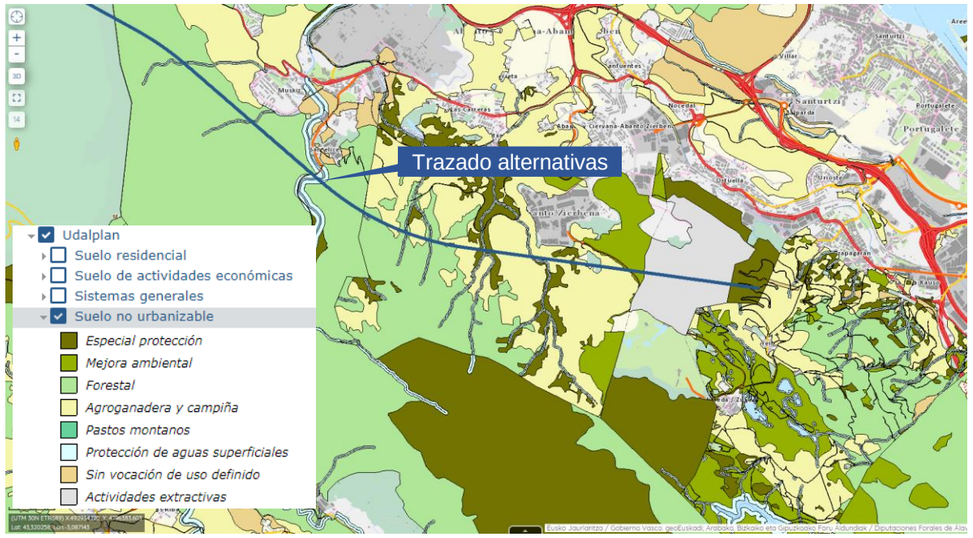


Figura 39. Imagen extraída del visor web geoEuskadi con la capa correspondiente a la clasificación del suelo procedente del sistema UDALPLAN.

Fuente: Consultado en septiembre de 2023 a través de la https://www.geo.euskadi.eus/.

En general, los trazados propuestos para las alternativas parecen resultar compatibles con cualquiera de las categorías de suelo.

2.4.2. Caracterización pormenorizada

Para realizar la caracterización urbanística pormenorizada de cada alternativa, donde la ocupación de cada clase de suelo es el indicador crítico, se analiza la ocupación directa y efectiva conforme a los trazados propuestos.

En relación con lo anterior, es oportuno señalar que la afección a construcciones se valora con mayor detalle en el anejo de expropiaciones de este estudio. En este anejo, lo que se evalúa es en qué medida las alternativas interfieren con la planificación territorial o urbanística y, en sentido contrario, como esta condiciona las soluciones del estudio.

Como se ha venido indicando en apartados precedentes, una característica singular de este estudio -y de las alternativas propuestas- es la necesidad de recurrir en muchos tramos a la construcción de túneles (generalmente en tipología de mina) y/o a viaductos, como únicas soluciones técnicas posibles para 'responder' a una topografía abrupta y a la necesidad de obtener tiempos de recorrido competitivos. A ello se suman siempre los exigentes requerimientos geométricos y de trazado propios de una línea de ferrocarril como la que se proyecta.

En términos generales, los trazados con soluciones tipo túnel tienen una incidencia sobre la planificación urbanística o territorial muy limitada, ya que no se producen afecciones directas sobre el suelo o en superficie (a usos, a construcciones, a elementos catalogados, etc.). Por ello, en principio, los túneles se descartan en la presente evaluación urbanística y sólo se tienen en consideración desde la perspectiva de sus efectos indirectos y funcionales.

De forma similar a como se planteó la caracterización global previa, se comienza aquí con la presentación de unos datos básicos, a modo de resumen, para poner en comparación las distintas combinaciones de alternativas. Sin embargo, en esta ocasión, estos datos no están referidos a un ámbito si no a la ocupación directa de los trazados según la solución empleada.

Como se puede comprobar en la siguiente en la tabla, en cualquiera de las alternativas consideradas destaca la notable presencia de tramos mediante túneles o viaductos, lo que tiene un evidente interés a la hora de evaluar los posibles impactos urbanísticos.

Tabla 13. Resumen de superficies por cada alternativa según solución de trazado

RESUMEN OCUPACIÓN ALTERNATIVAS SEGÚN CLASIFICACIÓN DEL SUELO									
Solución trazado		**Alternativa A1. Rasante baja**		**Alternativa C1. Rasante baja**		**Variante Estación de Castro-Urdiales**			
						A1. Rasante alta		C1. Rasante alta	
En superficie		77,6	37%	85,8	36%	82	39%	91	38%
En túnel		85,9	41%	108,1	45%	77	36%	100	41%
En viaducto		29,7	14%	27,3	11%	35	17%	33	14%
En túnel VSF		17,7	8%	17,7	7%	18	8%	18	7%
Total	ha. y %	**210,9**	**100%**	**238,8**	**100%**	**213**	**100%**	**241**	**100%**

Atendiendo a los datos que se muestran, puede afirmarse de forma simplificada que:

- Las alternativas A1 muestran un mayor porcentaje de viaductos y una menor de túneles. Esto se debe a que, en el tramo intermedio del estudio, en el que ambas soluciones A1 y C1 se bifurcan para "salvar" el paso por las marismas de Santoña, el corredor C1 discurre más al sur atravesando zonas más montañosos, lo que incrementa especialmente la propuesta de túneles como única opción posible.
- En la comparación entre las soluciones denominadas rasante baja y alta, se aprecia que en la primera el porcentaje de viaductos es algo menor en detrimento de una mayor longitud de túneles. Las diferencias en esta ocasión se deben al tramo correspondiente a la variante de la estación de Castro-Urdiales. En el resto del estudio, las alternativas A1 y C1 son casi idénticas bien sea en rasante baja, o bien en alta.

En los siguientes subapartados se analiza de forma detallada cada una de las alternativas resultantes consideradas en el estudio, que básicamente son:

- la alternativa A1, rasante baja
- la alternativa C1, rasante baja
- y la variante de la estación de Castro-Urdiales, rasante alta, sobre las anteriores.

Para facilitar la caracterización urbanística del trazado y dada la gran longitud de los mismos, se opta por acometer la tarea por tramos -más o menos homogéneos-, sin

perjuicio de que puede bajarse ocasionalmente a una escala menor para identificar situaciones particulares. Este enfoque parece más operativo que el de acometer la tarea municipio por municipio.

El análisis comienza en el sentido de avance de los p.k. para facilitar la consulta simultánea de los planos de detalle que se incorporan a este anejo como apéndices. En relación con lo anterior, es oportuno indicar que las figuras que se muestran son meramente esquemáticas y con la única finalidad de apoyar la lectura, de tal modo que las consultas detalladas deben realizarse sobre los apéndices.

2.4.2.1. Alternativa A1. Rasante baja

En esta alternativa casi el 50% del trazado se solventa mediante túneles (un 40% en el propio estudio más un 8% adicional correspondiente a la VSF).

Considerando la clasificación urbanística de los suelos ocupados, resulta que el suelo no urbanizable representa en conjunto a un 93%, mientras que para el resto de las clases el porcentaje oscila entre el 2 y el 3%.

Tabla 14. Superficies de ocupación para la alternativa A1, según clasificación urbanística del suelo y según solución o diseño del trazado

CLASIFICACIÓN DEL SUELO. ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA							
Solución trazado		**Urbano**	**Urbanizable**	**No urbanizable**	**Sistemas Generales**	**Total**	
						en Ha.	*%*
En superficie		1,5	1,3	74,8	0,0	78	37%
En túnel		0,6	1,9	82,8	0,6	86	41%
En viaducto		1,8	1,2	25,2	1,4	30	14%
En túnel VSF		1,4	0,0	13,9	2,4	18	8%
Total	ha.	**5,3**	**4,4**	**196,7**	**4,4**	**211**	**100%**
	%	**2,5%**	**2,1%**	**93%**	**2,1%**	**100%**	

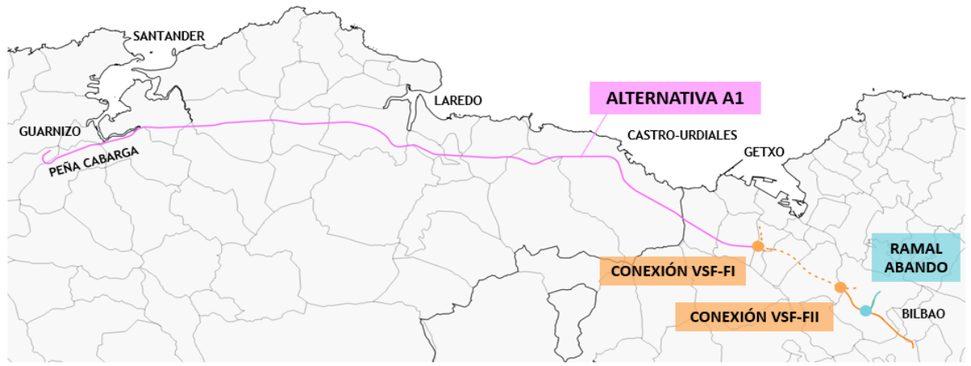


Figura 40. Esquema del eje/corredor de la Alternativa A1. Rasante baja.

Conexión Palencia-Santander. Salto de carnero

El salto de carnero con el que arranca el estudio en el lado Santander, está diseñado para conectar con la línea actual de RENFE Palencia-Renfe. El tramo está definido por la curva del propio salto, y podría acotarse orientativamente entre los p.k. 0+000 y 3+000, siendo común a todas las alternativas.

Como puede verse en la siguiente figura, el trazado de la alternativa implica una mínima ocupación de suelo urbanizable en torno al p.k. 1+100. Se trata de un sector urbanizable previsto en el PGOU de Piélagos, pero que ya está ejecutado. La afección se produce sobre una sola parcela ocupada actualmente por una nave industrial.

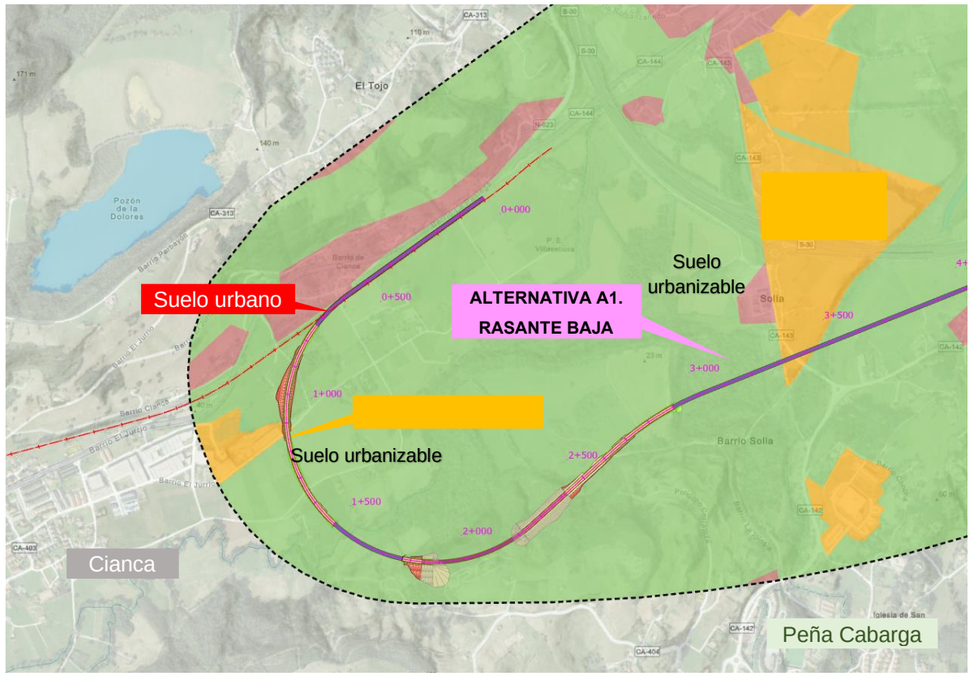


Figura 41. Alternativa A1. p.k. 0 a 3. Caracterización urbanística.

Aunque el trazado discurre ocupando sobre todo suelo no urbanizable, es posible que su futura ejecución generase algunas afecciones "indirectas" sobre algunas viviendas y construcciones próximas, pero éstas derivarían más de las servidumbres ferroviarias asociadas que de una ocupación directa.

Ría de Solía a El Astillero

Desde el p.k. 3+000 hasta el p.k. 7+000, el trazado de la alternativa "busca" aprovechar el corredor de la autovía S-30, discurriendo al norte de núcleos de población como Liaño y San Salvador, al mismo tiempo que se va tomando la orientación necesaria para compartir igualmente el corredor común de la línea ferroviaria de FEVE y de la autovía S-10.

En general, la solución técnica requerida y aconsejable en este tramo es la ejecución de un viaducto continuo, lo que permite minorar las afecciones en un entorno con una alta dispersión e intensidad de construcciones.

En torno al p.k. 3+500 el trazado interseca con un nuevo ámbito de suelo urbanizable, pero considerando cómo se produce -en el extremo sur y junto a la carretera autonómica CA-, no parece una afección crítica para la viabilidad urbanística de dicho ámbito.

Por otro lado, pese a que no hay superficies de suelo urbano afectadas, los condicionantes de la zona y del propio diseño, no hacen posible evitar la coincidencia del trazado con construcciones aisladas en suelo no urbanizable. Esto se produce particularmente en el subtramo intermedio comprendido entre el p.k. 4+250 y 5+500, donde la necesidad de ejecutar unos desmontes para salvar una pequeña elevación del terreno implica la afección a varias construcciones.

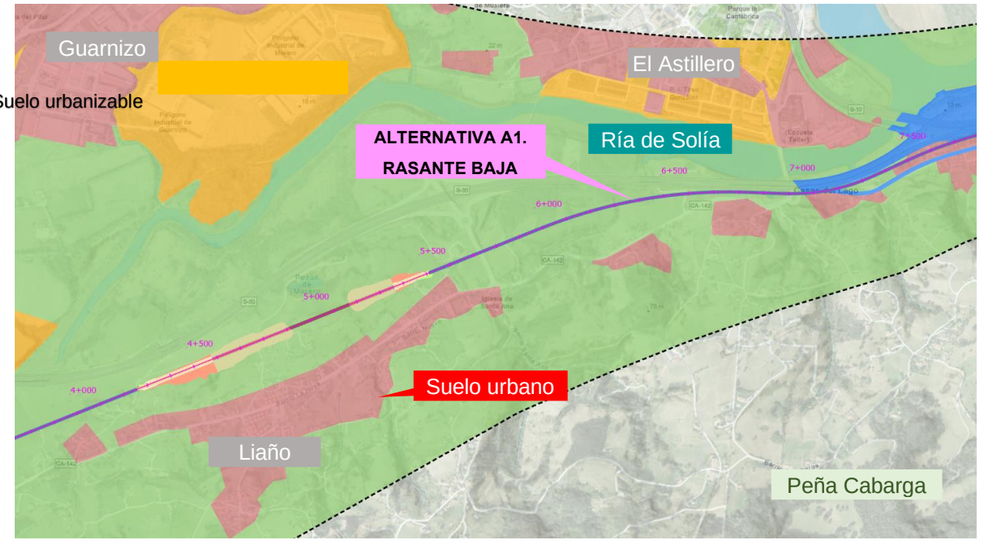


Figura 42. Alternativa A1. p.k 3 a 7. Caracterización urbanística.

Ría de San Salvador - Heras

Bajo el mismo criterio de minorar las afecciones urbanísticas, el trazado continua entre los p.k 7 y 10 en paralelo a dos grandes infraestructuras preexistentes: la línea de FEVE Bilbao-Santander y la autovía S-10. Aprovechar este corredor es la solución más razonable para atravesar una zona altamente urbanizada y sometida a múltiples condicionantes. Por cuestiones técnicas y de diseño, pero también para contribuir a reducir en lo posible el impacto urbanístico en esta zona, a lo largo de

este tramo el trazado discurre de nuevo sobre una estructura – viaducto de forma casi continua. Esto supone, por ejemplo, poder reducir al mínimo la ocupación directa con el deslinde del dominio público, mejorar la permeabilidad territorial-urbana y, además, posibilitar los cruces con carreteras, las citas infraestructuras e, incluso, con la propia ría en los kilómetros finales.

La frontera que constituyen la autovía y la ría de San Salvador, al norte, unido a la presencia de Peña Cabarga, al sur, -con una alta ocupación urbana de la ladera- dificultan y casi imposibilitan plantear aquí otras soluciones o corredores. Esto justifica que todas las alternativas se resuelvan también igual en este segundo tramo inicial.

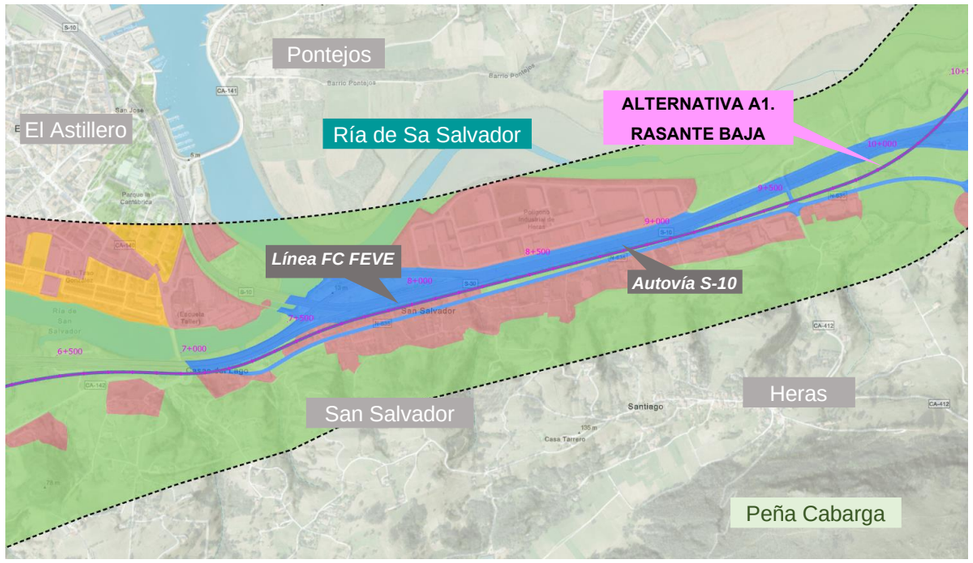


Figura 43. Alternativa A1. p.k 7 a 10. Caracterización urbanística.

Sin perjuicio de lo anterior, hay varias construcciones, especialmente entre los p.k 7+500 y 8+250, al norte del núcleo de San Salvador, que se ven directamente afectadas por el trazado. Estas afecciones son inevitables en un entorno altamente urbanizado y antropizado como el que se atraviesa. De hecho, la solución propuesta pretende minimizar los impactos sobre el tejido urbano que atraviesa, por ejemplo, contemplando un trazado en paralelo y colindante con la actual línea ferroviaria.

Sin perjuicio de lo anterior, en la aplicación de los requerimientos técnicos y funcionales, así como en la consideración de otros condicionantes, prima el interés general de la línea proyectada sobre los potenciales impactos socioeconómicos y urbanísticos que se genera de forma inevitable al atravesar zonas urbanas como esta.

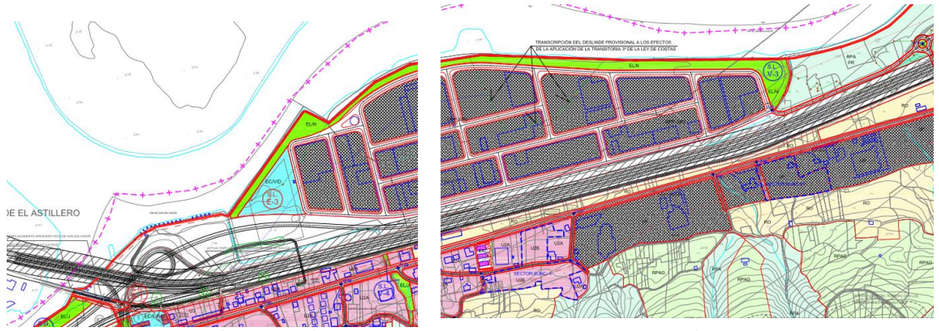


Figura 44. Ordenación urbanística en zona de San Salvador, según PGOU Medio Cudeyo

Heras – Puente Agüero

La alternativa A1 (y el resto) prosigue en el tramo siguiente entre las localidades de Heras y Puente Agüero, entre los p.k. 10+000 y 15+000, manteniendo una pauta similar a lo comentado para los tramos previos. Así, nuevamente, desde el punto de vista urbanístico el principal condicionante con el que se enfrenta el diseño del trazado es la obligación de atravesar zonas con una alta dispersión y densidad de construcciones aisladas, que se intercalan a su vez entre numerosos barrios y núcleos rurales. Ante este escenario, cualquier solución que se proyecte conlleva de forma inexorable la afección a construcciones.

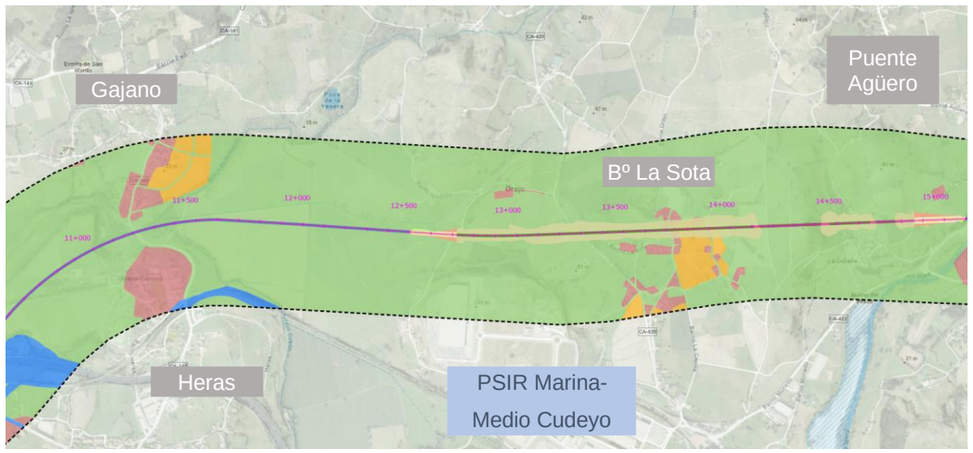


Figura 45. Alternativa A1. p.k.10 a 15. Caracterización urbanística.

Lo anterior, el propio enlace de la autovía, la localidad de Heras y los límites del PSIR de Marina-Medio Cudeyo, son algunos de los factores que condicionan la solución propuesta y la orientación del corredor hacia el norte. Con la salvedad de alguna edificación aislada, en este tramo las afecciones urbanísticas se concentran en el barrio de La Sota, perteneciente al municipio de Marina de Cudeyo.

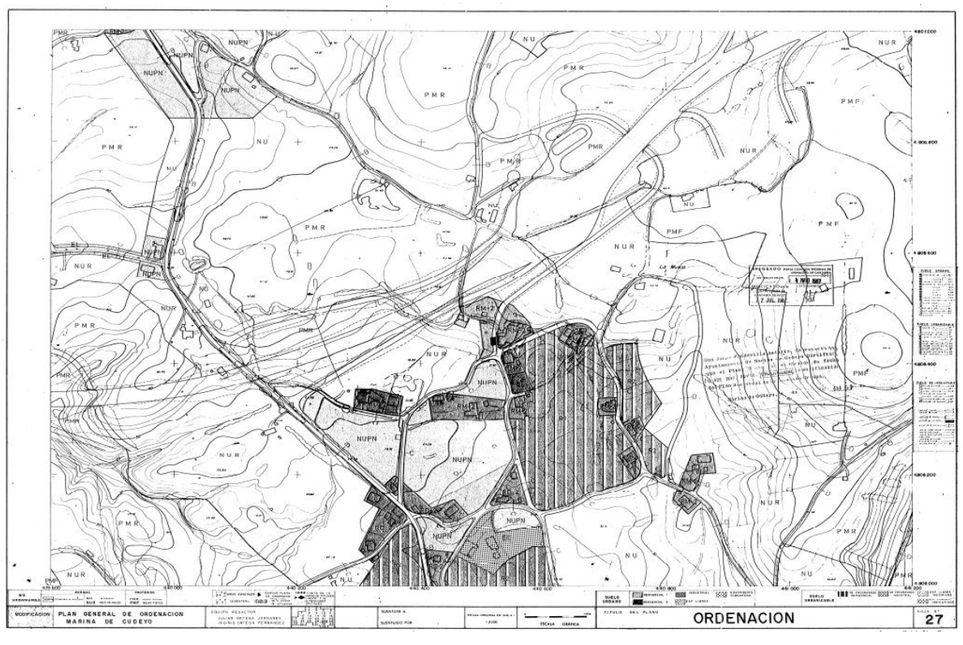


Figura 46. Ordenación urbanística en el barrio La Sota, según PGOU Marina de Cudeyo

La irrupción del trazado por el norte de este barrio de La Sota genera la ocupación de suelo urbano y la afectación a varias construcciones, pero es compatible con el modelo urbanístico contemplado en el planeamiento urbanístico municipal, que parece querer el crecimiento del barrio hacia el sur. Además, que el trazado discurra por el norte de este barrio permite que no se altere sustancialmente la actual morfología; la mayor parte de las edificaciones de este barrio se mantiene al sur del trazado propuesto.

Puente Agüero – Bº El Cagigal

En el siguiente subtramo, desde la localidad de Puente Agüero hasta el barrio El Cagigal, entre los p.k. 15+000 y 19+000, aproximadamente, la alternativa A1 mantiene una dirección general Este-Oeste, y es este punto donde se bifurca del corredor de las alternativas C1, que torna hacia el sureste buscando reducir la latitud para poder superar las marismas de Santoña por el sur.

Este subtramo está marcado por el cruce con el río Miera y con el Cerro de Los Pinos. En el primer caso, el trazado contempla una estructura en viaducto que permite salvar el paso sobre el río y, a la vez, dos carreteras autonómicas y la propia población de Puente Agüero. En esta última se ven parcialmente ocupados terrenos urbanos y un ámbito de suelo urbanizable, aunque se evita la afección a edificaciones. El viaducto proyectado y la proximidad de la línea de FEVE preexistente permiten reducir significativamente el potencial impacto urbanístico.

En los kilómetros siguientes el trazado de esta alternativa se ve obligado a atravesar el citado cerro mediante un pequeño túnel y los consiguientes desmontes en los emboquilles. Sin embargo, se prevé la cubrición parcial de estos últimos, con los que se reduce sensiblemente el impacto sobre el paisaje y los usos de la zona. Desde este punto se proyecta un nuevo viaducto que salva los arroyos Aguanaz y Rucores, con lo que se reduce así la ocupación directa de suelo y se evitan la afección a las construcciones dispersas por la zona.

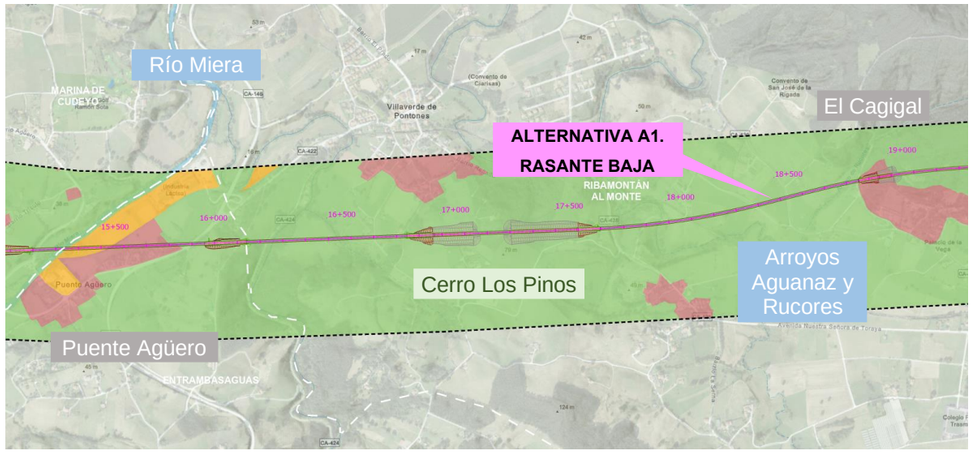


Figura 47. Alternativa A1. p.k.15 a 19. Caracterización urbanística.

La presencia del barrio de El Cagigal, que alberga algunas construcciones de valor arquitectónico, aconseja desplazar el trazado hacia el norte, aunque esto conlleva la ejecución de un nuevo túnel de gran longitud. Esta medida se toma también para minorar los posibles impactos sobre la mies o valle del Aguanaz y, al mismo tiempo, para facilitar más adelante el cruce con la línea de FEVE.

Bº El Cagigal – Cruce A-8

Desde el p.k.19 hasta el 26, la alternativa A1 discurre en una secuencia túnel-viaducto -sólo interrumpida por un subtramo en desmonte en torno al p.k. 22+500-, lo que es necesario para atravesar un entorno con una topografía muy abrupta. Desde la perspectiva del planeamiento urbanístico, en este tramo no se identifica ningún tipo de afección, ni siquiera en el punto más delicado, cuando es preciso atravesar el barrio de Praves, en Hazas de Cesto.

La principal singularidad de este tramo es el cruce obligado a tres niveles con la autovía A-8 y la línea de FC de FEVE alrededor del p.k. 26+000.

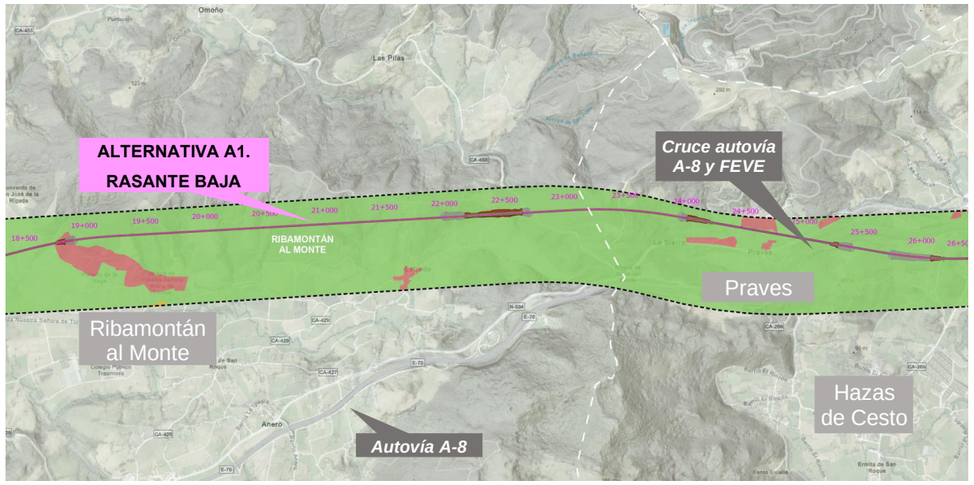
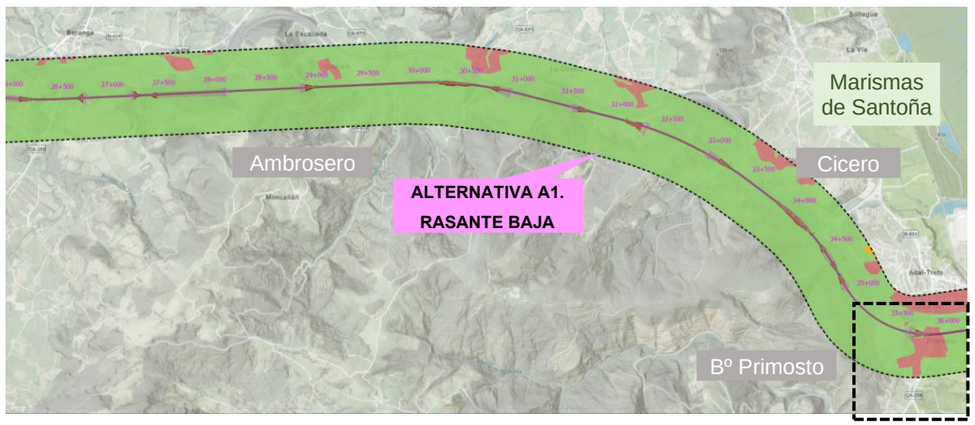


Figura 48. Alternativa A1. p.k.19 a 26. Caracterización urbanística.

Cruce A-8 – Marismas de Santoña

Desde el p.k. 26+000 hasta el 36+000, la alternativa A1 retoma de nuevo el corredor actual de la A-8, discurriendo latitudinalmente casi en paralelo a esta. Nuevamente, el trazado se presenta como una secuencia de túnel-viaducto, sólo interrumpida por tramos es desmonte; aunque, en muchos casos, serán terminados como falsos túneles.

En puntos previos, como sucede en torno a los p.k. 26+200 y 29+400, el trazado de afecta de forma directa a algunas pocas construcciones en suelo no urbanizable.



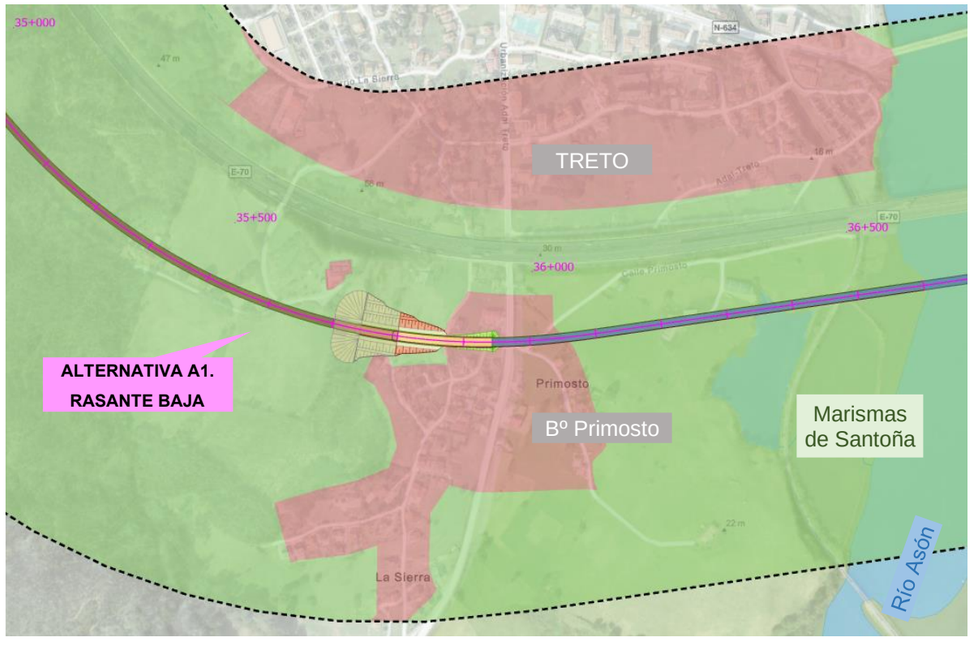


Figura 49. Alternativa A1. Pk 26 a 36. Caracterización urbanística. Detalle barrio Primosto (abajo).

La elección del trazado y de la solución diseñada posibilita que la única afección urbanística reseñable se genere ya en el punto final, en las inmediaciones del barrio del Primosto (al sur de Treto, en Bárcena de Cicero), justo donde la salida del último túnel de este tramo genera un desmonte que afecta a varias construcciones y viviendas.

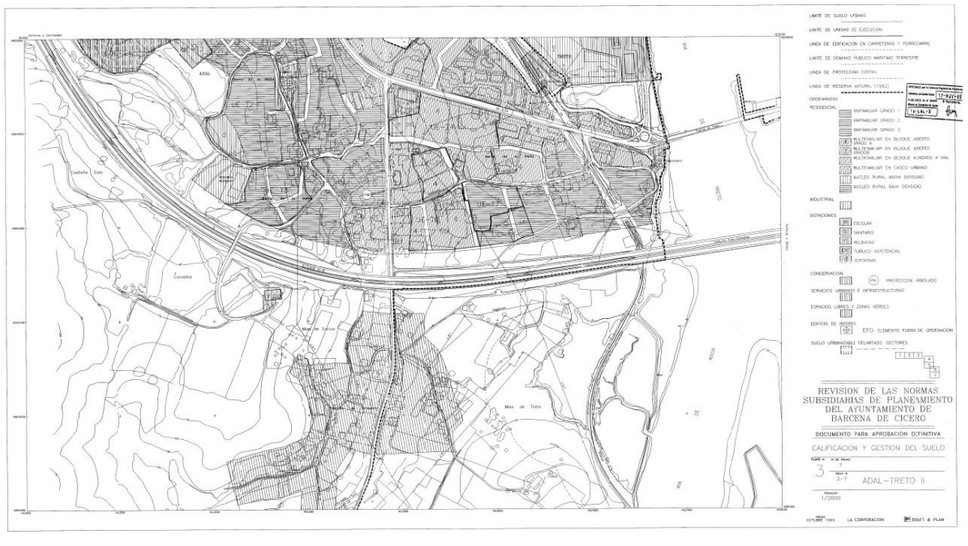


Figura 50. Ordenación urbanística en el barrio Primosto, en Treto, NNSS de Bárcena de Cicero

La solución propuesta para el paso por el barrio de Adal-Treto pretende minorar el inevitable impacto sobre el tejido urbano. Hay que tener en cuenta que en este punto el cualquier trazado razonable que se plantee queda obligado a cruzar perpendicularmente este barrio para poder superar después la ría. Una de las medidas de diseño adoptadas para limitar ese impacto ha sido situar el emboquille del túnel a una cota similar a la terreno natural, de modo que los movimientos de tierra y la ocupación en superficie se reducen notablemente. El emplazamiento y la cota de ese emboquille están condicionados por la necesidad de “acomodar” el trazado ferroviario (en planta y longitudinalmente) al que presenta la actual autovía A-8. La solución final formulada permite reducir el número de construcciones afectadas directamente. Además, al situar el futuro trazado ferroviario hacia el norte, casi en paralelo a la autovía, tampoco se interfiere con el futuro desarrollo urbanístico de esta población, que ya queda previamente orientado u obligado hacia el sur debido a la presencia de la mencionada autovía.

Marismas de Santoña - Estación de Laredo

Entre el p.k. 36+000 y 38+000 se resuelve uno de los puntos más críticos del estudio, como es el cruce obligado del espacio natural de las marismas de Santoña. El paso se solventa con un viaducto continuo, casi en paralelo al actual de la autovía A-8,

que se prolonga hasta el p.k. 39+000, donde el trazado ferroviario comienza un nuevo túnel hasta el pk. 48+500, casi sin interrupción.

Sin duda, en este tramo de las marismas de Santoña, el punto más destacable es el relacionado con la ubicación prevista para la implantación del PAET (Puesto de Adelantamiento y Estacionamiento de Trenes) y de la Estación de Laredo, que se realiza aprovechando una de las escasas zonas en este entorno que parecen ser aptas para albergar estos elementos. Esa zona más apta se localiza al noreste de la N-629, al Este de las marismas y al sur de Colindres, sobre suelos sin aparente valor ni singular interés; tampoco para la ordenación urbanística.

Las necesidades de diseño de estas instalaciones y la conveniencia de no ocupar terrenos incluidos en las marismas, ni en zonas inundables, ni dentro del dominio público marítimo-terrestre, casi aboca como solución única a lo planteado en este estudio. De ahí que en este supuesto no se hayan barajado alternativas de emplazamiento para la estación como sí se hace para la de Castro-Urdiales. Los suelos sobre los que se prevé ubicar la estación de Laredo y el resto de instalaciones están clasificados como no urbanizables.

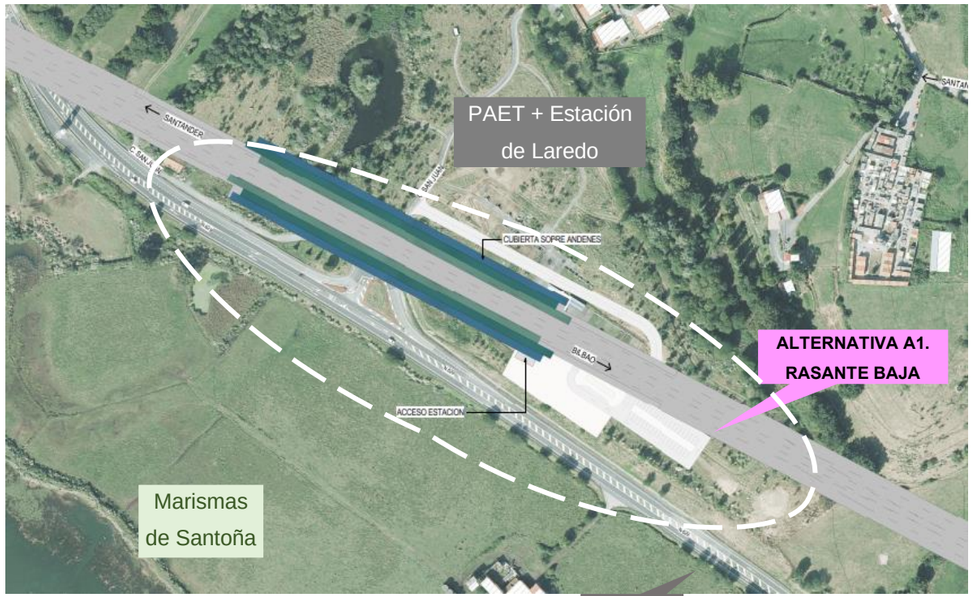


Figura 51. Alternativa A1. Ubicación prevista parel PAET y la Estación de Laredo. Al sur de la localidad de Colindres, junto a la carretera convencional N- 629.

Estación de Laredo – Río Agüera

Desde el enfoque del planeamiento, este largo tramo entre los p.k. 36+000 y 48+500 no es particularmente relevante, ya que no afectada a suelos urbanos ni interfiere con determinaciones básicas de los planeamientos de los municipios afectados: Bárcena de Cicero, Colindres, Liendo, Limpias y Guriezo.

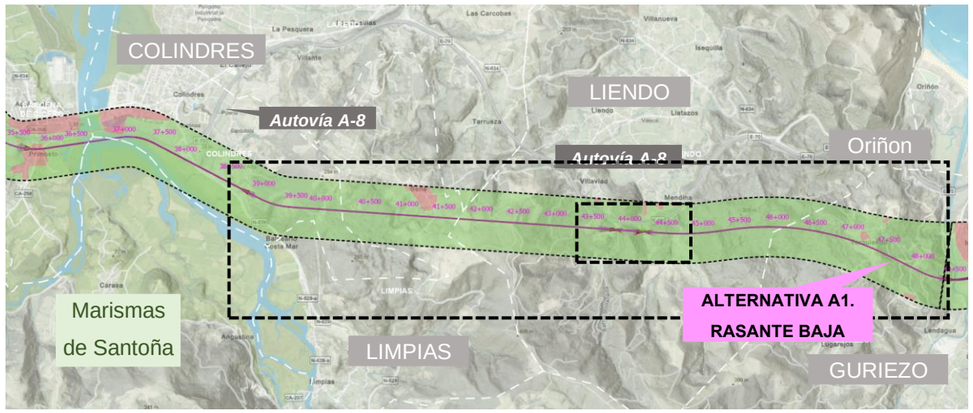


Figura 52. Alternativa A1. Pk 36 a 48. Caracterización urbanística.

El único punto de cierto interés (porque no discurre en túnel) es la intersección del trazado con el arroyo de Rosberas (en Liendo), y con algunos caminos locales, en torno al p.k. 44+000, pero se esto se resuelve mediante sendas aperturas de trincheras, pasos inferiores y obras de drenaje. Sin incidencia en la planificación urbanística.

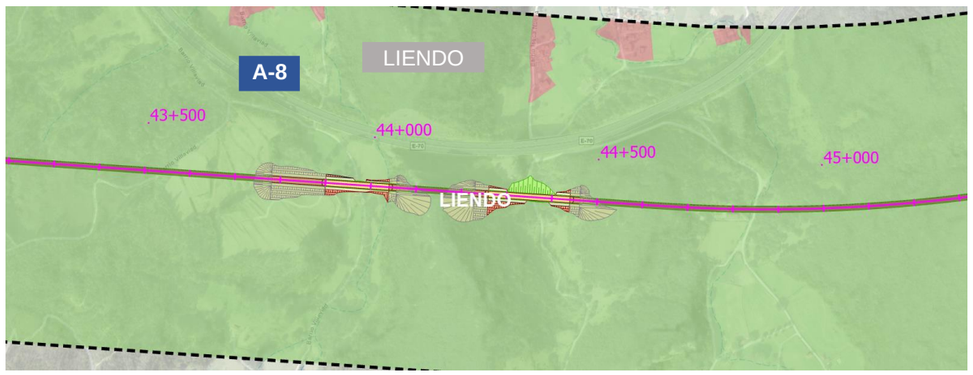


Figura 53. Alternativa A1. Detalle cruce con arroyo de Rosberas, en p.k. 44

Río Agüera - Estación de Castro (rasante baja)

El p.k. 48+500 marca el inicio de la solución proyectada en esta Alternativa A1-Rasante Baja para el emplazamiento de la estación de Castro-Urdiales. Desde este punto hasta el p.k. 63+521 se define la solución para la ubicación y diseño del cambiador de ancho y de la Estación de Castro.

La solución planteada para este tramo hasta Castro-Urdiales es de nuevo compartida con la Alternativa C1 - Rasante Baja, al menos desde que ambas convergen en torno al p.k. 48+500 (en la alternativa C1, el equivalente sería el p.k. 51+000, aprox.). Este tramo comienza en la salida del túnel iniciado en Laredo, que continua casi de inmediato con el viaducto sobre el río Agüera. Superado este, el trazado inicia un nuevo tramo en túnel continuo -de más de 8 kilómetros de longitud- hasta las inmediaciones del núcleo urbano de Castro-Urdiales, cerca del enlace de la autovía A-8.

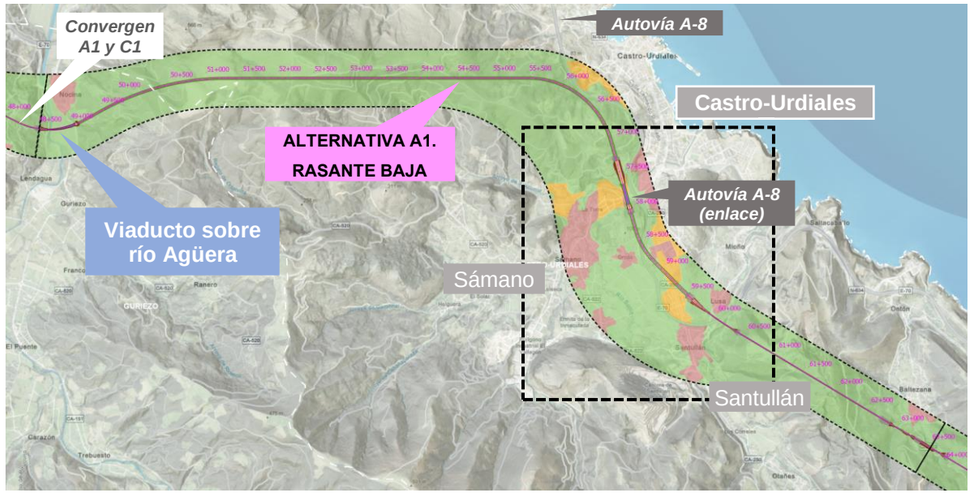


Figura 54. Alternativa A1. P.k. 48 a 60. Caracterización urbanística.

La necesaria aproximación al núcleo urbano de Castro-Urdiales para la consiguiente propuesta de una estación (que incluye el cambiador de ancho) hace que este sea uno de los tramos más complejos desde la perspectiva del encaje urbanístico de las soluciones del estudio.

Probablemente, es justo alrededor de la estación proyectada donde se prevé la mayor afección urbanística, no solo de este subtramo sino también de todo el recorrido de la alternativa, tanto por la ocupación directa de suelos urbanos y urbanizables como por lo que pueda implicar una infraestructura como esta en la futura reordenación urbanística de la zona.

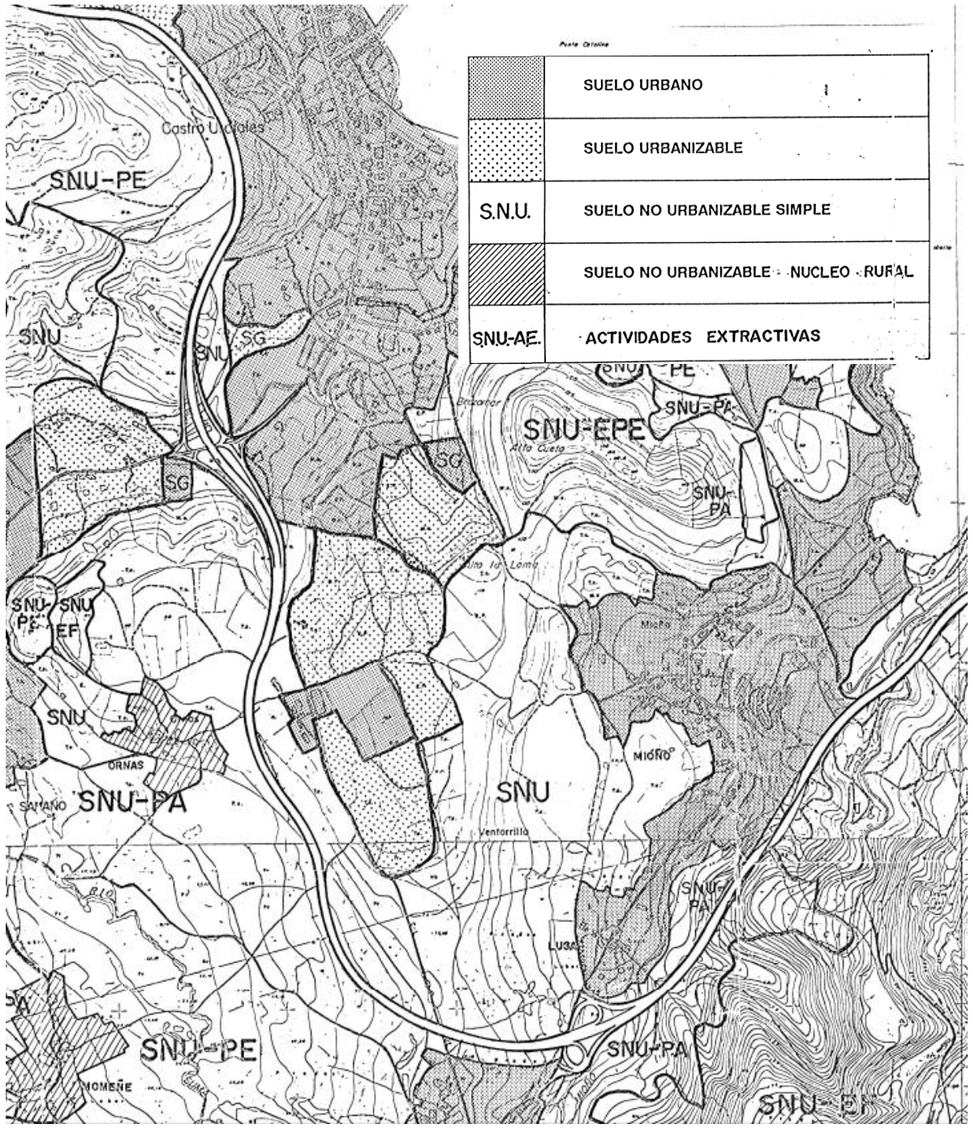


Figura 55. Clasificación urbanística en entorno de Castro-Urdiales, según su PGOU

Sin duda, es un entorno urbanísticamente complejo en el que, a una topografía bastante abrupta, se suman otros factores como la presencia de varios núcleos de población, la presencia de la propia autovía A-8, del río Mioño e, incluso, de otros singulares como una explotación minero-extractiva (una cantera).

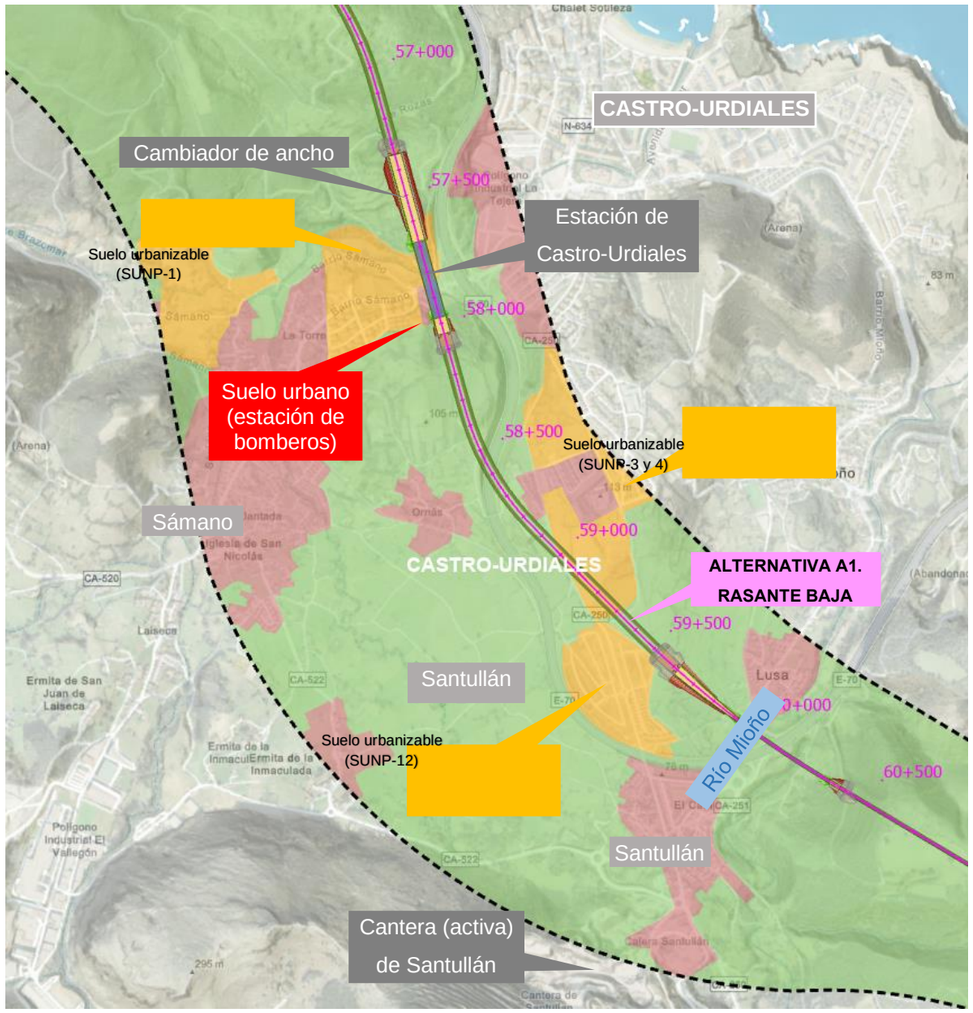


Figura 56. Alternativa A1. P.k. 57 a 60. Caracterización urbanística. Detalle Castro-Urdiales

Todas estas circunstancias y el propio interés funcional de la estación en Castro-Urdiales, es lo que motiva y justifica que en el estudio se haya acotado este subtramo de forma singular. Tras estudiar el ámbito y las distintas soluciones técnicamente viables, las que se proponen finalmente (denominadas rasante baja y rasante alta) son las que parecen ofrecer un equilibrio más razonable entre el interés general de la actuación y las consecuencias urbanísticas y territoriales.

En el caso la Alternativa A1 - Rasante Baja, cabe comenzar indicando que en los dos túneles presentes en este tramo (río Agüera-Estación de Castro), tanto el primero (el que discurre entre los pk. 49+050 y 57+400) como el segundo (entre los p.k. 58+100 y 59+500), no se identifican afecciones urbanísticas significativas.

El subtramo más crítico es el acotado entre los p.k. 57+400 y 60+500, donde el "encaje" del trazado ferroviario se enfrenta a las circunstancias y retos comentados previamente; entre otros, proyectar una estación y un cambiador viables, cruzar el arroyo de Sámano, evitar la interferencia con la autovía A-8 y minimizar la afección a la trama urbana (incluyendo la estaciones de bomberos).

En este tramo, desde el río Agüera hasta Castro-Urdiales, la solución denominada rasante baja se resuelve prácticamente igual en ambas alternativas A1 y C1. Solo divergen ligeramente en parámetros geométricos (diferencias mínimas en planta y alzado), lo que no es relevante para este análisis de compatibilidad urbanística. De modo que, lo indicado aquí es perfectamente extrapolable a la alternativa C1 – rasante baja.

En ese tramo a través de Castro-Urdiales es preciso señalar que:

- De forma análoga a lo que sucede en la Estación de Laredo, la ubicación de la estación de Castro-Urdiales está condicionada en primera instancia por los propios requisitos de diseño y funcionalidad. En este sentido, sólo hay dos subtramos con una longitud recta suficiente susceptibles de albergarla:
    - Uno es el seleccionado en esta solución de "rasante baja", que es la zona de la actual estación de bomberos, junto al enlace de la autovía.
    - Y el otro, el que define la "rasante alta", es el comprendido entre las localidades de Mioño y Santullán. Esto se analizará más adelante en el subapartado de la 'Alternativa de variante estación de Castro-Urdiales - Rasante alta'.

- La configuración de los núcleos urbanos de Sámano y Santullán, unido a la presencia de varias cuadrículas mineras, como las vinculadas a la cantera existente, desaconsejan cualquier propuesta al sur de la autovía A-8. Esto conlleva a que está última deba ser “cruzada” por el nuevo trazado ferroviario en al menos una ocasión.

- Asimismo, el trazado propuesto se ve obligado a “encajarse” en una propuesta de ordenación urbanística marcada por la presencia de varios ámbitos o sectores de suelo urbanizable en el espacio comprendido entre la autovía y la propia localidad de Castro-Urdiales.

- Una última circunstancia clave para comprender la soluciones propuestas es el riesgo de introducir un “efecto barrera territorial” adicional, que es inherente a una infraestructura como la que se propone, pero que se intenta minimizar buscando el acomodo en el corredor/barrera ya conformado por la autovía A8 existente. Esto también coadyuva a la futura propuesta de ordenación urbanística municipal, que se vería menos condicionada por la presencia de la nueva línea ferroviaria.

En esta alternativa A1 - baja se consigue minorar la ocupación de suelo urbano y prácticamente se elimina la que pudiera producirse sobre suelos urbanizables. Ello es gracias a contemplar un tramo de túnel entre los p.k. 58 y 59+500 que, adicionalmente, sirve también para “salvar” uno de los cruces con la A-8. Otro rasgo de esta solución es que ofrece una ubicación para la estación muy próxima al núcleo urbano de Castro-Urdiales, lo que garantiza la funcionalidad y efectividad del servicio que debe ofrecer aquélla.

Las principales desventajas urbanísticas de esta alternativa derivan de la necesidad de reordenar el actual entorno de la estación de bomberos (el PGOU de Castro-Urdiales lo identifica como Sistema General 2.24), junto al enlace de la A-8, así como la ocupación parcial de terrenos actualmente incluidos en el sector de suelo no urbanizable no programado identificado por el mismo PGOU como SUNP-1.

En cuanto a la ocupación de las actuales instalaciones de bomberos, el estudio la contempla y la valora económicamente. En principio, no se identifican dificultades de naturaleza urbanística, ni de otro índole, para su futura reubicación o reposición en otro emplazamiento cercano y apto, lo que se acometería antes de la ejecución del propio trazado ferroviario.

Y respecto al citado sector SUNP-1, es importante señalar que se encuentra parcialmente ejecutado y los terrenos que se ocuparían por el trazado propuesto no modificarían sustancialmente la ordenación urbanística del sector. No lo haría sobre lo ya ejecutado y se considera que tendría una incidencia limitada sobre el posible aprovechamiento urbanístico asignado por el PGOU que aun estuviese pendiente de “materializar”.

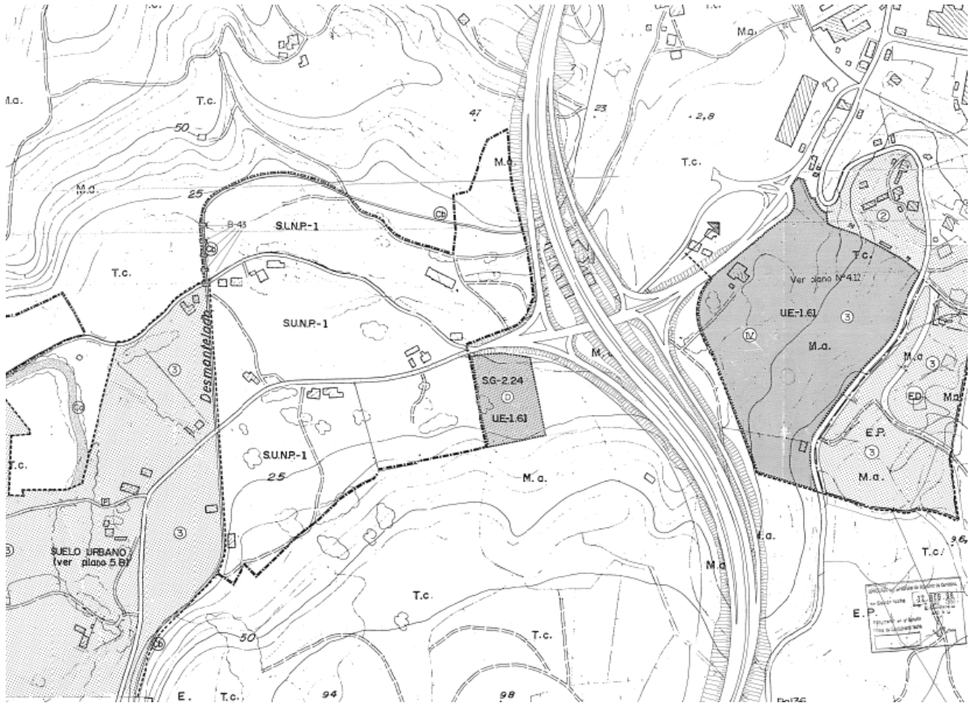


Figura 57. Detalle de la ordenación urbanística en zona del enlace A-8 y la estación de Bomberos, según PGOU Castro-Urdiales

En resumen, las afecciones urbanísticas identificadas se pueden considerar asumibles en comparación con los beneficios y el interés general de la actuación pretendida, ya que no se altera sustancialmente ni el modelo ni la ordenación urbanística actual contemplada en el planeamiento urbanístico municipal vigente en Castro-Urdiales.

De hecho, la solución de esta alternativa A1 – rasante baja no imposibilita la ejecución o el desarrollo de los sectores de suelo urbanizable previstos en la zona, y no hay suelos urbanos u otros elementos clave que se vean afectados. La única salvedad, la estación de bomberos, puede solventarse con una propuesta de reposición que, en el peor de los escenarios, pudiera requerir una modificación de planeamiento.

En cuanto los suelos urbanizables, la ejecución de esta solución de rasante baja no debiera condicionar su desarrollo. La coincidencia con tramos en viaducto, o en túnel, donde no se prevé la expropiación de terrenos o la imposición de zonas de protección (limitaciones a la propiedad, en terminología de la ley del sector ferroviario), haría compatible el desarrollo urbanístico en superficie de dichos sectores (la diferencia de cota oscila entre los 18 y los 50 metros).

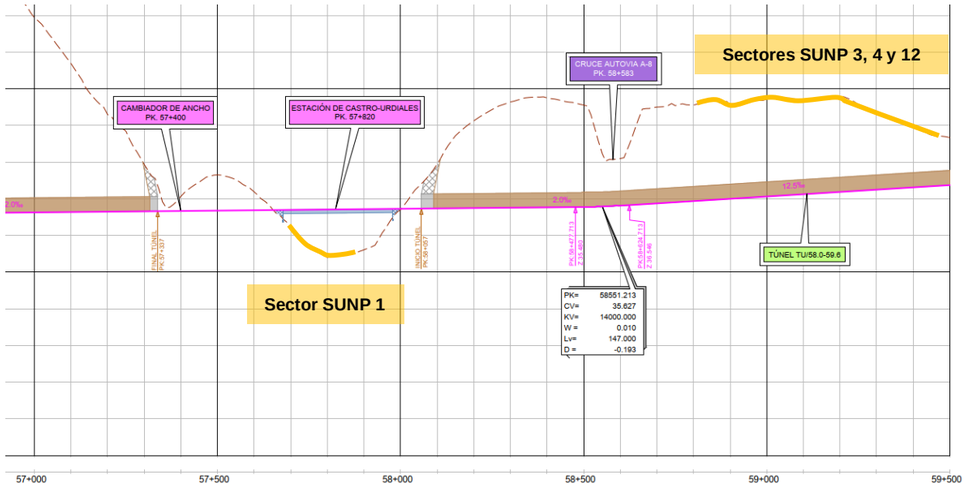


Figura 58. Extracto de perfil longitudinal de la alternativa A1. P.k. 57+500 a 59+500.

Se muestra de forma esquemática la posición de los suelos urbanizables.

La solución rasante baja presenta una compatibilidad urbanística superior a la denominada rasante alta, que sí que tiene un impacto bastante mayor sobre sectores de desarrollo urbanísticos en el entorno del trazado ferroviario.

Castro-Urdiales - Conexión con la Variante Sur Ferroviaria (VSF I)

Desde aproximadamente el p.k. 60+500 hasta la finalización del estudio en el ramal de conexión con la estación bilbaína de Abando, todas las posibles alternativas consideradas en este estudio convergen en una solución única, exceptuando algunos ajustes menores derivados del perfil longitudinal de cada alternativa y que además se limitan a los primeros kilómetros tras superar el tramo de la estación de Castro-Urdiales.

Esa solución única se debe, fundamentalmente, a la voluntad y conveniencia de integrar en la conexión ferroviaria Bilbao-Santander que motiva este estudio los proyectos de la denominada Variante Sur Ferroviaria (VSF, fases I y II). De tal modo que, la propuesta de trazado contemplada para esta alternativa A1 que es estrictamente propia de este estudio concluiría alrededor del p.k. 73+054. Desde allí hasta la citada estación de Abando se “aprovechan” los trazados previstos para la mencionada VSF.

Desde una perspectiva urbanística, estos últimos tramos tras la estación de Castro-Urdiales -ya sean trazados propios o de la VSF- se definen por una predominancia casi absoluta de soluciones en túnel, lo que se traduce en que las potenciales repercusiones urbanísticas identificables sean mínimas o casi nulas.

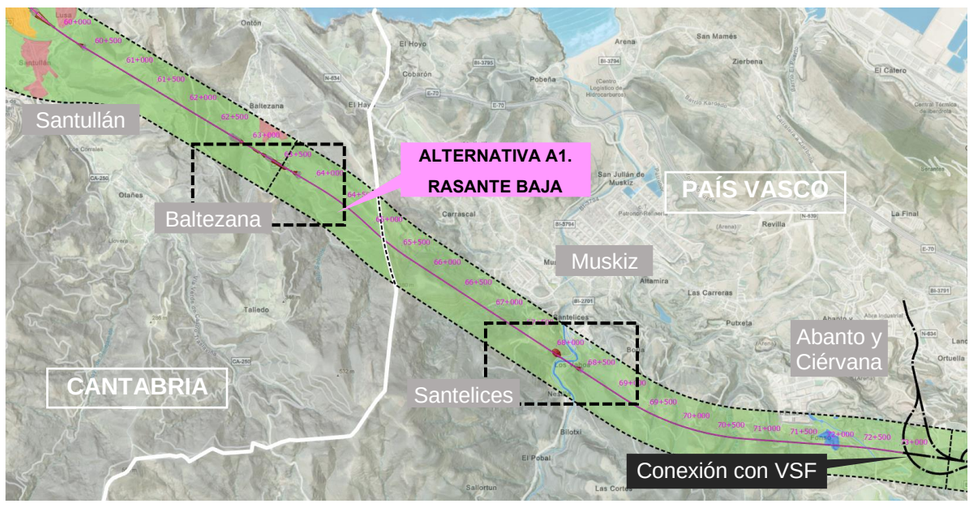


Figura 59. Alternativa A1. P.k. 60 a 73. Caracterización urbanística.

Como puede apreciarse en la figura previa (y con mayor detalle en el apéndice correspondiente de este anejo), en el tramo hasta la conexión con la VSF sólo hay dos subtramos que no se resuelven mediante túnel, y que se deben a la necesidad de salvar sendos cauces: el del río Sabiote, en Baltezana, y el del río Barbadún, en Santelices.

En el primer caso, donde el trazado debe atravesar el valle del río Sabiote y uno de sus afluentes, el trazado se resuelve mediante pequeños viaductos, generando un tramo de desmonte en la elevación interfluvial que los separa.

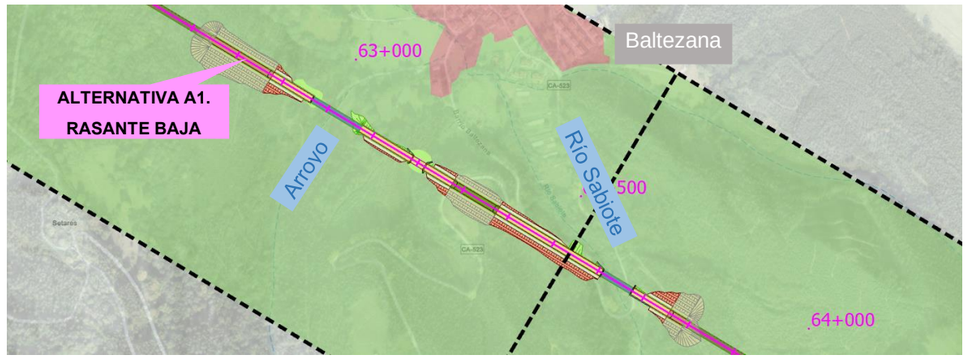


Figura 60. Alternativa A1. P.k. 63 a 64. Caracterización urbanística. Detalle Baltezana

Y en el segundo, en Santelices, es muy similar, pero salva un cauce de mayor envergadura como es el río Barbadún, lo que se resuelve con un viaducto de unos 260 metros de longitud, que comienza y termina en sendos túneles.

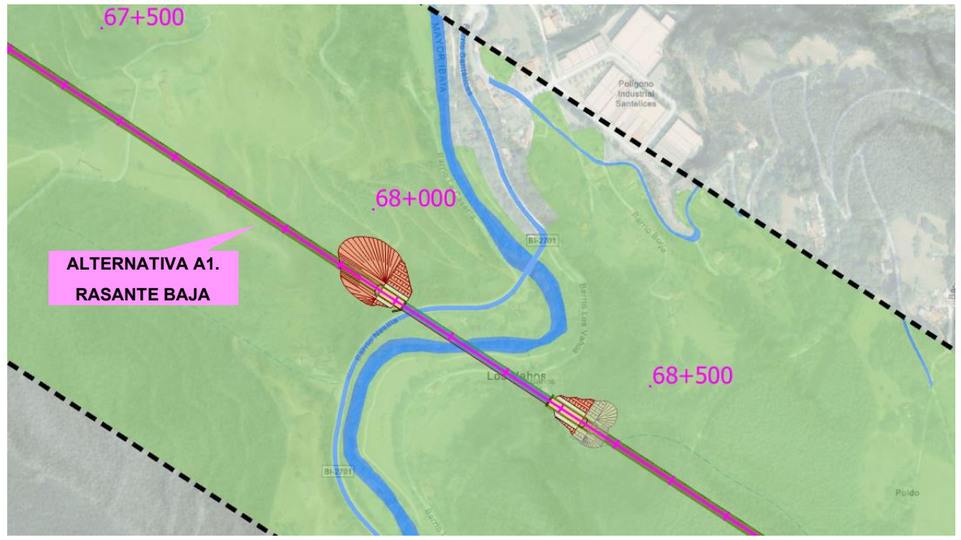


Figura 61. Alternativa A1. P.k. 68+250. Caracterización urbanística. Detalle Santelices

Conexión con la estación de Abando (Bilbao)

Como se indicó, tras el p.k. 73+050 este estudio asume como propio el trazado previsto en la Variante Sur Ferroviaria (VSF) hasta alcanzar el origen/destino final en la estación de Abando. En lo que respecta a este tramo solo hay dos cuestiones de trazado que cabría reseñar; la necesidad de acometer actuaciones complementarias, como galerías de evacuación aptas para un futuro servicio de pasajeros, y la previsión de ejecutar el ramal final hasta la estación de Abando, que la VSF prevé (para una futura conexión con Santander) pero no contempla su ejecución (no lo requiere para la funcionalidad de la VSF).

En lo concerniente a las potenciales afecciones urbanísticas, el hecho de que la inmensa mayoría del recorrido de la VSF que se aprovecha en este estudio se ejecute como túnel, implica que aquellas sean prácticamente inexistentes.

En los dos viaductos presentes en el tramo “incluido” de la VSF, que sirven para cruzar sendos cauces, sólo se verían afectados suelos no urbanizable.

2.4.2.2. Alternativa C1. Rasante baja

En esta alternativa C1 se reducen levemente los porcentajes de tramos solventados mediante túneles o viaductos respecto a la alternativa A1, aunque, en términos absolutos, las longitudes y superficies de estos elementos son algo superiores. En general, las alternativas C1 presentan mayor longitud de trazado y, por tanto, una mayor ocupación de suelo.

Evaluando la alternativa C1 según la clasificación urbanística de los suelos ocupados, se constata que el suelo no urbanizable representa un porcentaje del 94%, en beneficio de un % de ocupación algo menor de suelo urbano y urbanizable (en comparación con la A1). Sin embargo, analizando las mediciones realizadas se observa que las superficies de estas últimas dos clases de suelo son casi idénticas en A1 y C1, lo que es indicativo de que inmensa mayoría de las afecciones urbanísticas identificables son la que se producen en los tramos comunes en ambas.

Tabla 15. Superficies de ocupación para la alternativa C1, según clasificación urbanística del suelo y según solución o diseño del trazado

CLASIFICACIÓN DEL SUELO. ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA							
Solución trazado		**Urbano**	**Urbanizable**	**No urbanizable**	**Sistemas Generales**	**Total**	
						en Ha.	*%*
En superficie		1,2	1,3	83,3	0,0	86	36%
En túnel		0,7	1,9	104,9	0,6	108	45%
En viaducto		2,0	1,0	22,8	1,4	27	11%
En túnel VSF		1,4	0,0	13,9	2,4	18	7%
Total	ha.	**5,3**	**4,2**	**224,9**	**4,4**	**239**	**100%**
	%	**2,2%**	**1,8%**	**94%**	**1,9%**	**100%**	

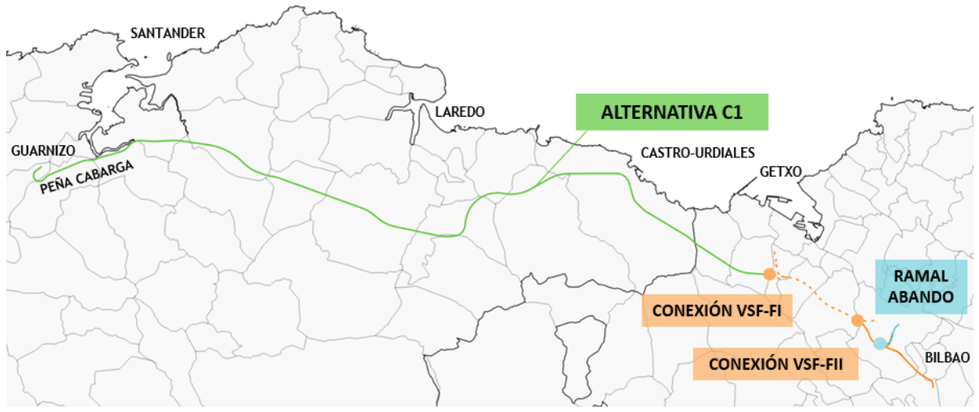


Figura 62. Esquema del eje/corredor de la Alternativa C1. Rasante baja.

Esta alternativa C1 es coincidente con su equivalente A1 en los tramos iniciales y finales del estudio, y, en este caso, comparten también la misma solución de rasante baja para la ubicación de la estación de Castro-Urdiales.

En vista de lo anterior, y para no reiterar conclusiones del análisis urbanístico, puede afirmarse que;

- Desde el p.k. 0+000 inicial, en el salto de carnero, hasta aproximadamente el p.k. 15+000, en la localidad de Puente Agüero, esta alternativa C1 comparte el mismo trazado y diseño con la alternativa A1 previa.

- Entre el p.k. 15+000 y p.k. 52+000 (coincidente con el p.k. 49+000 de la A1) es donde la alternativa C1 contempla un trazado dispar que, en líneas generales, está motivado por la propuesta de evitar el paso por las Marismas de Santoña.

- Y, finalmente, desde el p.k. 52+000 anterior hasta la conexión final con la estación de Abando ambas alternativas -A1 y C1- vuelven a ser coincidentes, incluyendo la solución baja para la estación de Castro-Urdiales.

Así pues, la caracterización urbanística de esta Alternativa C1 – Rasante baja se circunscribe aquí al tramo comprendido entre los p.k. 15+000 y 52+000, debiendo entenderse que para el resto de los subtramos son aplicables los mismos razonamientos y conclusiones del apartado previo de la A1.

Puente Agüero – cruce con autovía A-8

Al igual que sucedía en la A1, en esta alternativa C1 se atraviesa la localidad de Puente Agüero, aunque en este caso el “cruce” se emplaza algo más hacia el sur y ello supone una afección algo mayor al núcleo urbano, ya que se ven afectadas algunas viviendas y, además, el barrio quedaría dividido por el futuro trazado.

Los kilómetros siguientes del trazado discurren por un paraje con una topografía muy compleja que además se caracteriza sobre todo por la presencia de numerosos barrios rurales y de edificaciones dispersas. Esto supone que, pese a los intentos de “encaje” sea inevitable que el trazado genere varias afecciones puntuales.

Aunque se evita la ocupación de suelo urbano, en algunas ocasiones se ven afectadas cabañas, viviendas o naves aisladas en suelo rústico, incluso el trazado también llega a atravesar algunos pequeños núcleos rurales como Solegarrio, Gurezno o La Iglesia-Anero (todos ellos en el municipio de Ribamontán al Monte).

Figura 63. Alternativa C1. P.k. 15+000 a 20+500. Caracterización urbanística.

La complejidad del tejido de poblamiento en este entorno es tal, que es prácticamente imposible plantear una solución que no implique una afección directa a construcciones. De hecho, pese a que trazado propuesto para la C1 busca minimizar ese tipo de afecciones, con ajustes de diseño y con la propuesta de varios subtramos en viaducto y túnel, se generan de forma inevitable.

El otro aspecto relevante en este tramo es el cruce obligado con algunas carreteras importantes como la nacional N-634 o la propia autovía A-8, como los que se producen en esta alternativa alrededor del p.k. 20+500. Sin embargo, este hecho no es particularmente relevante desde el punto de vista estrictamente urbanístico.

Cruce con autovía A-8 – Valles del Asón

Superada la autovía A-8 el trazado mantiene intencionadamente una dirección NO-SE hacia el valle de Solorzano, que se alcanza en torno al p.k. 27+000. Para llegar a ese punto, el trazado presenta una sucesión de subtramos en túnel, en viaducto y en superficie que es obligada para sortear un orografía particularmente adversa.

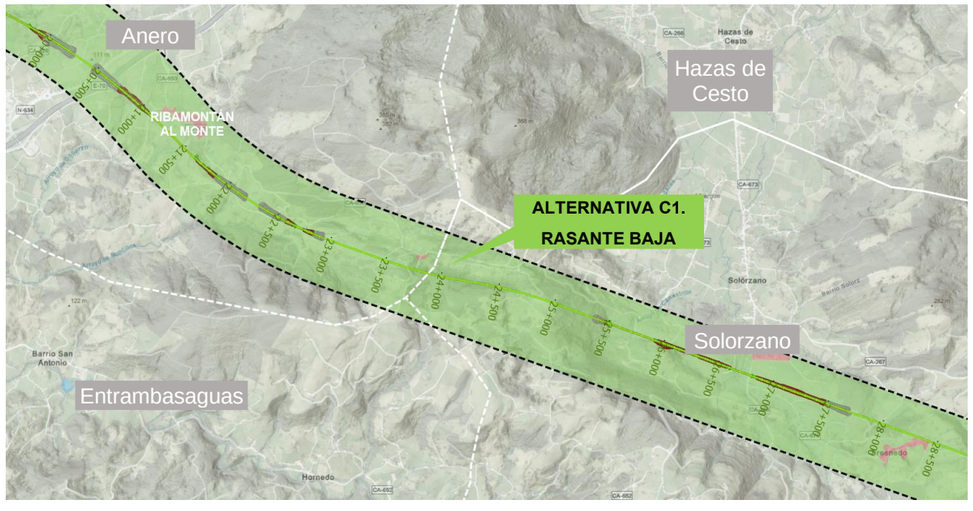


Figura 64. Alternativa C1. P.k. 20+500 a 27+500. Caracterización urbanística.

Como muestra la figura previa, lo cierto es que el trazado aquí tampoco ocupa suelos urbanos y urbanizables, pero si afecta a diversas construcciones aisladas. Nuevamente, este tipo de afecciones son inevitables y deben entenderse asumibles en relación con el razonable equilibrio que siempre se busca entre el interés general de la actuación y la voluntad de minorar los potenciales impactos socioeconómicos particulares que pudieran generar.

En el siguiente subtramo, desde el pk 27+500 hasta el 31+300, de algo más de 3,8 kilómetros de longitud, que resulta necesario para cruzar una zona de topografía abrupta entre las cuencas de los ríos Miera y Asón.

Valles del Asón - Montaña Oriental

Desde el pk 31+300, y manteniendo una dirección SE, el trazado va tornando paulatinamente hacia el sur para posibilitar el cruce del río Asón con la mínima afección a los espacios naturales protegidos asociados a las marismas, siendo precisamente este el rasgo distintivo de este corredor o alternativa. Este tramo finalizaría sobre el pk 40+500, donde se inicia un nuevo túnel en dirección a Castro-Urdiales.

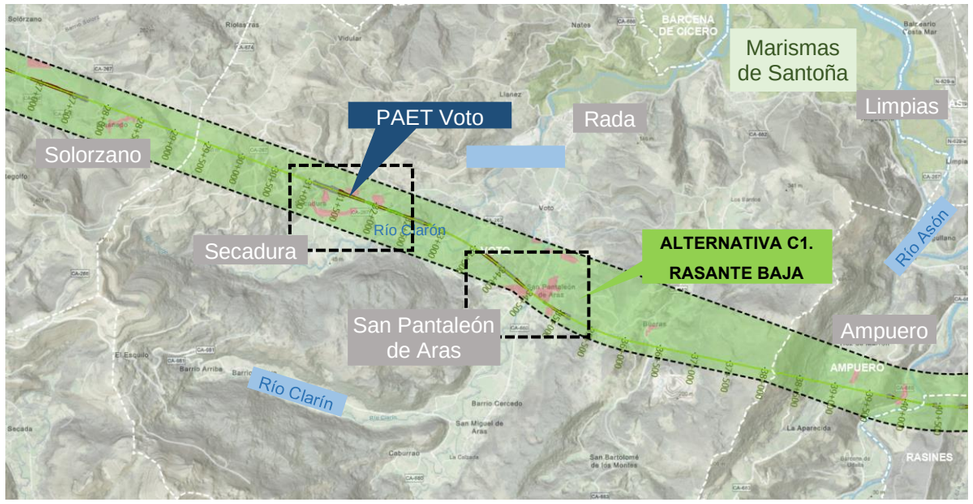


Figura 65. Alternativa C1. P.k. 27+500 a 40+500. Caracterización urbanística.

Uno de los elementos más destacable es el PAET de Voto, que se localiza entre los pk 31+400 y 32+600, aproximadamente, a través de la localidad de Secadura.

La presencia de numerosos barrios y construcciones dispersos por esta zona, -que es un rasgo característico del poblamiento rural en Cantabria-, implica que el trazado ferroviario propuesto, cuando debe transcurrir en superficie, genere puntualmente la ocupación de suelo urbanos o la afección a usos y construcciones. Combinando esa dispersión con los requisitos geométricos propios de un PAET, en este subtramo de Secadura que alberga el PAET son previsibles varios impactos urbanísticos: algunos de carácter directo, como sería la expropiación de edificaciones, y otros, más indirectos, como serían los derivados de los efectos de la imposición de las zonas de protección asociadas a la nueva infraestructura ferroviaria respecto a las edificaciones circundantes.

Sin embargo, como en otras ocasiones, el emplazamiento elegido para el PAET no es arbitrario y responde a criterios técnicos, geométricos y funcionales. Asimismo, en el diseño concreto se ha procurado minorar cualquier afección urbanística. De hecho, como se aprecia en las siguientes figuras (que muestran los planos de ordenación del planeamiento urbanístico municipal de Voto, unas NNSS), la disposición y geometría del trazado de la alternativa C1 permite cruzar este fondo de valle evitando en gran medida a los numerosos barrios existentes.

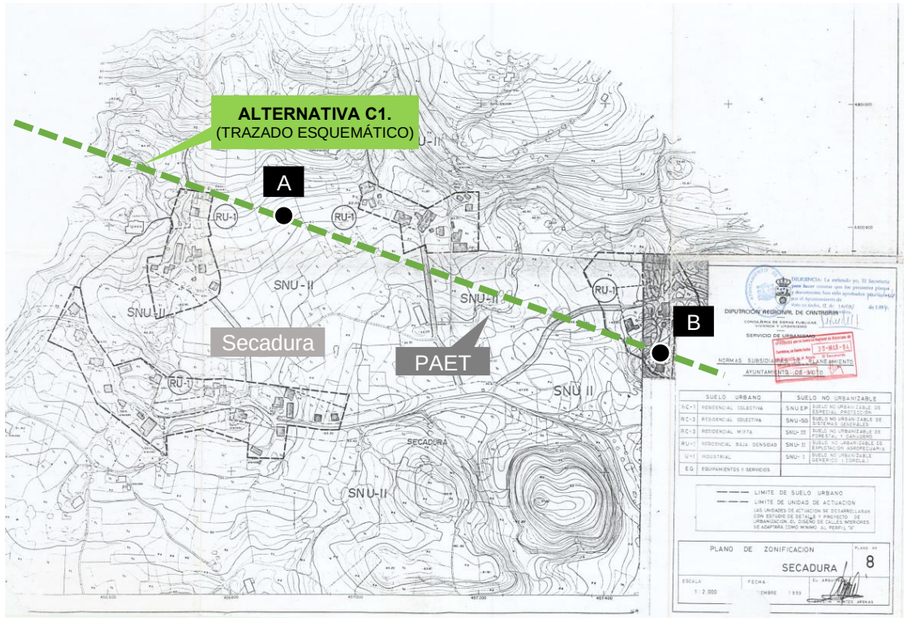


Figura 66. Ordenación urbanística en los núcleos de Secadura y San Pantaleón de Aras, según NNSS de Voto

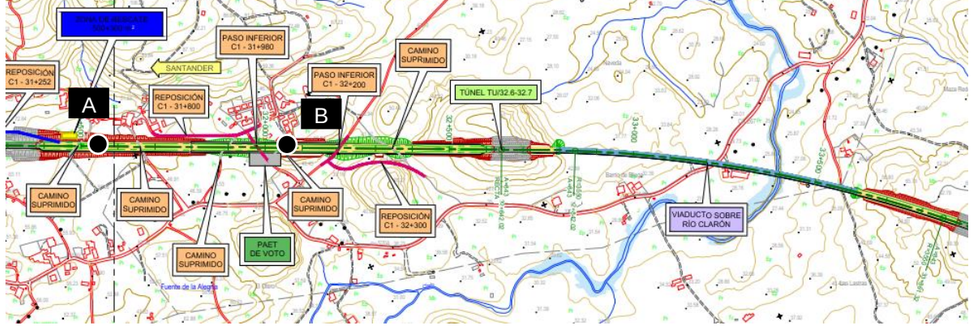


Figura 67. Alternativa C1. Esquema del paso por la localidad de Secadura y emplazamiento del PAET.

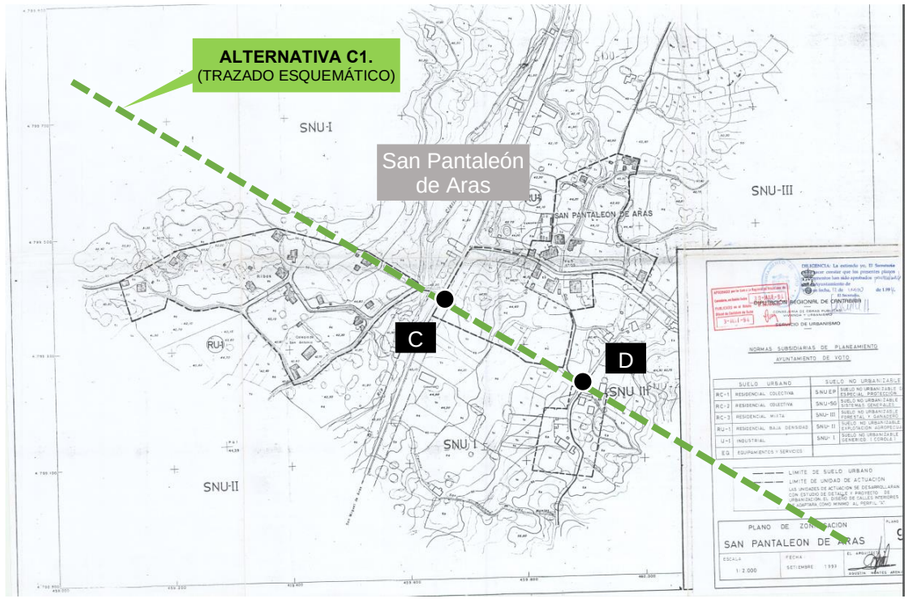


Figura 68. Ordenación urbanística en el núcleo de San Pantaleón de Aras según las NNSS de Voto

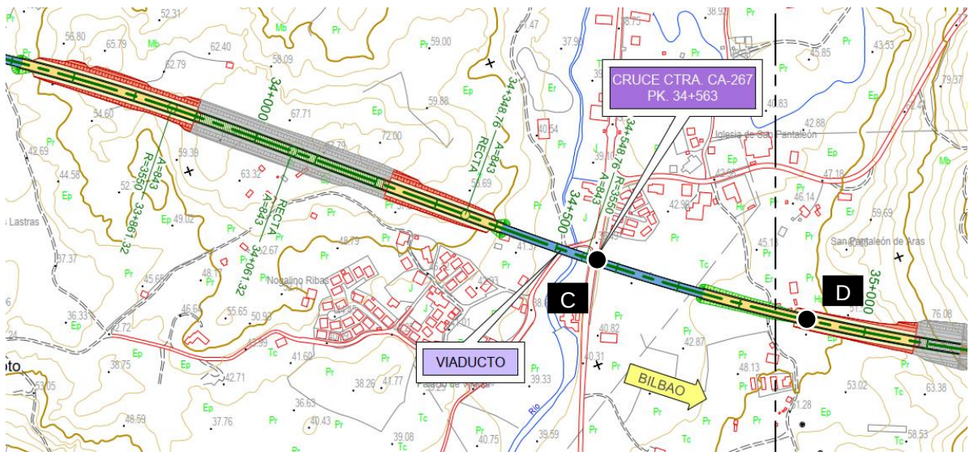


Figura 69. Alternativa C1. Esquema del paso por la localidad de San Pantaleón de Aras

Tras el PAET, la pauta de valle-viaducto / interfluvio-túnel se retoma y se mantiene hasta el p.k. 40+500, aproximadamente, que es un punto clave porque es aquí cuando se cruza el río Asón, se evita la afección a la marismas de Santoña y el trazado se ve obligado a cambiar bruscamente a dirección NE para posibilitar más adelante el paso por la localidad de Castro-Urdiales.

En esta parte final del tramo de los valles del Asón son particularmente reseñables los viaductos previstos sobre los tres principales cauces de la zona (ríos Clarín y Clarón, y río Asón), así como el túnel a través de la sierra de Breñas, que permite "conectar" los valles de cada uno.

Como contrapartida a las dificultades técnicas, la alternancia de estructuras y túneles permite minorar e incluso evitar ocupaciones de suelos urbanos, al mismo tiempo, también minimiza la afección a otras piezas territoriales de interés (boques, cauces, vegas, …).

Montaña Oriental - Oriñon

Superado el río Asón y las marismas de Santoña, el trazado de la C1 mantiene una pauta de valle-viaducto / interfluvio-túnel de forma muy similar al tramo previo y lo hace hasta alcanzar la desembocadura del río Agüera, en la localidad de Oriñon. Obviamente, este paso se resuelve con una viaducto de gran longitud en cuyo extremo oriental vuelven a confluir de nuevo los trazados de ambas alternativas (el p.k.52+000, en C1, y el p.k. 49+000, en A1).

De los aproximadamente 12 kilómetros de longitud del trazado en este tramo, unos 8 km se corresponden con un túnel en mina bitubo y los viaductos suman casi otros 3 km (sobre los ríos Bernales, Toberas y Oriñon). Esto explica que apenas se generen ocupaciones de suelo urbano o urbanizable. De hecho, la única salvedad es un mínima afección al barrio de La Bárcena, en Ampuero, que se debe al viaducto proyectado y es, probablemente, el único punto del trazado donde se ve directamente afectada alguna construcción.

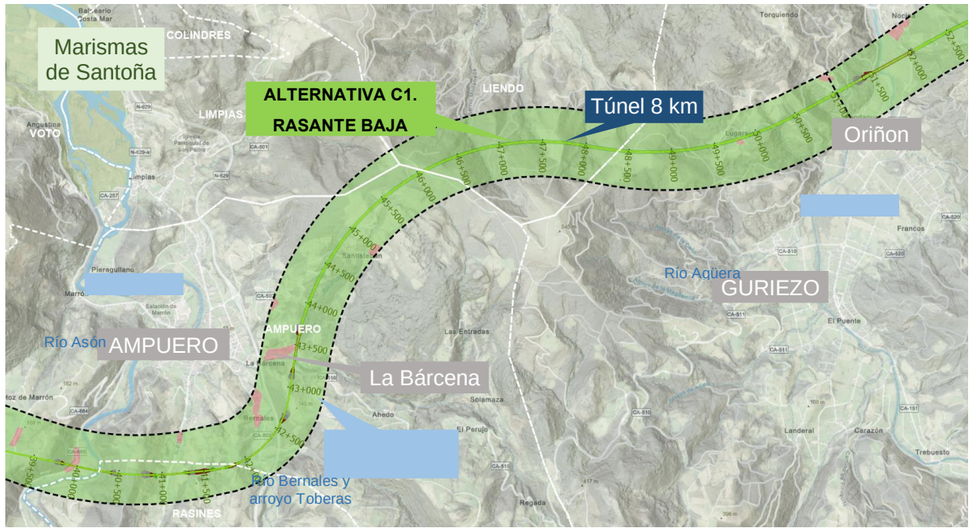


Figura 70. Alternativa C1. P.k. 40+500 a 52+000. Caracterización urbanística.

Superado el río Agüera, en Oriñón, esta alternativa C1 converge con la A1 anterior, por lo que desde este punto son perfectamente extrapolables las argumentaciones contenidas en el apartado anterior para los tramos de

- Estación de Castro - Rasante baja
- Conexión con la Variante Sur Ferroviaria (VSF I)
- Conexión con la estación de Abando (Bilbao)

En resumen, desde el punto de vista urbanístico, esta alternativa C1 mantiene unos criterios y tiene unas afecciones equiparables y similares a la alternativa A1. En ambos, pese a la voluntad de minimizar la afección a suelos urbanos y urbanizables, las exigencias técnicas del trazado, unido a otros condicionantes y a una topografía compleja, hacen imposible evitar afecciones puntuales a construcciones y usos ante un modelo de poblamiento disperso sin apenas “pasillos” libres.

En cualquier caso, no se han identificado en ninguna de las alternativas situaciones o afecciones urbanísticas que pudieran considerarse críticas o severas, bien por alterar de forma sustancial las determinaciones de los planeamientos urbanísticos municipal, o bien porque pudieran tener unos impactos socioeconómicos y/o urbanísticos significativo, entendidos en el contexto de una propuesta de interés público y estratégico a una escala supraregional.

2.4.2.3. Alternativa Variante Estación de Castro-Urdiales. Rasante alta

Esta alternativa o “variante” surge de la necesidad de analizar particularmente una pieza crítica en el estudio como es el futuro emplazamiento de la estación de Castro-Urdiales. Y lo es, porque dicha estación tiene un papel fundamentalmente tanto en la demanda de servicio de la futura línea ferroviaria, como en la funcionalidad de la misma, ya que, por ejemplo, se instalará junto a ella el cambiador de ancho que posibilita la conexión con la VSF.

Tal como se adelantó en apartados previos, los condicionantes que concurren en la zona de Castro-Urdiales, la propia configuración territorial, y los altos requerimientos técnicos, abocan a dos únicos posibles emplazamientos para la estación y el cambiador de ancho, que se diferencian entre así por requerir desarrollos del perfil longitudinal muy dispares, de ahí que se hayan denominado y diferenciado como ‘rasantes baja y alta’.

El primer emplazamiento y escenario -el de rasante baja- ya se ha analizado urbanísticamente en los dos subapartados previos. En cierto modo, es la solución que se puede considerarse como ‘base’ en este ejercicio comparado. Así pues, lo que se aborda en este punto es el análisis urbanístico de la solución o variante ‘rasante alta’, que se centra en la comparación con la anterior.

La siguiente tabla muestra de forma esquemática el tramo de los trazados, acotados según p.k., para cada variante según se considere la rasante alta o baja.

Tabla 16. Equivalencias según tramos acotados por p.k. para cada alternativa en variante rasante alta y rasante baja

TABLA EQUIVALENCIA ALTERNATIVAS			
Alterantiva	**Rasante**	**pk ini**	**pk fin**
A1	Baja	48+520	63+520
	Alta		63+535
C1	Baja	51+038	66+485
	Alta		66+500

En la alternativa 'Variante estación de Castro-Urdiales - Rasante alta' se modifica notablemente el perfil o rasante, y se introduce un leve cambio en el eje del trazado (se incrementa la longitud en 15 m.), pero sobre todo se altera la solución adoptada (ubicación de estación-cambiador, cruce con autovía A-8, etc.).

Desde el punto de vista urbanístico, no hay diferencias significativas entre las alternativas A1 y C1 con esta variante rasante alta, por lo que en este apartado se realiza un análisis conjunto y no diferenciado. Incluso, si se exceptuasen los túneles del inicio y final, el tramo objeto de análisis urbanístico pudiera quedar en apenas 1.400 m de longitud, que serían los que quedasen acotados entre los siguientes p.k.:

- Del 57+100 al 60+500 para la alternativa A1
- Y del 60+070 al 61+470 para la alternativa C1

Con la voluntad de sistematiza el análisis y poder realizar comparaciones más directas, se muestran a continuación las superficies ocupadas según las clasificación urbanística del suelo, con la misma fuentes y métodos que en el caso anterior, aunque en este caso los datos se limitan al tramo de esta variante.

Tabla 17. Superficies de ocupación para la alternativa variante estación de Castro-Urdiales – Rasante alta, según clasificación urbanística del suelo y según solución o diseño del trazado

ALTERNATIVA VARIANTE ESTACIÓN DE CASTRO-URDIALES - RASANTE ALTA *						
Solución trazado		**Urbano**	**Urbanizable**	**No urbanizable**	**Total**	
					en m²	*%*
En superficie		0	22.951	139.345	162.296	28%
En túnel		0	0	330.750	330.750	57%
En viaducto		6.940	8.086	71.835	86.860	15%
Total	*en m²*	**6.940**	**31.037**	**541.930**	**579.906**	**100%**
	%	**1,20%**	**5,35%**	**93,45%**	**100%**	

Tabla 18. Superficies de ocupación para las alternativas A1 y C1, rasante baja, sólo para el tramo coincidente con la variante estación de Castro-Urdiales – Rasante alta.

ALTERNATIVAS A1/C1 - RASANTE BAJA (TRAMO COINCIDENTE R. ALTA) *						
Solución trazado		**Urbano**	**Urbanizable**	**No urbanizable**	**Total**	
					en m²	*%*
En superficie		2.173	2.670	108.949	113.793	20%
En túnel		5	15.418	400.180	415.603	74%
En viaducto		5.035	7.932	17.983	30.950	6%
Total	*en m²*	**7.214**	**26.019**	**527.113**	**560.346**	**100%**
	%	**1,29%**	**4,64%**	**94,07%**	**100%**	

* Datos orientativos. Las mediciones de las tablas anteriores se corresponden en ambos casos con la alternativa A1 (en baja y alta) para que sean netamente equiparables. El mismo ejercicio repetido con la alternativa C1 ofrecería cifras algo mayores (sólo por el viaducto distinto de Oriñon), pero con idénticas diferencias entre baja y alta para el tramo concreto de la estación.

Observando las cifras recogidas en las tablas previas las primeras conclusiones que pueden extraerse son:

- En esta alternativa variante para la estación de Castro-Urdiales la ocupación total es algo mayor (unos 20.000 m² adicionales). Apenas es un 5% y se pudiera explicar por los 15 metros adicionales de recorrido. Sin embargo, si se excluyen de la comparación los trazados en túnel, resulta que el incremento de la superficie afectadas es de unos de 104.000 m² (48 mil más en superficie y 56 mil en viaducto).
- Atendiendo a la clasificación del suelo ocupado, en rasante alta se reduce levemente la ocupación de suelo urbano, pero se incrementa de forma sustancial la que se genera en suelo urbanizable, especialmente cuando el trazado discurre en superficie.

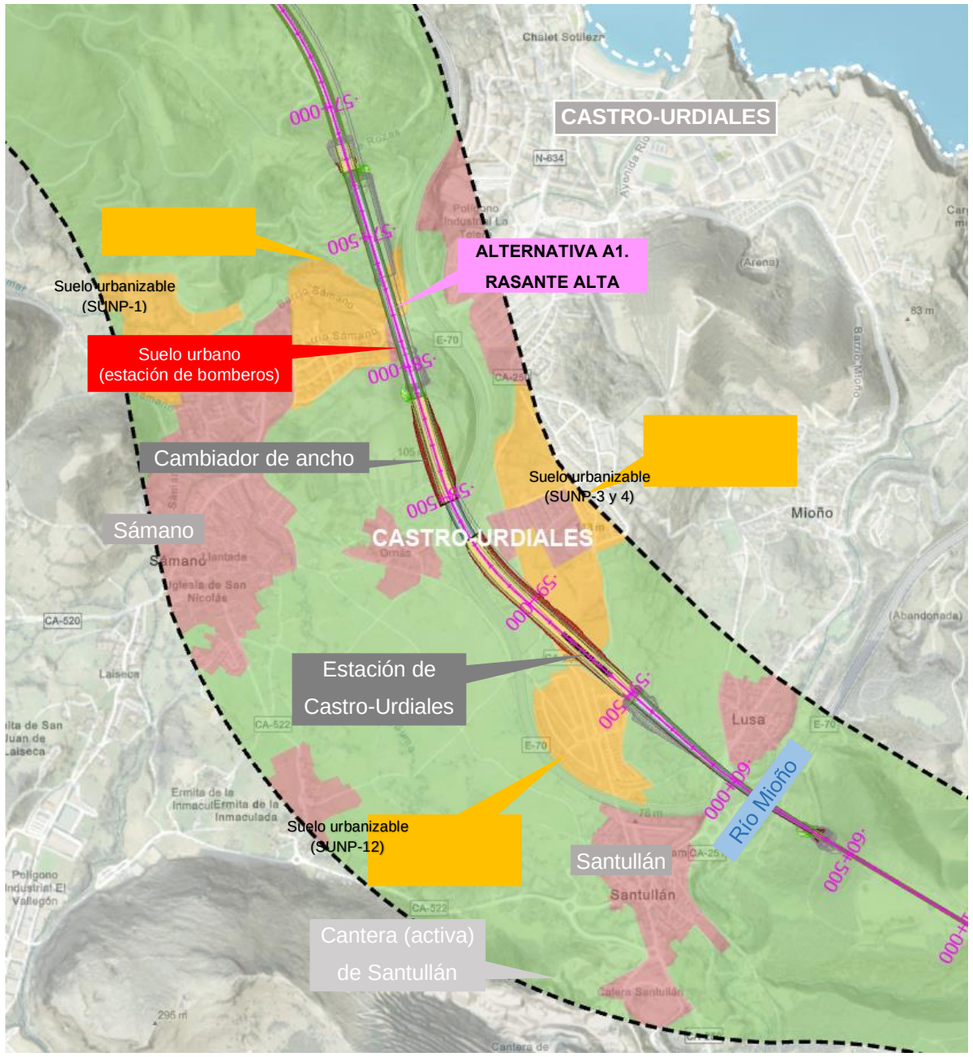


Figura 71. Caracterización urbanística. Detalle Castro-Urdiales. Alternativas A1/C1 – Variante rasante alta (en A1 tramo pk 57 a 60, y en C1 pk 60 a 63, aprox.).

En esta alternativa variante rasante alta el encaje del trazado se enfrenta a los mismos condicionantes y retos descritos para las alternativas A1 y C1 bajas; requisitos de proximidad al centro urbano, criterio de mínima afección a la ordenación urbanística, minimizar efecto barrera, resolver cruce con la autovía, etc. En este sentido, no es en absoluto casual que esta variante presente un trazado en planta muy similar al de las alternativas con soluciones de rasante baja.

Sin embargo, reubicar la estación y el cambiador de ancho sí que genera un cambio sobresaliente en el perfil longitudinal y con ello, en la propuesta de las estructuras y túneles. No es oportuno ahondar aquí en la descripción geométrica, pero baste destacar como ejemplo de diferencia que en estas variantes de rasante alta la estación va localizada en una trinchera, mientras que en las rasantes baja se sitúa sobre un viaducto.

En la variante de rasante alta, la estación y el cambiador se localizan algo más al sur, justo antes y después del cruce con la autovía A-8. Ambas instalaciones se localizan en los siguientes pk:

- En la alternativa A1, el 58+300 y el 59+200, aproximadamente (ver figura anterior).
- Y en la C1, los pk anteriores equivalen al 61+300 y al 62+200.

Exceptuando el viaducto sobre la estación de bomberos, los pks anteriores delimitan el único tramo dentro de esta variante rasante alta que presenta un cuasi recta suficiente para albergar las citadas instalaciones.

Por otro parte, esa reubicación del cambiador y la estación obliga conlleva varios efectos indirectos como, por ejemplo;

- Se incrementa la longitud y la altura del primer viaducto situado sobre la estación de bomberos y el enlace de la A-8
- Obliga a cruzar la A-8 con un paso superior: en torno al pk. 58+500 (en A1) o el pk 61+500 (en C1).
- Y, finalmente, alcanza la zona de Santullán a una cota que permita ubicar la estación en superficie.

Desde la perspectiva de la ordenación urbanística, en este caso la contemplada en el planeamiento municipal de Castro-Urdiales, este cambio del perfil o rasante y lo que implica supone:

- Una ligera reducción de la ocupación directa del suelo urbano, pero al aumentar el recorrido en superficie se incrementan los efectos indirectos derivados del dominio público y del resto de las 'limitaciones a la propiedad' asociadas a la futura línea ferroviaria.

- Muy en relación con lo anterior, al aumento de la superficie de suelo urbanizable debe añadirse el efecto que tendrían esas citadas limitaciones sobre sectores de suelo urbanizable como los identificados en el Plan General de Castro-Urdiales (PGOU) como SUNP-1, 3, 4 y 12,

    - El SUNP-1 ya está desarrollado y, viendo el plano original del PGOU, no se identifica afección directa.

    - En cuanto al SUNP-3, está bastante alejado de cualquiera de las alternativas, así que no es previsible una afección significativa.

    - El SUNP-4 y el SUNP-12 sí que se ven directamente afectado por esta variante de rasante alta, y deberán modificar su ordenación y aprovechamiento para adecuarse al presente estudio. Del número 4 no consta que se haya iniciado la tramitación urbanística para su desarrollo. El nº 12 si llegó incluso a fase de ejecución, pero en aplicación de una sentencia judicial se han retrotraído todas las actuaciones realizadas al momento previo a la aprobación del plan parcial (que se produjo en 2014). Esto explica la presencia de viviendas dentro del sector que permanecen carentes de licencia de ocupación.

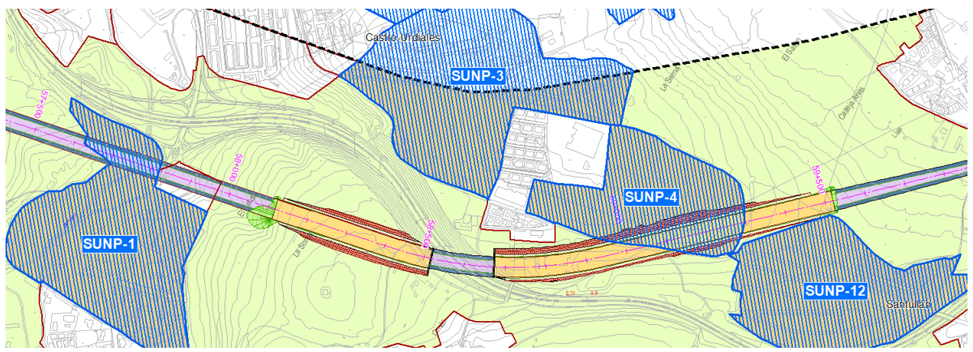


Figura 72. Esquema de los sectores de suelo urbanizable en Castro-Urdiales.

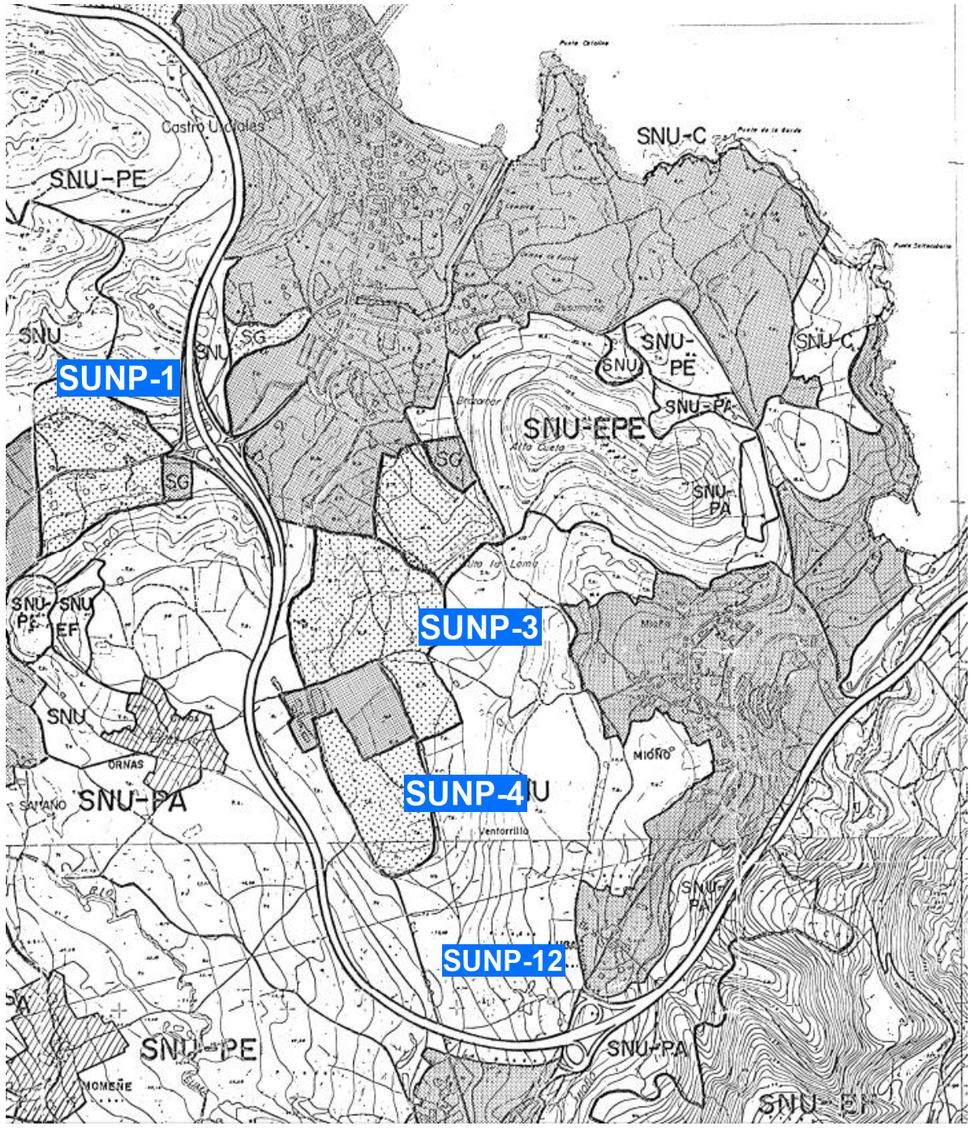


Figura 73. Clasificación urbanística en entorno de Castro-Urdiales, según el PGOU

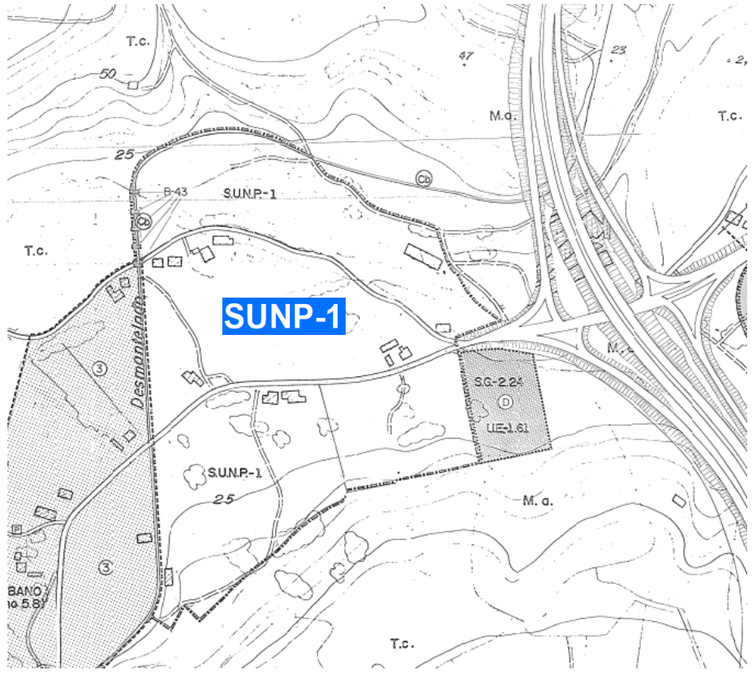


Figura 74. Delimitación del sector SUNP-1 (hoja 5.7 PGOU Castro-Urdiales)

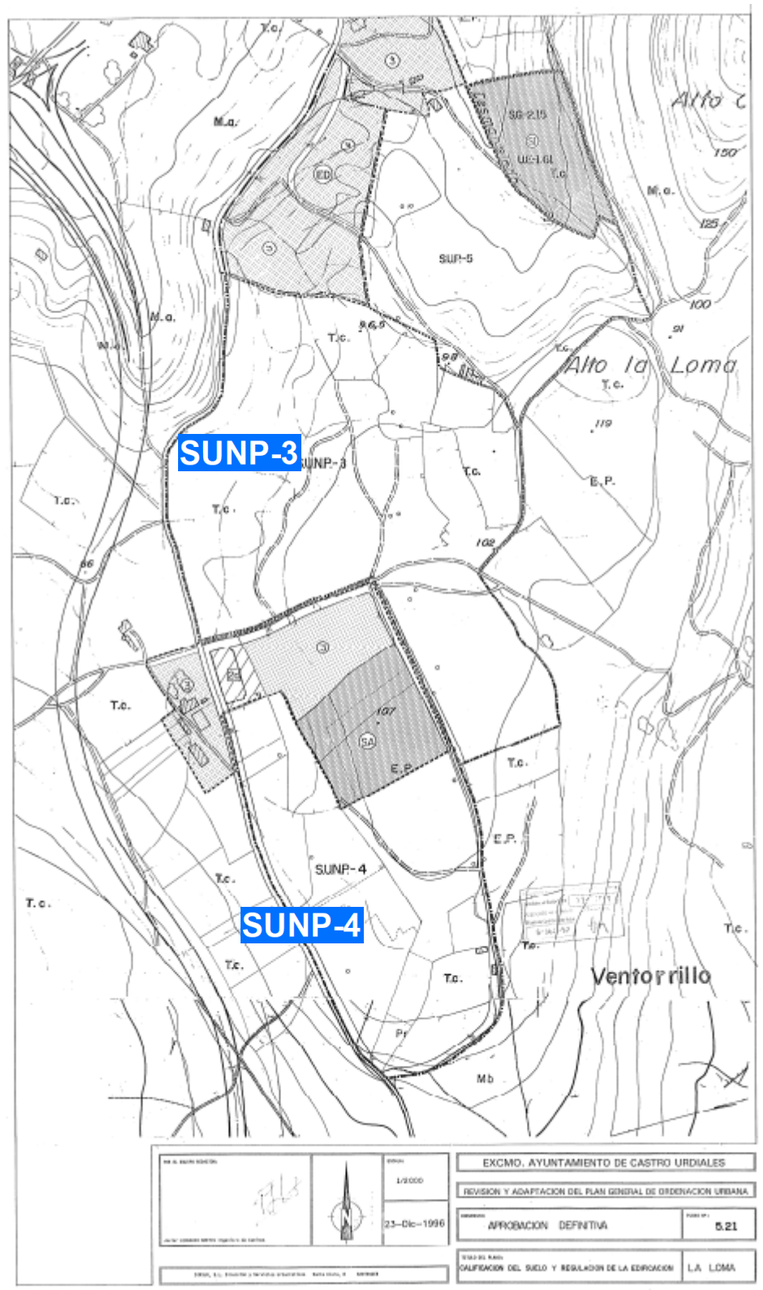


Figura 75. Delimitación de los sectores SUNP-3 y 4 (hoja 5.21PGOU Castro-Urdiales)

- Asimismo, esta alternativa variante introduce claramente un mayor efecto barrera entre la zona norte y sur de Castro-Urdiales, reforzando el que ya genera la propia autovía A-8.

- No se evita tampoco la afección a la estación de bomberos. Pese a que tal vez pudiera mantenerse en servicio bajo alguna fórmula, ya que en esta rasante alta no se prevé que la nave de la estación de bomberos sea afectada físicamente, y pudiera plantearse un deslinde del dominio público limitado a los apoyos de la estructura, en este Estudio se opta por una postura prudente y garantista en la que se presupone que será necesario reubicar dicha nave y las instalaciones necesarias. En cualquier caso, en el contexto de la magnitud de Estudio, la hipotética reposición de la estación de bomberos no resulta ser un condicionante crítico (ni urbanístico, ni de trazado, ni económico, ni funcional).

Por otra parte, esta variante supone una ubicación para la estación más “centralizada” respecto al conjunto de poblaciones de la zona, pero al mismo tiempo hace que esté más alejada del principal nodo de demanda, que es el centro urbano de la localidad de Castro-Urdiales. Es complejo cuantificar qué ubicación sería más eficaz o funcional pero, dada la distribución de viviendas en la zona y la red de caminos existente, es razonable inferir que una mayor distancia al centro penalizaría el uso de la futura estación.

Por tanto, las principales ventajas de esta alternativa variante parecen residir más en cuestiones técnicas, económicas o de otra índole, porque desde el punto de vista urbanístico no aporta mejores soluciones que las contempladas para las alternativas anteriores con la solución de rasante baja.

En resumen, las afecciones urbanísticas identificadas se pueden considerar admisibles sólo en comparación con el beneficio y el interés general de la actuación pretendida, aunque esta alternativa variante rasante alta altera en mayor medida la ordenación urbanística contemplada en el planeamiento vigente de Castro-Urdiales, particularmente sobre el futuro desarrollo de los sectores de suelo urbanizable parcialmente ocupados por el trazado.

2.5. Valoración urbanística global

La caracterización realizada evidencia que el área de estudio presenta unos rasgos bastante homogéneos, que son los propios de un entorno eminentemente rural, aunque cabría destacar dos rasgos singulares que condicionan sobre manera las alternativas propuestas:

- Un modelo de poblamiento disperso, en que abundan los núcleos rurales de tamaño pequeño y medio, entre los que se intercalan amplias zonas una altísima densidad de construcciones aisladas.
- Y una topografía abrupta definida por la alternancia de valles y relieves prelitorales y que resulta ser un reto ante los exigentes requerimientos técnicos propios de una línea ferroviaria como la que contempla este estudio.

En términos de planeamiento, la litoralidad resulta ser otro factor clave ya que de ella derivan otras circunstancias como la existencia de sendos planes sectoriales de ordenación del ámbito litoral, tanto en Cantabria como en el País Vasco. Unos planes que, a esta escala y en relación con el objetivo de este trabajo, son los instrumentos de ordenación territorial más relevantes, especialmente en el caso de Cantabria, donde el ámbito de su plan de ordenación del litoral (2004) es más extenso y su regulación más pormenorizada.

En cuanto al planeamiento urbanístico municipal, abundan los planes y normas de larga vigencia frente a los de reciente aprobación, lo que es congruente con el tipo de poblamiento y el carácter rural de la mayoría de los municipios. Salvo limitadas excepciones, como pudieran ser Piélagos, Medio Cudeyo, Laredo o Castro-Urdiales, que presentan una propuesta urbanística algo más compleja, en el resto de los casos la clasificación urbanística vigente dentro del área de estudio se limita casi exclusivamente a la delimitación de los distintos núcleos urbanos y, muy ocasionalmente, a contemplar suelos urbanizables en algunos de ellos. Por dar un dato que sirva de contexto, según las estimaciones realizadas, casi el 95% de los suelos ocupados por los trazados de las alternativas está actualmente clasificado como suelo no urbanizable.

Ante este escenario, las alternativas A1 y C1 planteadas en el estudio (que sólo varían entre sí en el tramo intermedio y en la variante de la estación de Castro, con las 4 combinaciones resultantes) no presentan diferencias sustanciales entre ellas, al menos de forma global y en términos de ocupación de las distintas clases y categorías de suelo que se definen en los planes territoriales y urbanísticos.

Esta semejanza en la caracterización urbanística de las alternativas se ve reforzada además por los siguientes factores:

- ✓ En el tramo inicial (en el sentido de avance de los PKs), que abarcaría desde el salto de carnero previsto para conectar con línea actual de Renfe Palencia-Santander hasta la localidad de Puente Agüero (p.k.15+000, aprox.), todas las alternativas comparten un único corredor y solución de trazado. Posiblemente, este es el tramo con mayores afecciones, tanto directas (ocupación de suelos y edificaciones urbanas, por ejemplo) como indirectas derivada de la introducción de una nueva gran infraestructura ferroviaria (deslinde demanial, imposición de limitaciones a propiedad, ruido, etc.). Esas afecciones se generan pese a que en este primer corredor se procura aprovechar los *corredores* de la línea existente de FEVE y de la autovía S-10/A-8 y pese a que se realizan todos los ajustes de diseño trazado razonables.
- ✓ En el tramo intermedio desde los pk 15+000 a 49/52+000, que es donde las alternativas A1 y C1 divergen y optan por corredores diferentes, atravesando o no las marismas de Santoña, cabe mencionar las siguientes particularidades:
  - La alternativa A1 discurre más próxima al litoral y aprovecha en mayor medida los citados *corredores* de la autovía A-8 y de la línea FEVE (al menos hasta Laredo), aunque las exigencias geométricas de la nueva línea no siempre lo permiten. La otra diferencia clave es que esta alternativa contempla una estación (+PAET) al sur de Colindres, junto a la carretera N-629, que, además, es un emplazamiento con una mínima afección urbanística. En las localidades de Hoz de Anero y Primosto (Treto), la traza sí presenta algunas afecciones urbanísticas

debidas a la necesidad de atravesar algunas zonas urbanas y a la casi imposibilidad de evitar la afección a alguna de las miles de edificaciones aisladas preexistentes que abundan por casi todo el territorio litoral. De hecho, aunque en el futuro proyecto se adopten medidas de diseño que minoren las afecciones, es probable que muchas de las identificadas sean finalmente inevitables.

- Respecto a la alternativa C1, opta por un corredor menos urbanizado (más hacia el interior de Cantabria), con menor presencia de edificaciones y núcleos rurales, pero con una topografía bastante más abrupta (que obliga, por ejemplo, a largos tramos en túnel). Como contrapartida, esto contribuye en general a reducir las afecciones urbanísticas. De hecho, en superficie sólo se ven afectadas parcialmente dos pequeñas localidades: Solegarrio y Secadura. En esta última, es donde se contempla la construcción del PAET de Voto y donde se concentra la mayoría de las afecciones urbanísticas. Otro subtramo relativamente complejo de la C1 es el paso a través del río Asón, al sur de la localidad de Ampuero, donde la densidad de construcciones es relativamente alta y esto dificulta el paso de la traza ferroviaria (este paso se solventa, fundamentalmente, mediante viaductos).

✓ Superado el valle del Asón y las marismas de Santoña, ambas alternativas convergen de nuevo y predominan los tramos en túnel hasta alcanzar la zona norte de Castro-Urdiales. En este recorrido, lo más reseñable son los viaductos que se emplean en sendas alternativas para cruzar la ría de Oriñon.

✓ En cuanto al tramo a través de Castro-Urdiales, en el que se plantea la estación (y un cambiador de ancho), es donde se analizan para ambas alternativas (A1 y C1) dos soluciones o variantes, que son las denominadas como rasantes baja y alta. Desde una perspectiva urbanística, la rasante baja, aquella en la que la estación y el cambiador se emplazan junto al enlace de la autovía A-8 y la estación de bomberos, es la solución que presenta menos afecciones. Por el contrario, la rasante alta, en la que se desarrolla la estación y el cambiador en superficie (en 'trinchera'), se ven afectados varios sectores de suelo urbanizable, lo que genera mayor impacto sobre el desarrollo del modelo urbanístico contemplado en el planeamiento de este municipio.

✓ A continuación, en el tramo final especifico de este estudio, que discurriría desde haberse solventado ya la estación de Castro-Urdiales hasta la conexión con la Variante Sur Ferroviario (VSF), las dos las alternativas (A1 y C1, así como cualquiera de las variantes baja o alta), convergen de nuevo y vuelven a compartir una solución de diseño muy semejante. Esta solución es, en esencia, un túnel casi continuo hasta conectar con la VSF.

✓ Obviamente, una vez se produce la conexión con la VSF se mantiene la solución de esta hasta el punto final de origen/destino, que sería la estación bilbaína de Abando. Sólo cabe reseñar que a lo largo del tramo que comparte este estudio con la VSF se plantean algunas actuaciones como galerías de evacuación y obras sobre los túneles, pero estas no tienen una trascendencia urbanística significativa.

A modo de resumen global, la principal conclusión que cabe extraer de estos apartados del presente anejo es que todas las alternativas muestran una caracterización urbanístico-territorial semejante y son, con carácter general, compatibles con los distintos planes territoriales y urbanísticos vigentes. No se han identificado en ningún momento potenciales impactos o afecciones que no queden justificados por la necesidad de adoptar una solución técnica y económica razonable. Además, algunos de esos impactos identificados, se prevé que puedan ser subsanados posteriormente en fase de proyecto mediante la introducción de ajustes en el diseño o en las soluciones constructivas.

3. Ocupación y dominio público

3.1. Justificación

La Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario en su Título II, Capítulo II. Planificación, proyecto y construcción de infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG), regula lo fundamental respecto a la ocupación y el dominio público de dicha red. En concreto, y en lo respecto a este anejo, conviene comenzar haciendo referencia al contenido del artículo 5, relativo a la planificación de infraestructuras ferroviarias de la RFIG, que en su punto 7 establece que:

> *7. Completada la tramitación prevista en el apartado anterior corresponderá al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana el acto formal de aprobación del estudio informativo, que supondrá la inclusión de la futura línea o tramo, estación de transporte de viajeros o terminal de transporte de mercancías, en la Red Ferroviaria de Interés General, de conformidad con lo establecido en el artículo 4.2*
>
> *Con ocasión de las revisiones de los instrumentos de planeamiento urbanístico, o en los casos en que se apruebe un tipo de instrumento distinto al anteriormente vigente, se incluirán los elementos contenidos en los estudios informativos aprobados definitivamente con anterioridad.* ***Para tal fin, los estudios informativos incluirán una propuesta de la banda de reserva de la previsible ocupación de la infraestructura****, estación de transporte de viajeros o terminal de transporte de mercancías, y de sus zonas de dominio público en su caso.*
>
> *A los solos efectos de la ocupación temporal de los terrenos para la toma de datos y realización de prospecciones necesarias para la elaboración de los proyectos, la aprobación de los estudios informativos implicará la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación temporal de dichos terrenos.*

Uno de los objetivos del presente Estudio debe ser dar cumplimiento al requerimiento de esa propuesta de la banda de reserva para la ocupación de la infraestructura, así como analizar las zonas de dominio público, zona de protección y límite de edificación asociadas.

Para ello, se considera conveniente reproducir las definiciones y consideraciones de la Ley 38/2015 respecto a cada uno de esos elementos, que la norma engloba en el Capítulo III bajo la consideración común de “Limitaciones a la propiedad”.

Complementariamente, y en cumplimiento de la citada Ley 38/2015, desde este Estudio se procede a delimitar una propuesta para la banda de reserva de la previsible ocupación de la infraestructura ferroviaria, incluyendo también aquellos terrenos que sean necesarios para asegurar la viabilidad de la solución propuesta (por ejemplo, para la reposición de viales, para las galerías y puntos de evacuación de túneles, para las previsiones de electrificación, etc.).

3.2. Dominio público

El artículo 13 de la referida Ley define el dominio público de la siguiente manera:

> *1. Comprenden la zona de dominio público los terrenos ocupados por las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General y una franja de terreno de ocho metros a cada lado de la plataforma, medida en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación.*
>
> *2. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana reglamentariamente podrá determinar una distancia inferior a la establecida en el apartado anterior para delimitar la zona de dominio público, en función de las características técnicas de la línea ferroviaria de que se trate y de las características del suelo por el que discurra dicha línea.*
>
> *En suelo clasificado por el planeamiento urbanístico como urbano o urbanizable delimitado, sectorizado, programado o categoría equivalente, la distancia establecida en el apartado anterior para la zona de dominio público será de cinco metros. En estos suelos, la zona de dominio público podrá ser reducida por los administradores generales de infraestructuras ferroviarias adoptando las medidas de control del riesgo necesarias para que este resulte*

aceptable de acuerdo con el método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo, siempre que se acredite la necesidad y el interés público de la reducción, y no se ocasione perjuicio a la regularidad, conservación y el libre tránsito del ferrocarril así como cuando no sea incompatible con la construcción de nuevas infraestructuras correspondientes a la planificación prevista por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y previo informe de este, sin que, en ningún caso, la zona de dominio público pueda ser inferior a dos metros. La solicitud de reducción deberá ir acompañada, al menos, de una memoria explicativa y de planos en planta y alzado que describan de forma precisa el objeto de la misma y un análisis, elaborado por técnico competente, de la evaluación y valoración del riesgo de acuerdo con el método común de seguridad.

En suelo clasificado por el planeamiento urbanístico como no urbanizable o urbanizable no delimitado, sectorizado, programado o categoría equivalente que pase a tener la clasificación de urbanizable delimitado, sectorizado, programado o categoría equivalente no será de aplicación a la Zona de Dominio Público la reducción a cinco metros de las zonas urbanas. En este supuesto, la Zona de Dominio Público se mantendrá en los ocho metros desde la arista exterior de la explanación, salvo que los administradores de infraestructuras ferroviarias utilicen el procedimiento previsto en este apartado para determinar esta reducción.

Las decisiones adoptadas por los administradores de infraestructura serán puestas en conocimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF) con periodicidad semestral en la forma que esta disponga, para el eventual ejercicio de su competencia de supervisión.

3. La arista exterior de la explanación es la intersección del talud del desmonte, del terraplén o, en su caso, de los muros de sostenimiento colindantes con el terreno natural. En el supuesto de los muros de sostenimiento, la intersección se entenderá coincidente con la cara externa de dichos muros desde los terrenos del ferrocarril. En el caso de recintos de estaciones donde existan andenes, la arista exterior de la explanación coincidirá con el borde interior del andén, siempre que no existan instalaciones ferroviarias más alejadas de la infraestructura, tales como postes de catenaria, canalizaciones de instalaciones (fibra óptica, eléctricas, etcétera) necesarias para el funcionamiento del ferrocarril, en cuyo caso la arista deberá situarse inmediatamente detrás de estas. En todo caso, los andenes formarán parte de la zona de dominio público, hasta su borde exterior o el límite con las edificaciones colindantes. En aquellos casos en que las características del terreno no permitan definir la arista exterior de la explanación, conformará dicha arista exterior una línea imaginaria, paralela al eje de la vía, situada a una distancia de tres metros medidos, perpendicularmente a dicho eje, desde el borde externo del carril exterior. 4. En los casos especiales de puentes, viaductos, estructuras u obras similares, como regla general se podrán fijar como aristas exteriores de la explanación las líneas de proyección vertical del borde de las obras sobre el terreno, siendo, en todo caso, de dominio público el terreno comprendido entre las referidas líneas."

5. "En el caso de túneles, se considerará como aristas exteriores de la explanación las líneas de proyección vertical del borde de las obras sobre el terreno, siendo zona de dominio público el terreno comprendido entre las referidas líneas"

A estos efectos:

- Se considera explanación la franja de terreno en la que se ha modificado la topografía natural del suelo y sobre la que se construye la línea férrea, se disponen sus elementos funcionales y se ubican sus instalaciones.
- Se considera arista exterior de la explanación, la intersección del pie de talud del terraplén o línea de coronación de trinchera o desmonte o, en su caso, de los muros de sostenimiento con el terreno natural.

3.3. Zona de protección

La zona de protección se define y caracteriza en el artículo 14 como:

1. La zona de protección de las líneas ferroviarias consiste en una franja de terreno a cada lado de las mismas delimitada, interiormente, por la zona de

dominio público definida en el artículo anterior y, exteriormente, por dos líneas paralelas situadas a 70 metros de las aristas exteriores de la explanación.

2. En el suelo clasificado por el planeamiento urbanístico como urbano o urbanizable delimitado, sectorizado, programado o categoría equivalente, la distancia establecida en el apartado anterior para la protección de la infraestructura ferroviaria será de veinte metros, contados en todos los casos desde las aristas exteriores de la explanación.

3. En el caso de túneles, la zona de protección comprenderá el área delimitada por dos líneas imaginarias situadas a una distancia de veinte metros desde la proyección vertical de la cara externa de cada uno de los hastiales.

3.4. Límite de edificación

En artículo 15 siguiente define está limitación en los siguientes términos:

1. A ambos lados de las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General se establece la línea límite de edificación, desde la cual hasta la línea ferroviaria queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación de edificaciones existentes a excepción de las que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las edificaciones existentes en el momento de la entrada en vigor de esta ley y ello sin perjuicio de la salvedad establecida en el apartado 4 siguiente.

La línea límite de edificación no será de aplicación en los siguientes casos:

a) En los túneles y en las líneas férreas soterradas o cubiertas con losas.

b) Cuando la obra a ejecutar sea un vallado o cerramiento o un muro de contención o de sostenimiento de desmontes y terraplenes que redunden en beneficio de la seguridad para el ferrocarril.

c) Cuando se trate de edificar construcciones o instalaciones correspondientes a terminales de transporte no ferroviarias o estaciones de autobuses, metro o tranvía que configuren un núcleo de intercambio modal de transporte.

d) Cuando se trate de edificar construcciones o instalaciones correspondientes a las instalaciones de servicio señaladas en el artículo 42 de esta ley o las instalaciones de mantenimiento pesado de vehículos ferroviarios.

e) A las edificaciones provisionales o desmontables que no requieran ningún tipo de cimentación o a las instalaciones desmontables.

2. La línea límite de edificación se sitúa a cincuenta metros de la arista exterior más próxima de la plataforma, medidos horizontalmente a partir de la mencionada arista. Donde, por ser muy grande la proyección horizontal de la explanación, la línea límite de edificación quede dentro de las zonas de dominio público, la línea límite de edificación se hará coincidir con el borde exterior de dicha zona de dominio público.

En las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General y que discurran por zonas urbanas, la línea límite de la edificación se sitúa a veinte metros de la arista más próxima a la plataforma. A estos efectos se consideran zonas urbanas los suelos clasificados como urbanos o los suelos urbanizables delimitados, programados o sectorizados, o categorías equivalentes.

A continuación, se muestran de forma esquemática la aplicación de las anteriores limitaciones: dominio público, zona de protección y límite de edificación.

Figura 76. Esquema Zona de dominio público, límite de edificación y zona de protección

3.5. Propuesta de banda de reserva

La banda de reserva, que se muestra en los planos del apéndice nº3 de este anejo, se delimita conforme a las definiciones y premisas contempladas en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario. Entre estas, debe destacarse particularmente lo señalado en el párrafo 2 del punto 7 del artículo 5, donde se dice:

> *"Con ocasión de las revisiones de los instrumentos de planeamiento urbanístico, o en los casos en que se apruebe un tipo de instrumento distinto al anteriormente vigente, se incluirán los elementos contenidos en los estudios informativos aprobados definitivamente con anterioridad. Para tal fin, los estudios informativos incluirán una propuesta de la banda de reserva de la previsible ocupación de la infraestructura, estación de transporte de viajeros o terminal de transporte de mercancías, y de sus zonas de dominio público en su caso".*

Por lo tanto, las propuestas de banda de reserva delimitadas para cada alternativa de este Estudio incluyen los terrenos que serán previsiblemente ocupados por los respectivos trazados, así como las zonas de dominio público asociadas. Adicionalmente, se verifica que queden dentro de las citadas bandas de reserva, los terrenos correspondientes a los siguientes elementos, que garantizan la futura ejecución y viabilidad de las soluciones ferroviarias proyectadas:

1º. Los terrenos ocupados por las líneas ferroviarias, que se a su vez dentro de las correspondientes zonas de dominio público delimitadas conforme a los criterios de la citada Ley 38/2015.

2º. Los suelos a ocupar por las estaciones, por los puestos de adelantamiento y estacionamiento de trenes y, en general, por el conjunto de las instalaciones necesarias para el funcionamiento de la línea de ferrocarril.

3º. Los terrenos necesarios para la instalación de las futuras estaciones eléctricas de tracción propuestas. En principio, se contemplan tres posibles ubicaciones de SET para cada alternativa, con una superficie estimada de 6.000 m² cada una.

4º. Los terrenos requeridos para la reposición de caminos afectados. Dada la diversa casuística observada en esas reposiciones, para la finalidad de la delimitación de una propuesta de banda de reserva, se presupone una sección constante de 8 metros.

5º. Los terrenos a ocupar para la ejecución de las Zonas o Puntos de Evacuación y Rescate (PER) vinculados a los túneles, así como para los viales de acceso a ellas. Las primeras tienen una superficie estimada de unos 800 m² y, en cuanto a los accesos, de forma análoga al caso anterior, se incorporan a la banda de reserva con una ocupación en planta equivalente a viales de 8 metros de anchura.

En los referidos planos del apéndice 3 se incluyen las distintas propuestas de banda de reserva para cada alternativa del estudio, conforme a los criterios anteriores y a lo señalado en la Ley 38/2015.

.

APÉNDICES:

APÉNDICE Nº 1: ORDENACIÓN TERRITORIAL

ALTERNATIVA A1
INICIO DEL TRAMO
EJE VÍA DOBLE
P.K. 0+000.000
X= 429502.854
Y= 4804017.512
Z= 24.262
PTE= 5.40 ‰
AZ= 260.5272
RECTA

REPOSICIÓN DE VÍA DERECHA
VER PLANOS 2.4.3

CRUCE F.C. PALENCIA-SANTANDER
PK. 0+675

ODT 0,82
MARCO HA 3,00m x 2,50m

REPOSICIÓN
A1 - 0+000

ODT 0.14 (EXISTENTE)
MARCO HA 1,50m x 1,50m

CAMINO
SUPRIMIDO

SALTO DE CARNERO
PK 0+675

CAMINO
SUPRIMIDO

PASO SUPERIOR
A1 - 0+900

CAMINO
SUPRIMIDO

VIADUCTO SOBRE
LA RÍA DE SOLÍA

REPOSICIÓN (P.I)
A1 - 2+944

CRUCE CTRA. CA-143
PK. 3+361

CAMINO
SUPRIMIDO

REPOSICIÓN (P.I)
A1 - 1+532

VIADUCTO SOBRE
EL RÍO DE LA MINA

TÚNEL TU/01.8-02.4

REPOSICIÓN
A1 - 1+900

Revilla
Boo
Parbayón
Liaño
La Concha
Villanueva
Villanueva
T. M. de Camargo
T. M. de Piélagos
T. M. de Villaescusa
F.C. PALENCIA - SANTANDER
N-623
S-30
CA-143
CA-142

LEYENDA:

PLAN ORDENACIÓN LITORAL DE CANTABRIA (2004):

AREA DE PROTECCIÓN
- PC Pr. Costera
- PI Pr. Intermareal
- PE Pr. Ecológica
- PL Pr. Litoral
- PR Pr. de Riberas
- AIP Interés Paisajístico

AREA DE ORDENACIÓN
- MT Modelo Tradicional
- AP Área Periurbana
- OEF Ord. Ecológico-Forestal
- N/L Área No Litoral

Áreas de Interés Estratégico (AIE)
- AMB: Ambientales
- REO: Reordenación
- PRO: Productivas

PROYECTOS SINGULARES DE INTERÉS REGIONAL EN CANTABRIA:
- PSIR Área de Marina de Cudeyo-Medio Cudeyo (AIE / PRO) - Ejecutado
- PSIR Villaescusa-Piélagos VIPAR (AIE / PRO) - Sin iniciar Ultima delimitación considerada en año 2021

PLAN SECTORIAL AGROFORESTAL DEL PAÍS VASCO (2014):

CATEGORÍAS DE ORDENACIÓN:
- ART Agrogan.: Paisaje Rural Transicion
- AVE Agrogan.: Alto valor estrategico
- FO Forestal
- FOR Forestal-Monte Ralo
- MA Mejora Ambiental

Fuente: Cartografía original obtenida de UDALPLAN (en País Vasco) y SIUCAN (en Cantabria). Varor orientativo. Debe cotejarse con la documentación original de cada plan.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER ← 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 → BILBAO

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

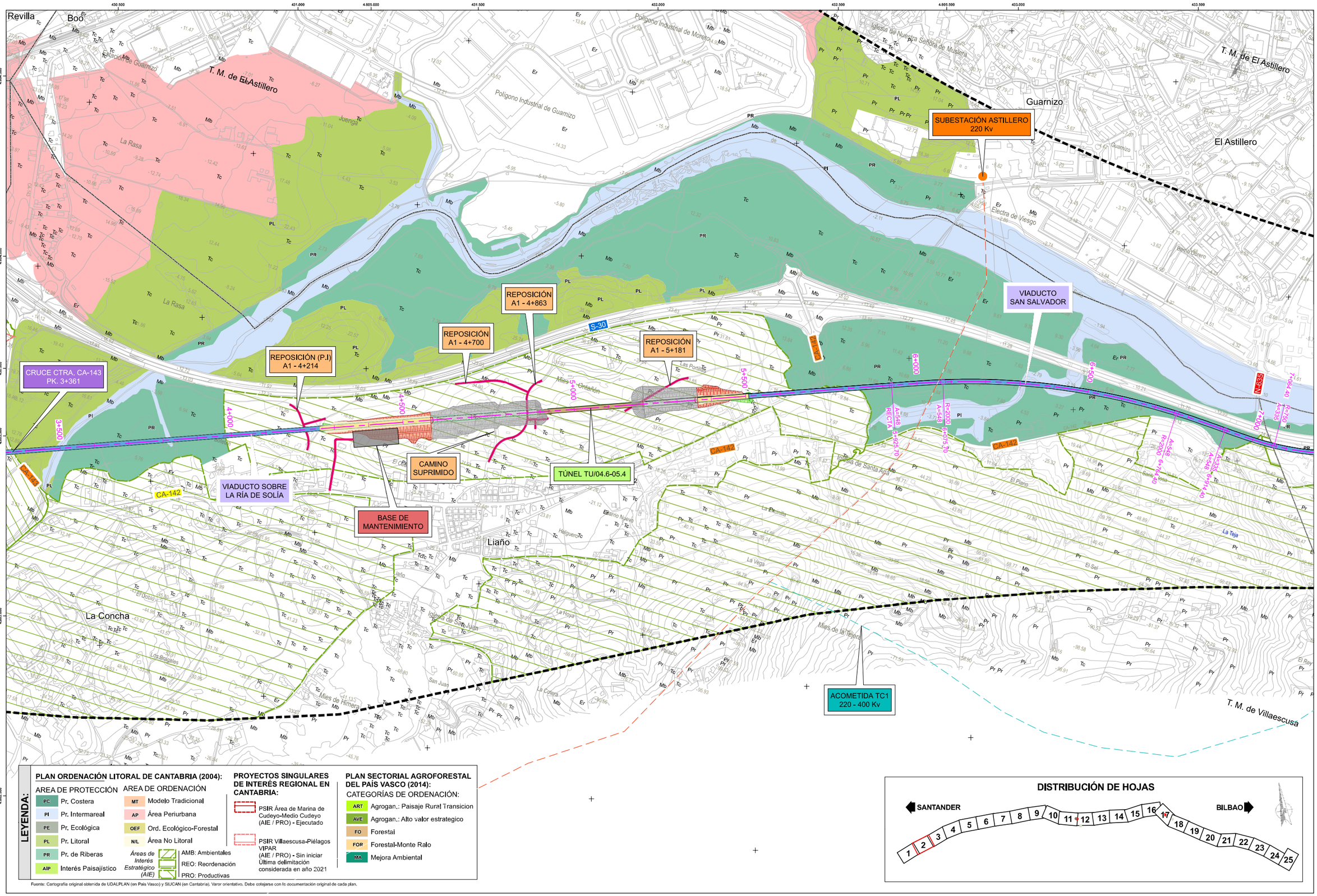
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 1.1
HOJA 1 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA



LEYENDA:

PLAN ORDENACIÓN LITORAL DE CANTABRIA (2004):

AREA DE PROTECCIÓN		AREA DE ORDENACIÓN	
PC	Pr. Costera	MT	Modelo Tradicional
PI	Pr. Intermareal	AP	Área Periurbana
PE	Pr. Ecológica	OEF	Ord. Ecológico-Forestal
PL	Pr. Litoral	N/L	Área No Litoral
PR	Pr. de Riberas	*Áreas de Interés Estratégico (AIE)*	AMB: Ambientales
AIP	Interés Paisajístico		REO: Reordenación
			PRO: Productivas

PROYECTOS SINGULARES DE INTERÉS REGIONAL EN CANTABRIA:

- PSIR Área de Marina de Cudeyo-Medio Cudeyo (AIE / PRO) - Ejecutado
- PSIR Villaescusa-Piélagos VIPAR (AIE / PRO) - Sin iniciar Última delimitación considerada en año 2021

PLAN SECTORIAL AGROFORESTAL DEL PAÍS VASCO (2014):

CATEGORÍAS DE ORDENACIÓN:

ART	Agrogan.: Paisaje Rural Transicion
AVE	Agrogan.: Alto valor estrategico
FO	Forestal
FOR	Forestal-Monte Ralo
MA	Mejora Ambiental

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

Fuente: Cartografía original obtenida de UDALPLAN (en País Vasco) y SIUCAN (en Cantabria). Varor orientativo. Debe cotejarse con la documentación original de cada plan.

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

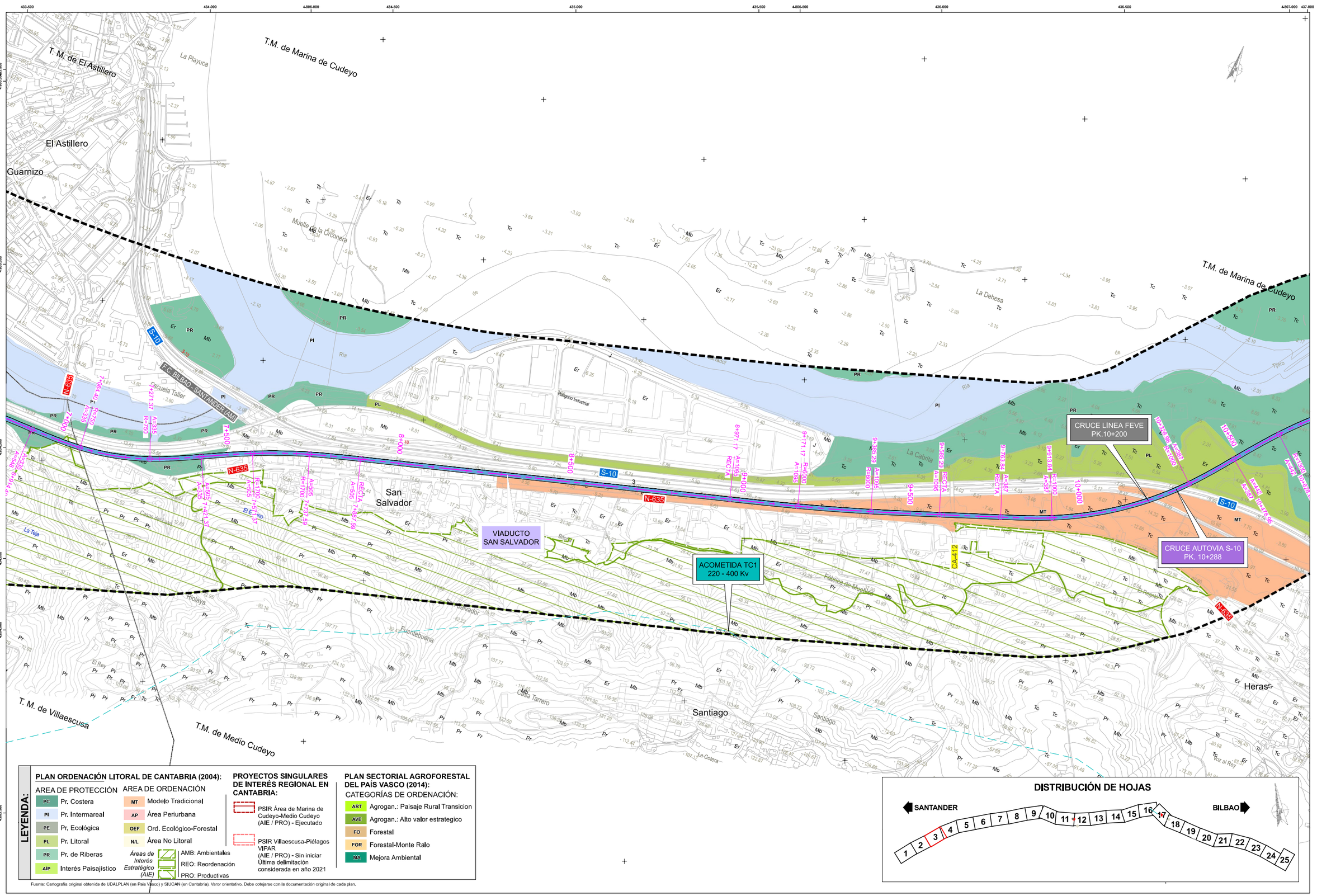
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 1.1
HOJA 2 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA



LEYENDA:

PLAN ORDENACIÓN LITORAL DE CANTABRIA (2004):

AREA DE PROTECCIÓN

- PC Pr. Costera
- PI Pr. Intermareal
- PE Pr. Ecológica
- PL Pr. Litoral
- PR Pr. de Riberas
- AIP Interés Paisajístico

AREA DE ORDENACIÓN

- MT Modelo Tradicional
- AP Área Periurbana
- OEF Ord. Ecológico-Forestal
- N/L Área No Litoral

Áreas de Interés Estratégico (AIE)

- AMB: Ambientales
- REO: Reordenación
- PRO: Productivas

PROYECTOS SINGULARES DE INTERÉS REGIONAL EN CANTABRIA:

- PSIR Área de Marina de Cudeyo-Medio Cudeyo (AIE / PRO) - Ejecutado
- PSIR Villaescusa-Piélagos VIPAR (AIE / PRO) - Sin iniciar Última delimitación considerada en año 2021

PLAN SECTORIAL AGROFORESTAL DEL PAÍS VASCO (2014):

CATEGORÍAS DE ORDENACIÓN:

- ART Agrogan.: Paisaje Rural Transicion
- AVE Agrogan.: Alto valor estrategico
- FO Forestal
- FOR Forestal-Monte Ralo
- MA Mejora Ambiental

Fuente: Cartografía original obtenida de IDALPLAN (en País Vasco) y SIUCAN (en Cantabria). Varor orientativo. Debe cotejarse con la documentación original de cada plan.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 BILBAO

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

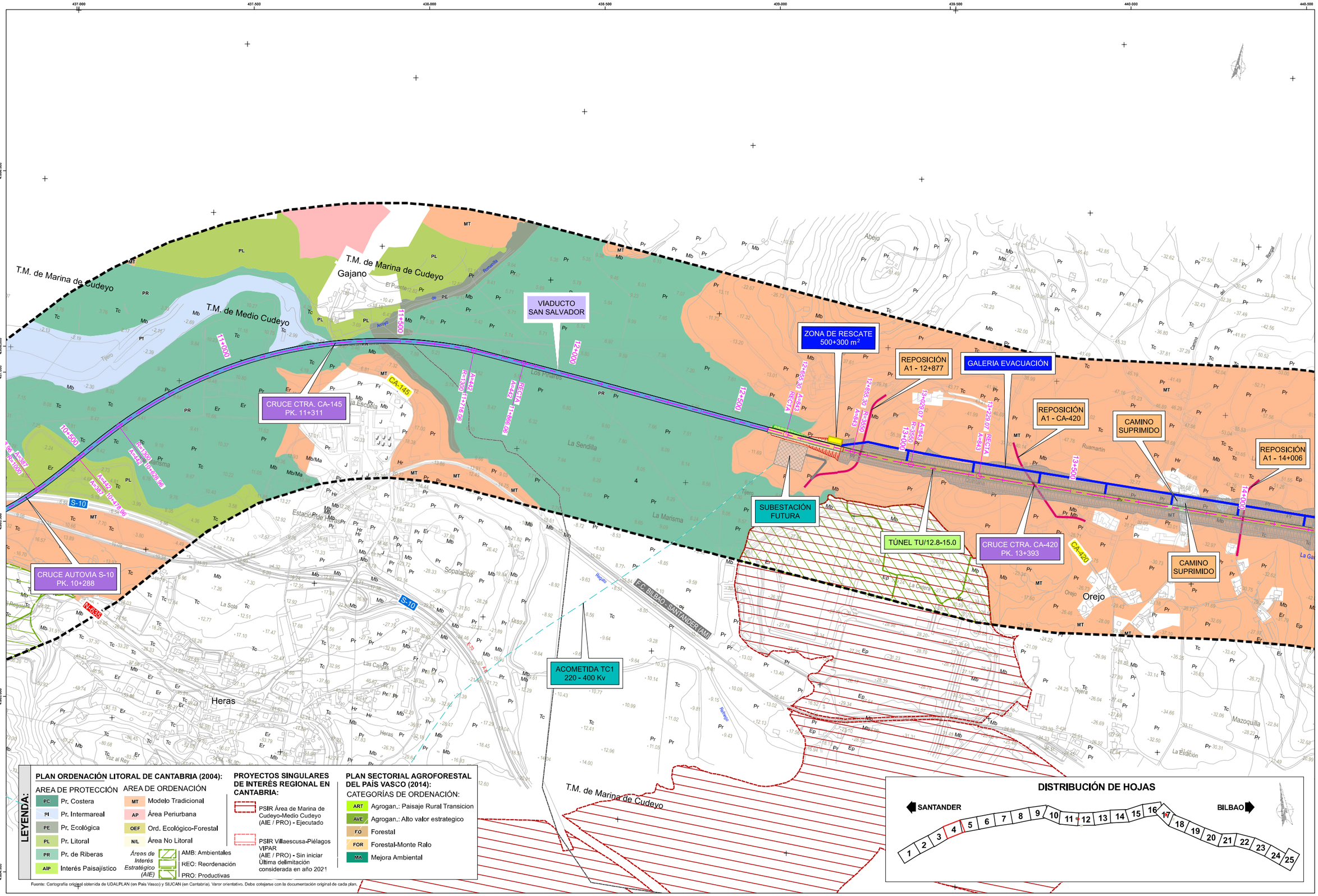
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL: 1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 1.1
HOJA 3 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA



Fuente: Cartografía original obtenida de UDALPLAN (en País Vasco) y SIUCAN (en Cantabria). Varor orientativo. Debe cotejarse con la documentación original de cada plan.

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

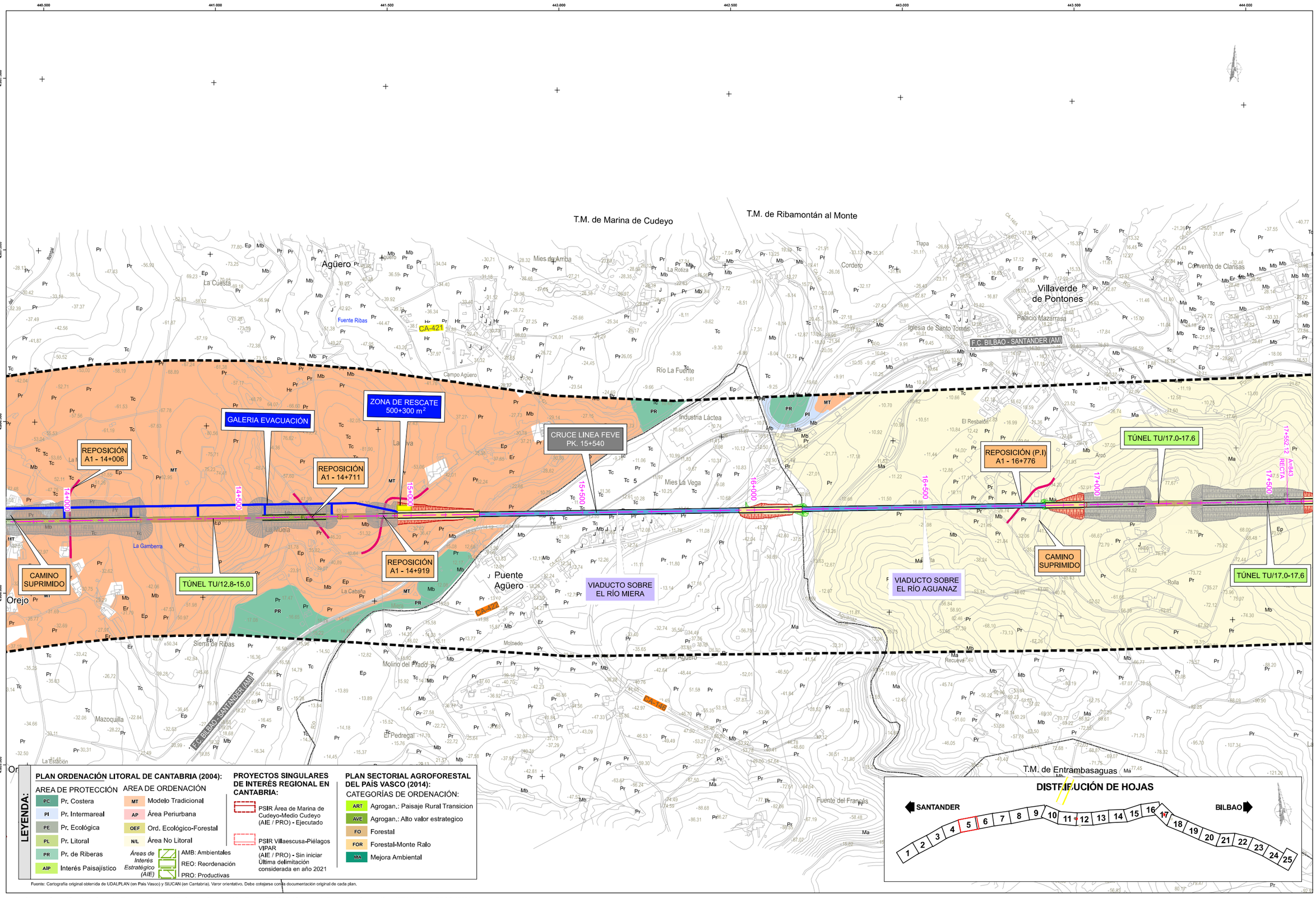
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 1.1
HOJA 4 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA



Fuente: Cartografía original obtenida de UDALPLAN (en País Vasco) y SIUCAN (en Cantabria). Varor orientativo. Debe cotejarse con la documentación original de cada plan.

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DEL TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 1.1
HOJA 5 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA

T.M. de Ribamontán al Monte

T.M. de Ribamontán al Monte

ZONA DE RESCATE
500+300 m²

REPOSICIÓN
A1 - 18+959

GALERIA EVACUACIÓN

CRUCE LINEA FEVE
PK. 18+095

CAMINO
SUPRIMIDO

TÚNEL TU/18.9-22.3

TÚNEL TU/17.0-17.6

VIADUCTO SOBRE
ARROYO DEL AGUANAZ

F.C. BILBAO - SANTANDER (AM)

Convento de San José de la Rigada

Villaverde de Pontones

San Pantaleón

El Arroyo

Hoz de Anero

Mies de Toraya

Las Pedricajas

La Serna

Barcenillas

Mortera

El Moral

Sobejo

El Hoyo

Cajigal del Rey

La Loma

Ermita de la Virgen del Camino

Iglesia de Santa María de Toraya

Palacio de la Vega

Cedrún

Laza

Arroyo

Ríopores

Pontones

Río

Hoyo

Agranaz

17+500

17+562.12

17+752.12

18+000

18+223.07

18+500

18+723.07

19+000

19+226.31

19+426.31

19+500

20+000

20+500

21+000

LEYENDA:

PLAN ORDENACIÓN LITORAL DE CANTABRIA (2004):

AREA DE PROTECCIÓN

- PC Pr. Costera
- PI Pr. Intermareal
- PE Pr. Ecológica
- PL Pr. Litoral
- PR Pr. de Riberas
- AIP Interés Paisajístico

AREA DE ORDENACIÓN

- MT Modelo Tradicional
- AP Área Periurbana
- OEF Ord. Ecológico-Forestal
- N/L Área No Litoral

Áreas de Interés Estratégico (AIE)

- AMB: Ambientales
- REO: Reordenación
- PRO: Productivas

PROYECTOS SINGULARES DE INTERÉS REGIONAL EN CANTABRIA:

- PSIR Área de Marina de Cudeyo-Medio Cudeyo (AIE / PRO) - Ejecutado
- PSIR Villaescusa-Piélagos VIPAR (AIE / PRO) - Sin iniciar Última delimitación considerada en año 202·

PLAN SECTORIAL AGROFORESTAL DEL PAÍS VASCO (2014):

CATEGORÍAS DE ORDENACIÓN:

- ART Agrogan.: Paisaje Rural Transicion
- AVE Agrogan.: Alto valor estrategico
- FO Forestal
- FOR Forestal-Monte Ralo
- MA Mejora Ambiental

Fuente: Cartografía original obtenida de IDEALPLAN (en País Vasco) y SITCAN (en Cantabria). Valor orientativo. Debe cotejarse con la documentación de un ... adá plan.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER — BILBAO

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25

CA-426

N-634

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

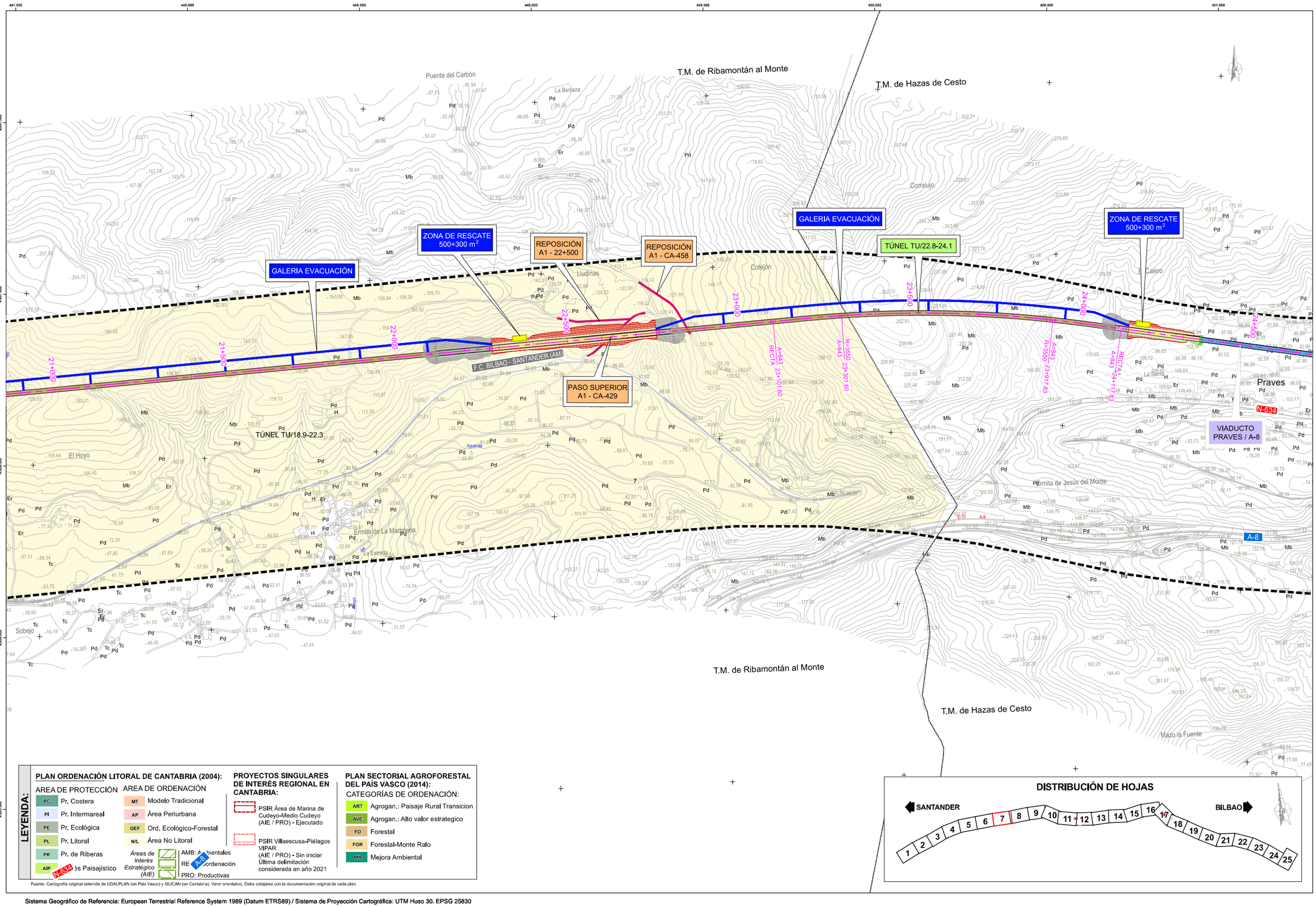
AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 1.1

HOJA 6 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA



LEYENDA:

PLAN ORDENACIÓN LITORAL DE CANTABRIA (2004):

AREA DE PROTECCIÓN
- PC Pr. Costera
- PI Pr. Intermareal
- PE Pr. Ecológica
- PL Pr. Litoral
- PR Pr. de Riberas
- AIP ...s Paisajístico

AREA DE ORDENACIÓN
- MT Modelo Tradicional
- AP Área Periurbana
- OEF Ord. Ecológico-Forestal
- N/L Área No Litoral

Áreas de Interés Estratégico (AIE)
- AMB: Ambientales
- RE: ...ordenación
- PRO: Productivas

PROYECTOS SINGULARES DE INTERÉS REGIONAL EN CANTABRIA:
- PSIR Área de Marina de Cudeyo-Medio Cudeyo (AIE / PRO) - Ejecutado
- PSIR Villaescusa-Piélagos VIPAR (AIE / PRO) - Sin iniciar Última delimitación considerada en año 2021

PLAN SECTORIAL AGROFORESTAL DEL PAÍS VASCO (2014):

CATEGORÍAS DE ORDENACIÓN:
- ART Agrogan.: Paisaje Rural Transicion
- AVE Agrogan.: Alto valor estrategico
- FO Forestal
- FOR Forestal-Monte Ralo
- MA Mejora Ambiental

Fuente: Cartografía original obtenida de IDALPLAN (en País Vasco) y SIUCAN (en Cantabria). Varor orientativo. Debe cotejarse con la documentación original de cada plan.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER ← 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 → BILBAO

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

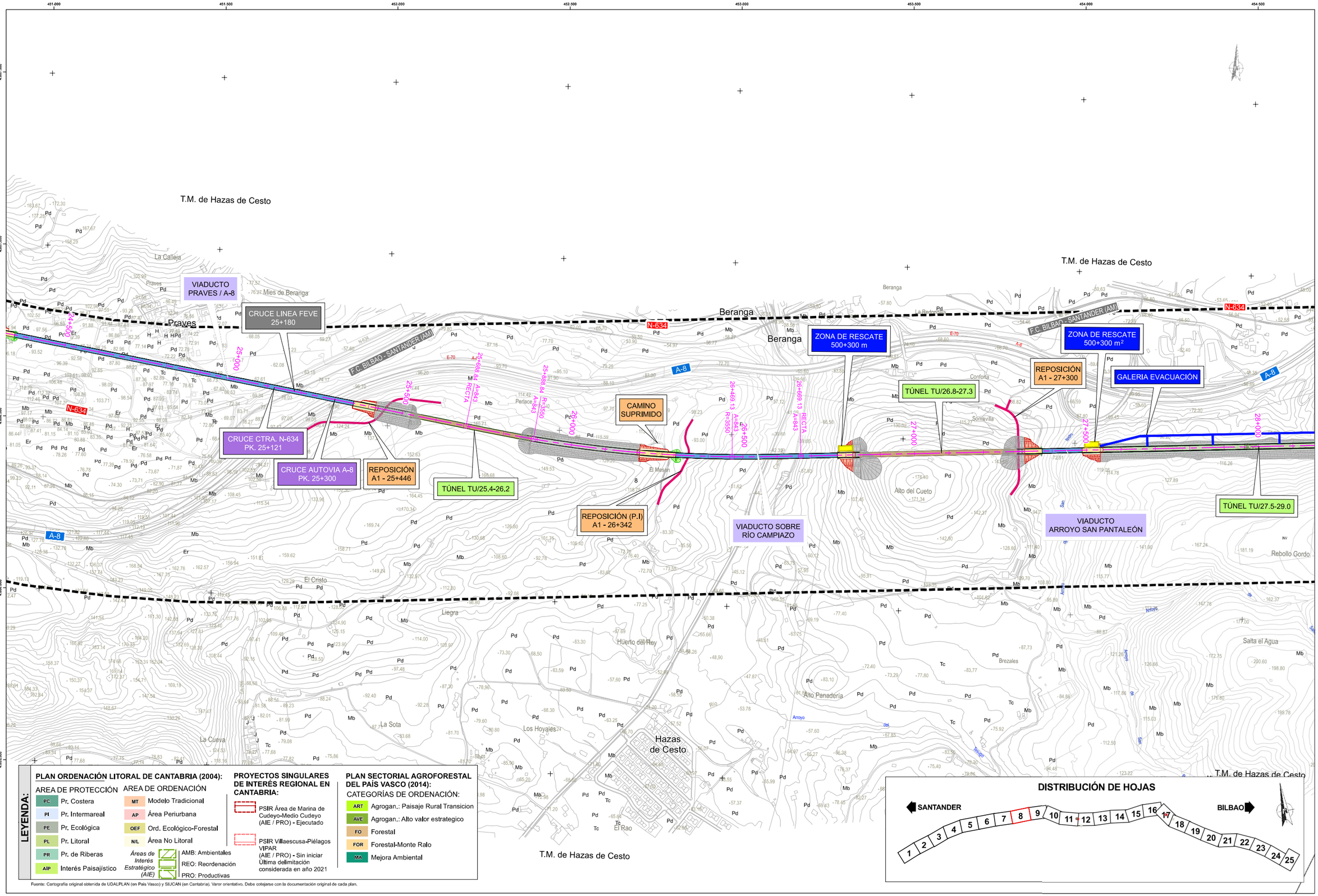
AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 1.1

HOJA 7 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA



LEYENDA:

PLAN ORDENACIÓN LITORAL DE CANTABRIA (2004):

AREA DE PROTECCIÓN

- PC Pr. Costera
- PI Pr. Intermareal
- PE Pr. Ecológica
- PL Pr. Litoral
- PR Pr. de Riberas
- AIP Interés Paisajístico

AREA DE ORDENACIÓN

- MT Modelo Tradicional
- AP Área Periurbana
- OEF Ord. Ecológico-Forestal
- N/L Área No Litoral

Áreas de Interés Estratégico (AIE)

- AMB: Ambientales
- REO: Reordenación
- PRO: Productivas

PROYECTOS SINGULARES DE INTERÉS REGIONAL EN CANTABRIA:

- PSIR Área de Marina de Cudeyo-Medio Cudeyo (AIE / PRO) - Ejecutado
- PSIR Villaescusa-Piélagos VIPAR (AIE / PRO) - Sin iniciar Última delimitación considerada en año 2021

PLAN SECTORIAL AGROFORESTAL DEL PAÍS VASCO (2014):

CATEGORÍAS DE ORDENACIÓN:

- ART Agrogan.: Paisaje Rural Transicion
- AVE Agrogan.: Alto valor estrategico
- FO Forestal
- FOR Forestal-Monte Ralo
- MA Mejora Ambiental

Fuente: Cartografía original obtenida de IDALPLAN (en País Vasco) y SIUCAN (en Cantabria). Varor orientativo. Debe cotejarse con la documentación original de cada plan.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 BILBAO

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

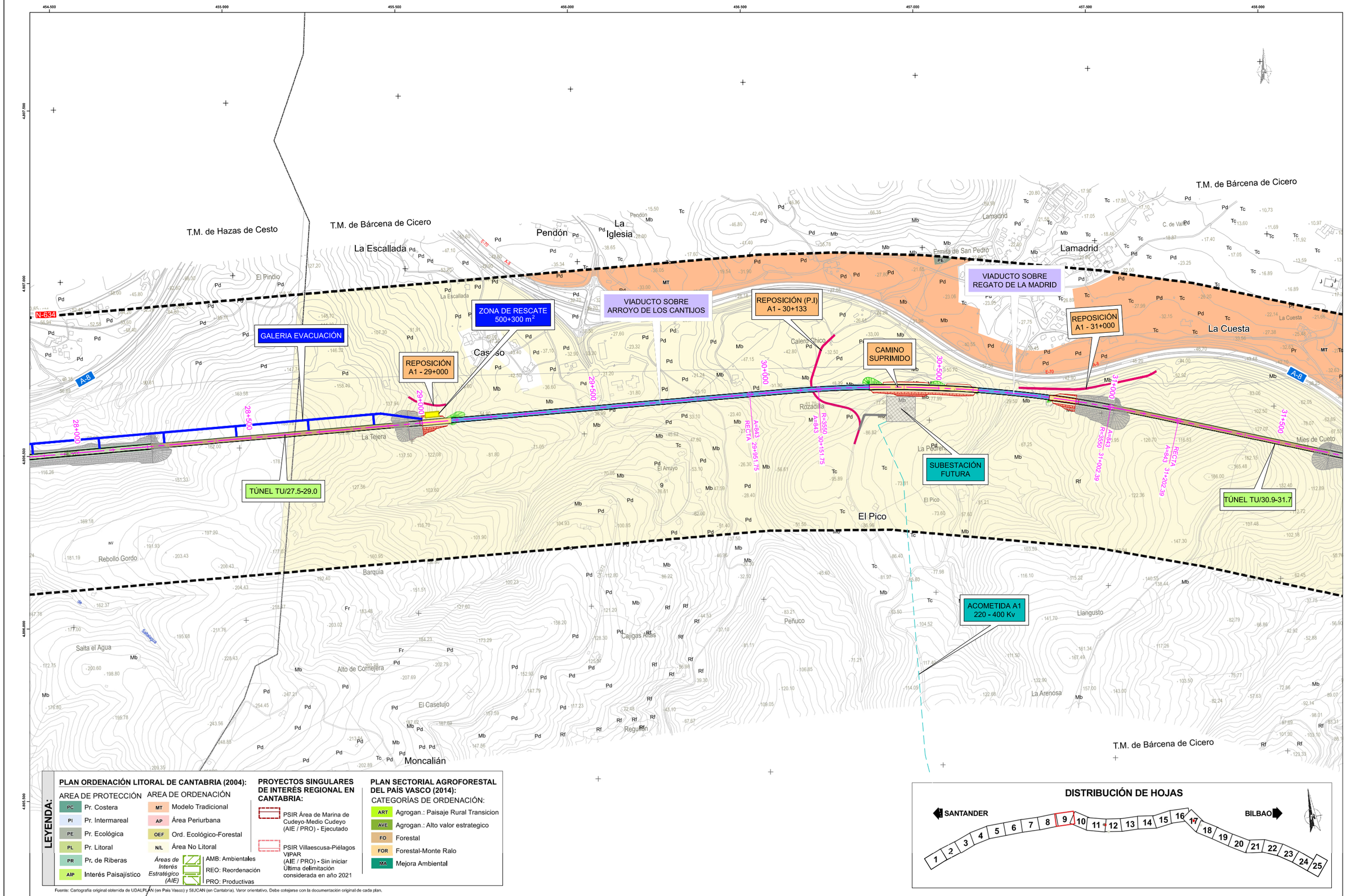
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL: 1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 1.1
HOJA 8 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA



LEYENDA:

PLAN ORDENACIÓN LITORAL DE CANTABRIA (2004):

AREA DE PROTECCIÓN		AREA DE ORDENACIÓN	
PC	Pr. Costera	MT	Modelo Tradicional
PI	Pr. Intermareal	AP	Área Periurbana
PE	Pr. Ecológica	OEF	Ord. Ecológico-Forestal
PL	Pr. Litoral	N/L	Área No Litoral
PR	Pr. de Riberas		
AIP	Interés Paisajístico		

Áreas de Interés Estratégico (AIE): AMB: Ambientales; REO: Reordenación; PRO: Productivas

PROYECTOS SINGULARES DE INTERÉS REGIONAL EN CANTABRIA:

- PSIR Área de Marina de Cudeyo-Medio Cudeyo (AIE / PRO) - Ejecutado
- PSIR Villaescusa-Piélagos VIPAR (AIE / PRO) - Sin iniciar Última delimitación considerada en año 2021

PLAN SECTORIAL AGROFORESTAL DEL PAÍS VASCO (2014):

CATEGORÍAS DE ORDENACIÓN:

ART	Agrogan.: Paisaje Rural Transicion
AVE	Agrogan.: Alto valor estrategico
FO	Forestal
FOR	Forestal-Monte Ralo
MA	Mejora Ambiental

Fuente: Cartografía original obtenida de UDALPLAN (en País Vasco) y SIUCAN (en Cantabria). Valor orientativo. Debe cotejarse con la documentación original de cada plan.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

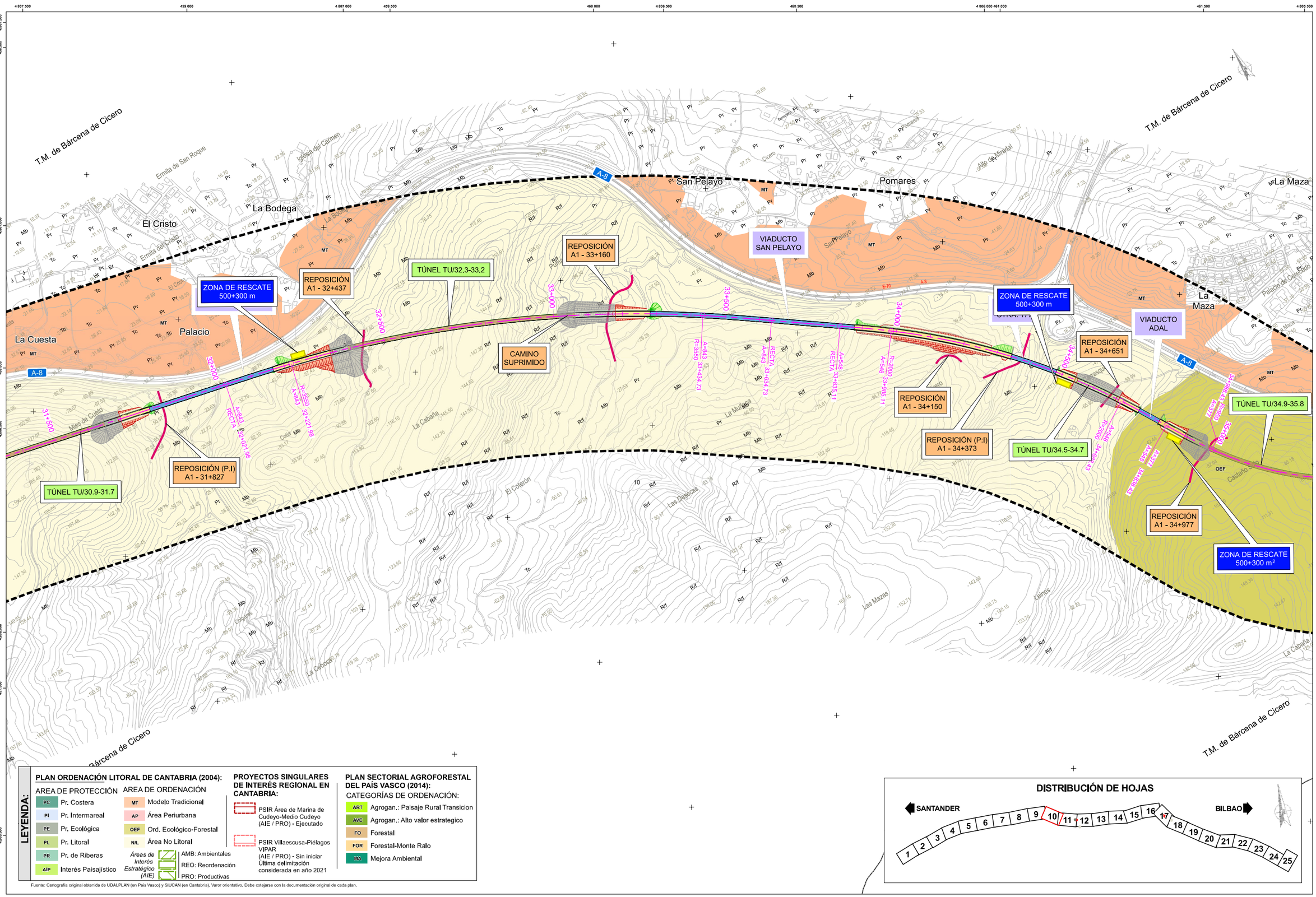
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 1.1
HOJA 9 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA



LEYENDA:

PLAN ORDENACIÓN LITORAL DE CANTABRIA (2004):

AREA DE PROTECCIÓN		AREA DE ORDENACIÓN	
PC	Pr. Costera	MT	Modelo Tradicional
PI	Pr. Intermareal	AP	Área Periurbana
PE	Pr. Ecológica	OEF	Ord. Ecológico-Forestal
PL	Pr. Litoral	N/L	Área No Litoral
PR	Pr. de Riberas	*Áreas de Interés Estratégico (AIE)*	AMB: Ambientales
AIP	Interés Paisajístico		REO: Reordenación
			PRO: Productivas

PROYECTOS SINGULARES DE INTERÉS REGIONAL EN CANTABRIA:

- PSIR Área de Marina de Cudeyo-Medio Cudeyo (AIE / PRO) - Ejecutado
- PSIR Villaescusa-Piélagos VIPAR (AIE / PRO) - Sin iniciar Última delimitación considerada en año 2021

PLAN SECTORIAL AGROFORESTAL DEL PAÍS VASCO (2014):

CATEGORÍAS DE ORDENACIÓN:

ART	Agrogan.: Paisaje Rural Transicion
AVE	Agrogan.: Alto valor estrategico
FO	Forestal
FOR	Forestal-Monte Ralo
MA	Mejora Ambiental

Fuente: Cartografía original obtenida de IDALPLAN (en País Vasco) y SIUCAN (en Cantabria). Varor orientativo. Debe cotejarse con la documentación original de cada plan.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 BILBAO

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

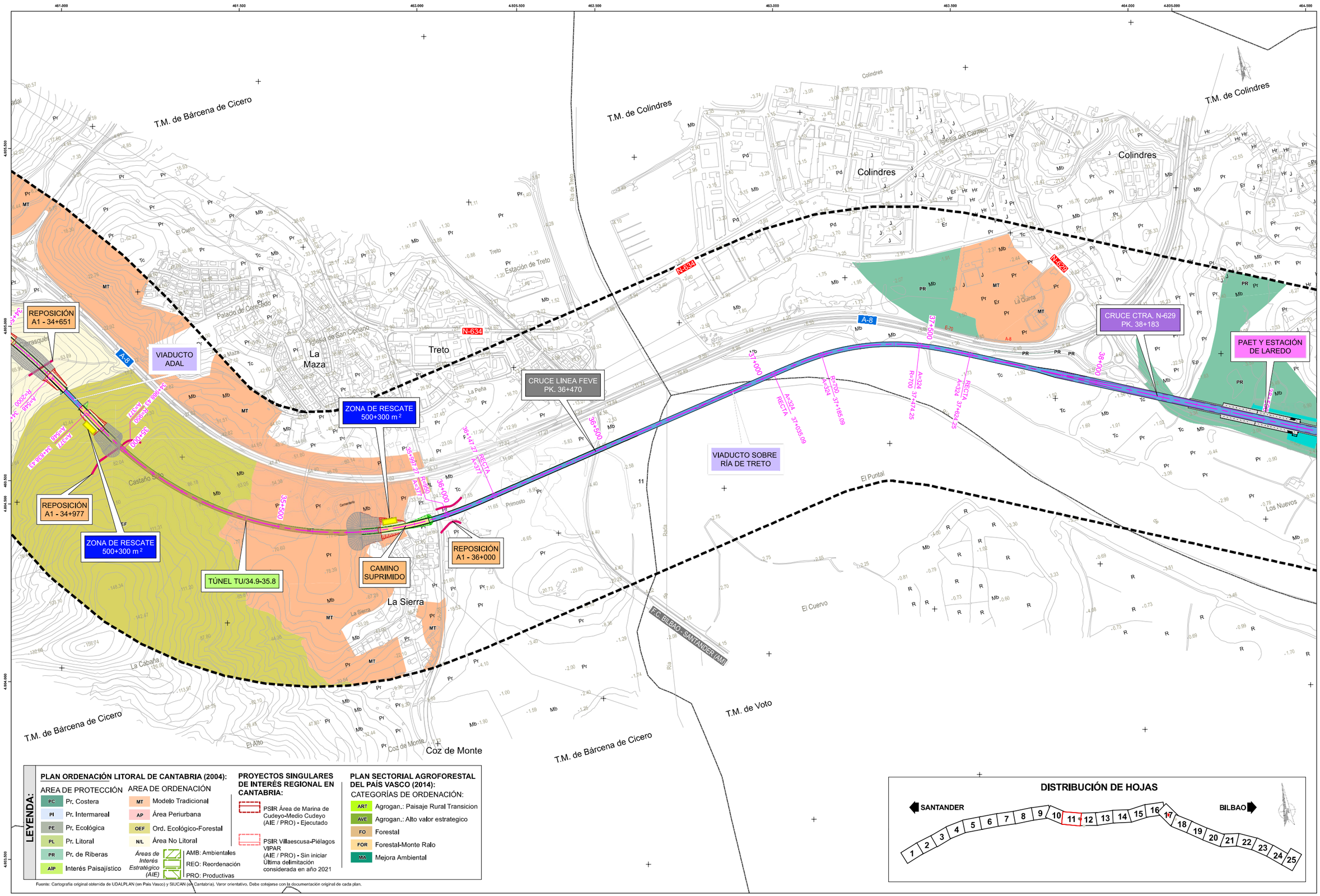
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 1.1
HOJA 10 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

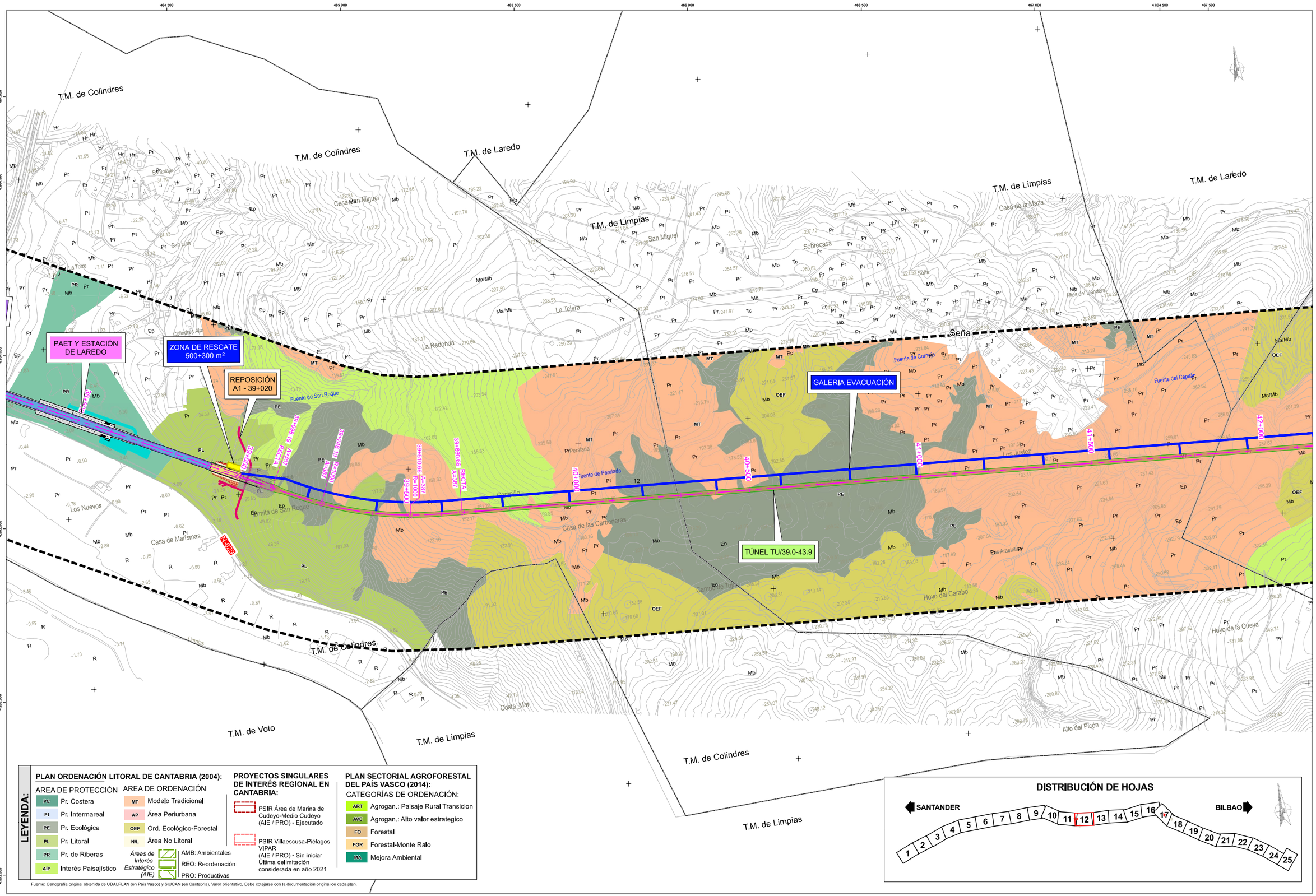
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 1.1
HOJA 11 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA



LEYENDA:

PLAN ORDENACIÓN LITORAL DE CANTABRIA (2004):

AREA DE PROTECCIÓN

- PC Pr. Costera
- PI Pr. Intermareal
- PE Pr. Ecológica
- PL Pr. Litoral
- PR Pr. de Riberas
- AIP Interés Paisajístico

AREA DE ORDENACIÓN

- MT Modelo Tradicional
- AP Área Periurbana
- OEF Ord. Ecológico-Forestal
- N/L Área No Litoral

Áreas de Interés Estratégico (AIE)

- AMB: Ambientales
- REO: Reordenación
- PRO: Productivas

PROYECTOS SINGULARES DE INTERÉS REGIONAL EN CANTABRIA:

- PSIR Área de Marina de Cudeyo-Medio Cudeyo (AIE / PRO) - Ejecutado
- PSIR Villaescusa-Piélagos VIPAR (AIE / PRO) - Sin iniciar Última delimitación considerada en año 2021

PLAN SECTORIAL AGROFORESTAL DEL PAÍS VASCO (2014):

CATEGORÍAS DE ORDENACIÓN:

- ART Agrogan.: Paisaje Rural Transicion
- AVE Agrogan.: Alto valor estrategico
- FO Forestal
- FOR Forestal-Monte Ralo
- MA Mejora Ambiental

Fuente: Cartografía original obtenida de UDALPLAN (en País Vasco) y SIUCAN (en Cantabria). Varor orientativo. Debe cotejarse con la documentación original de cada plan.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER ← 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 → BILBAO

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

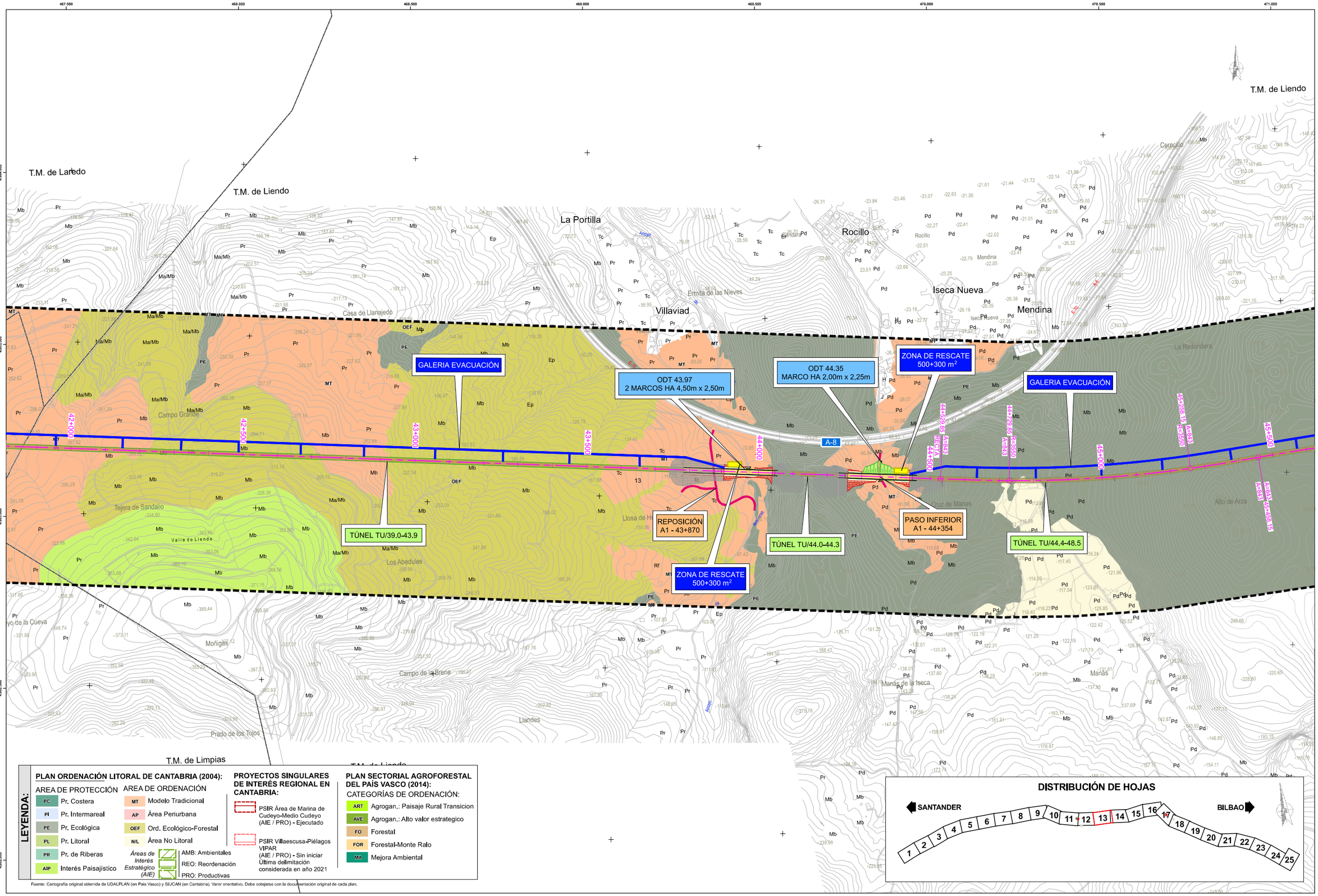
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 1.1
HOJA 12 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA



Fuente: Cartografía original obtenida de UDALPLAN (en País Vasco) y SIUCAN (en Cantabria). Varor orientativo. Debe cotejarse con la documentación original de cada plan.

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES:
wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO:
1.1

HOJA 13 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA

GALERIA EVACUACIÓN

TÚNEL TU/44.4-48.5

TÚNEL TU/49.1-57.3

ZONA DE RESCATE 500+300 m²

ZONA DE RESCATE 500+300 m²

REPOSICIÓN A1 - 49+153

VIADUCTO SOBRE RÍO AGÜERA

PUNTO INICIO COMÚN RASANTE BAJA Y ALTA (Pk. VER TABLA)

T.M. de Liendo

T.M. de Castro-Urdiales

T.M. de Guriezo

Nocina

Torquiendo

Lugarejos

Cuevaserán

Alto Fermental

El Remolino

La Lobera

Hoyo de Fuentejuyo

El Sorroton

El Oso

Pico de las Palomas

Alto de Arza

Llosa Mayor

Coterón

El Juyo

Pico Cuito

Peña de las Abejas

La Calleja

Llano de la Pared

El Cosetón

Los Molinos

Llosa de Lendagua

Solivero

El Solar

La Brena

Casa de la Braña

Calleja la Vida

Santa Cruz

Aguilera

El Pontarrón

Las Minas

Isabel

Monte de Tena

La Lonja

N-634

A-8

E-70

A-68

46+000

46+500

45+500

47+000

47+500

48+000

48+500

49+000

LEYENDA:

PLAN ORDENACIÓN LITORAL DE CANTABRIA (2004):

AREA DE PROTECCIÓN

- PC Pr. Costera
- PI Pr. Intermareal
- PE Pr. Ecológica
- PL Pr. Litoral
- PR Pr. de Riberas
- AIP Interés Paisajístico

AREA DE ORDENACIÓN

- MT Modelo Tradicional
- AP Área Periurbana
- OEF Ord. Ecológico-Forestal
- N/L Área No Litoral

Áreas de Interés Estratégico (AIE)

- AMB: Ambientales
- REO: Reordenación
- PRO: Productivas

PROYECTOS SINGULARES DE INTERÉS REGIONAL EN CANTABRIA:

- PSIR Área de Marina de Cudeyo-Medio Cudeyo (AIE / PRO) - Ejecutado
- PSIR Villaescusa-Piélagos VIPAR (AIE / PRO) - Sin iniciar Última delimitación considerada en año 2021

PLAN SECTORIAL AGROFORESTAL DEL PAÍS VASCO (2014):

CATEGORÍAS DE ORDENACIÓN:

- ART Agrogan.: Paisaje Rural Transicion
- AVE Agrogan.: Alto valor estrategico
- FO Forestal
- FOR Forestal-Monte Ralo
- MA Mejora Ambiental

Fuente: Cartografía original obtenida de IDALPLAN (en País Vasco) y SIUCAN (en Cantabria). Valor orientativo. Debe cotejarse con la documentación original de cada plan.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 BILBAO

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

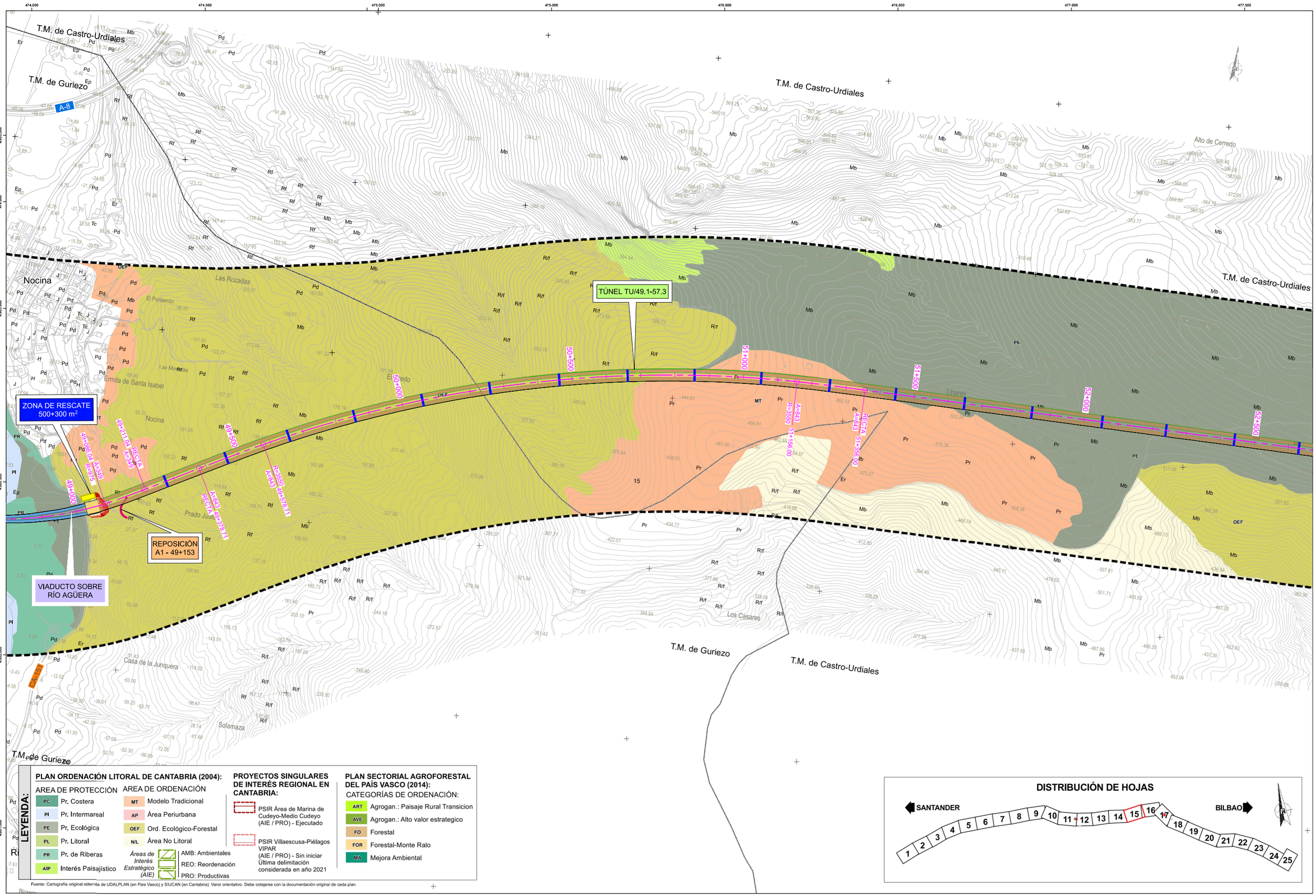
AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 1.1

HOJA 14 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA



LEYENDA:

PLAN ORDENACIÓN LITORAL DE CANTABRIA (2004):

AREA DE PROTECCIÓN

- PC: Pr. Costera
- PI: Pr. Intermareal
- PE: Pr. Ecológica
- PL: Pr. Litoral
- PR: Pr. de Riberas
- AIP: Interés Paisajístico

AREA DE ORDENACIÓN

- MT: Modelo Tradicional
- AP: Área Periurbana
- OEF: Ord. Ecológico-Forestal
- N/L: Área No Litoral

Áreas de Interés Estratégico (AIE)

- AMB: Ambientales
- REO: Reordenación
- PRO: Productivas

PROYECTOS SINGULARES DE INTERÉS REGIONAL EN CANTABRIA:

- PSIR Área de Marina de Cudeyo-Medio Cudeyo (AIE / PRO) - Ejecutado
- PSIR Villaescusa-Piélagos VIPAR (AIE / PRO) - Sin iniciar Última delimitación considerada en año 2021

PLAN SECTORIAL AGROFORESTAL DEL PAÍS VASCO (2014):

CATEGORÍAS DE ORDENACIÓN:

- ART: Agrogan.: Paisaje Rural Transicion
- AVE: Agrogan.: Alto valor estrategico
- FO: Forestal
- FOR: Forestal-Monte Ralo
- MA: Mejora Ambiental

Fuente: Cartografía original obtenida de IDALPLAN (en País Vasco) y SIUCAN (en Cantabria). Varor orientativo. Debe cotejarse con la documentación original de cada plan.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 BILBAO

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

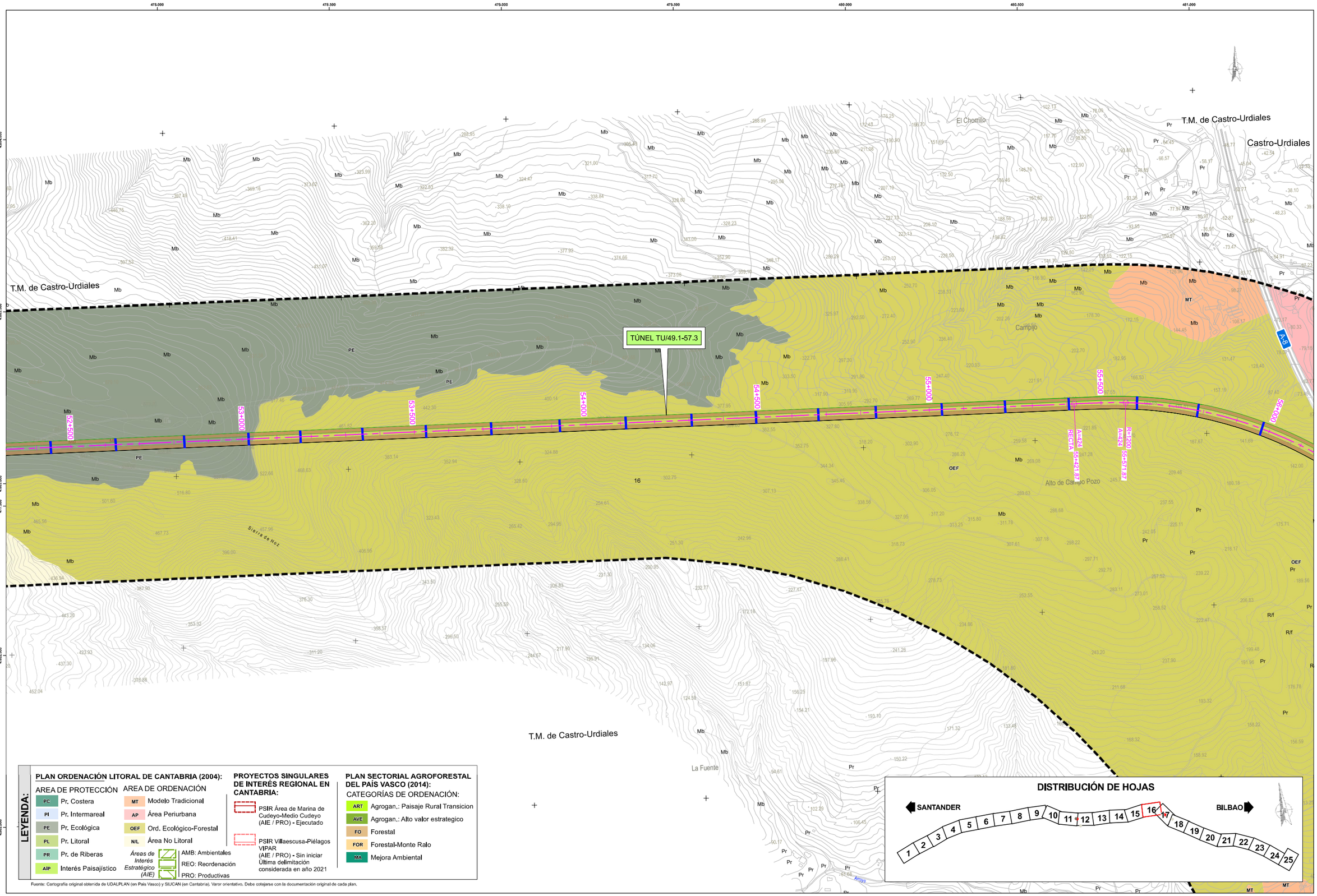
AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 1.1

HOJA 15 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA



LEYENDA:

PLAN ORDENACIÓN LITORAL DE CANTABRIA (2004):

AREA DE PROTECCIÓN

- PC Pr. Costera
- PI Pr. Intermareal
- PE Pr. Ecológica
- PL Pr. Litoral
- PR Pr. de Riberas
- AIP Interés Paisajístico

AREA DE ORDENACIÓN

- MT Modelo Tradicional
- AP Área Periurbana
- OEF Ord. Ecológico-Forestal
- N/L Área No Litoral

Áreas de Interés Estratégico (AIE)

- AMB: Ambientales
- REO: Reordenación
- PRO: Productivas

PROYECTOS SINGULARES DE INTERÉS REGIONAL EN CANTABRIA:

- PSIR Área de Marina de Cudeyo-Medio Cudeyo (AIE / PRO) - Ejecutado
- PSIR Villaescusa-Piélagos VIPAR (AIE / PRO) - Sin iniciar Última delimitación considerada en año 2021

PLAN SECTORIAL AGROFORESTAL DEL PAÍS VASCO (2014):

CATEGORÍAS DE ORDENACIÓN:

- ART Agrogan.: Paisaje Rural Transicion
- AVE Agrogan.: Alto valor estrategico
- FO Forestal
- FOR Forestal-Monte Ralo
- MA Mejora Ambiental

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER ← 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 → BILBAO

Fuente: Cartografía original obtenida de UDALPLAN (en País Vasco) y SIUCAN (en Cantabria). Varor orientativo. Debe cotejarse con la documentación original de cada plan.

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 1.1
HOJA 16 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA

TÚNEL TU/49.1-57.3

ZONA DE RESCATE 500+300 m²

ZONA DE RESCATE 500+300 m²

ZONA DE RESCATE 500+300 m²

TÚNEL TU/58.0-59.6

CAMBIADOR DE ANCHO

ESTACIÓN DE CASTRO-URDIALES

CRUCE AUTOVIA A-8 PK. 58+583

REPOSICIÓN A1 - 59+500

T.M. de Castro-Urdiales

Castro-Urdiales

Mioño

Sámano

Santullán

A-8

N-634

CA-5201

LEYENDA:

PLAN ORDENACIÓN LITORAL DE CANTABRIA (2004):

AREA DE PROTECCIÓN

- PC Pr. Costera
- PI Pr. Intermareal
- PE Pr. Ecológica
- PL Pr. Litoral
- PR Pr. de Riberas
- AIP Interés Paisajístico

AREA DE ORDENACIÓN

- MT Modelo Tradicional
- AP Área Periurbana
- OEF Ord. Ecológico-Forestal
- N/L Área No Litoral

Áreas de Interés Estratégico (AIE)

- AMB: Ambientales
- REO: Reordenación
- PRO: Productivas

PROYECTOS SINGULARES DE INTERÉS REGIONAL EN CANTABRIA:

- PSIR Área de Marina de Cudeyo-Medio Cudeyo (AIE / PRO) - Ejecutado
- PSIR Villaescusa-Piélagos VIPAR (AIE / PRO) - Sin iniciar Última delimitación considerada en año 2021

PLAN SECTORIAL AGROFORESTAL DEL PAÍS VASCO (2014):

CATEGORÍAS DE ORDENACIÓN:

- ART Agrogan.: Paisaje Rural Transicion
- AVE Agrogan.: Alto valor estrategico
- FO Forestal
- FOR Forestal-Monte Ralo
- MA Mejora Ambiental

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER ← 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 **17** 18 19 20 21 22 23 24 25 → BILBAO

Fuente: Cartografía original obtenida de IDAEPLAN (en País Vasco) y SIUCAN (en Cantabria). Valor orientativo. Debe cotejarse con la documentación original de cada plan.

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

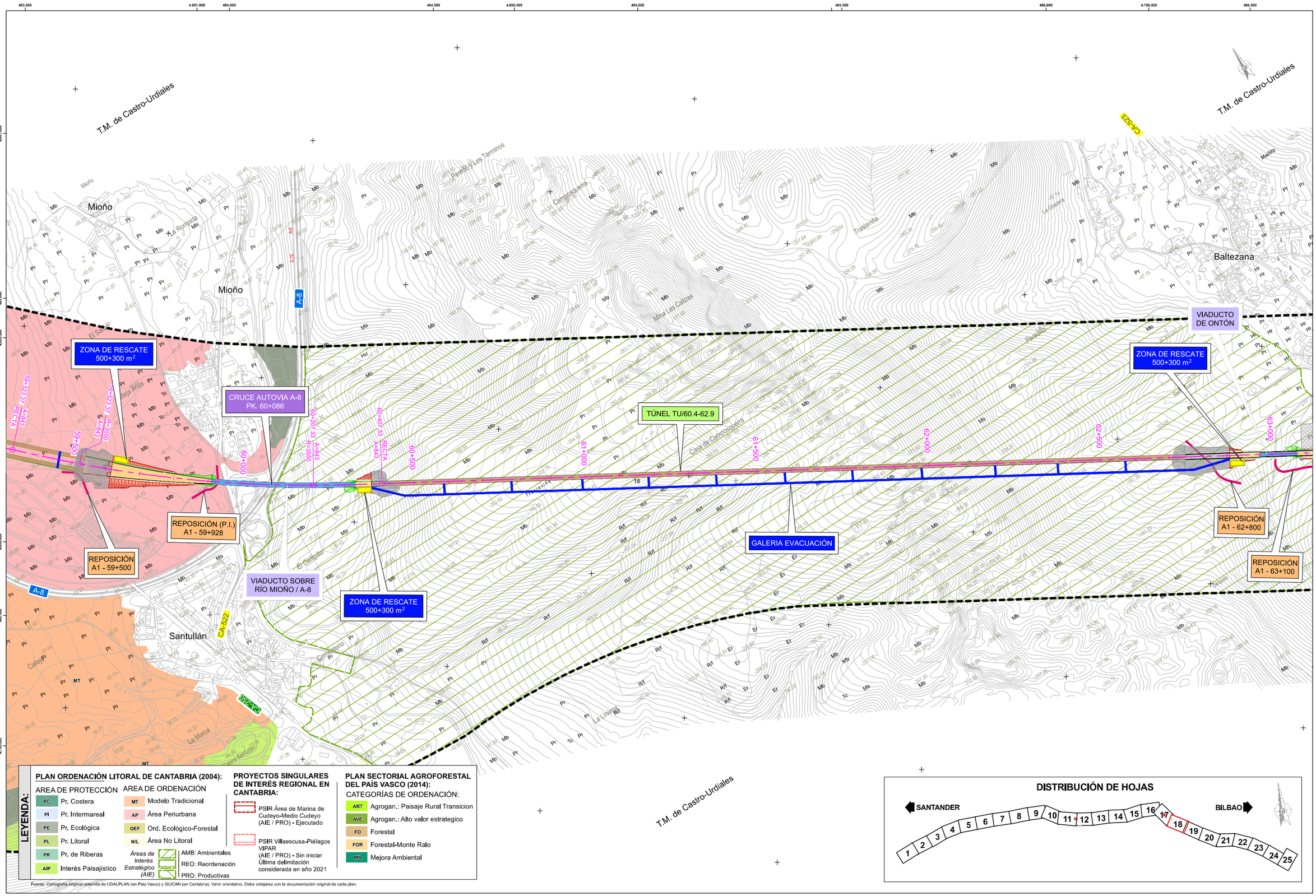
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL: 1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 1.1
HOJA 17 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA



LEYENDA:

PLAN ORDENACIÓN LITORAL DE CANTABRIA (2004):

AREA DE PROTECCIÓN

- PC — Pr. Costera
- PI — Pr. Intermareal
- PE — Pr. Ecológica
- PL — Pr. Litoral
- PR — Pr. de Riberas
- AIP — Interés Paisajístico

AREA DE ORDENACIÓN

- MT — Modelo Tradicional
- AP — Área Periurbana
- OEF — Ord. Ecológico-Forestal
- N/L — Área No Litoral

Áreas de Interés Estratégico (AIE)

- AMB: Ambientales
- REO: Reordenación
- PRO: Productivas

PROYECTOS SINGULARES DE INTERÉS REGIONAL EN CANTABRIA:

- PSIR Área de Marina de Cudeyo-Medio Cudeyo (AIE / PRO) - Ejecutado
- PSIR Villaescusa-Piélagos VIPAR (AIE / PRO) - Sin iniciar Última delimitación considerada en año 2021

PLAN SECTORIAL AGROFORESTAL DEL PAÍS VASCO (2014):

CATEGORÍAS DE ORDENACIÓN:

- ART — Agrogan.: Paisaje Rural Transicion
- AVE — Agrogan.: Alto valor estrategico
- FO — Forestal
- FOR — Forestal-Monte Ralo
- MA — Mejora Ambiental

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER ← 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 → BILBAO

Fuente: Cartografía original obtenida de IDALPLAN (en País Vasco) y SIUCAN (en Cantabria). Valor orientativo. Debe cotejarse con la documentación original de cada plan.

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

GOBIERNO DE ESPAÑA — MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

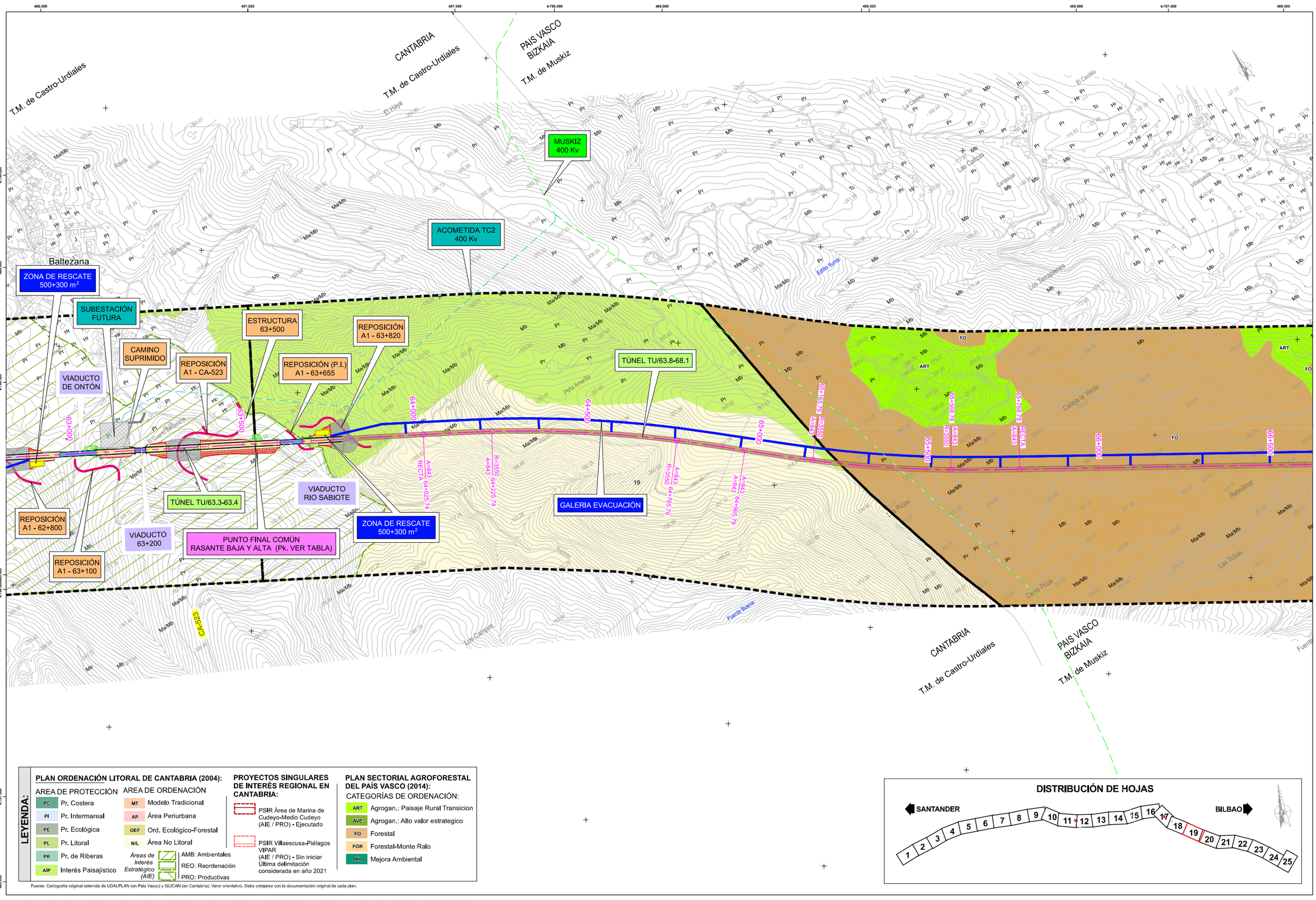
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 1.1
HOJA 18 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA



LEYENDA:

PLAN ORDENACIÓN LITORAL DE CANTABRIA (2004):

AREA DE PROTECCIÓN

- PC Pr. Costera
- PI Pr. Intermareal
- PE Pr. Ecológica
- PL Pr. Litoral
- PR Pr. de Riberas
- AIP Interés Paisajístico

AREA DE ORDENACIÓN

- MT Modelo Tradicional
- AP Área Periurbana
- OEF Ord. Ecológico-Forestal
- N/L Área No Litoral

Áreas de Interés Estratégico (AIE)

- AMB: Ambientales
- REO: Reordenación
- PRO: Productivas

PROYECTOS SINGULARES DE INTERÉS REGIONAL EN CANTABRIA:

- PSIR Área de Marina de Cudeyo-Medio Cudeyo (AIE / PRO) - Ejecutado
- PSIR Villaescusa-Piélagos VIPAR (AIE / PRO) - Sin iniciar Última delimitación considerada en año 2021

PLAN SECTORIAL AGROFORESTAL DEL PAÍS VASCO (2014):

CATEGORÍAS DE ORDENACIÓN:

- ART Agrogan.: Paisaje Rural Transicion
- AVE Agrogan.: Alto valor estrategico
- FO Forestal
- FOR Forestal-Monte Ralo
- MA Mejora Ambiental

Fuente: Cartografía original obtenida de IDALPLAN (en País Vasco) y SIUCAN (en Cantabria). Varor orientativo. Debe cotejarse con la documentación original de cada plan.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 BILBAO

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 1.1
HOJA 19 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA

GALERIA EVACUACIÓN

ZONA DE RESCATE
500+300 m²

GALERIA EVACUACIÓN

TÚNEL TU/63.8-68.1

VIADUCTO
RÍO BARBADÚN

TÚNEL TU/68.4-73.1

N-634

San Juan

Santelices

T.M. de Muskiz

T.M. de Abanto y Ciérbana

Los Castaños

Peña de la Muela

Castañal Oscuro

Las Tobas

Rebollinar

La Llana

El Pobal

Fuentena

Corbera

Bortal del Pontón

El Depósito

Escarchalejo

Monuecos

Polígono Industrial Santelices

Colonio

Etxe Txikera

Los Cuchanes

Manzanal

Txubi Etxea

Polos

Nasalia

Brutal

Castaños

Camposanto

Villanueva

La Rabeda

LEYENDA:

PLAN ORDENACIÓN LITORAL DE CANTABRIA (2004):

AREA DE PROTECCIÓN

- PC Pr. Costera
- PI Pr. Intermareal
- PE Pr. Ecológica
- PL Pr. Litoral
- PR Pr. de Riberas
- AIP Interés Paisajístico

AREA DE ORDENACIÓN

- MT Modelo Tradicional
- AP Área Periurbana
- OEF Ord. Ecológico-Forestal
- N/L Área No Litoral

Áreas de Interés Estratégico (AIE)

- AMB: Ambientales
- REO: Reordenación
- PRO: Productivas

PROYECTOS SINGULARES DE INTERÉS REGIONAL EN CANTABRIA:

- PSIR Área de Marina de Cudeyo-Medio Cudeyo (AIE / PRO) - Ejecutado
- PSIR Villaescusa-Piélagos VIPAR (AIE / PRO) - Sin iniciar Última delimitación considerada en año 2021

PLAN SECTORIAL AGROFORESTAL DEL PAÍS VASCO (2014):

CATEGORÍAS DE ORDENACIÓN:

- ART Agrogan.: Paisaje Rural Transicion
- AVE Agrogan.: Alto valor estrategico
- FO Forestal
- FOR Forestal-Monte Ralo
- MA Mejora Ambiental

Fuente: Cartografía original obtenida de UDALPLAN (en País Vasco) y SIUCAN (en Cantabria). Varor orientativo. Debe cotejarse con la documentación original de cada plan.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER — BILBAO

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

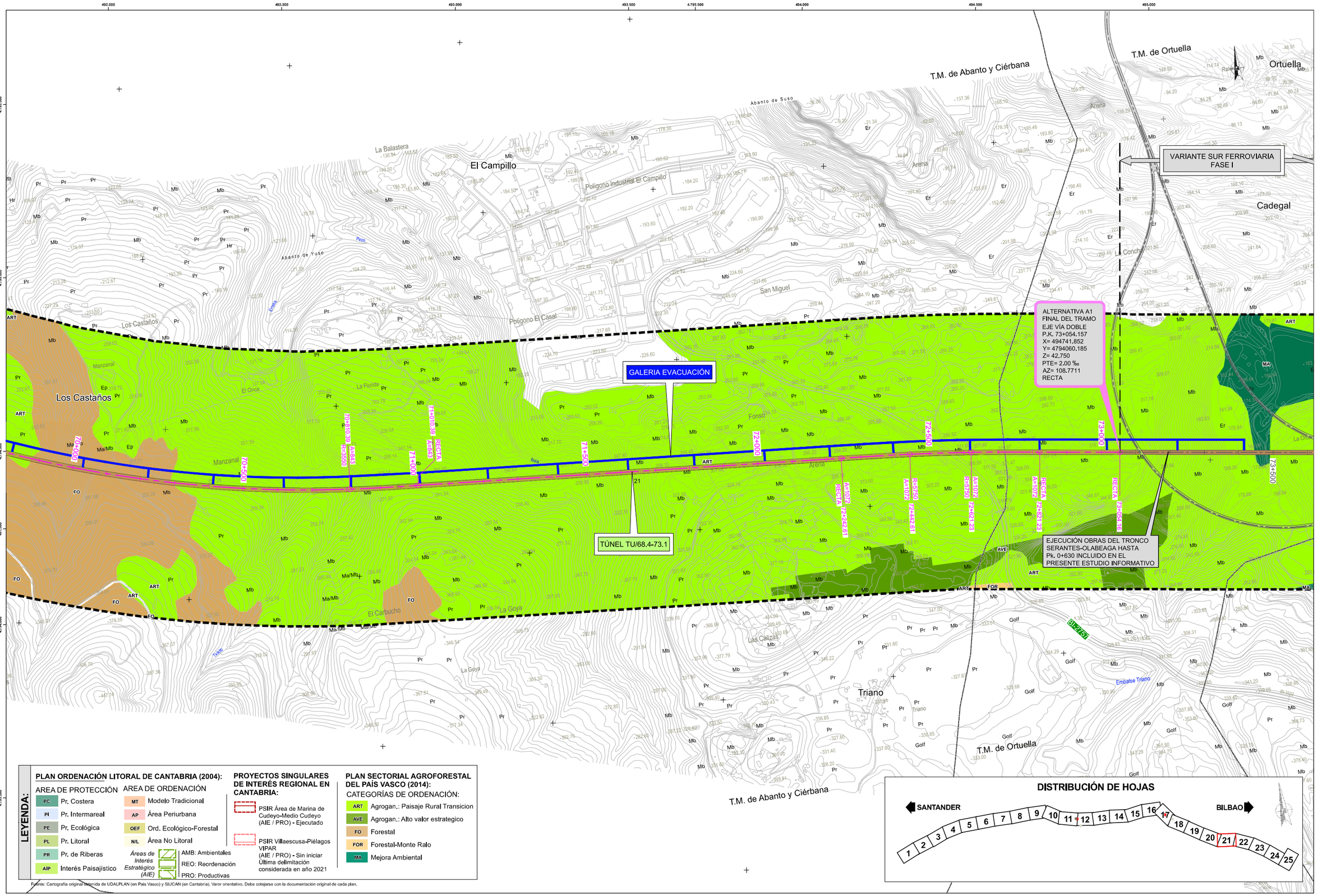
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 1.1
HOJA 20 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA



LEYENDA:

PLAN ORDENACIÓN LITORAL DE CANTABRIA (2004):

AREA DE PROTECCIÓN		AREA DE ORDENACIÓN	
PC	Pr. Costera	MT	Modelo Tradicional
PI	Pr. Intermareal	AP	Área Periurbana
PE	Pr. Ecológica	OEF	Ord. Ecológico-Forestal
PL	Pr. Litoral	N/L	Área No Litoral
PR	Pr. de Riberas	*Áreas de Interés Estratégico (AIE)*	AMB: Ambientales
AIP	Interés Paisajístico		REO: Reordenación
			PRO: Productivas

PROYECTOS SINGULARES DE INTERÉS REGIONAL EN CANTABRIA:

- PSIR Área de Marina de Cudeyo-Medio Cudeyo (AIE / PRO) - Ejecutado
- PSIR Villaescusa-Piélagos VIPAR (AIE / PRO) - Sin iniciar Última delimitación considerada en año 2021

PLAN SECTORIAL AGROFORESTAL DEL PAÍS VASCO (2014):

CATEGORÍAS DE ORDENACIÓN:

ART	Agrogan.: Paisaje Rural Transicion
AVE	Agrogan.: Alto valor estrategico
FO	Forestal
FOR	Forestal-Monte Ralo
MA	Mejora Ambiental

Fuente: Cartografía original obtenida de UDALPLAN (en País Vasco) y SIUCAN (en Cantabria). Varor orientativo. Debe cotejarse con la documentación original de cada plan.

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 1.1
HOJA 21 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA

VARIANTE SUR FERROVIARIA
FASE I

GALERIA EVACUACIÓN

Ortuella
Cadegal
Valle de Trápaga/Trapagaran
Ugarte
La Reineta
La Arboleda
T.M. de Ortuella
T.M. de Valle de Trápaga
Polígono Industrial Granada
Ermita San José
Trapaga - Causso
Los Terraplenes
Matamoros - Burzaco
Parcelas - Barriopuevo
Las Llanas
La Tola
Barrialbo
Cima Bilarratxu

N-634
A-8
AP-8
BI-3756
BI-3731
BI-3632

0+630.000
73+500
74+000
74+500
75+000
75+500
76+000
76+500
77+000

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

LEYENDA:

PLAN ORDENACIÓN LITORAL DE CANTABRIA (2004):

AREA DE PROTECCIÓN
- PC Pr. Costera
- PI Pr. Intermareal
- PE Pr. Ecológica
- PL Pr. Litoral
- PR Pr. de Riberas
- AIP Interés Paisajístico

AREA DE ORDENACIÓN
- MT Modelo Tradicional
- AP Área Periurbana
- OEF Ord. Ecológico-Forestal
- N/L Área No Litoral

Áreas de Interés Estratégico (AIE)
- AMB: Ambientales
- REO: Reordenación
- PRO: Productivas

PROYECTOS SINGULARES DE INTERÉS REGIONAL EN CANTABRIA:
- PSIR Área de Marina de Cudeyo-Medio Cudeyo (AIE / PRO) - Ejecutado
- PSIR Villaescusa-Piélagos VIPAR (AIE / PRO) - Sin iniciar Última delimitación considerada en año 2021

PLAN SECTORIAL AGROFORESTAL DEL PAÍS VASCO (2014):

CATEGORÍAS DE ORDENACIÓN:
- ART Agrogan.: Paisaje Rural Transicion
- AVE Agrogan.: Alto valor estrategico
- FO Forestal
- FOR Forestal-Monte Ralo
- MA Mejora Ambiental

Fuente: Cartografía original obtenida de IDALPLAN (en País Vasco) y SIUCAN (en Cantabria). Valor orientativo. Debe cotejarse con la documentación original de cada plan.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 BILBAO

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

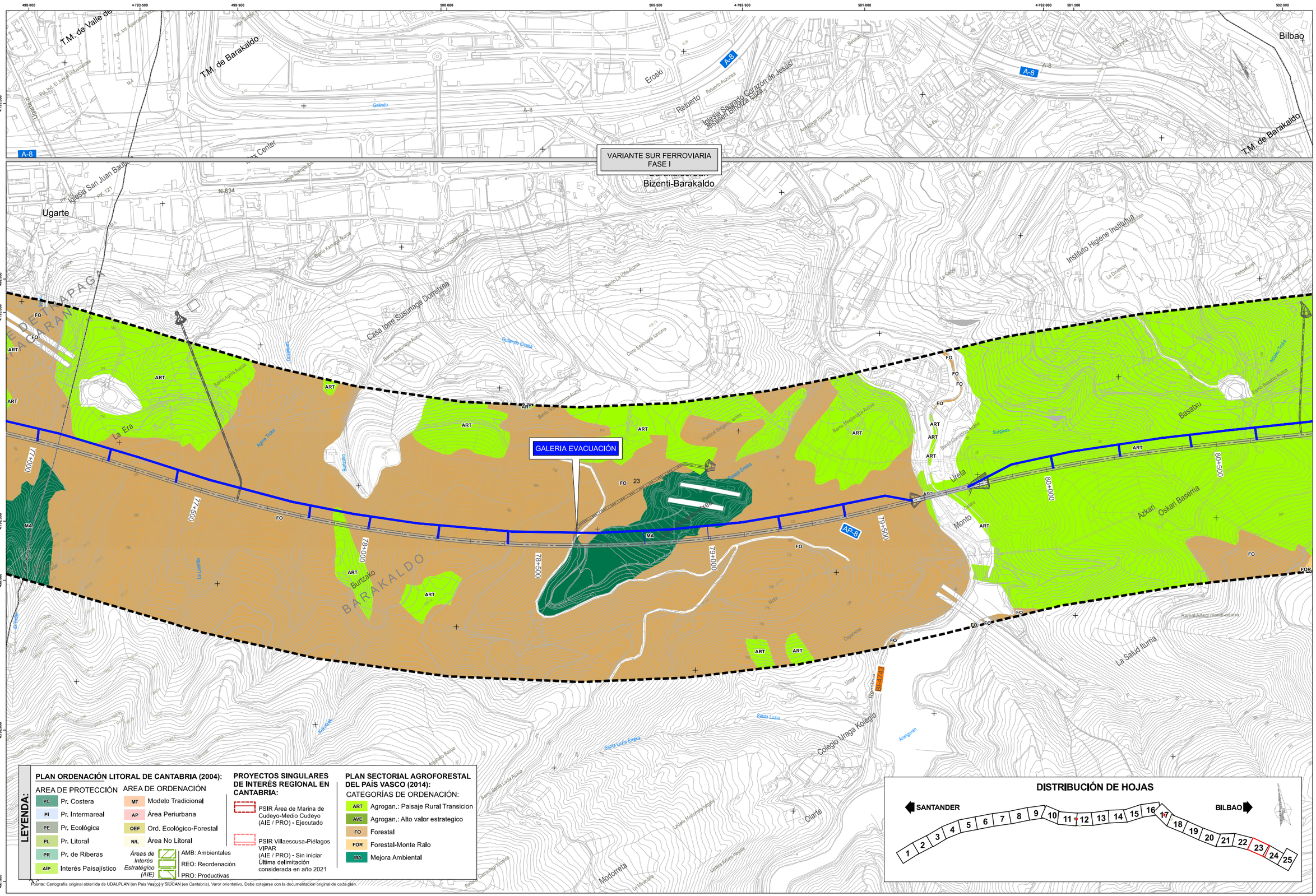
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 1.1
HOJA 22 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA



Fuente: Cartografía original obtenida de UDALPLAN (en País Vasco) y SIUCAN (en Cantabria). Varor orientativo. Debe cotejarse con la documentación original de cada plan.

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

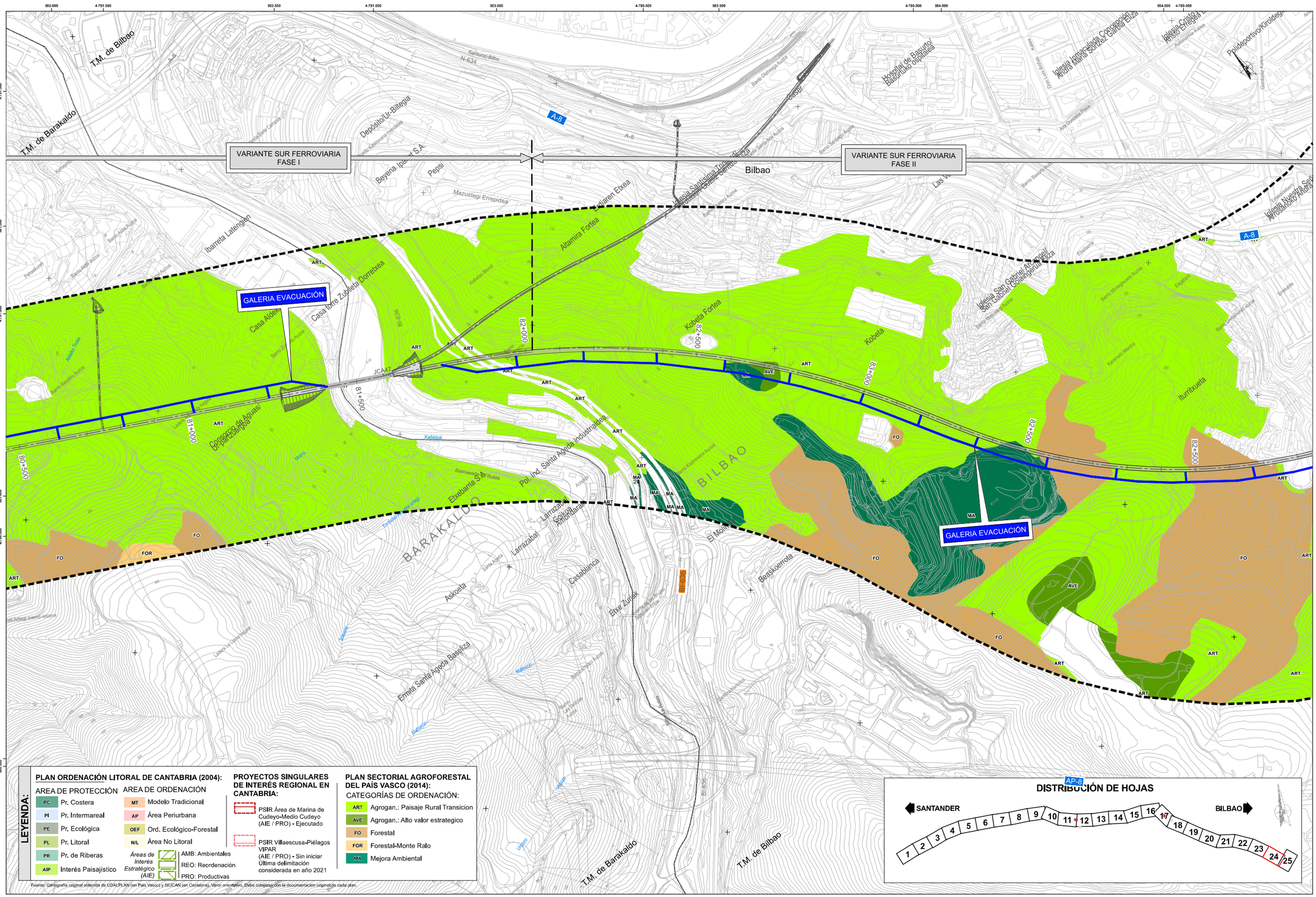
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

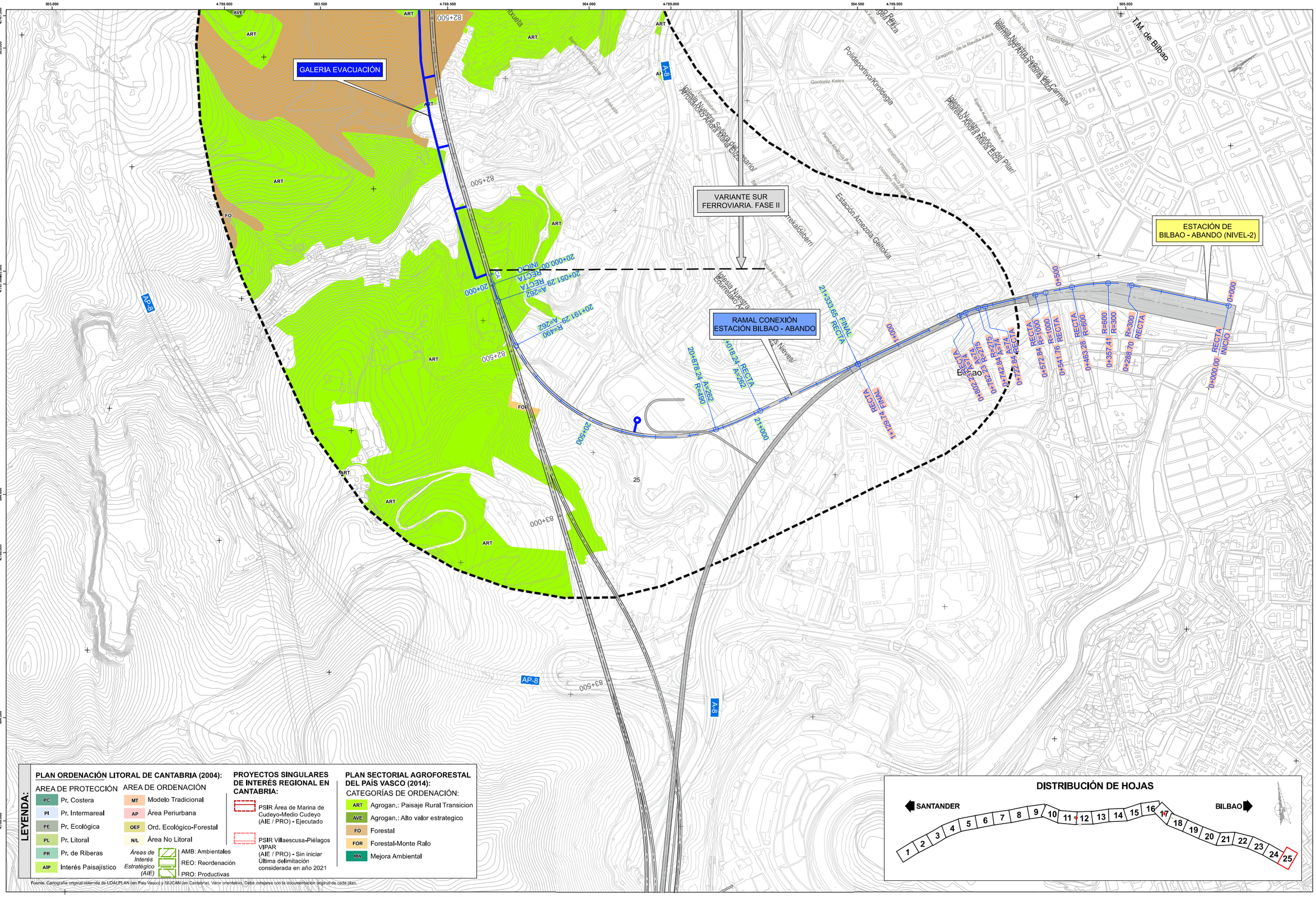
AUTORES:
wsp
sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
0 125 250 metros
Gráfica:

Nº DE PLANO:
1.1
HOJA 23 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA


VARIANTE SUR FERROVIARIA FASE I
VARIANTE SUR FERROVIARIA FASE II
GALERIA EVACUACIÓN
GALERIA EVACUACIÓN
T.M. de Bilbao
T.M. de Barakaldo
Bilbao
BILBAO
BARAKALDO
A-8
N-634
Santurtzi-Bilbo
Depósito/Ur-Billegia
Beyena Ipar, S.A.
Pepsi
Mazustegi Errepidea
Altamira Fortea
Kobeta Fortea
Kobeta
Ibarrela Latenglen
Casa Aldeko
Casa torre Zubieta Dorretxea
Konpainia Mendia
Iturritxuela
Elixabarria S.A.
Pol. Ind. Santa Agueda Industrialdea
Larrazabal
Askoeta
Casablanca
Etxe Zuriek
Beaskoerrola
Ermita Santa Agueda Basaitza
Ermita Santa Agueda
Iglesia Santísima Trinidad de la Vega
Iglesia San Gabriel Arcangel
Iglesia Inmaculada Concepcion
Iglesia Cristo Rey
Polideportivo/Kiroldegia
Hospital de Basurto
Basurtuko ospitalea
Cassa
Las Arenas
Ibaizabal
Kadagua
Mapa
Urtxa
Malkorra
Salgueiro
Embalse Alonsotegi
Arroyo Kalmamendi
Arroyo Kalmamendi Auzoa
Barrio Olabeaga Auzoa
Barrio Santiago Auzoa
Barrio Basauri Auzoa
Barrio Matiko Auzoa
Barrio Mineritxueta Auzoa
Barrio Elexabarria Auzoa
Barrio Kalmamendi auzoa
Barrio Abando Auzoa
Barrio Ibaiondo Auzoa
Barrio Ansio Auzoa
Barrio Etxebarri Auzoa
Barrio Urtxo Auzoa
Barrio Las Mercedes Auzoa
Barrio Kalmamendi Auzoa
Barrio Basauri Auzoa
Barrio Etxebarri Auzoa
Barrio Matiko Auzoa
Barrio Kalmamendi


GALERIA EVACUACIÓN
VARIANTE SUR FERROVIARIA. FASE II
RAMAL CONEXIÓN ESTACIÓN BILBAO - ABANDO
ESTACIÓN DE BILBAO - ABANDO (NIVEL-2)
T.M. de Bilbao
Erandio
AP-8
A-8
ART
AVE
FO
82+500
83+000
83+500
20+000
20+500
21+000
Estación Amezola Geltoki
Polideportivo Kroldegia
Iglesia Nuestra Señora del Pilar
Iglesia Nuestra Señora del Carmen
Iglesia Nuestra Señora de Begoña
Trekaldeberri
Gordoniz Kalea
Erandio Goikoa
Amezola Pasealekua
Erandio Kalea
Enzizia Kalea
Gregorio de la Revilla Kalea
Ibarreko Kalea
Ibarrekolanda Parkea
Amezola Parkea
Parque Amezola Parkea
Parque Estuarios Parkea
Plaza del Solar
Plaza del Pilar
Plaza de la Iglesia
Plaza de la Ermita
Plaza de la Cruz
Plaza de la Fuente
Plaza de la Cruz
Plaza de la Fuente
Plaza de la Iglesia
Plaza de la Ermita

ALTERNATIVA C1
INICIO DEL TRAMO
EJE VÍA DOBLE
P.K. 0+000.000
X= 429502.854
Y= 4804017.512
Z= 24.262
PTE= 5.40 ‰
AZ= 260.5272
RECTA

REPOSICIÓN DE VÍA DERECHA
VER PLANOS 2.4.3

CRUCE F.C. PALENCIA-SANTANDER
PK. 0+675

SALTO DE CARNERO
PK. 0+675

REPOSICIÓN
C1 - 0+000

ODT 0.14
MARCO HA 1,50m x 1,50m

CAMINO
SUPRIMIDO

ODT 0.82
MARCO HA 3,00m x 2,50m

CAMINO
SUPRIMIDO

CAMINO
SUPRIMIDO

PASO SUPERIOR
C1 - 0+900

REPOSICIÓN (P.I)
C1 - 1+532

VIADUCTO SOBRE
RÍA DE SOLÍA

REPOSICIÓN (P.I)
C1 - 2+944

CAMINO
SUPRIMIDO

VIADUCTO SOBRE
RÍO DE LA MINA

CRUCE CTRA. CA-143
PK. 3+361

TÚNEL TU/01.8-02.4

REPOSICIÓN
C1 - 1+900

Revilla
Barrio del Tojo
Boo
Barrio de Clanca
Solía
Barrio de Solía
Parbayón
Barrio de Parbayón
Estación de Parbayón
La Cuesta
Clanca
Bamio de Jurrio
Pozón de la Dolores
Entrecarales
Chamoscón
Liaño
La Concha
Villanueva
Barrio Concha-Cuevas
Los Avenales
Tomijares
Campos Altos
T. M. de Camargo
T. M. de Piélagos
T. M. de Villaescusa
CA-403
CA-313
CA-402
CA-143
CA-142
S-30
N-623

LEYENDA:

PLAN ORDENACIÓN LITORAL DE CANTABRIA (2004):

AREA DE PROTECCIÓN

PC	Pr. Costera
PI	Pr. Intermareal
PE	Pr. Ecológica
PL	Pr. Litoral
PR	Pr. de Riberas
AIP	Interés Paisajístico

AREA DE ORDENACIÓN

MT	Modelo Tradicional
AP	Área Periurbana
OEF	Ord. Ecológico-Forestal
N/L	Área No Litoral

Áreas de Interés Estratégico (AIE)

AMB	Ambientales
REO	Reordenación
PRO	Productivas

PROYECTOS SINGULARES DE INTERÉS REGIONAL EN CANTABRIA:

PSIR Área de Marina de Cudeyo-Medio Cudeyo (AIE / PRO) - Ejecutado

PSIR Villaescusa-Piélagos VIPAR (AIE / PRO) - Sin iniciar
Ultima delimitación considerada en año 2021

PLAN SECTORIAL AGROFORESTAL DEL PAÍS VASCO (2014):

CATEGORÍAS DE ORDENACIÓN:

ART	Agrogan.: Paisaje Rural Transicion
AVE	Agrogan.: Alto valor estrategico
FO	Forestal
FOR	Forestal-Monte Ralo
MA	Mejora Ambiental

Fuente: Cartografía original obtenida de UDALPLAN (en País Vasco) y SIUCAN (en Cantabria). Varor orientativo. Debe cotejarse con la documentación original de cada plan.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER ← 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 → BILBAO

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

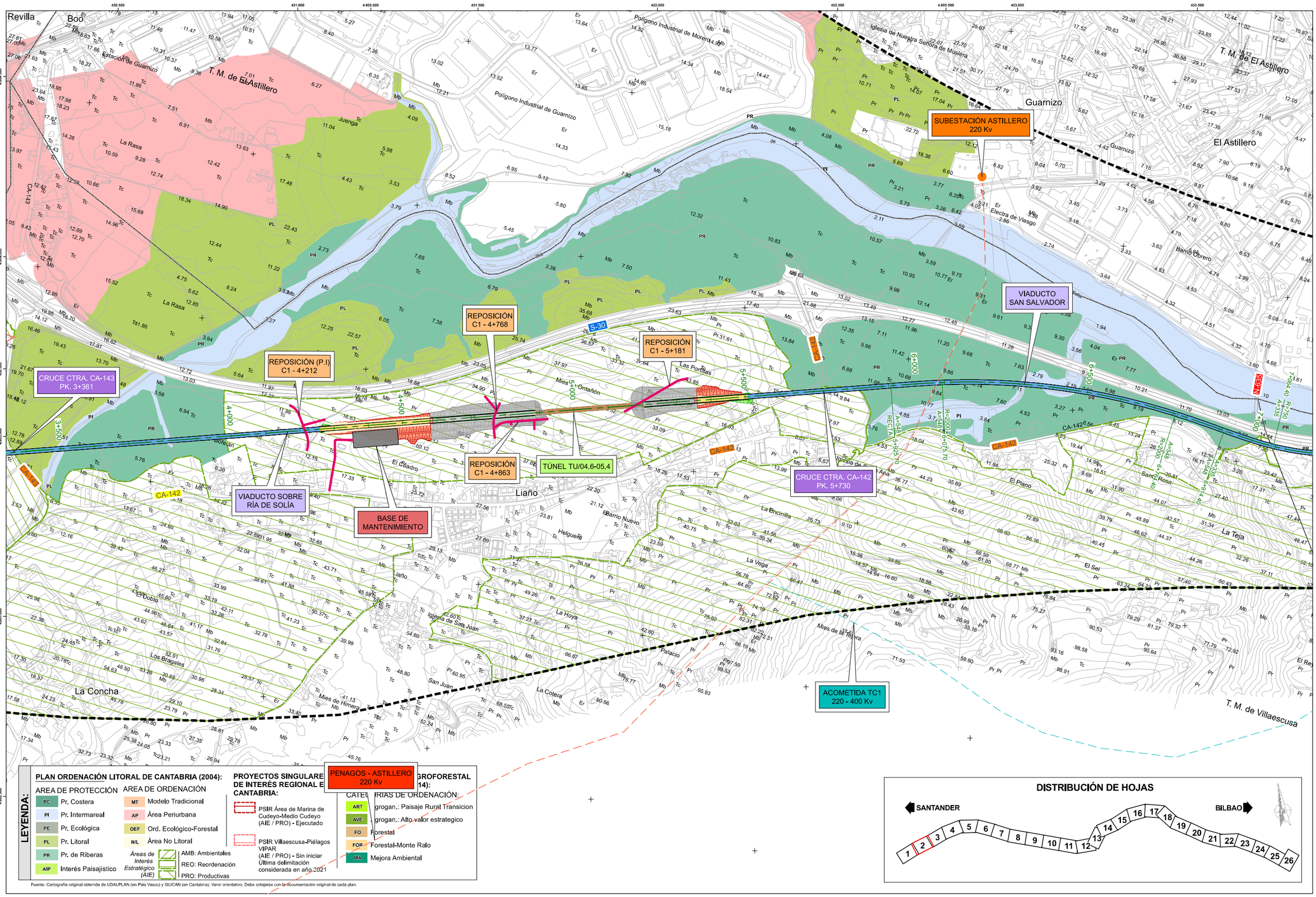
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 1.2
HOJA 1 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA



Fuente: Cartografía original obtenida de UDALPLAN (en País Vasco) y SIUCAN (en Cantabria). Varor orientativo. Debe cotejarse con la documentación original de cada plan.

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

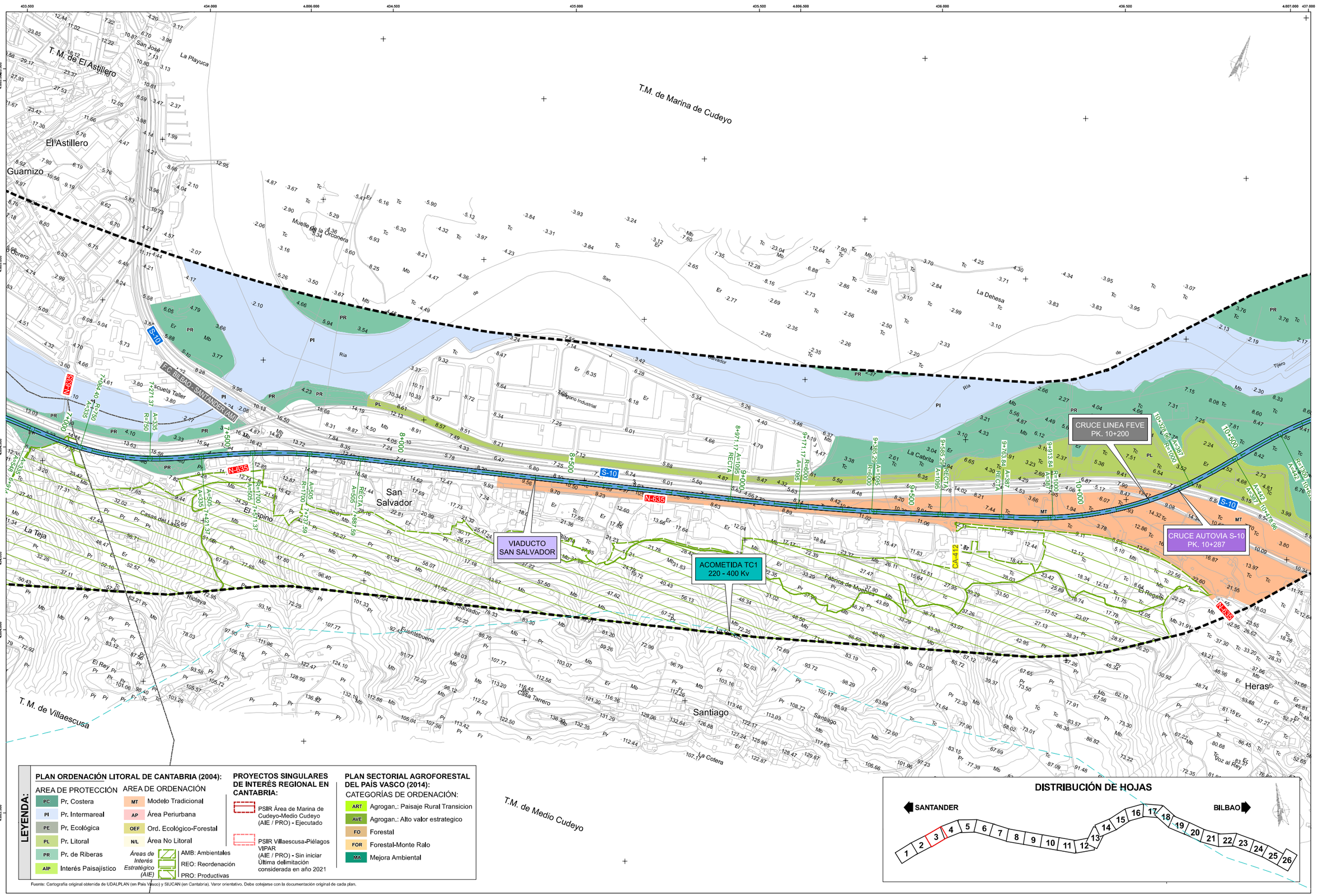
AUTORES:
wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO:
1.2

HOJA 2 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA



LEYENDA:

PLAN ORDENACIÓN LITORAL DE CANTABRIA (2004):

AREA DE PROTECCIÓN

- PC Pr. Costera
- PI Pr. Intermareal
- PE Pr. Ecológica
- PL Pr. Litoral
- PR Pr. de Riberas
- AIP Interés Paisajístico

AREA DE ORDENACIÓN

- MT Modelo Tradicional
- AP Área Periurbana
- OEF Ord. Ecológico-Forestal
- N/L Área No Litoral

Áreas de Interés Estratégico (AIE)

- AMB: Ambientales
- REO: Reordenación
- PRO: Productivas

PROYECTOS SINGULARES DE INTERÉS REGIONAL EN CANTABRIA:

- PSIR Área de Marina de Cudeyo-Medio Cudeyo (AIE / PRO) - Ejecutado
- PSIR Villaescusa-Piélagos VIPAR (AIE / PRO) - Sin iniciar Última delimitación considerada en año 2021

PLAN SECTORIAL AGROFORESTAL DEL PAÍS VASCO (2014):

CATEGORÍAS DE ORDENACIÓN:

- ART Agrogan.: Paisaje Rural Transicion
- AVE Agrogan.: Alto valor estrategico
- FO Forestal
- FOR Forestal-Monte Ralo
- MA Mejora Ambiental

Fuente: Cartografía original obtenida de UDALPLAN (en País Vasco) y SIUCAN (en Cantabria). Varor orientativo. Debe cotejarse con la documentación original de cada plan.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER ← 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 → BILBAO

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

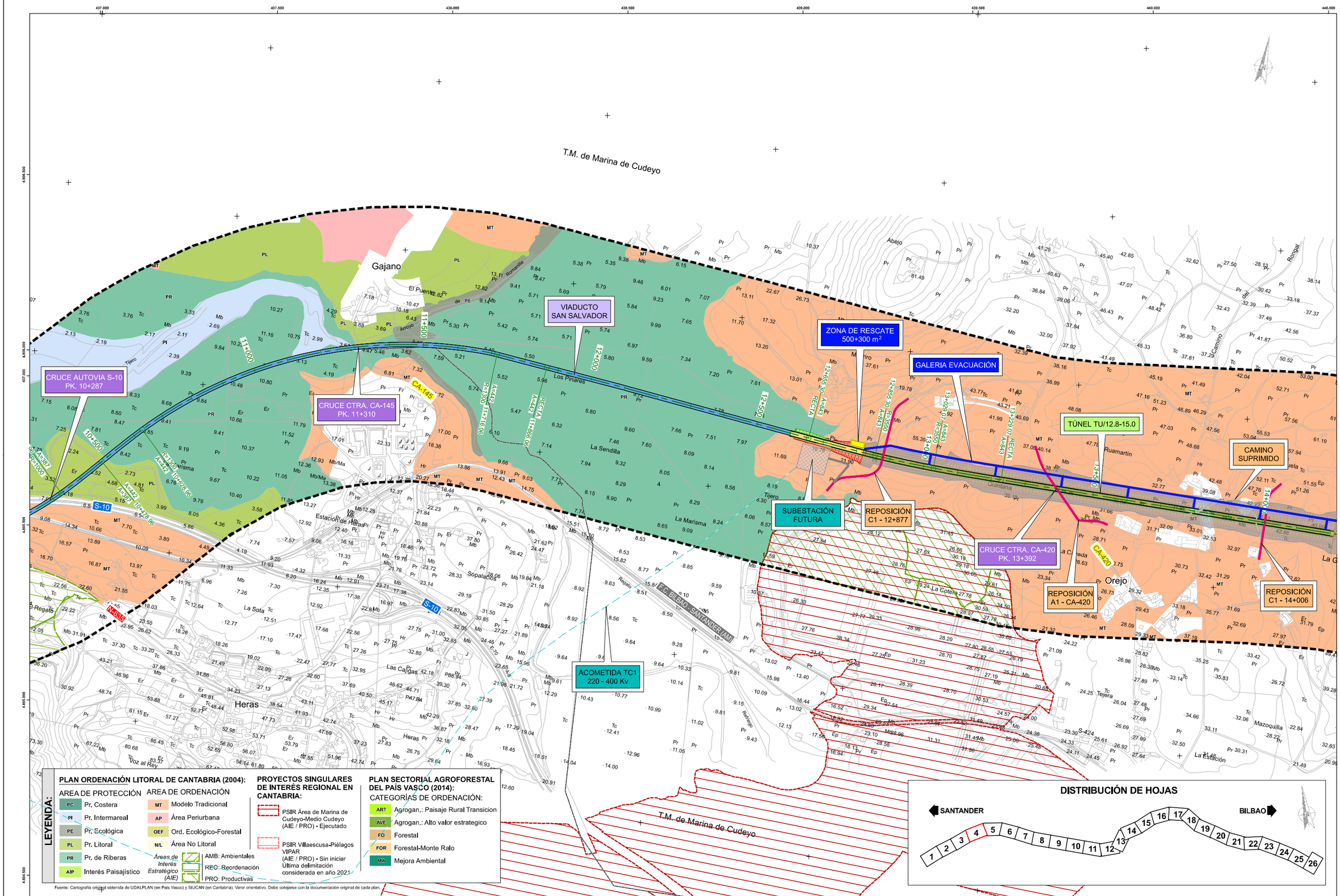
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 1.2
HOJA 3 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

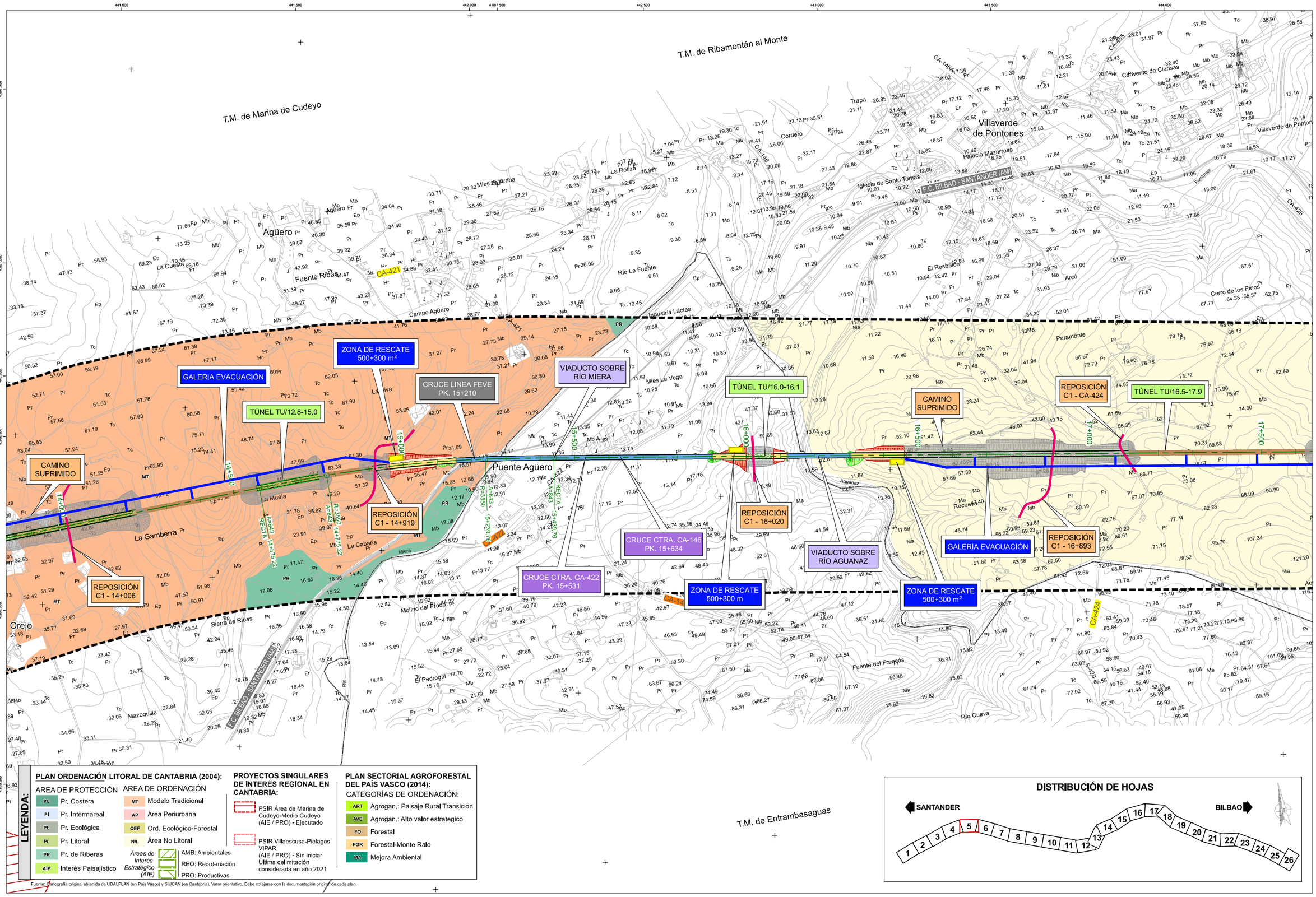
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 1.2
HOJA 4 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

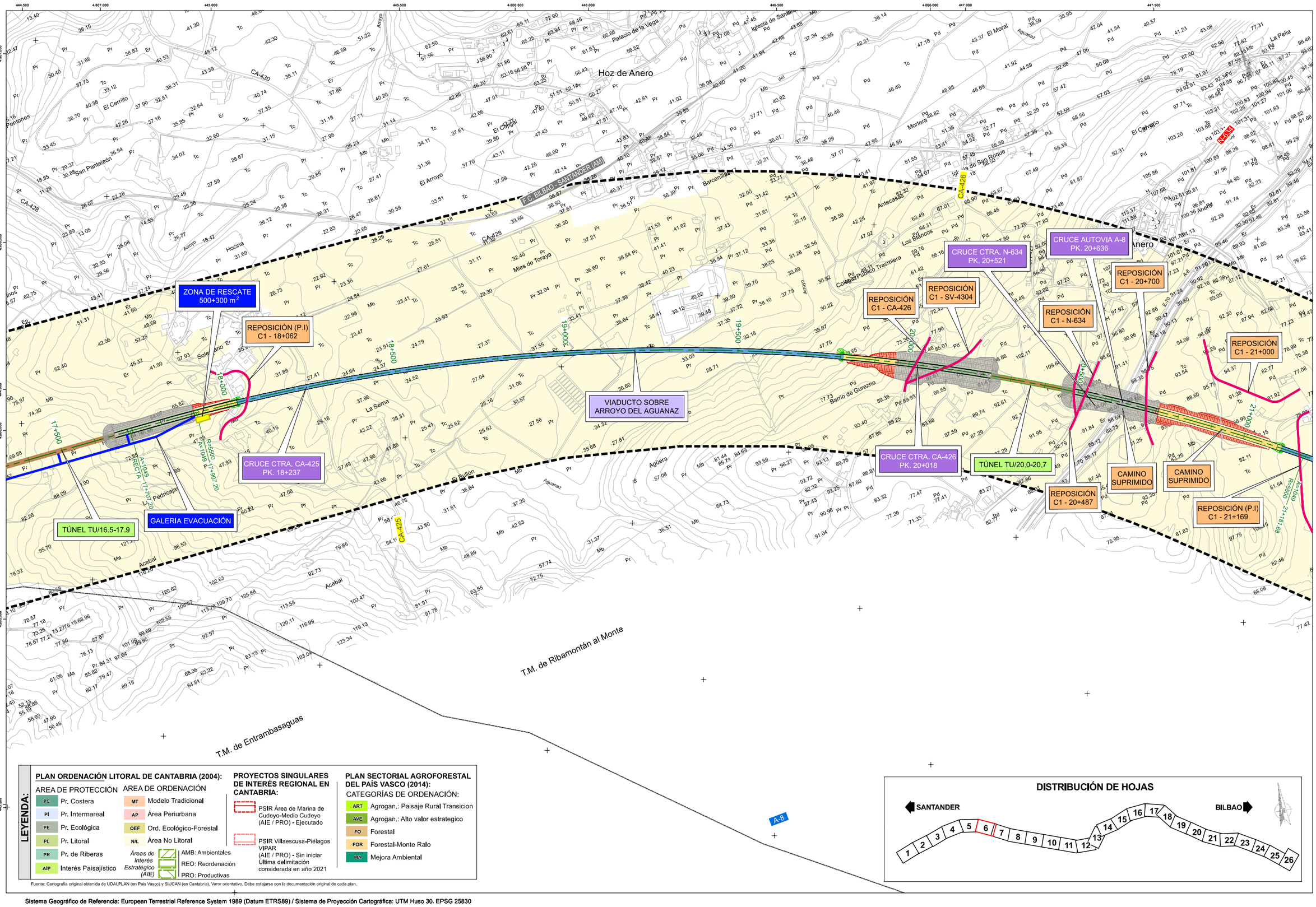
AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 1.2

HOJA 5 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA



Fuente: Cartografía original obtenida de UDALPLAN (en País Vasco) y SIUCAN (en Cantabria). Varor orientativo. Debe cotejarse con la documentación original de cada plan.

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

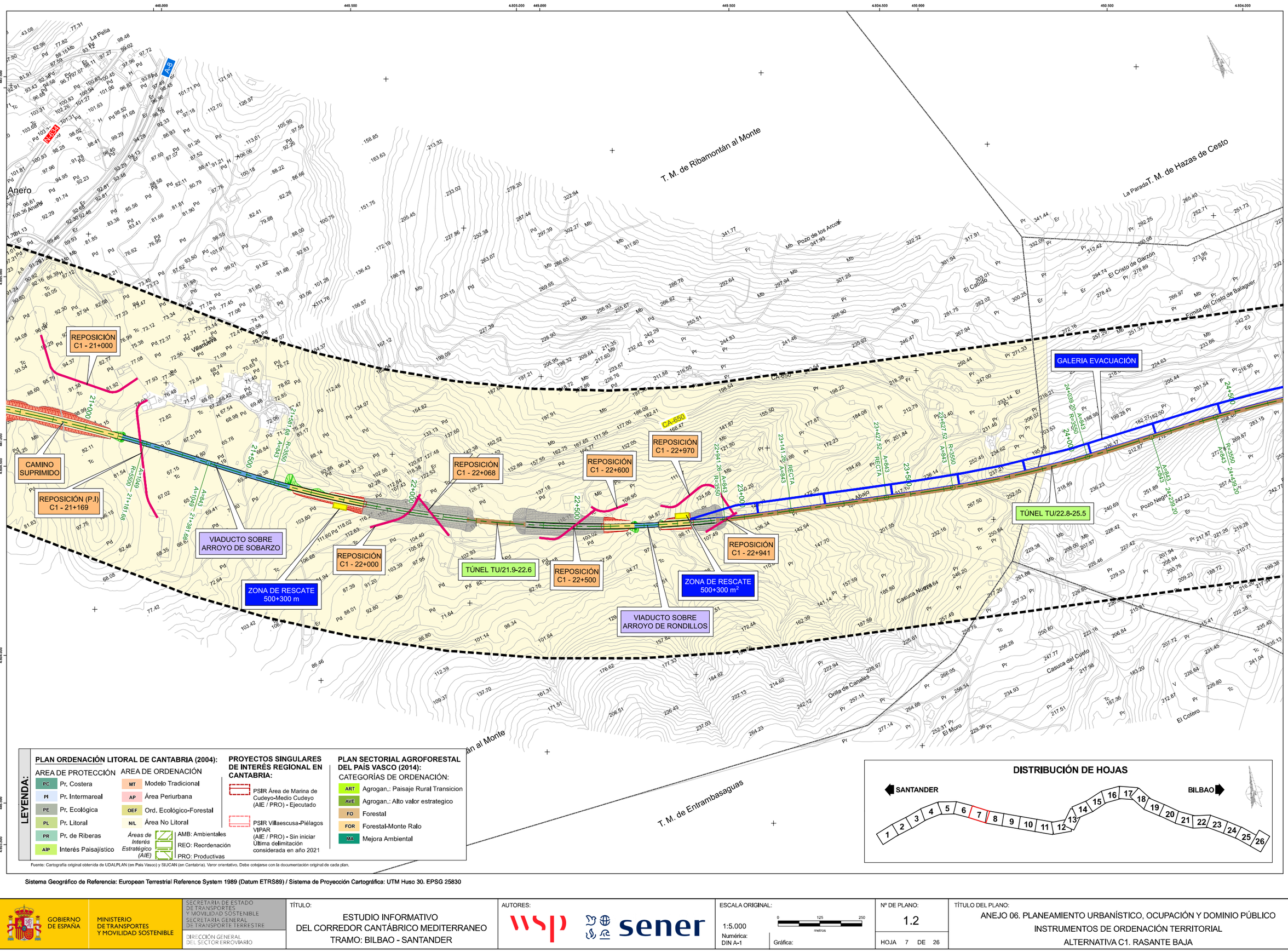
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 1.2
HOJA 6 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA



LEYENDA:

PLAN ORDENACIÓN LITORAL DE CANTABRIA (2004):

AREA DE PROTECCIÓN
- PC Pr. Costera
- PI Pr. Intermareal
- PE Pr. Ecológica
- PL Pr. Litoral
- PR Pr. de Riberas
- AIP Interés Paisajístico

AREA DE ORDENACIÓN
- MT Modelo Tradicional
- AP Área Periurbana
- OEF Ord. Ecológico-Forestal
- N/L Área No Litoral

Áreas de Interés Estratégico (AIE)
- AMB: Ambientales
- REO: Reordenación
- PRO: Productivas

PROYECTOS SINGULARES DE INTERÉS REGIONAL EN CANTABRIA:
- PSIR Área de Marina de Cudeyo-Medio Cudeyo (AIE / PRO) - Ejecutado
- PSIR Villaescusa-Piélagos VIPAR (AIE / PRO) - Sin iniciar Última delimitación considerada en año 2021

PLAN SECTORIAL AGROFORESTAL DEL PAÍS VASCO (2014):

CATEGORÍAS DE ORDENACIÓN:
- ART Agrogan.: Paisaje Rural Transicion
- AVE Agrogan.: Alto valor estrategico
- FO Forestal
- FOR Forestal-Monte Ralo
- MA Mejora Ambiental

Fuente: Cartografía original obtenida de IDALPLAN (en País Vasco) y SIUCAN (en Cantabria). Varor orientativo. Debe cotejarse con la documentación original de cada plan.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 BILBAO

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

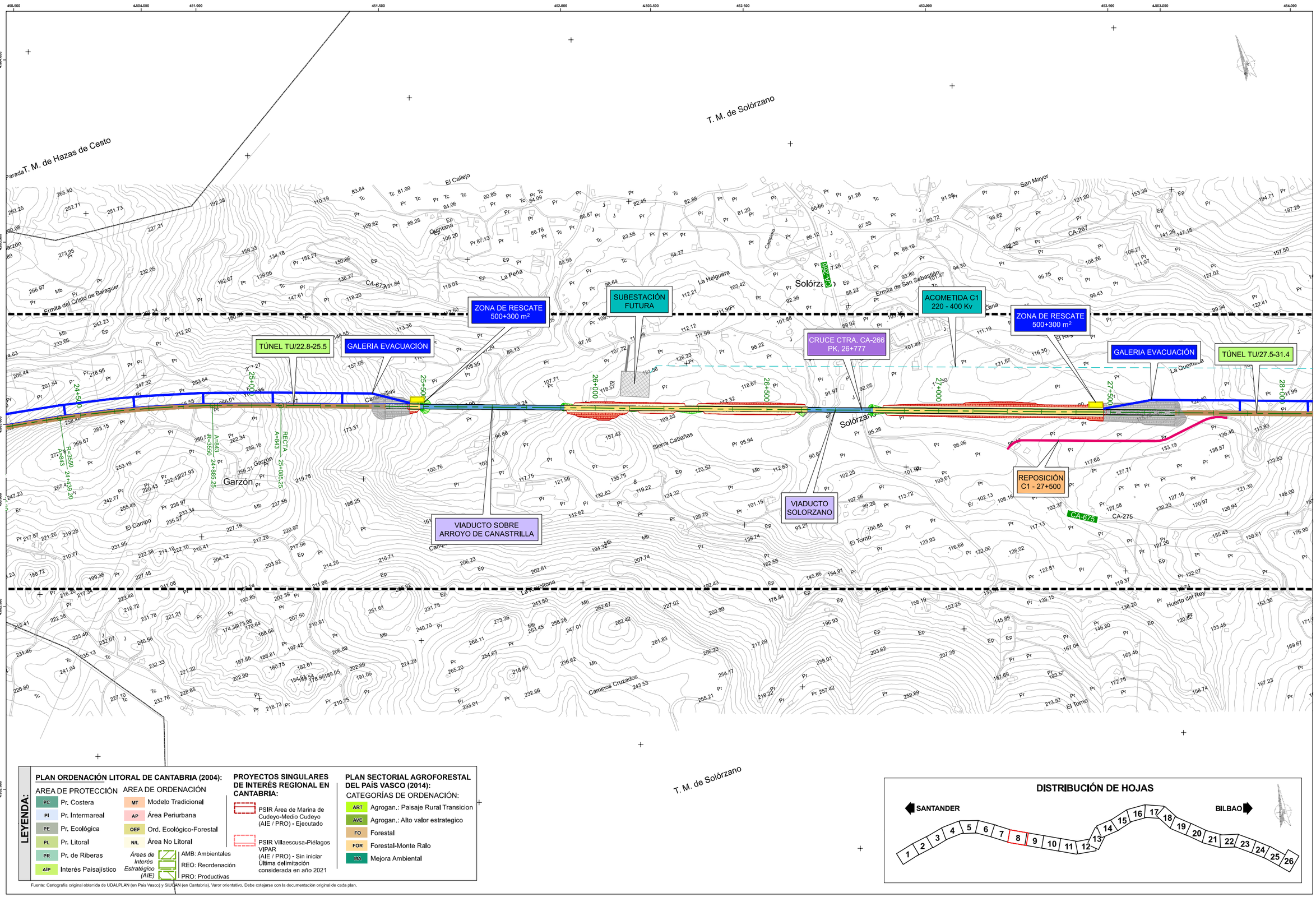
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL: 1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 1.2
HOJA 7 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA



LEYENDA:

PLAN ORDENACIÓN LITORAL DE CANTABRIA (2004):

AREA DE PROTECCIÓN		AREA DE ORDENACIÓN	
PC	Pr. Costera	MT	Modelo Tradicional
PI	Pr. Intermareal	AP	Área Periurbana
PE	Pr. Ecológica	OEF	Ord. Ecológico-Forestal
PL	Pr. Litoral	N/L	Área No Litoral
PR	Pr. de Riberas	*Áreas de Interés Estratégico (AIE)*	AMB: Ambientales
AIP	Interés Paisajístico		REO: Reordenación
			PRO: Productivas

PROYECTOS SINGULARES DE INTERÉS REGIONAL EN CANTABRIA:

- PSIR Área de Marina de Cudeyo-Medio Cudeyo (AIE / PRO) - Ejecutado
- PSIR Villaescusa-Piélagos VIPAR (AIE / PRO) - Sin iniciar Última delimitación considerada en año 2021

PLAN SECTORIAL AGROFORESTAL DEL PAÍS VASCO (2014):

CATEGORÍAS DE ORDENACIÓN:

ART	Agrogan.: Paisaje Rural Transicion
AVE	Agrogan.: Alto valor estrategico
FO	Forestal
FOR	Forestal-Monte Ralo
MA	Mejora Ambiental

Fuente: Cartografía original obtenida de UDALPLAN (en País Vasco) y SIUCAN (en Cantabria). Varor orientativo. Debe cotejarse con la documentación original de cada plan.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER ← 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 → BILBAO

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 1.2
HOJA 8 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA

SOLORZANO - CICERO
220 Kv

GALERIA EVACUACIÓN

TÚNEL TU/27.5-31.4

REPOSICIÓN
C1 - 31+056

REPOSICIÓN
C1 - 31+252

ZONA DE RESCATE
500+300 m²

CAMINO
SUPRIMIDO

CRUCE CTRA. CA-267
PK. 30+625

T. M. de Solórzano

T. M. de Voto

Las Estacas

Llanos de Campucicos

Campo La Cruz

La Viñona

Peña de los Mijarocos

Rocada Grande

Hoyo Mepel

Iglesia de San Juan

El Costal

Santuario Virgen de Fresnedo

Garmellana

La Cantera

Encina Redonda

Cortecilla

Secadura

El Ocejo

La Torre

Sirviro

Fresnedo

28+000

28+500

29+000

29+500

30+000

30+500

31+000

31+500

CA-267

LEYENDA:

PLAN ORDENACIÓN LITORAL DE CANTABRIA (2004):

AREA DE PROTECCIÓN

- PC Pr. Costera
- PI Pr. Intermareal
- PE Pr. Ecológica
- PL Pr. Litoral
- PR Pr. de Riberas
- AIP Interés Paisajístico

AREA DE ORDENACIÓN

- MT Modelo Tradicional
- AP Área Periurbana
- OEF Ord. Ecológico-Forestal
- N/L Área No Litoral

Áreas de Interés Estratégico (AIE)

- AMB: Ambientales
- REO: Reordenación
- PRO: Productivas

PROYECTOS SINGULARES DE INTERÉS REGIONAL EN CANTABRIA:

- PSIR Área de Marina de Cudeyo-Medio Cudeyo (AIE / PRO) - Ejecutado
- PSIR Villaescusa-Piélagos VIPAR (AIE / PRO) - Sin iniciar Última delimitación considerada en año 2021

PLAN SECTORIAL AGROFORESTAL DEL PAÍS VASCO (2014):

CATEGORÍAS DE ORDENACIÓN:

- ART Agrogan.: Paisaje Rural Transicion
- AVE Agrogan.: Alto valor estrategico
- FO Forestal
- FOR Forestal-Monte Ralo
- MA Mejora Ambiental

Fuente: Cartografía original obtenida de UDALPLAN (en País Vasco) y SIUCAN (en Cantabria). Varor orientativo. Debe cotejarse con la documentación original de cada plan.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER ← 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 → BILBAO

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 1.2
HOJA 9 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA

457.500 458.000 458.500 459.000 459.500 460.000 460.500

4.801.500 4.801.000 4.800.500

457.000 456.500 456.000 455.500 455.000 454.500

ZONA DE RESCATE 500+300 m²

REPOSICIÓN C1 - 31+252

REPOSICIÓN C1 - 31+800

PASO INFERIOR C1 - 31+980

PASO INFERIOR C1 - 32+200

CAMINO SUPRIMIDO

TÚNEL TU/32.6-32.7

CAMINO SUPRIMIDO

CAMINO SUPRIMIDO

CAMINO SUPRIMIDO

REPOSICIÓN C1 - 32+300

PAET DE VOTO

CAMINO SUPRIMIDO

VIADUCTO SOBRE RÍO CLARÓN

TÚNEL TU/33.9-34.2

CRUCE CTRA. CA-267 PK. 34+563

REPOSICIÓN (P.I) C1 - 34+638

VIADUCTO SOBRE RÍO CLARÍN

ZONA DE RESCATE 500+300 m²

T. M. de Voto

Monte San Mamés

San Mamés de Aras

La Torca

Iglesia de San Mamés

La Alameda

Bádames

Naveda

Maza Redonda

Cerroalao

Barrio de Bliega

Iglesia de San Pantaleón

San Pantaleón de Aras

Las Lastras

Nogalino Ribas

Voto

El Pedregal

El Aro

Mazarranido

Secadura

Fuente de

El Otero

La Torre

Clarín

Río

CA-267

CA-680

31+500 32+000 32+500 33+000 33+500 34+000 34+500 35+000

A=843 RECTA A=843 32+642.02 R=3550 A=843 32+842.02 R=3550 A=843 34+861.32 A=843 RECTA

LEYENDA:

PLAN ORDENACIÓN LITORAL DE CANTABRIA (2004):

AREA DE PROTECCIÓN

- PC Pr. Costera
- PI Pr. Intermareal
- PE Pr. Ecológica
- PL Pr. Litoral
- PR Pr. de Riberas
- AIP Interés Paisajístico

AREA DE ORDENACIÓN

- MT Modelo Tradicional
- AP Área Periurbana
- OEF Ord. Ecológico-Forestal
- N/L Área No Litoral

Áreas de Interés Estratégico (AIE)

- AMB: Ambientales
- REO: Reordenación
- PRO: Productivas

PROYECTOS SINGULARES DE INTERÉS REGIONAL EN CANTABRIA:

- PSIR Área de Marina de Cudeyo-Medio Cudeyo (AIE / PRO) - Ejecutado
- PSIR Villaescusa-Piélagos VIPAR (AIE / PRO) - Sin iniciar Última delimitación considerada en año 2021

PLAN SECTORIAL AGROFORESTAL DEL PAÍS VASCO (2014):

CATEGORÍAS DE ORDENACIÓN:

- ART Agrogan.: Paisaje Rural Transicion
- AVE Agrogan.: Alto valor estrategico
- FO Forestal
- FOR Forestal-Monte Ralo
- MA Mejora Ambiental

Fuente: Cartografía original obtenida de UDALPLAN (en País Vasco) y SIUCAN (en Cantabria). Varor orientativo. Debe cotejarse con la documentación original de cada plan.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER ← → BILBAO

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 1.2
HOJA 10 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA

460.500 | 4.800.500 | 461.000 | 461.500 | 462.000 | 462.500 | 463.000 | 4.799.500 | 463.500

4.801.500 | 4.800.000 | 4.799.000 | 4.798.000

T. M. de Voto

T. M. de Ampuero

CA-682

Monte de Badamés

Alto de la Bermilla

La Cerradilla

Tania

La Habana

Monte de la Iglesia

Cerroalao

Covachera

La Calleja

La Canaloja

Los Grandes

Bueras

Iglesia de San Andrés

Sierra Venera

Picos Fuentes

Sierra

La Simona

Cuesta Roble

San Pantaleón de Aras

GALERIA EVACUACIÓN

TÚNEL TU/35.1-39.8

ZONA DE RESCATE
500+300 m²

CRUCE CTRA. CA-684
PK. 36+441

CA-683

CA-684

35+000 | 35+500 | 36+000 | 36+500 | 37+000 | 37+500 | 38+000 | 38+500

R=3550 | A=843 | RECTA A=843

LEYENDA:

PLAN ORDENACIÓN LITORAL DE CANTABRIA (2004):

AREA DE PROTECCIÓN
- PC Pr. Costera
- PI Pr. Intermareal
- PE Pr. Ecológica
- PL Pr. Litoral
- PR Pr. de Riberas
- AIP Interés Paisajístico

AREA DE ORDENACIÓN
- MT Modelo Tradicional
- AP Área Periurbana
- OEF Ord. Ecológico-Forestal
- N/L Área No Litoral

Áreas de Interés Estratégico (AIE)
- AMB: Ambientales
- REO: Reordenación
- PRO: Productivas

PROYECTOS SINGULARES DE INTERÉS REGIONAL EN CANTABRIA:
- PSIR Área de Marina de Cudeyo-Medio Cudeyo (AIE / PRO) - Ejecutado
- PSIR Villaescusa-Piélagos VIPAR (AIE / PRO) - Sin iniciar Última delimitación considerada en año 2021

PLAN SECTORIAL AGROFORESTAL DEL PAÍS VASCO (2014):

CATEGORÍAS DE ORDENACIÓN:
- ART Agrogan.: Paisaje Rural Transicion
- AVE Agrogan.: Alto valor estrategico
- FO Forestal
- FOR Forestal-Monte Ralo
- MA Mejora Ambiental

Fuente: Cartografía original obtenida de UDALPLAN (en País Vasco) y SIUCAN (en Cantabria). Varor orientativo. Debe cotejarse con la documentación original de cada plan.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER ← 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 → BILBAO

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp | sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 1.2

HOJA 11 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA

T. M. de Ampuero

Cerbigo

Ampuero

Iglesia de Santa Marina

Palacio de la Espina

El Campillo

Hazas Grandes

La Iseca

Hoz y Marrón

La Cueva

Fontinueva

Las Cañalizas

Coterillo

Valmagne

El Pomoso

Alto Pradera

Rocío

Bernales

La Tejera

Ermita de Santa Isabel

El Pico

Rasines

T. M. de Ras

N-629a

N-629

CA-503

CA-50

CA-684

CA-685

Río Asón

TÚNEL TU/35.1-39.8

ZONA DE RESCATE 500+300 m²

GALERIA EVACUACIÓN

CRUCE CTRA. CA-684 PK. 39+257

CRUCE CTRA. CA-685 PK. 39+459

REPOSICIÓN C1 - 40+483

REPOSICIÓN C1 - 40+743

VIADUCTO SOBRE RÍO ASÓN

TÚNEL TU/40.4-40.9

CRUCE CTRA. N-629A PK. 41+068

VIADUCTO SOBRE Cª N-629A

TÚNEL TU/41.3-41.4

VIADUCTO ROCILLO

REPOSICIÓN (P.I) C1 - 41+626

REPOSICIÓN (P.I) C1 - 41+925

VIADUCTO SOBRE RÍO BERNALES

CRUCE CTRA. CA-503 PK. 42+206

LEYENDA:

PLAN ORDENACIÓN LITORAL DE CANTABRIA (2004):

AREA DE PROTECCIÓN

- PC Pr. Costera
- PI Pr. Intermareal
- PE Pr. Ecológica
- PL Pr. Litoral
- PR Pr. de Riberas
- AIP Interés Paisajístico

AREA DE ORDENACIÓN

- MT Modelo Tradicional
- AP Área Periurbana
- OEF Ord. Ecológico-Forestal
- N/L Área No Litoral

Áreas de Interés Estratégico (AIE)

- AMB: Ambientales
- REO: Reordenación
- PRO: Productivas

PROYECTOS SINGULARES DE INTERÉS REGIONAL EN CANTABRIA:

- PSIR Área de Marina de Cudeyo-Medio Cudeyo (AIE / PRO) - Ejecutado
- PSIR Villaescusa-Piélagos VIPAR (AIE / PRO) - Sin iniciar Última delimitación considerada en año 2021

PLAN SECTORIAL AGROFORESTAL DEL PAÍS VASCO (2014):

CATEGORÍAS DE ORDENACIÓN:

- ART Agrogan.: Paisaje Rural Transicion
- AVE Agrogan.: Alto valor estrategico
- FO Forestal
- FOR Forestal-Monte Ralo
- MA Mejora Ambiental

Fuente: Cartografía original obtenida de UDALPLAN (en País Vasco) y SIUCAN (en Cantabria). Varor orientativo. Debe cotejarse con la documentación original de cada plan.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 BILBAO

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 1.2

HOJA 12 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA

VIADUCTO SOBRE RÍO BERNALES

CRUCE CTRA. CA-503 PK. 42+206

REPOSICIÓN (P.I) C1 - 41+925

CRUCE LINEA FEVE PK. 42+515

REPOSICIÓN C1 - 42+570

ZONA DE RESCATE 500+300 m

VIADUCTO ARROYO DE LAS TOBERAS

CRUCE CTRA. CA-510 PK. 43+283

ZONA DE RESCATE 500+300 m^2

TÚNEL TU/42.6-43.2

TÚNEL TU/43.7-51.4

T. M. de Ampuero

T. M. de Limpias

Ampuero

Cerbiago

Santiesteban

Asón-Agüera

La Hoya

Pjaron

Havas

Tarranco

Gomosal

Las de Serre

Campo Arnero

Ermita de San Pedro

Cuillo

Rollo

Pereglia

Bernales

Camino

Fuente

Iglesia de Santa Marina

Polvetal de Arisa

Río

Mata

Mb

Pr

Hr

Ei

Ar

Ca

Ex

Ta

Tc

Ts

Ep

Ag

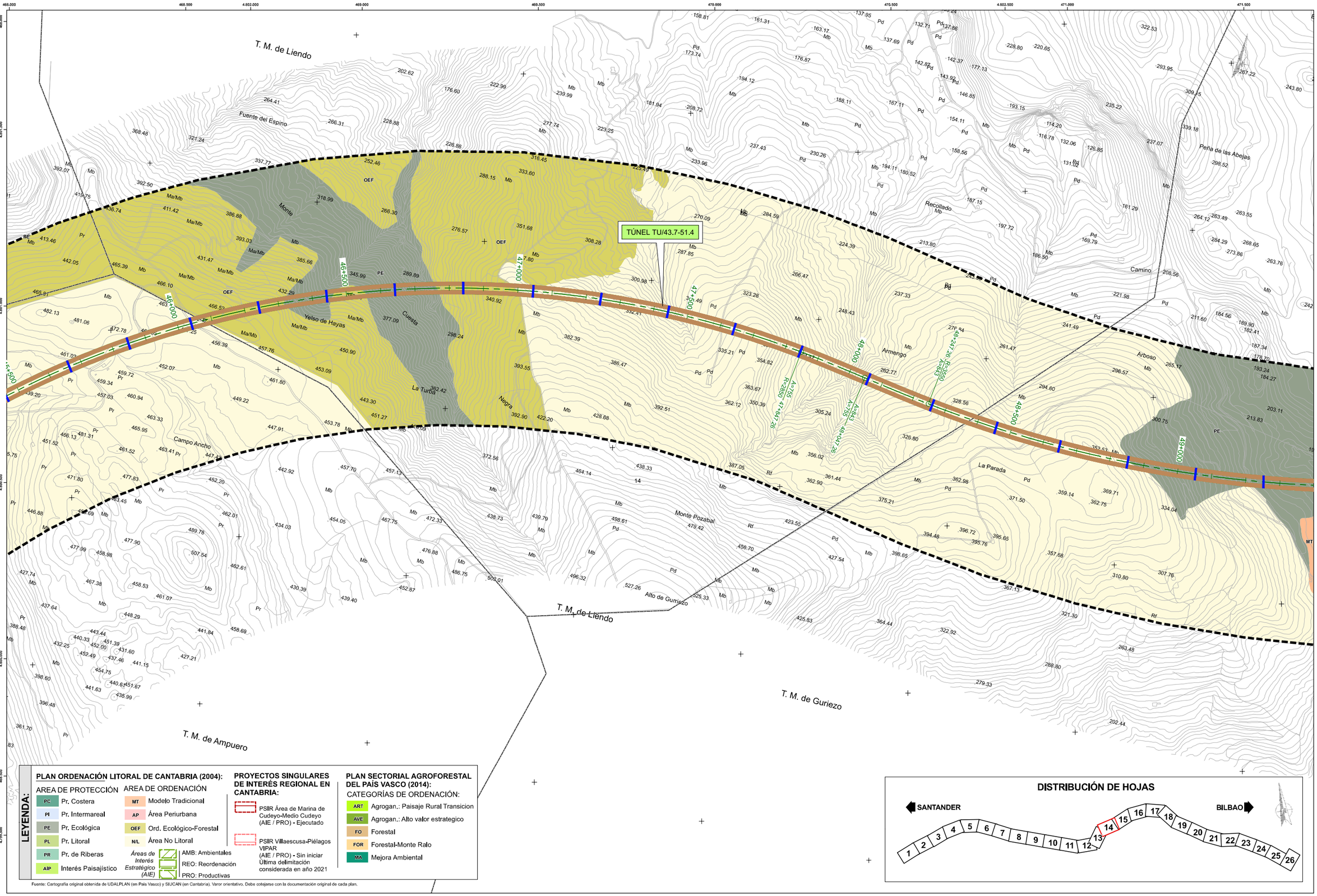
Ma

Ri

Ro

Ve

Ba



Fuente: Cartografía original obtenida de UDALPLAN (en País Vasco) y SIUCAN (en Cantabria). Varor orientativo. Debe cotejarse con la documentación original de cada plan.

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES:
wsp
sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO:
1.2
HOJA 14 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA

PUNTO INICIO COMÚN
RASANTE BAJA Y ALTA (Pk. VER TABLA)

TÚNEL TU/43.7-51.4

REPOSICIÓN (P.I)
C1 - 51+548

VIADUCTO SOBRE
RÍO AGÜERA

CRUCE CTRA. CA-151
PK. 51+989

TÚNEL TU/52.0-60.3

REPOSICIÓN
C1 - 52+100

REPOSICIÓN (P.I)
C1 - CA-151

ZONA DE RESCATE
500+300 m²

ZONA DE RESCATE
500+300 m²

Torquiendo
Nocina
Lugarejos
Tresagua
Rioseco
Los Molinos
Solamaza
Casa de la Junquera
Las Rozadas
El Pontarrón
Las Mimosas
Ermita de Santa Isa
Prado Juncal
La Lonja
Llano de la Pared
Molino de Tenio
Pico Cutio
Peña de las Abejas
El Mirazo
Llosa Mayor
El Juyo
Coterón
El Costerón
La Callejaderola
Casa de la Braña
El Solar
La Brena
La Grama
Sollivero
Lendagua
La Callejа
El Sorcotón
El Cayuso
Agüera
T.M. de Gurieza
T.M. de Castro-Urdiales
A-8
P-2531
CA-151
49+000
49+500
50+000
50+500
51+000
51+500
52+000
52+500
50+620.42 RECTA A=843
50+420.42 A=843 R=3550
52+342.10 RECTA A=843
52+542.10 A=843 R=3560

LEYENDA:

PLAN ORDENACIÓN LITORAL DE CANTABRIA (2004):

AREA DE PROTECCIÓN
- PC Pr. Costera
- PI Pr. Intermareal
- PE Pr. Ecológica
- PL Pr. Litoral
- PR Pr. de Riberas
- AIP Interés Paisajistico

AREA DE ORDENACIÓN
- MT Modelo Tradicional
- AP Área Periurbana
- OEF Ord. Ecológico-Forestal
- N/L Área No Litoral

Áreas de Interés Estratégico (AIE)
- AMB: Ambientales
- REO: Reordenación
- PRO: Productivas

PROYECTOS SINGULARES DE INTERÉS REGIONAL EN CANTABRIA:
- PSIR Área de Marina de Cudeyo-Medio Cudeyo (AIE / PRO) - Ejecutado
- PSIR Villaescusa-Piélagos VIPAR (AIE / PRO) - Sin iniciar Última delimitación considerada en año 2021

PLAN SECTORIAL AGROFORESTAL DEL PAÍS VASCO (2014):
CATEGORÍAS DE ORDENACIÓN:
- ART Agrogan.: Paisaje Rural Transicion
- AVE Agrogan.: Alto valor estrategico
- FO Forestal
- FOR Forestal-Monte Ralo
- MA Mejora Ambiental

Fuente: Cartografía original obtenida de UDALPLAN (en País Vasco) y SIUCAN (en Cantabria). Varor orientativo. Debe cotejarse con la documentación original de cada plan.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER ← 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 → BILBAO

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

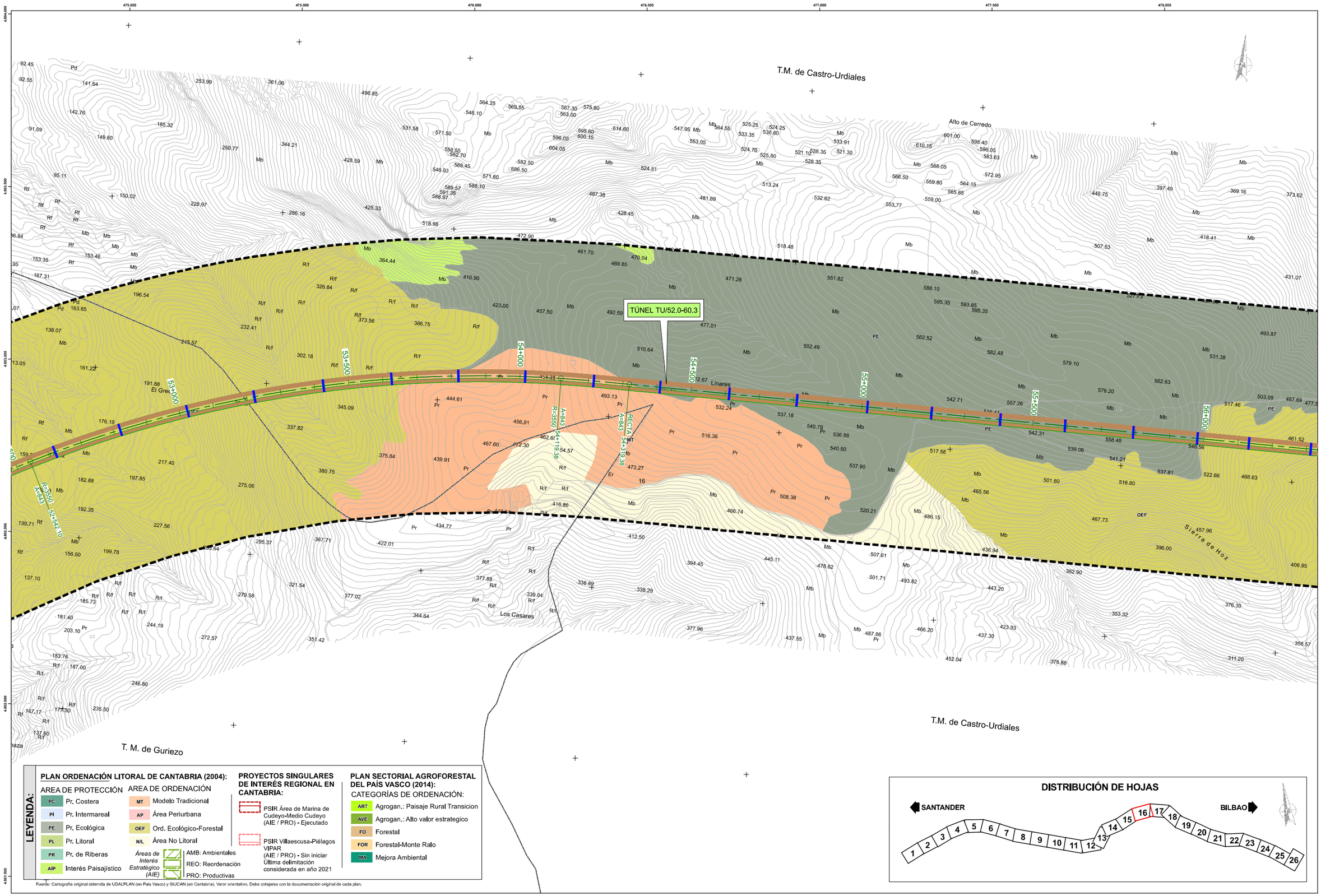
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 1.2
HOJA 15 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA



Fuente: Cartografía original obtenida de UDALPLAN (en País Vasco) y SIUCAN (en Cantabria). Varor orientativo. Debe cotejarse con la documentación original de cada plan.

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

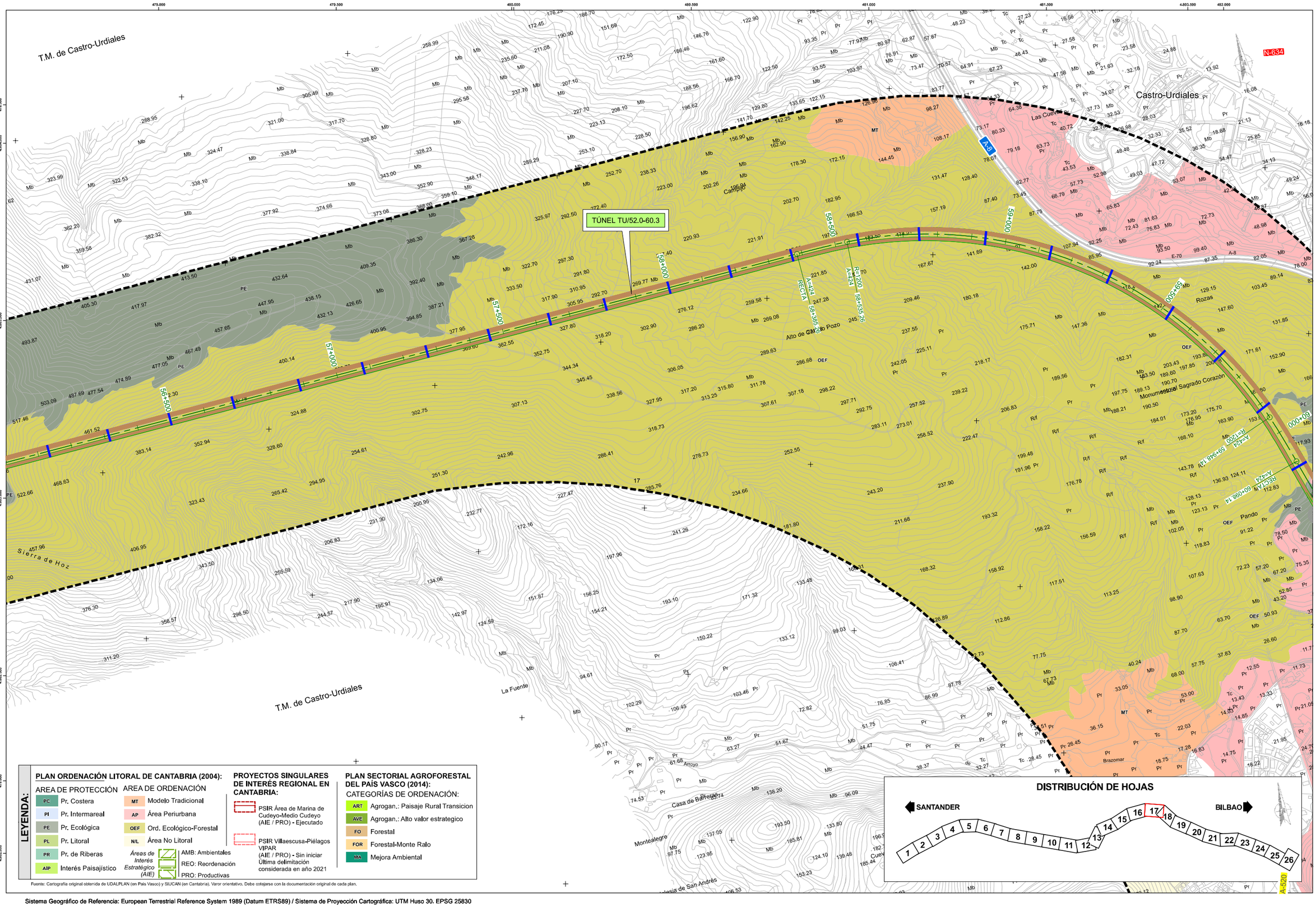
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 1.2
HOJA 16 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA



LEYENDA:

PLAN ORDENACIÓN LITORAL DE CANTABRIA (2004):

AREA DE PROTECCIÓN

- PC Pr. Costera
- PI Pr. Intermareal
- PE Pr. Ecológica
- PL Pr. Litoral
- PR Pr. de Riberas
- AIP Interés Paisajístico

AREA DE ORDENACIÓN

- MT Modelo Tradicional
- AP Área Periurbana
- OEF Ord. Ecológico-Forestal
- N/L Área No Litoral

Áreas de Interés Estratégico (AIE)

- AMB: Ambientales
- REO: Reordenación
- PRO: Productivas

PROYECTOS SINGULARES DE INTERÉS REGIONAL EN CANTABRIA:

- PSIR Área de Marina de Cudeyo-Medio Cudeyo (AIE / PRO) - Ejecutado
- PSIR Villaescusa-Piélagos VIPAR (AIE / PRO) - Sin iniciar Última delimitación considerada en año 2021

PLAN SECTORIAL AGROFORESTAL DEL PAÍS VASCO (2014):

CATEGORÍAS DE ORDENACIÓN:

- ART Agrogan.: Paisaje Rural Transicion
- AVE Agrogan.: Alto valor estrategico
- FO Forestal
- FOR Forestal-Monte Ralo
- MA Mejora Ambiental

Fuente: Cartografía original obtenida de IDALPLAN (en País Vasco) y SIUCAN (en Cantabria). Varor orientativo. Debe cotejarse con la documentación original de cada plan.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER — BILBAO

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

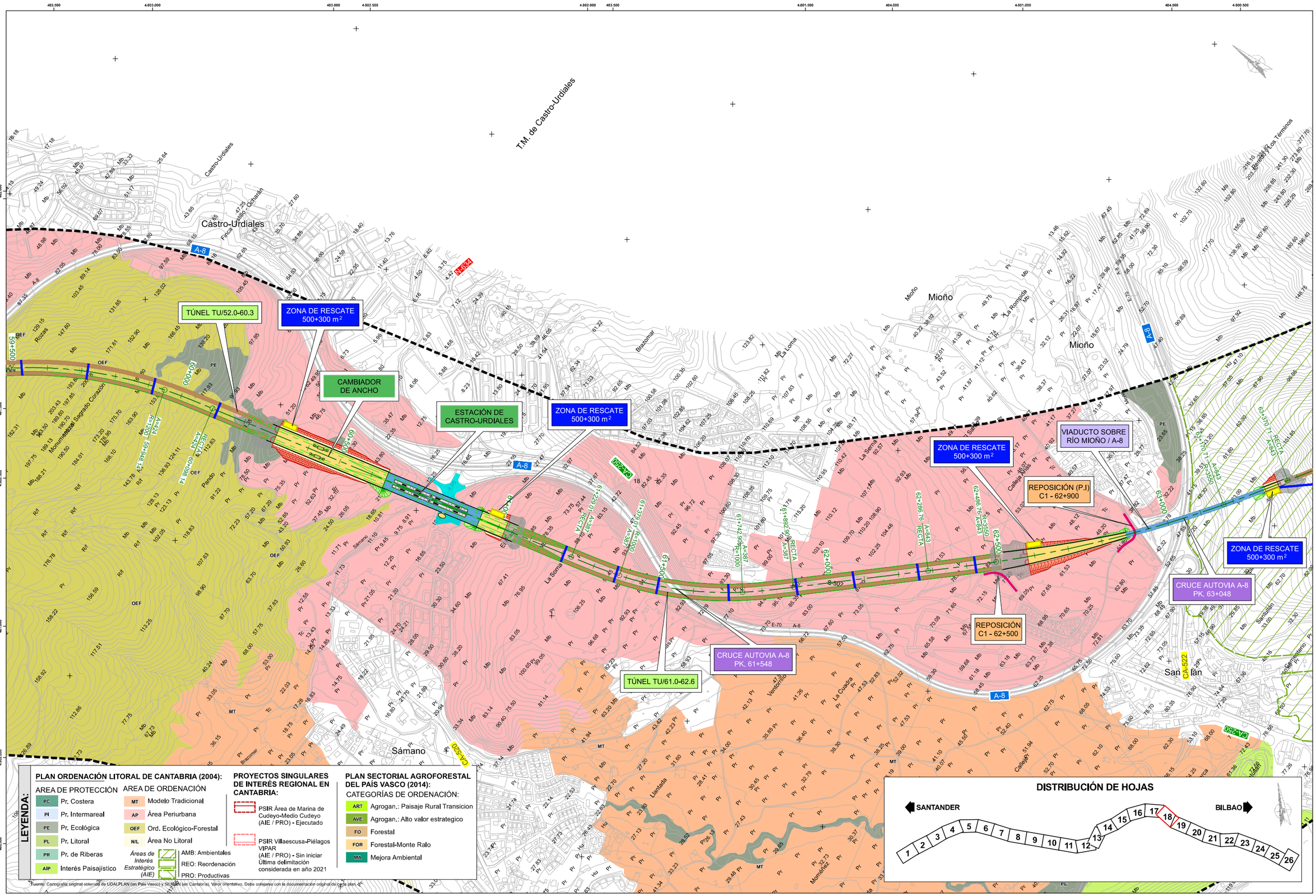
AUTORES: wsp sener

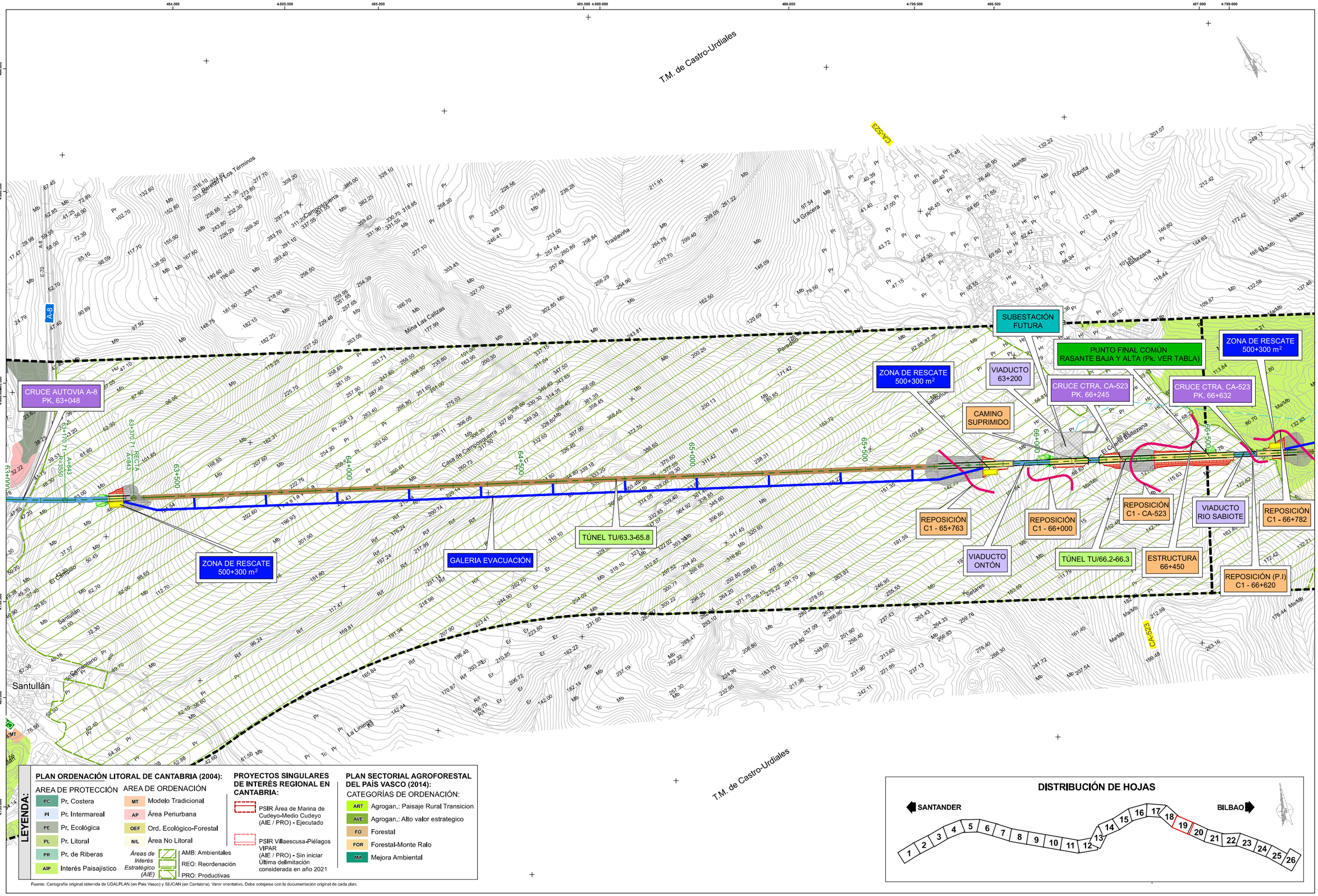
ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 1.2

HOJA 17 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA


T.M. de Castro-Urdiales
Castro-Urdiales
Finca Lluilo
Ocharán
Sámano
Brazomar
Mioño
La Romada
Los Terminos
La Loma
La Cuadra
La Somera
Pando
Monumento al Sagrado Corazón
Rozas
Ventorrillo
Llantada
Montellez
Callejo
Callejo Alto
Samullán
San Iñán
N-634
A-8
CA-5220
CA-5222
TÚNEL TU/52.0-60.3
ZONA DE RESCATE 500+300 m²
CAMBIADOR DE ANCHO
ESTACIÓN DE CASTRO-URDIALES
ZONA DE RESCATE 500+300 m²
VIADUCTO SOBRE RÍO MIOÑO / A-8
ZONA DE RESCATE 500+300 m²
REPOSICIÓN (P.I) C1 - 62+900
ZONA DE RESCATE 500+300 m²
CRUCE AUTOVIA A-8 PK. 63+048
REPOSICIÓN C1 - 62+500
CRUCE AUTOVIA A-8 PK. 61+548
TÚNEL TU/61.0-62.6
59+000
60+000
60+500
61+000
61+500
62+000
62+500
63+000
63+370.71 - RECTA A=843
62+486.76 A=843 RECTA
62+286.76 A=843 RECTA
61+892.90 A=387 RECTA
61+742.90 A=387
61+379.01 A=387
61+229.01 A=387
61+000 A=1000
60+548.13 A=1000
60+500 A=1000
60+359.13 A=1000
59+648.13 A=1000
P1 060+09
P2 060+09
A=224
A=1200
A=1200
A=224
A=1200
A=1200
A=1200



LEYENDA:

PLAN ORDENACIÓN LITORAL DE CANTABRIA (2004):

AREA DE PROTECCIÓN

PC	Pr. Costera
PI	Pr. Intermareal
PE	Pr. Ecológica
PL	Pr. Litoral
PR	Pr. de Riberas
AIP	Interés Paisajístico

AREA DE ORDENACIÓN

MT	Modelo Tradicional
AP	Área Periurbana
OEF	Ord. Ecológico-Forestal
N/L	Área No Litoral

Áreas de Interés Estratégico (AIE)

- AMB: Ambientales
- REO: Reordenación
- PRO: Productivas

PROYECTOS SINGULARES DE INTERÉS REGIONAL EN CANTABRIA:

- PSIR Área de Marina de Cudeyo-Medio Cudeyo (AIE / PRO) - Ejecutado
- PSIR Villaescusa-Piélagos VIPAR (AIE / PRO) - Sin iniciar Última delimitación considerada en año 2021

PLAN SECTORIAL AGROFORESTAL DEL PAÍS VASCO (2014):

CATEGORÍAS DE ORDENACIÓN:

ART	Agrogan.: Paisaje Rural Transicion
AVE	Agrogan.: Alto valor estrategico
FO	Forestal
FOR	Forestal-Monte Ralo
MA	Mejora Ambiental

Fuente: Cartografía original obtenida de UDALPLAN (en País Vasco) y SIUCAN (en Cantabria). Varor orientativo. Debe cotejarse con la documentación original de cada plan.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES:
wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO:
1.2
HOJA 19 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA

CANTABRIA
T.M. de Castro-Urdiales

PAIS VASCO
BIZKAIA
T.M. de Muskiz

MUSKIZ
400 Kv

ACOMETIDA TC2
220 - 400 Kv

CRUCE CTRA. CA-523
PK. 66+632

ZONA DE RESCATE
500+300 m

REPOSICIÓN
C1 - 66+782

VIADUCTO
RIO SABIOTE

REPOSICIÓN (P.I)
C1 - 66+620

TÚNEL TU/66.7-71.0

N-634

San Juan

Peña Amarilla

Edillo Iturria

Los Terraplenes

Carrascal

Las Calizas

La Cadena

El Castillo

Villanueva

Castaños

Calleja la Verde

La Rabuda

Rebollinar

Las Tobas

Cerro Poza

Los Picos

Fuente Buena

Los Campos

Fuentefría

Corbera

Sabioles

Dillo

Campa

Castar

ART

FO

RECTA

A=843

R=3550

67+000

67+500

68+000

68+500

69+000

69+500

70+000

67+189.13

67+729.18

68+528.17

68+732.17

LEYENDA:

PLAN ORDENACIÓN LITORAL DE CANTABRIA (2004):

AREA DE PROTECCIÓN

- PC Pr. Costera
- PI Pr. Intermareal
- PE Pr. Ecológica
- PL Pr. Litoral
- PR Pr. de Riberas
- AIP Interés Paisajístico

AREA DE ORDENACIÓN

- MT Modelo Tradicional
- AP Área Periurbana
- OEF Ord. Ecológico-Forestal
- N/L Área No Litoral

Áreas de Interés Estratégico (AIE)

- AMB: Ambientales
- REO: Reordenación
- PRO: Productivas

PROYECTOS SINGULARES DE INTERÉS REGIONAL EN CANTABRIA:

- PSIR Área de Marina de Cudeyo-Medio Cudeyo (AIE / PRO) - Ejecutado
- PSIR Villaescusa-Piélagos VIPAR (AIE / PRO) - Sin iniciar Última delimitación considerada en año 2021

PLAN SECTORIAL AGROFORESTAL DEL PAÍS VASCO (2014):

CATEGORÍAS DE ORDENACIÓN:

- ART Agrogan.: Paisaje Rural Transicion
- AVE Agrogan.: Alto valor estrategico
- FO Forestal
- FOR Forestal-Monte Ralo
- MA Mejora Ambiental

Fuente: Cartografía original obtenida de UDALPLAN (en País Vasco) y SIUCAN (en Cantabria). Varor orientativo. Debe cotejarse con la documentación original de cada plan.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER ← 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 → BILBAO

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

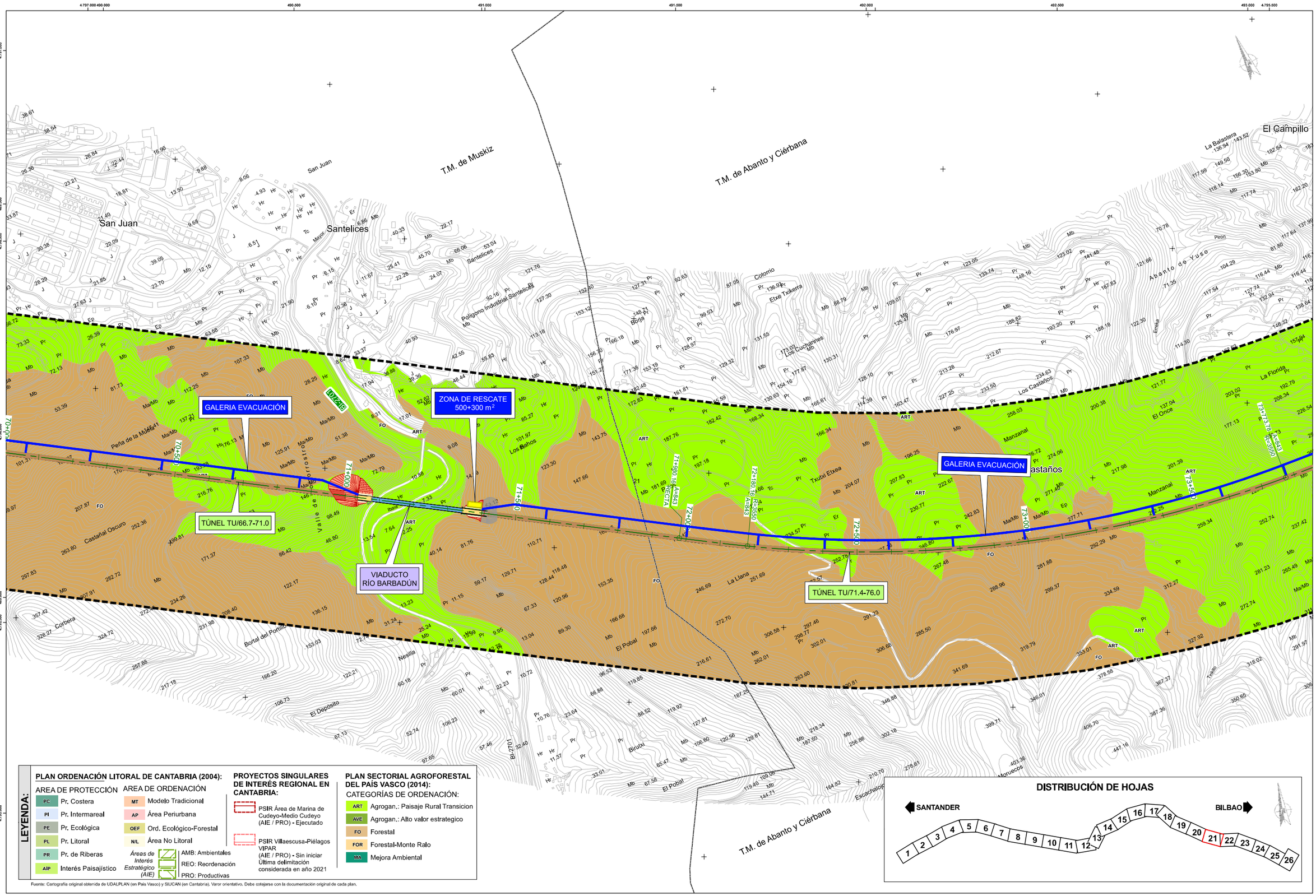
AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 1.2

HOJA 20 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA



Fuente: Cartografía original obtenida de UDALPLAN (en País Vasco) y SIUCAN (en Cantabria). Varor orientativo. Debe cotejarse con la documentación original de cada plan.

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

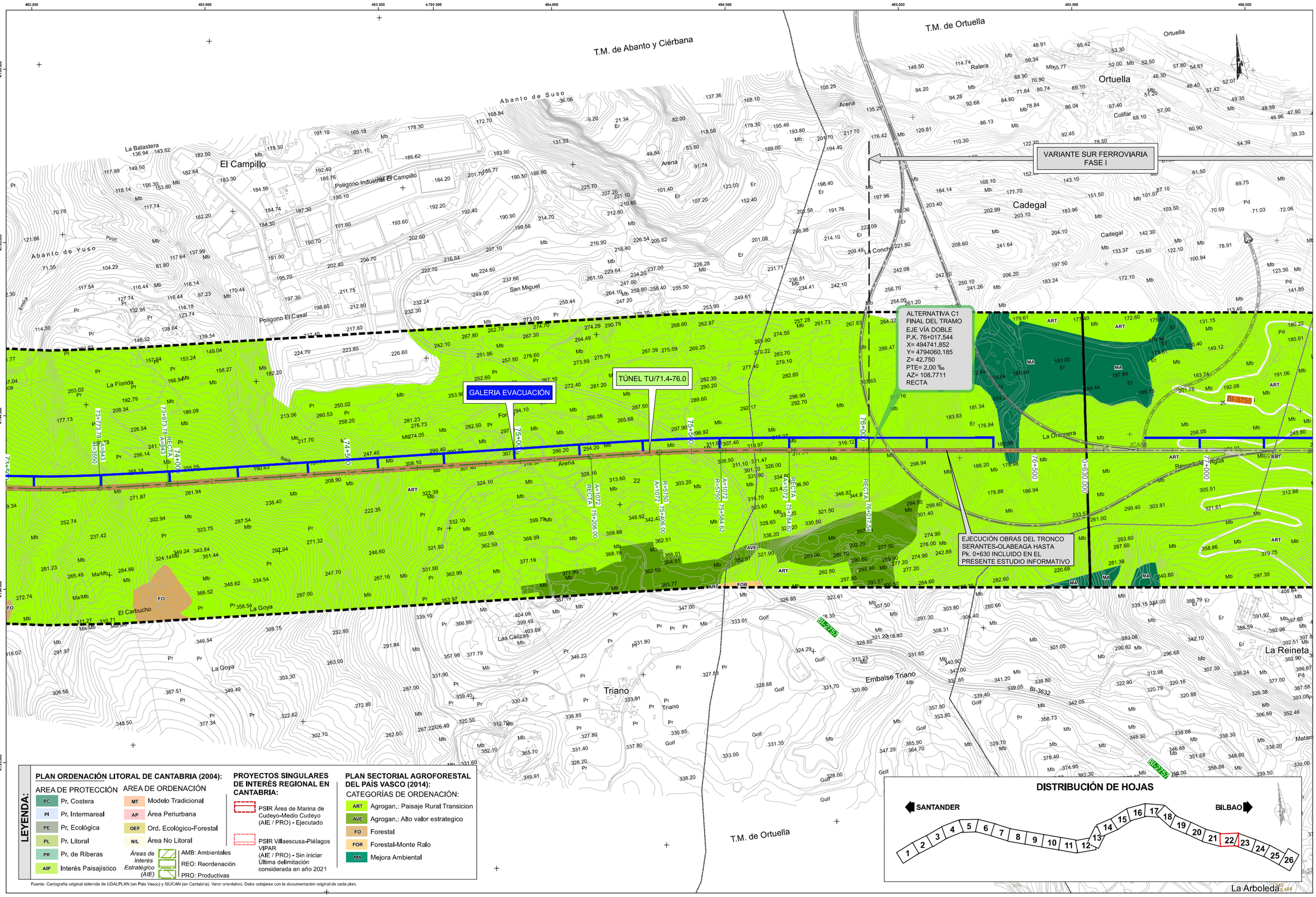
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES:
wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO:
1.2
HOJA 21 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA



LEYENDA:

PLAN ORDENACIÓN LITORAL DE CANTABRIA (2004):

AREA DE PROTECCIÓN

- PC Pr. Costera
- PI Pr. Intermareal
- PE Pr. Ecológica
- PL Pr. Litoral
- PR Pr. de Riberas
- AIP Interés Paisajístico

AREA DE ORDENACIÓN

- MT Modelo Tradicional
- AP Área Periurbana
- OEF Ord. Ecológico-Forestal
- N/L Área No Litoral

Áreas de Interés Estratégico (AIE)

- AMB: Ambientales
- REO: Reordenación
- PRO: Productivas

PROYECTOS SINGULARES DE INTERÉS REGIONAL EN CANTABRIA:

- PSIR Área de Marina de Cudeyo-Medio Cudeyo (AIE / PRO) - Ejecutado
- PSIR Villaescusa-Piélagos VIPAR (AIE / PRO) - Sin iniciar Última delimitación considerada en año 2021

PLAN SECTORIAL AGROFORESTAL DEL PAÍS VASCO (2014):

CATEGORÍAS DE ORDENACIÓN:

- ART Agrogan.: Paisaje Rural Transicion
- AVE Agrogan.: Alto valor estrategico
- FO Forestal
- FOR Forestal-Monte Ralo
- MA Mejora Ambiental

Fuente: Cartografía original obtenida de IDALPLAN (en País Vasco) y SIUCAN (en Cantabria). Varor orientativo. Debe cotejarse con la documentación original de cada plan.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 BILBAO

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

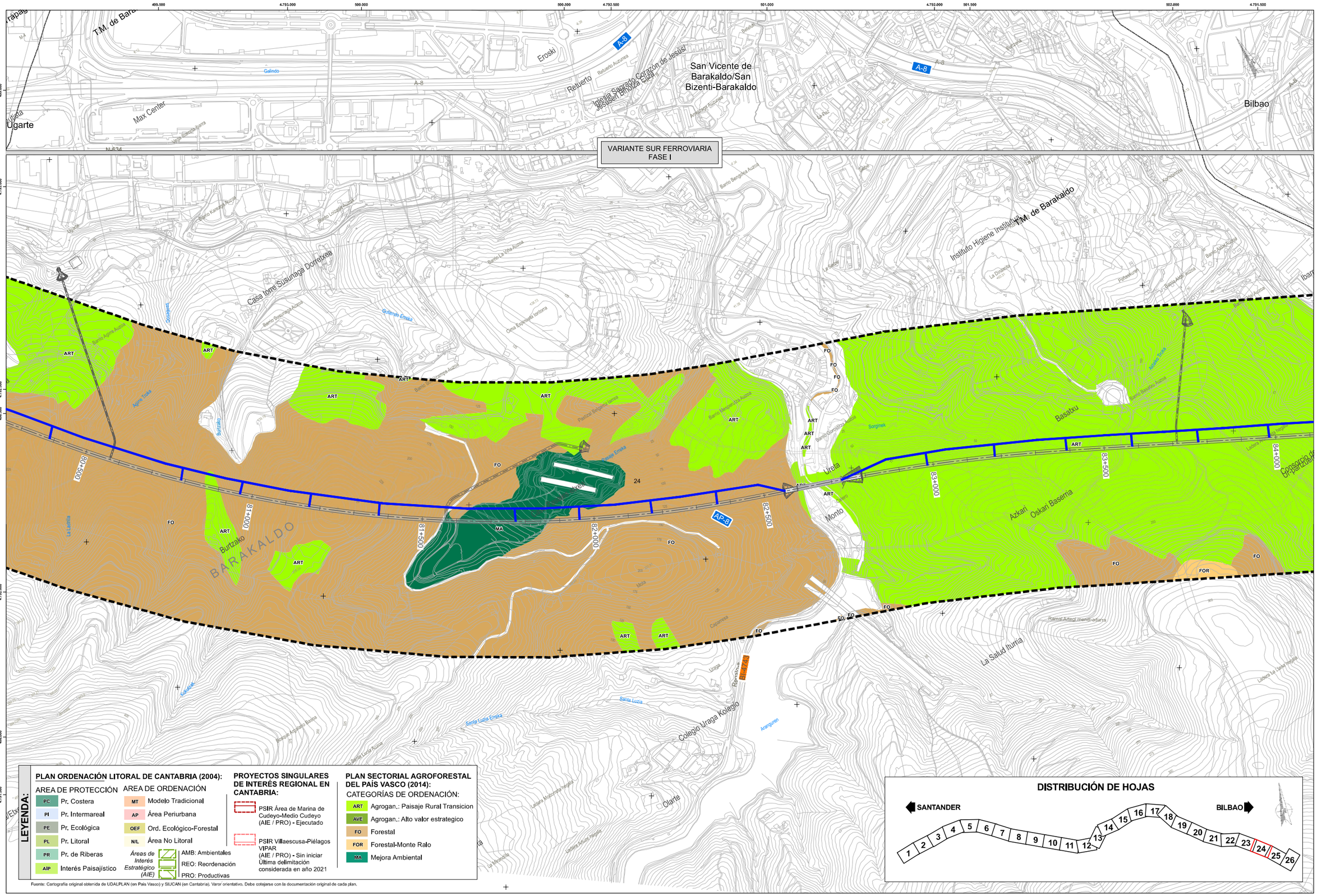
Nº DE PLANO: 1.2
HOJA 22 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA

VARIANTE SUR FERROVIARIA
FASE I

GALERIA EVACUACIÓN

Ortuella
T.M. de Ortuella
Valle de Trápaga/Trapagaran
T.M. de Valle de Trapaga
Ermita San Jose
Iglesia San Juan Bautista
San Vicente de Barakaldo/San Bizenti-Barakaldo
Ugarte
La Reineta
Arboleda
T.M. de Valle de Trápaga
VALLE DE TRAPAGA TRAPAGARAN
Las Losinas
Trapaga - Causo
Los Terraplenes
Matamoros - Burzaco
Parcelona - Barrionuevo
La Era
Agua
Reserva
Sierra de Matamoros
Cima Biarritxu
Cima Batería Mogel
Cima Batería Punta Lucero
Polígono Industrial Granada
Pq. Ind. Aurrenn Industrialdea
Pq. Ind. El Juncal Industrialdea
Pq. Ind. Usaritxalde Industrialdea
Barrio Ugarte Auzoa
Barrio Agarre Auzoa
Barrio La Era
Barrio Trapaga
Barrio Las Losinas
Barrio Matamoros
Barrio Parcelona
Barrio Sierra de Matamoros
Barrio Los Terraplenes
Barrio Reineta
Barrio Cima Biarritxu
Barrio Cima Batería Mogel
Barrio Cima Batería Punta Lucero
Barrio Pq. Ind. Aurrenn Industrialdea
Barrio Pq. Ind. El Juncal Industrialdea
Barrio Pq. Ind. Usaritxalde Industrialdea
Barrio Ermita San Jose
Barrio Iglesia San Juan Bautista
Barrio Valle de Trapaga
Barrio Valle de Trapagaran
Barrio Ortuella
Barrio Polígono Industrial Granada
Barrio Zabalia
Barrio Calle de Trapaga
Barrio Trapaga - Causo
Barrio Las Losinas
Barrio Matamoros - Burzaco
Barrio Parcelona - Barrionuevo
Barrio Los Terraplenes
Barrio Reineta
Barrio Sierra de Matamoros



Fuente: Cartografía original obtenida de UDALPLAN (en País Vasco) y SIUCAN (en Cantabria). Varor orientativo. Debe cotejarse con la documentación original de cada plan.

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

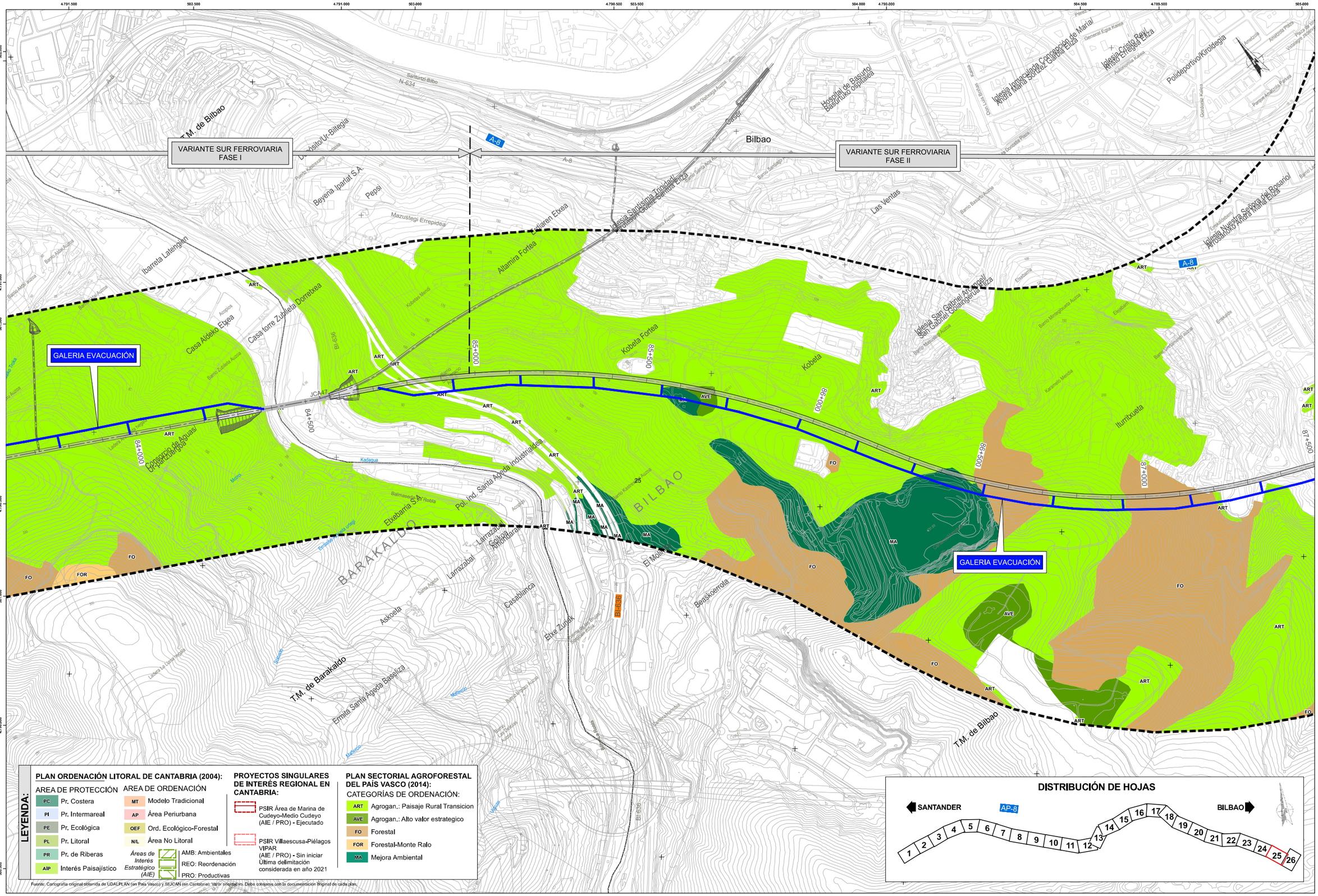
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES:
wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO:
1.2
HOJA 24 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA



Fuente: Cartografía original obtenida de IDALPLAN (en País Vasco) y SIJCAN (en Cantabria). Valor orientativo. Debe cotejarse con la documentación original de cada plan.

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

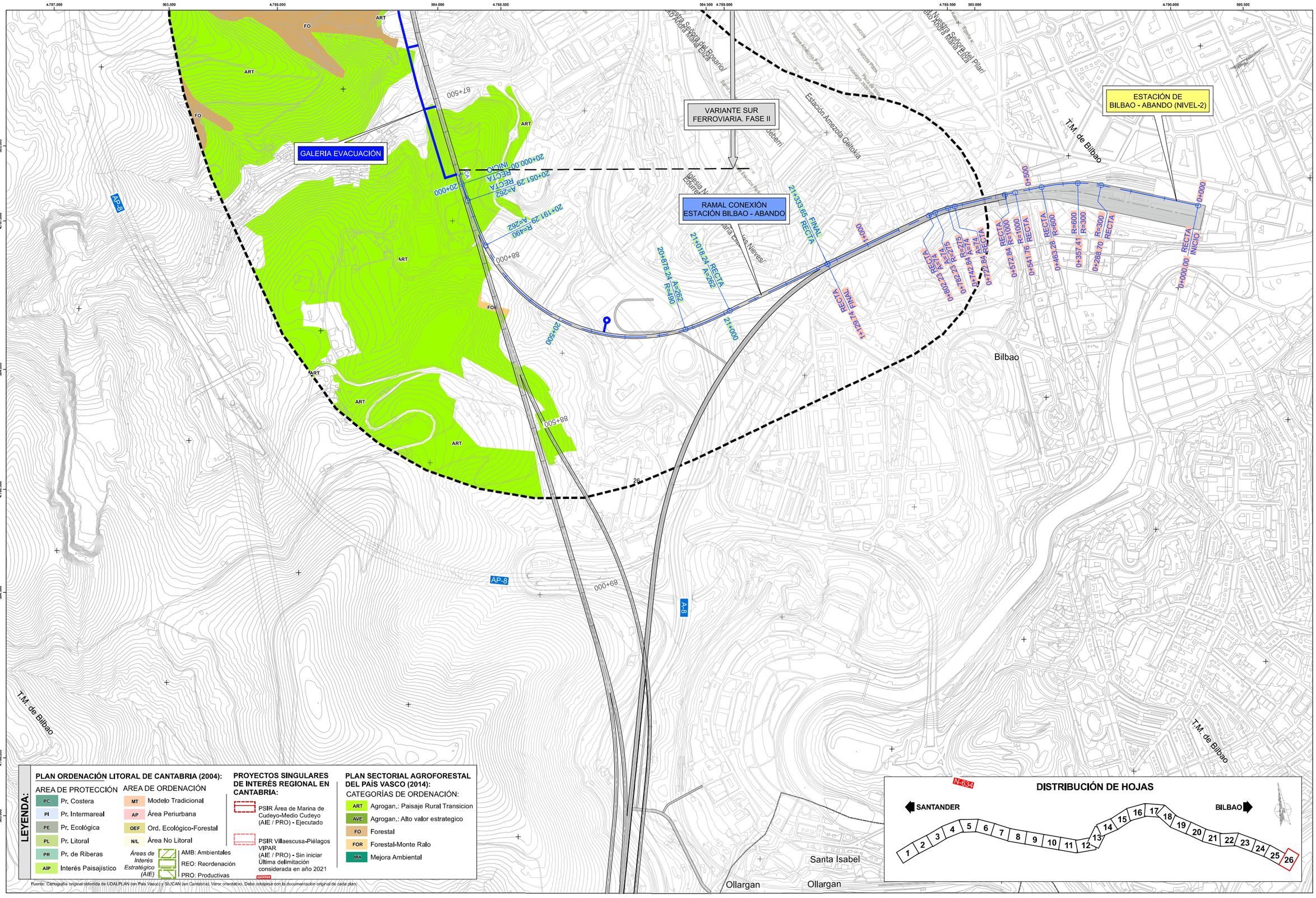
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

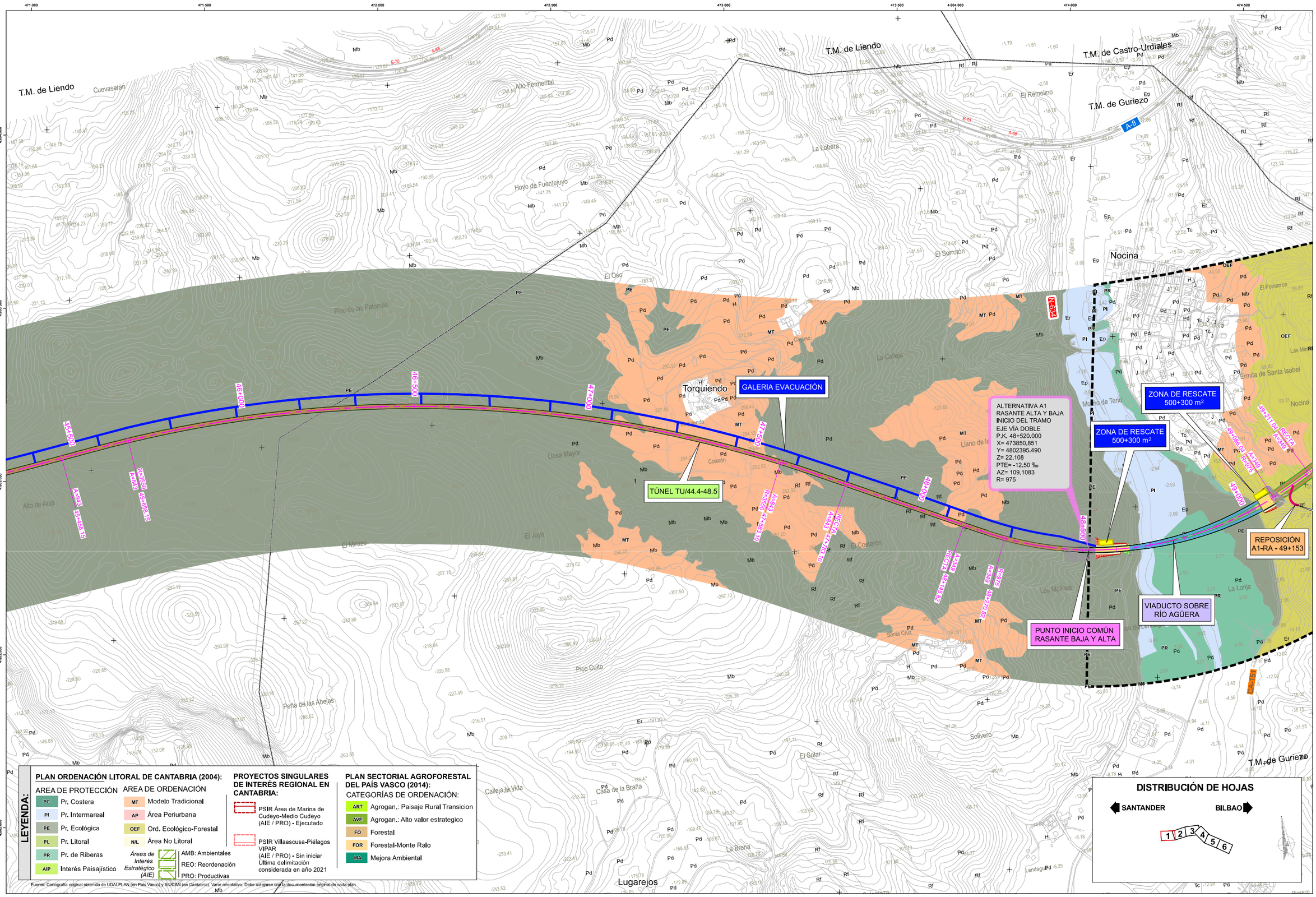
AUTORES:
wsp
sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO:
1.2
HOJA 25 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA


GALERIA EVACUACIÓN
VARIANTE SUR FERROVIARIA. FASE II
RAMAL CONEXIÓN ESTACIÓN BILBAO - ABANDO
ESTACIÓN DE BILBAO - ABANDO (NIVEL-2)
Bilbao
T.M. de Bilbao
Santa Isabel
Ollargan
AP-8
A-8
A-3
FO
ART
AVE
FOR
20+000.00 INICIO RECTA
20+051.29 A=262 R=490 RECTA
20+191.29 R=490 A=262
20+878.24 A=262 R=490
21+018.24 RECTA A=262
21+333.95 FINAL RECTA
1+129.74 RECTA FINAL
0+000.00 RECTA INICIO
0+288.70 R=300 RECTA
0+357.41 R=300
0+463.28 R=600
0+541.76 RECTA R=600
0+572.84 RECTA R=1000
0+672.84 A=74 RECTA
0+742.84 A=74
0+782.03 R=215
0+822.23 A=74 RECTA
0+500
1+000
20+500
21+000
87+500
88+000
88+500
000+68
Nuestra Señora del Basarri
Nuestra Señora del Pilar
Estación Amezola Geltokia
Iglesia Nuestra Señora de las Nieves
Estación Peña
Jolaretxe
Jolaretxe Kalea
Amezola
Amezola Pilarra
Pasarela Amezola Pilarra
Pasarela Sobre Vías
Vestíbulo Pilarra
Barrio
Kalea
Bidea
Kantera Kalea
Ibarra Kalea
Ibarra Etxea
Ibarra Etxea Kalea
Ibarra Etxea Bidea
Ibarra Etxea Etorbidea
Ibarra Etxea Plaza
Ibarra Etxea Pasealekua
Ibarra Etxea Parkea
Ibarra Etxea Zubia
Ibarra Etxea Ibaia
Ibarra Etxea Errota
Ibarra Etxea Baserria
Ibarra Etxea Ermita
Ibarra Etxea Elizatxo
Ibarra Etxea Elizatxo Kalea
Ibarra Etxea Elizatxo Bidea
Ibarra Etxea Elizatxo Etorbidea
Ibarra Etxea Elizatxo Plaza
Ibarra Etxea Elizatxo Pasealekua
Ibarra Etxea Elizatxo Parkea
Ibarra Etxea Elizatxo Zubia
Ibarra Etxea Elizatxo Ibaia
Ibarra Etxea Elizatxo Errota
Ibarra Etxea Elizatxo Baserria
Ibarra Etxea Elizatxo Ermita
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Kalea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Bidea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Etorbidea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Plaza
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Pasealekua
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Parkea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Zubia
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Ibaia
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Errota
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Baserria
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Ermita
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Kalea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Bidea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Etorbidea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Plaza
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Pasealekua
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Parkea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Zubia
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Ibaia
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Errota
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Baserria
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Ermita
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Kalea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Bidea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Etorbidea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Plaza
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Pasealekua
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Parkea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Zubia
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Ibaia
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Errota
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Baserria
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Ermita
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Kalea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Bidea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Etorbidea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Plaza
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Pasealekua
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Parkea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Zubia
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Ibaia
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Errota
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Baserria
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Ermita
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Kalea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Bidea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Etorbidea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Plaza
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Pasealekua
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Parkea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Zubia
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Ibaia
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Errota
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Baserria
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Ermita
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Kalea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Bidea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Etorbidea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Plaza
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Pasealekua
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Parkea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Zubia
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Ibaia
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Errota
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Baserria
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Ermita
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Kalea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Bidea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Etorbidea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Plaza
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Pasealekua
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Parkea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Zubia
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Ibaia
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Errota
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Baserria
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Ermita
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Kalea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Bidea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Etorbidea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Plaza
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Pasealekua
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Parkea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Zubia
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Ibaia
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Errota
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Baserria
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Ermita
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Kalea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Bidea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Etorbidea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Plaza
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Pasealekua
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Parkea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Zubia
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Ibaia
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Errota
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Baserria
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Ermita
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Kalea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Bidea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Etorbidea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Plaza
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Pasealekua
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Parkea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Zubia
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Ibaia
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Errota
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Baserria
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Ermita
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Kalea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Bidea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Etorbidea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Plaza
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Pasealekua
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Parkea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Zubia
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Ibaia
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Errota
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Baserria
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Ermita
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Kalea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Bidea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Etorbidea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Plaza
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Pasealekua
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Parkea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Zubia
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Ibaia
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Errota
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Baserria
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Ermita
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Kalea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Bidea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Etorbidea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Plaza
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Pasealekua
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Parkea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Zubia
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Ibaia
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Errota
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Baserria
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Ermita
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Kalea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Bidea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Etorbidea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Plaza
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Pasealekua
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Parkea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Zubia
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Ibaia
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Errota
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Baserria
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Ermita
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Kalea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Bidea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Etorbidea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Plaza
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Pasealekua
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Parkea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Zubia
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Ibaia
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Errota
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Baserria
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Ermita
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Kalea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Bidea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Etorbidea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Plaza
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Pasealekua
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Parkea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Zubia
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Ibaia
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Errota
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Baserria
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Ermita
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Kalea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Bidea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Etorbidea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Plaza
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Pasealekua
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Parkea
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Zubia
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Ibaia
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Errota
Ibarra Etxea Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Elizatxo Eliz



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

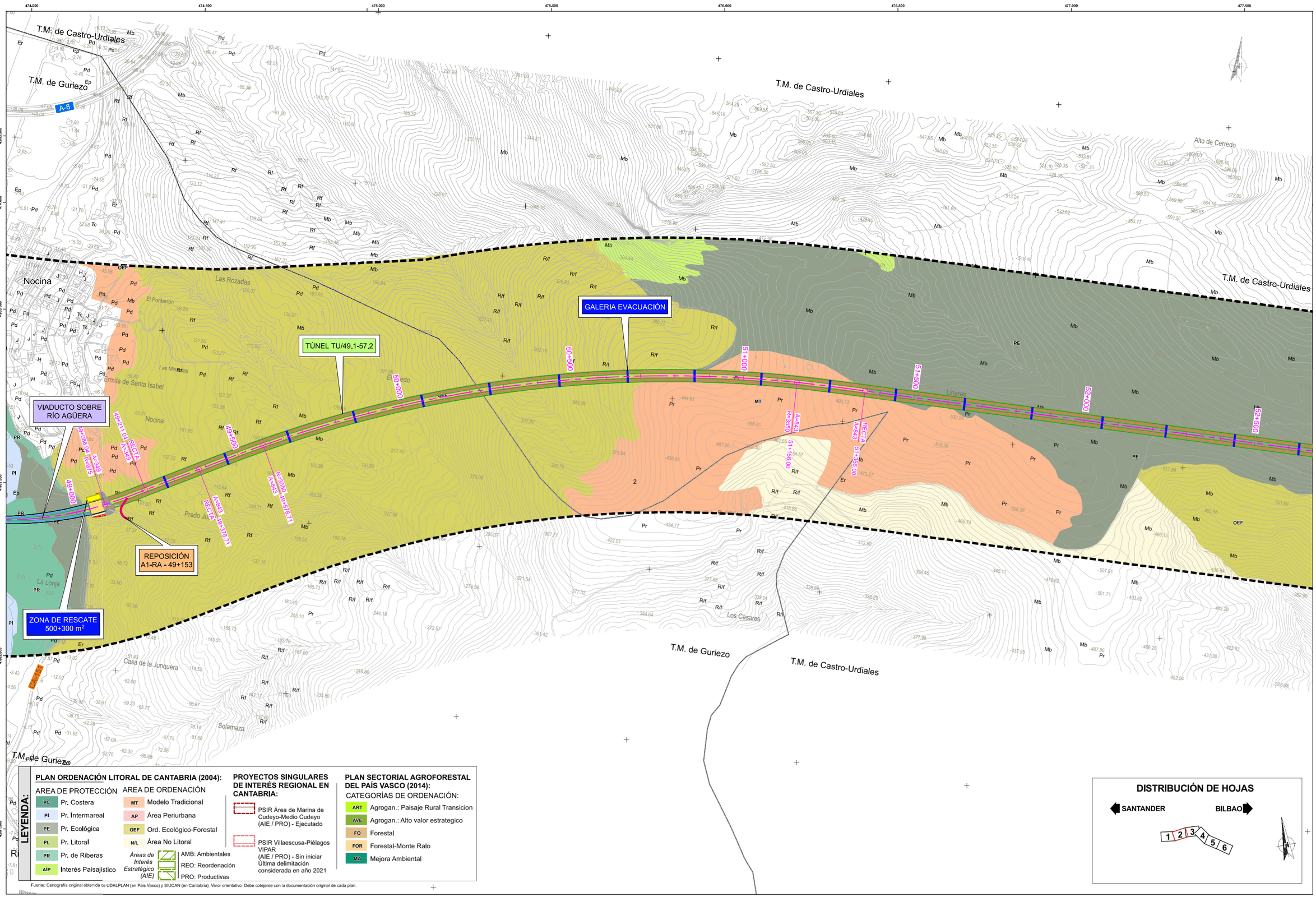
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES:
wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO:
1.3
HOJA 1 DE 6

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
ALTERNATIVA VARIANTE ESTACIÓN DE CASTRO-URDIALES. RASANTE ALTA A1



LEYENDA:

PLAN ORDENACIÓN LITORAL DE CANTABRIA (2004):

AREA DE PROTECCIÓN
- PC Pr. Costera
- PI Pr. Intermareal
- PE Pr. Ecológica
- PL Pr. Litoral
- PR Pr. de Riberas
- AIP Interés Paisajístico

AREA DE ORDENACIÓN
- MT Modelo Tradicional
- AP Área Periurbana
- OEF Ord. Ecológico-Forestal
- N/L Área No Litoral

Áreas de Interés Estratégico (AIE)
- AMB: Ambientales
- REO: Reordenación
- PRO: Productivas

PROYECTOS SINGULARES DE INTERÉS REGIONAL EN CANTABRIA:
- PSIR Área de Marina de Cudeyo-Medio Cudeyo (AIE / PRO) - Ejecutado
- PSIR Villaescusa-Piélagos VIPAR (AIE / PRO) - Sin iniciar Última delimitación considerada en año 2021

PLAN SECTORIAL AGROFORESTAL DEL PAÍS VASCO (2014):

CATEGORÍAS DE ORDENACIÓN:
- ART Agrogan.: Paisaje Rural Transicion
- AVE Agrogan.: Alto valor estrategico
- FO Forestal
- FOR Forestal-Monte Ralo
- MA Mejora Ambiental

Fuente: Cartografía original obtenida de UDALPLAN (en País Vasco) y SIUCAN (en Cantabria). Varor orientativo. Debe cotejarse con la documentación original de cada plan.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER — BILBAO

1 2 3 4 5 6

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

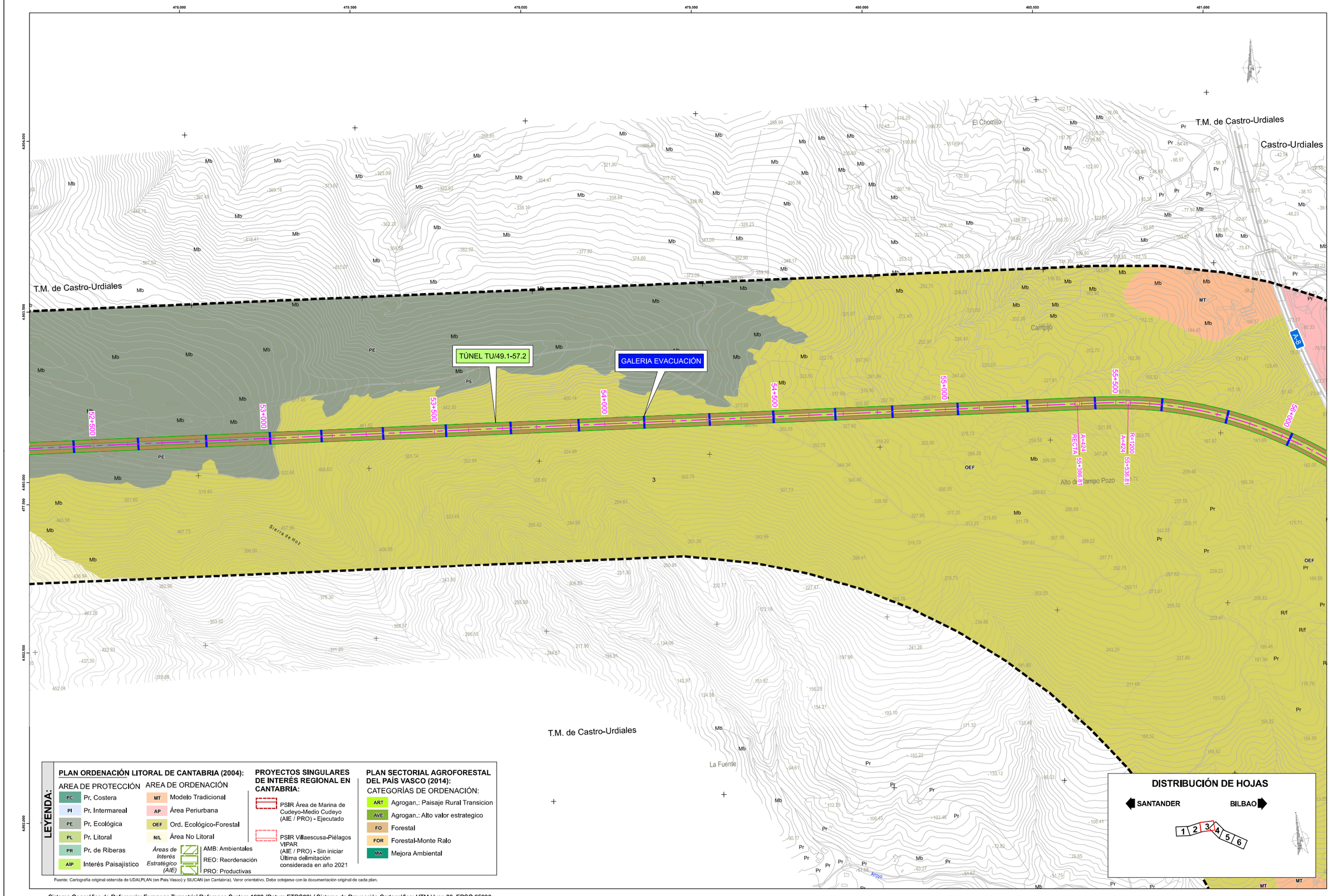
AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 1.3

HOJA 2 DE 6

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
ALTERNATIVA VARIANTE ESTACIÓN DE CASTRO-URDIALES. RASANTE ALTA A1



Fuente: Cartografía original obtenida de IDALPLAN (en País Vasco) y SIUCAN (en Cantabria). Varor orientativo. Debe cotejarse con la documentación original de cada plan.

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

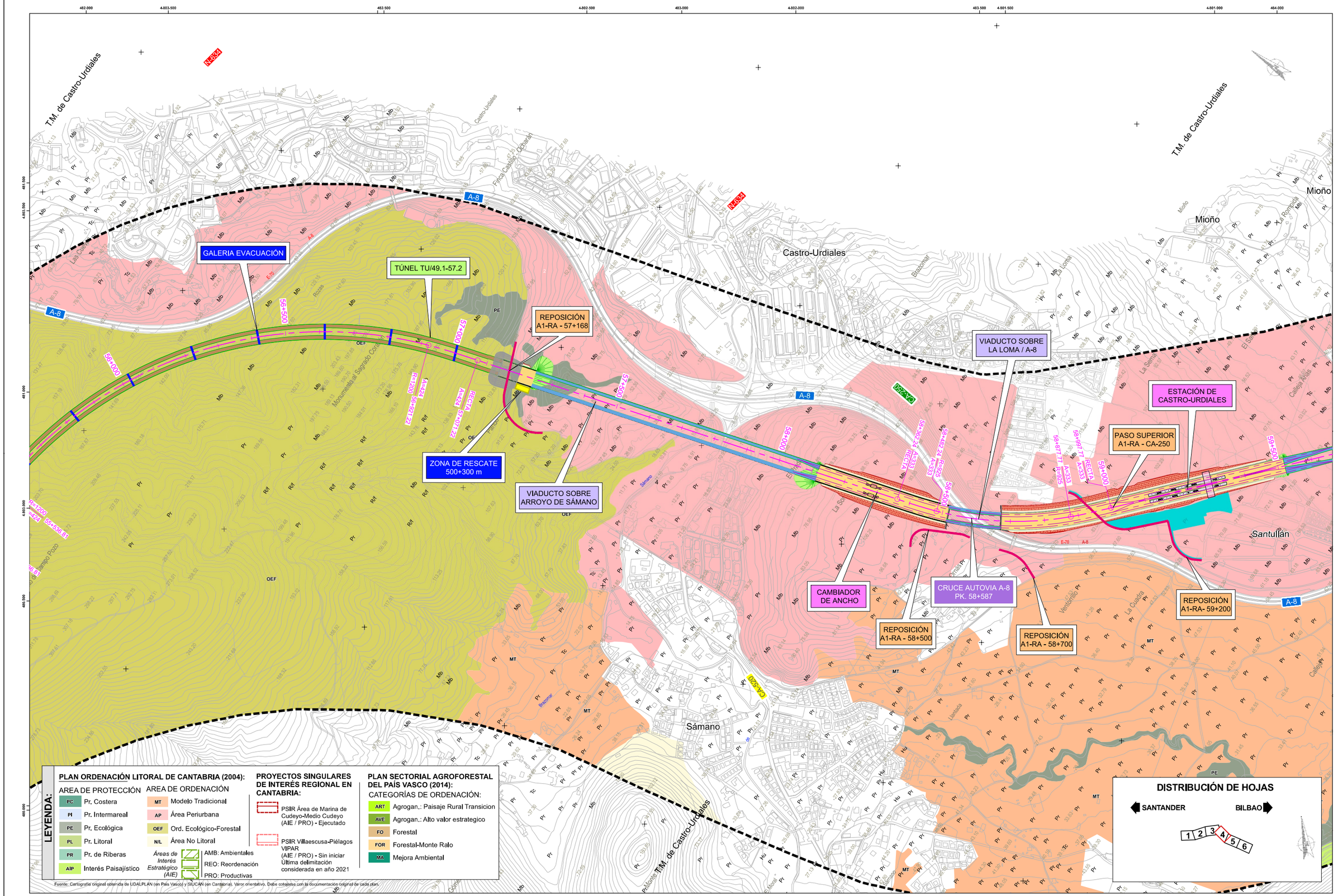
AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 1.3

HOJA 3 DE 6

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
ALTERNATIVA VARIANTE ESTACIÓN DE CASTRO-URDIALES. RASANTE ALTA A1



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

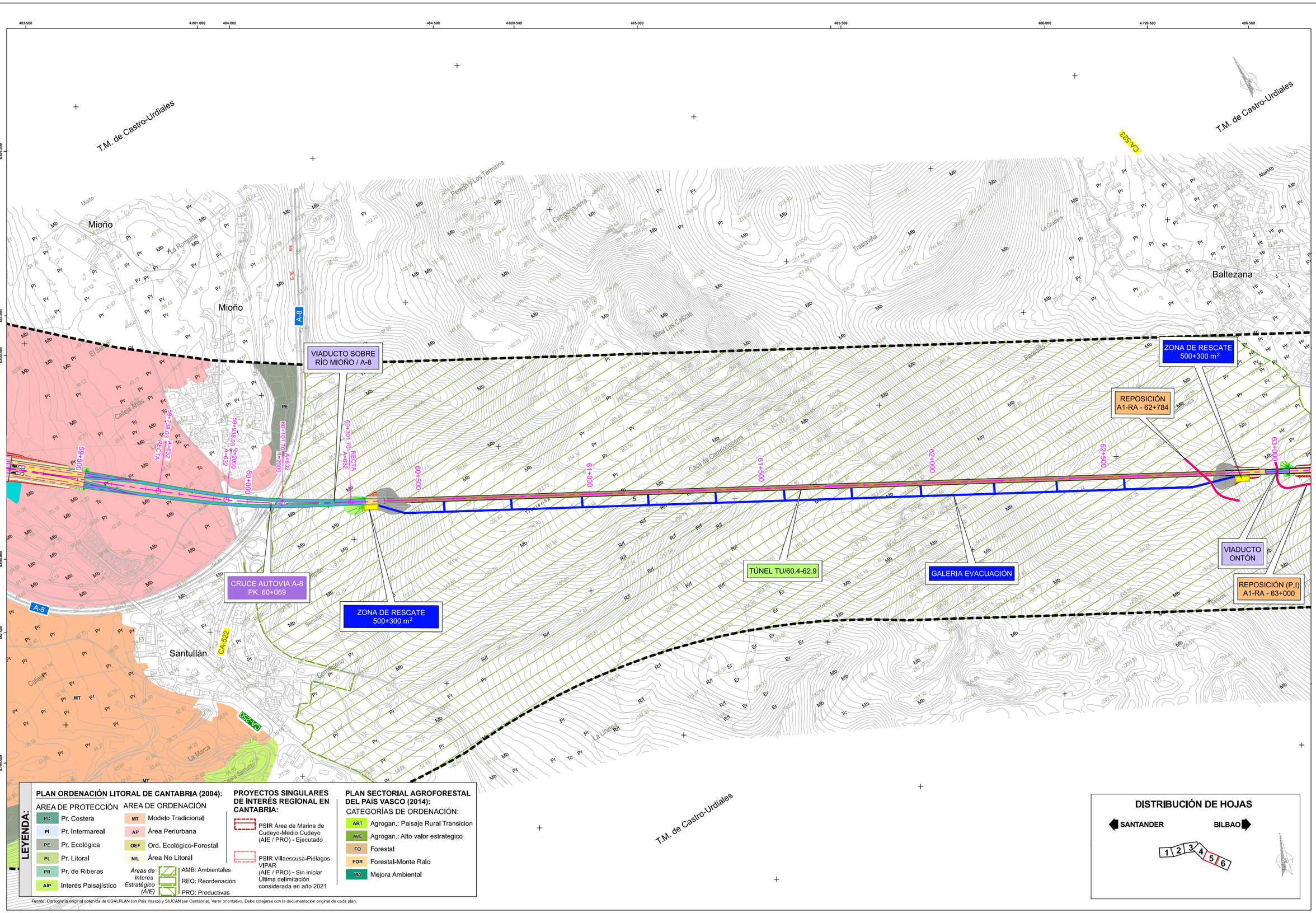
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES:
wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO:
1.3
HOJA 4 DE 6

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
ALTERNATIVA VARIANTE ESTACIÓN DE CASTRO-URDIALES. RASANTE ALTA A1



Fuente: Cartografía original obtenida de UDALPLAN (en País Vasco) y SIUCAN (en Cantabria). Varor orientativo. Debe cotejarse con la documentación original de cada plan.

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

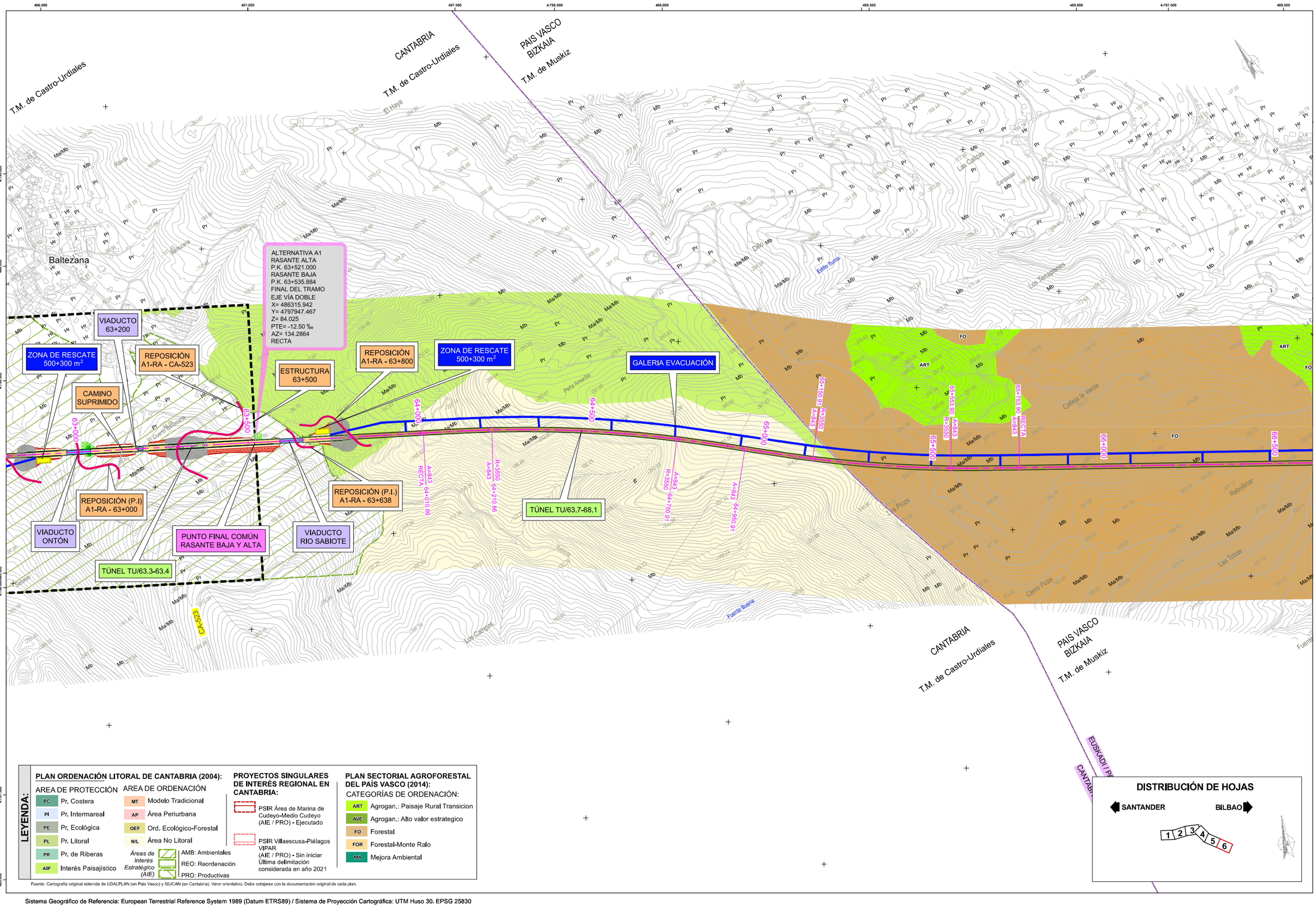
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL: 1:5.000 (0 125 250 metros)
Numérica: DIN A-1
Gráfica:

Nº DE PLANO: 1.3
HOJA 5 DE 6

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
ALTERNATIVA VARIANTE ESTACIÓN DE CASTRO-URDIALES. RASANTE ALTA A1



Fuente: Cartografía original obtenida de IDALPLAN (en País Vasco) y SIUCAN (en Cantabria). Varor orientativo. Debe cotejarse con la documentación original de cada plan.

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

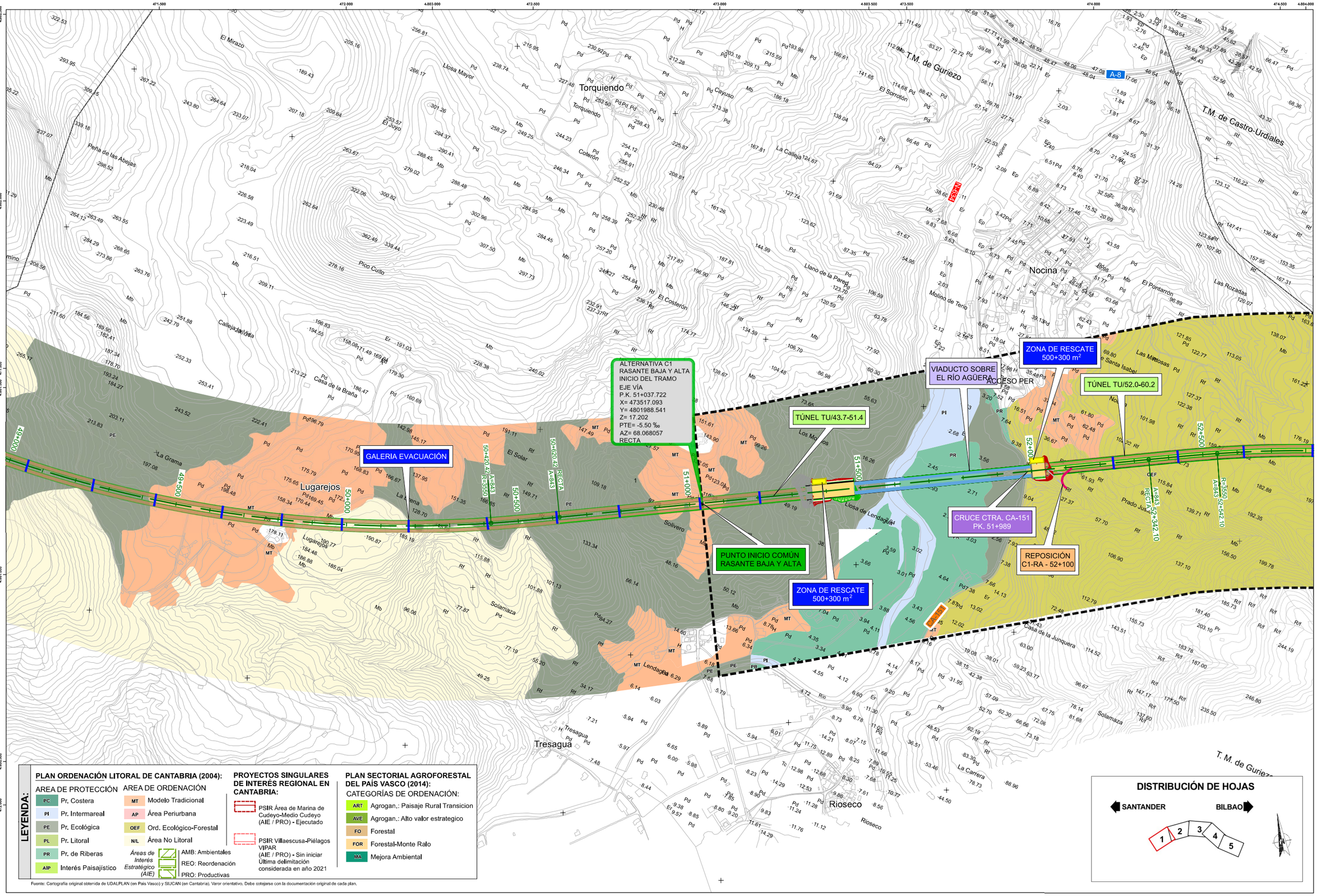
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES:
wsp
sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO:
1.3
HOJA 6 DE 6

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
ALTERNATIVA VARIANTE ESTACIÓN DE CASTRO-URDIALES. RASANTE ALTA A1



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES:
wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO:
1.4
HOJA 1 DE 5

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
ALTERNATIVA VARIANTE ESTACIÓN DE CASTRO-URDIALES. RASANTE ALTA C1

T.M. de Castro-Urdiales

Alto de Cerredo

TÚNEL TU/52.0-60.2

GALERIA EVACUACIÓN

53+000

53+500

54+000

54+500

55+000

55+500

56+000

El Gree

Linares

Los Casares

Sierra de Hoz

T. M. de Guriezo

T.M. de Castro-Urdiales

LEYENDA:

PLAN ORDENACIÓN LITORAL DE CANTABRIA (2004):

AREA DE PROTECCIÓN

PC	Pr. Costera
PI	Pr. Intermareal
PE	Pr. Ecológica
PL	Pr. Litoral
PR	Pr. de Riberas
AIP	Interés Paisajístico

AREA DE ORDENACIÓN

MT	Modelo Tradicional
AP	Área Periurbana
OEF	Ord. Ecológico-Forestal
N/L	Área No Litoral

Áreas de Interés Estratégico (AIE)

AMB	Ambientales
REO	Reordenación
PRO	Productivas

PROYECTOS SINGULARES DE INTERÉS REGIONAL EN CANTABRIA:

- PSIR Área de Marina de Cudeyo-Medio Cudeyo (AIE / PRO) - Ejecutado
- PSIR Villaescusa-Piélagos VIPAR (AIE / PRO) - Sin iniciar Última delimitación considerada en año 2021

PLAN SECTORIAL AGROFORESTAL DEL PAÍS VASCO (2014):

CATEGORÍAS DE ORDENACIÓN:

ART	Agrogan.: Paisaje Rural Transicion
AVE	Agrogan.: Alto valor estrategico
FO	Forestal
FOR	Forestal-Monte Ralo
MA	Mejora Ambiental

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER — BILBAO

1 2 3 4 5

Fuente: Cartografía original obtenida de UDALPLAN (en País Vasco) y SIUCAN (en Cantabria). Varor orientativo. Debe cotejarse con la documentación original de cada plan.

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

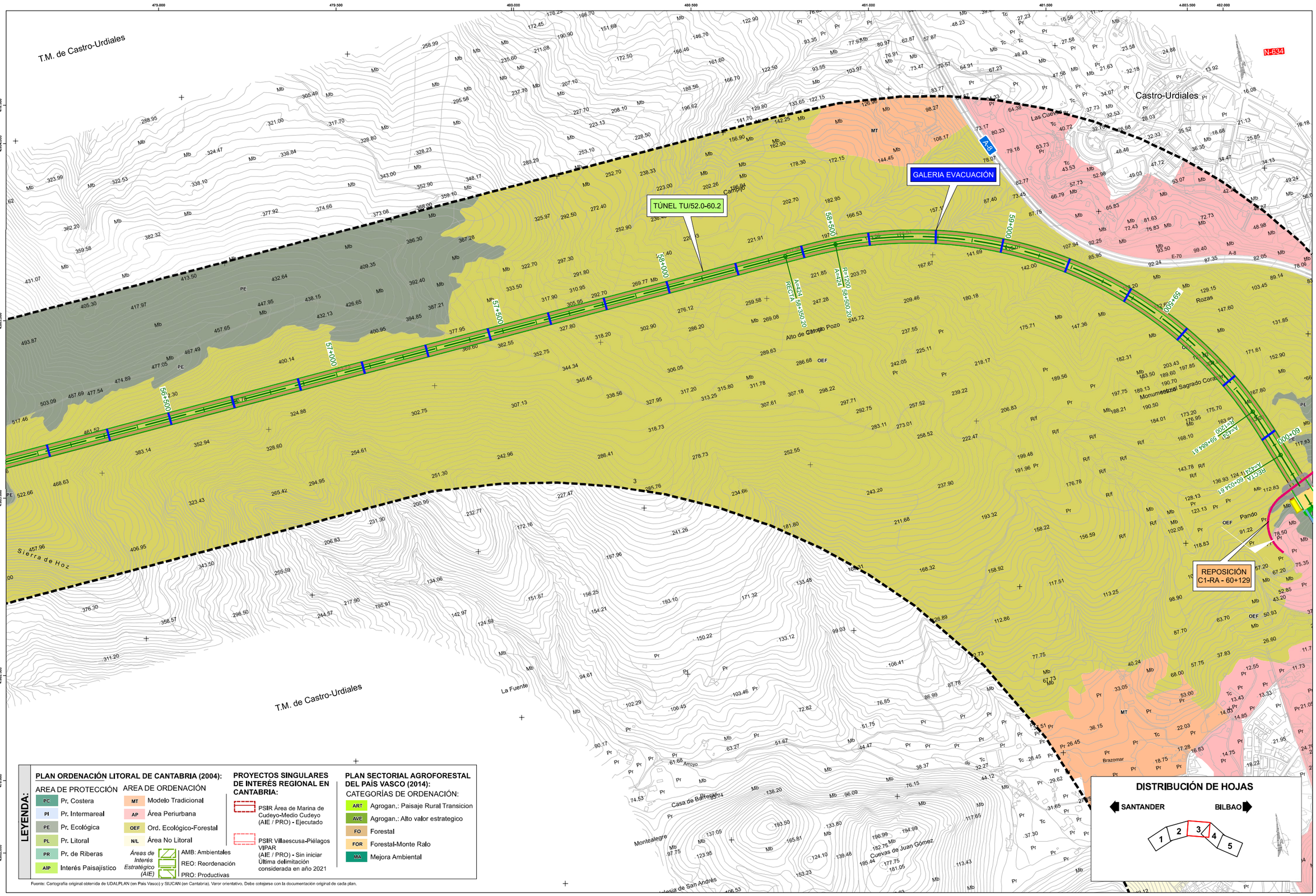
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL: 1:5.000 (0 125 250 metros)
Numérica: DIN A-1
Gráfica:

Nº DE PLANO: 1.4
HOJA 2 DE 5

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
ALTERNATIVA VARIANTE ESTACIÓN DE CASTRO-URDIALES. RASANTE ALTA C1



Fuente: Cartografía original obtenida de UDALPLAN (en País Vasco) y SIUCAN (en Cantabria). Varor orientativo. Debe cotejarse con la documentación original de cada plan.

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

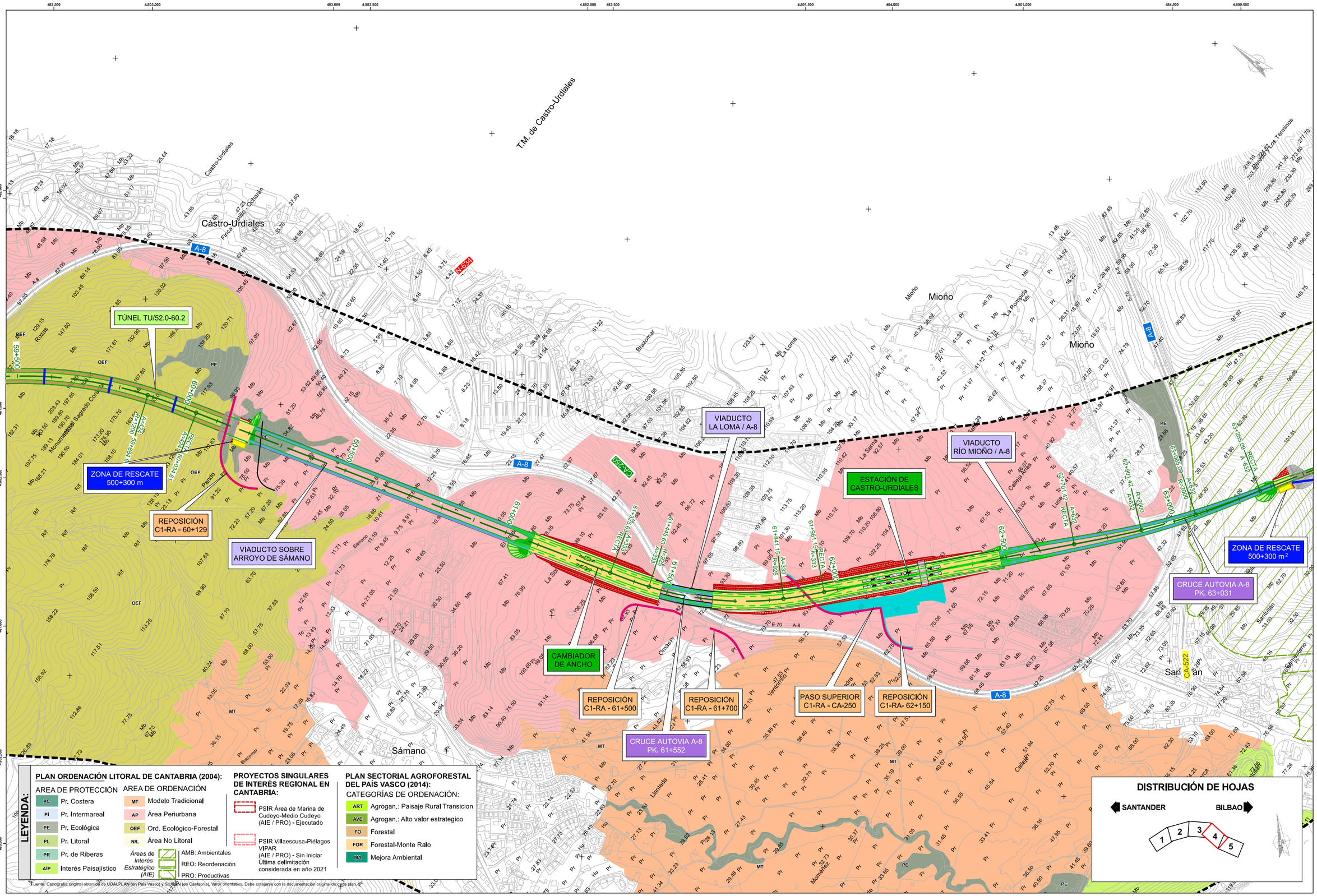
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

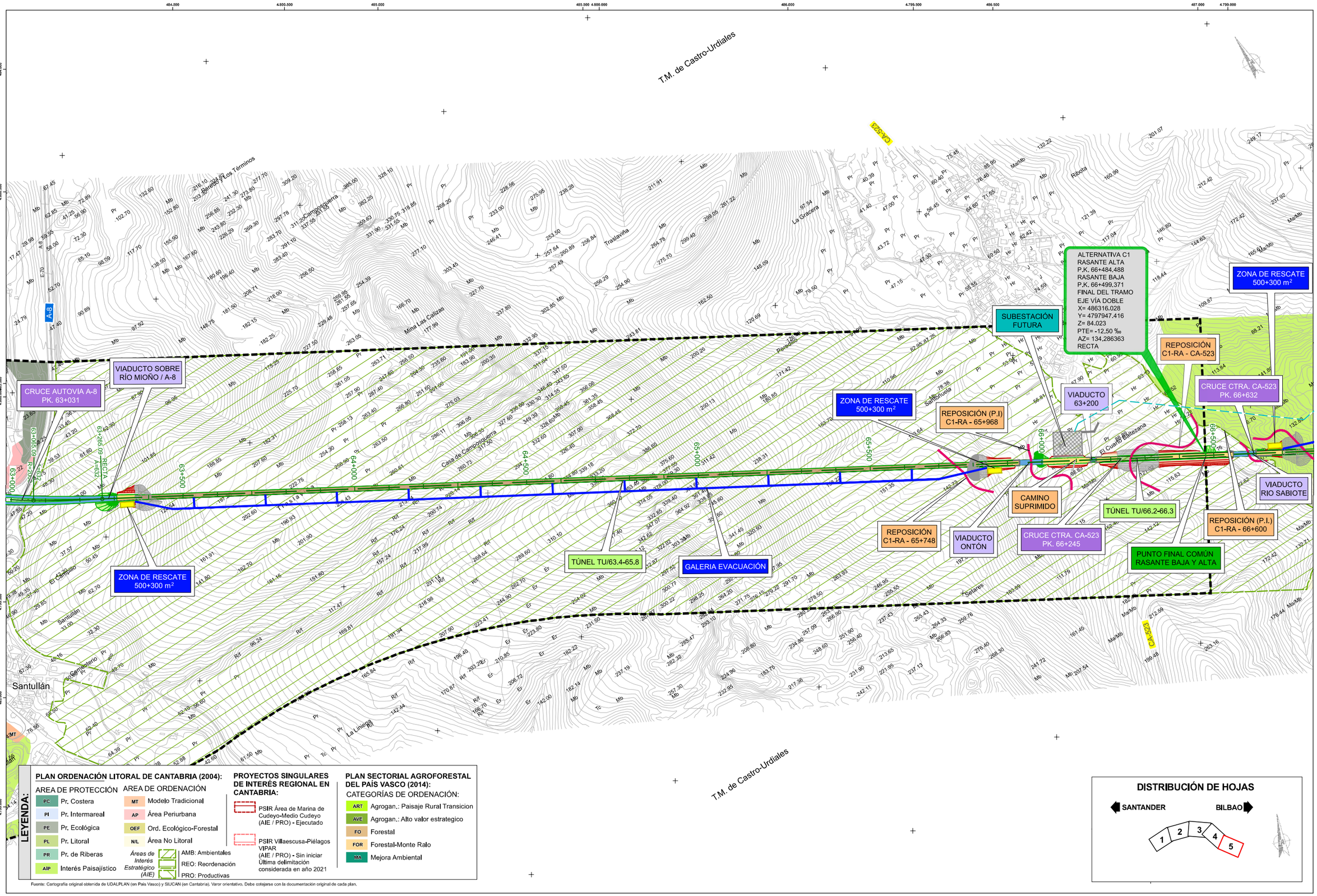
AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
0 125 250 metros
Gráfica:

Nº DE PLANO: 1.4
HOJA 3 DE 5

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
ALTERNATIVA VARIANTE ESTACIÓN DE CASTRO-URDIALES. RASANTE ALTA C1


T.M. de Castro-Urdiales
Castro-Urdiales
Finca Julio Ocharán
Brazomar
Mioño
La Loma
La Romada
Los Terminos
La Somá
Callejo Altos
Sámano
Llantada
Monumento al Sagrado Corazón
Pando
Rozas
Callejo
Santullán
San Román
A-8
N-634
CA-822
TÚNEL TU/52.0-60.2
ZONA DE RESCATE 500+300 m
REPOSICIÓN C1-RA - 60+129
VIADUCTO SOBRE ARROYO DE SÁMANO
VIADUCTO LA LOMA / A-8
VIADUCTO RÍO MIOÑO / A-8
ESTACIÓN DE CASTRO-URDIALES
ZONA DE RESCATE 500+300 m²
CRUCE AUTOVIA A-8 PK. 63+031
CAMBIADOR DE ANCHO
REPOSICIÓN C1-RA - 61+500
REPOSICIÓN C1-RA - 61+700
CRUCE AUTOVIA A-8 PK. 61+552
PASO SUPERIOR C1-RA - CA-250
REPOSICIÓN C1-RA- 62+150
RECTA A 632
RECTA A 333
RECTA A 525
RECTA A 2000
RECTA A 2500
RECTA A 2300
RECTA A 2200
RECTA A 2100
RECTA A 2400
RECTA A 2600
RECTA A 2700
RECTA A 2800
RECTA A 2900
RECTA A 3000
RECTA A 3100
RECTA A 3200
RECTA A 3300
RECTA A 3400
RECTA A 3500
RECTA A 3600
RECTA A 3700
RECTA A 3800
RECTA A



LEYENDA:

PLAN ORDENACIÓN LITORAL DE CANTABRIA (2004):

AREA DE PROTECCIÓN

- PC Pr. Costera
- PI Pr. Intermareal
- PE Pr. Ecológica
- PL Pr. Litoral
- PR Pr. de Riberas
- AIP Interés Paisajístico

AREA DE ORDENACIÓN

- MT Modelo Tradicional
- AP Área Periurbana
- OEF Ord. Ecológico-Forestal
- N/L Área No Litoral

Áreas de Interés Estratégico (AIE)

- AMB: Ambientales
- REO: Reordenación
- PRO: Productivas

PROYECTOS SINGULARES DE INTERÉS REGIONAL EN CANTABRIA:

- PSIR Área de Marina de Cudeyo-Medio Cudeyo (AIE / PRO) - Ejecutado
- PSIR Villaescusa-Piélagos VIPAR (AIE / PRO) - Sin iniciar Última delimitación considerada en año 2021

PLAN SECTORIAL AGROFORESTAL DEL PAÍS VASCO (2014):

CATEGORÍAS DE ORDENACIÓN:

- ART Agrogan.: Paisaje Rural Transicion
- AVE Agrogan.: Alto valor estrategico
- FO Forestal
- FOR Forestal-Monte Ralo
- MA Mejora Ambiental

Fuente: Cartografía original obtenida de UDALPLAN (en País Vasco) y SIUCAN (en Cantabria). Varor orientativo. Debe cotejarse con la documentación original de cada plan.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER — BILBAO

1 2 3 4 5

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

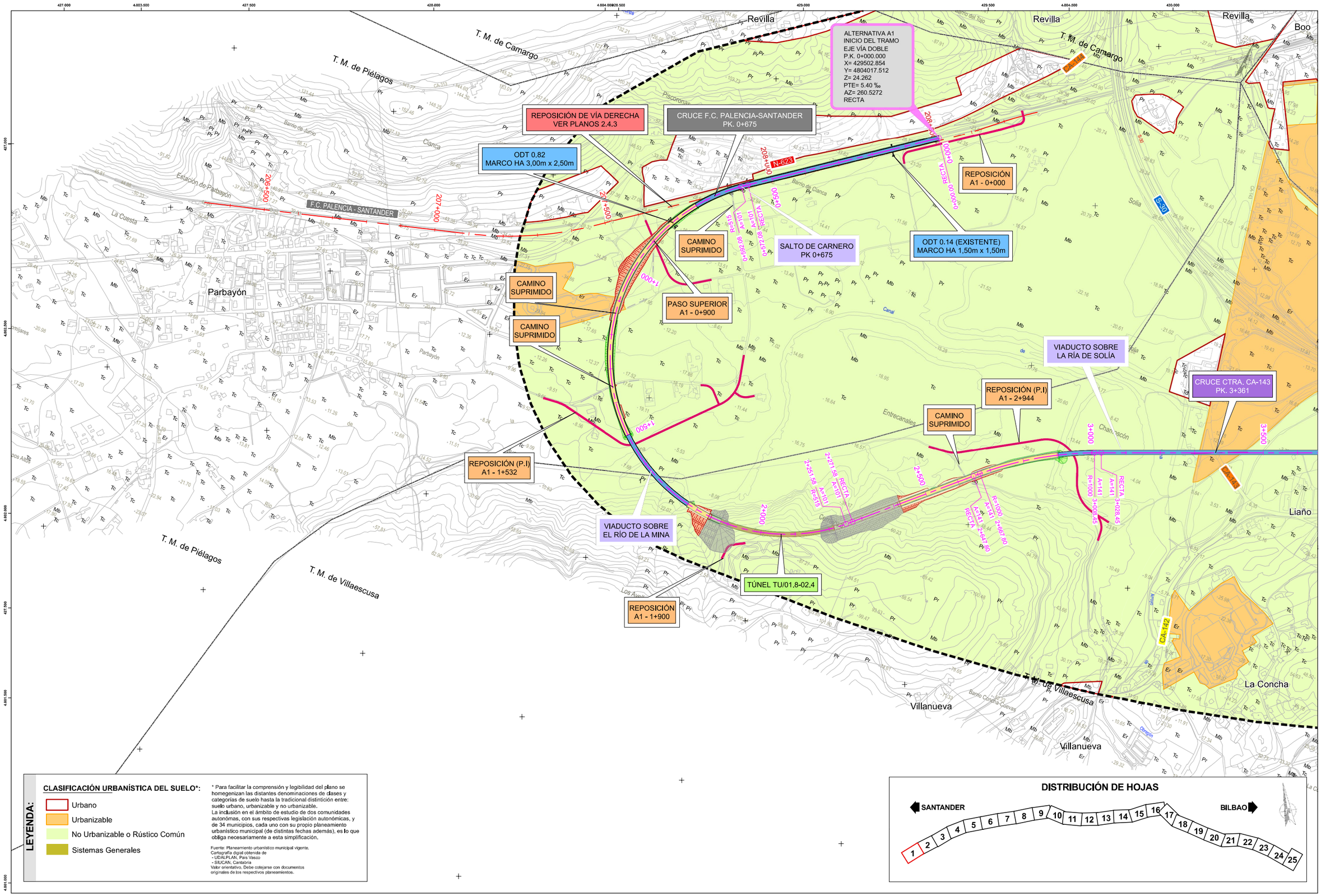
AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 1.4
HOJA 5 DE 5

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
ALTERNATIVA VARIANTE ESTACIÓN DE CASTRO-URDIALES. RASANTE ALTA C1

APÉNDICE Nº 2: PLANEAMIENTO URBANÍSTICO MUNICIPAL



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

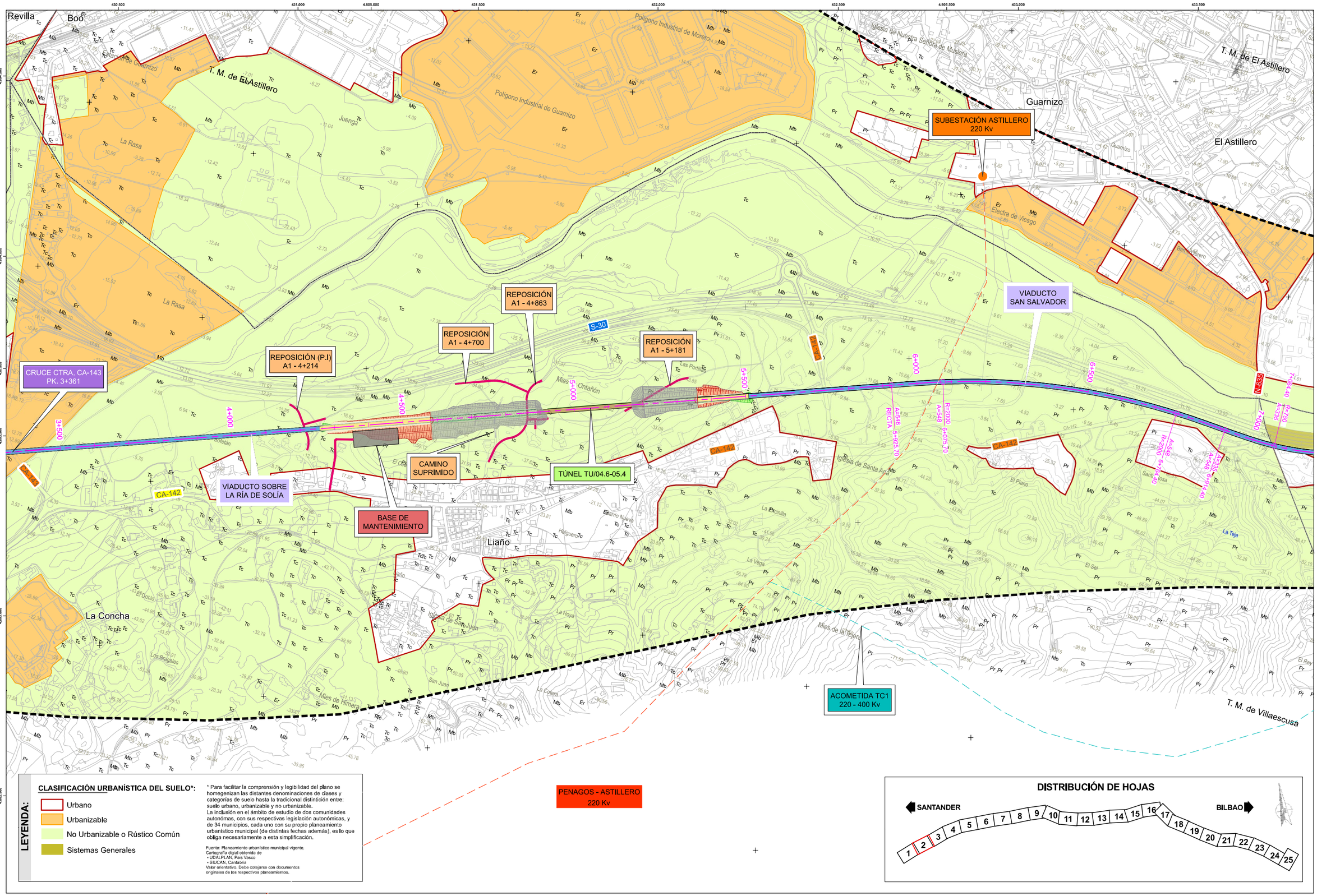
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES:
wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
0 125 250 metros
Numérica: DIN A-1
Gráfica:

Nº DE PLANO:
2.1
HOJA 1 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
PLANEAMIENTO URBANÍSITICO MUNICIPAL
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA



LEYENDA:

CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA DEL SUELO*:

- Urbano
- Urbanizable
- No Urbanizable o Rústico Común
- Sistemas Generales

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

Fuente: Planeamiento urbanístico municipal vigente.
Cartografía digial obtenida de
- IDEALPLAN, País Vasco
- SIUCAN, Cantabria

Valor orientativo, Debe cotejarse con documentos originales de los respectivos planeamientos.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 BILBAO

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

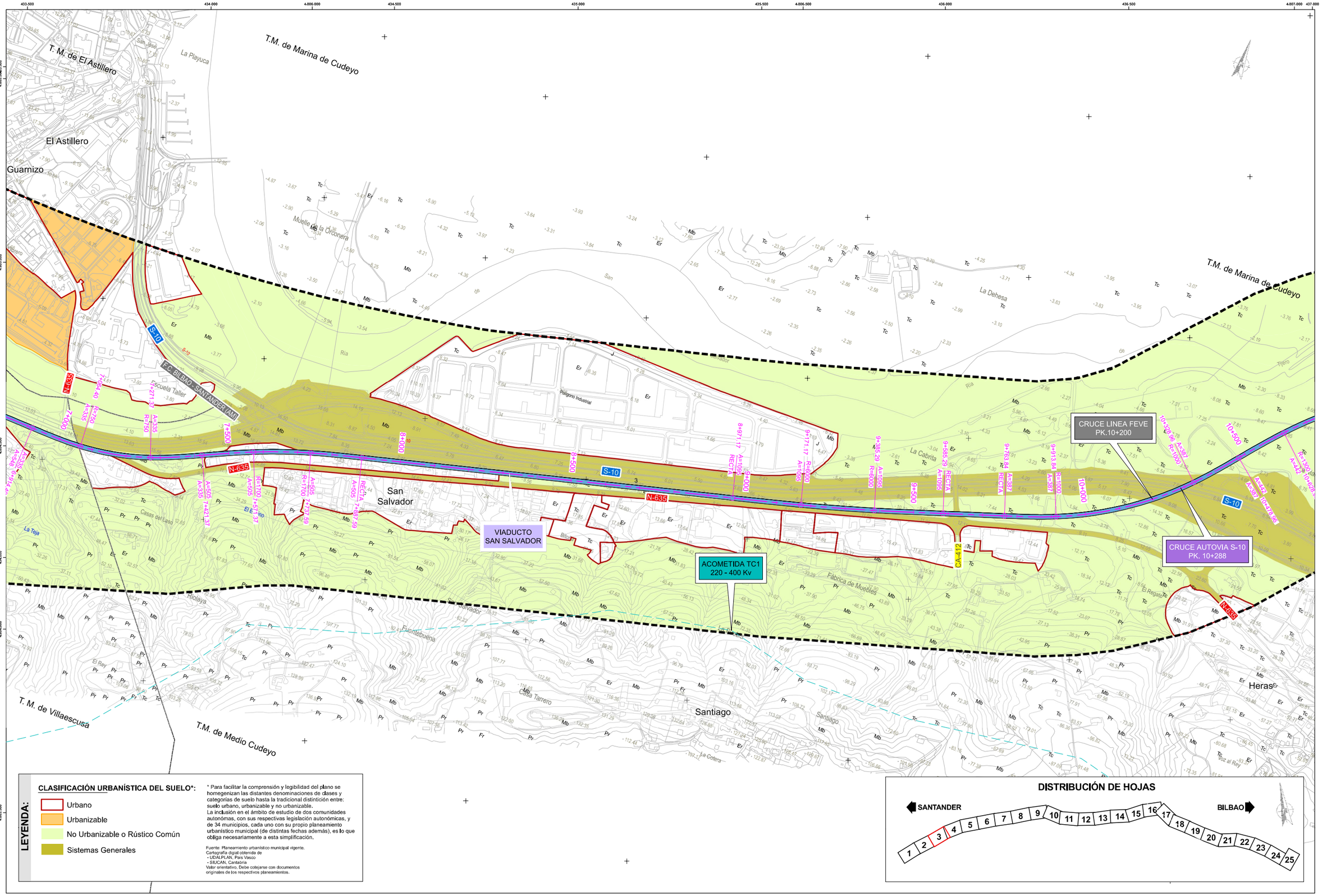
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 2.1
HOJA 2 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
PLANEAMIENTO URBANÍSITICO MUNICIPAL
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

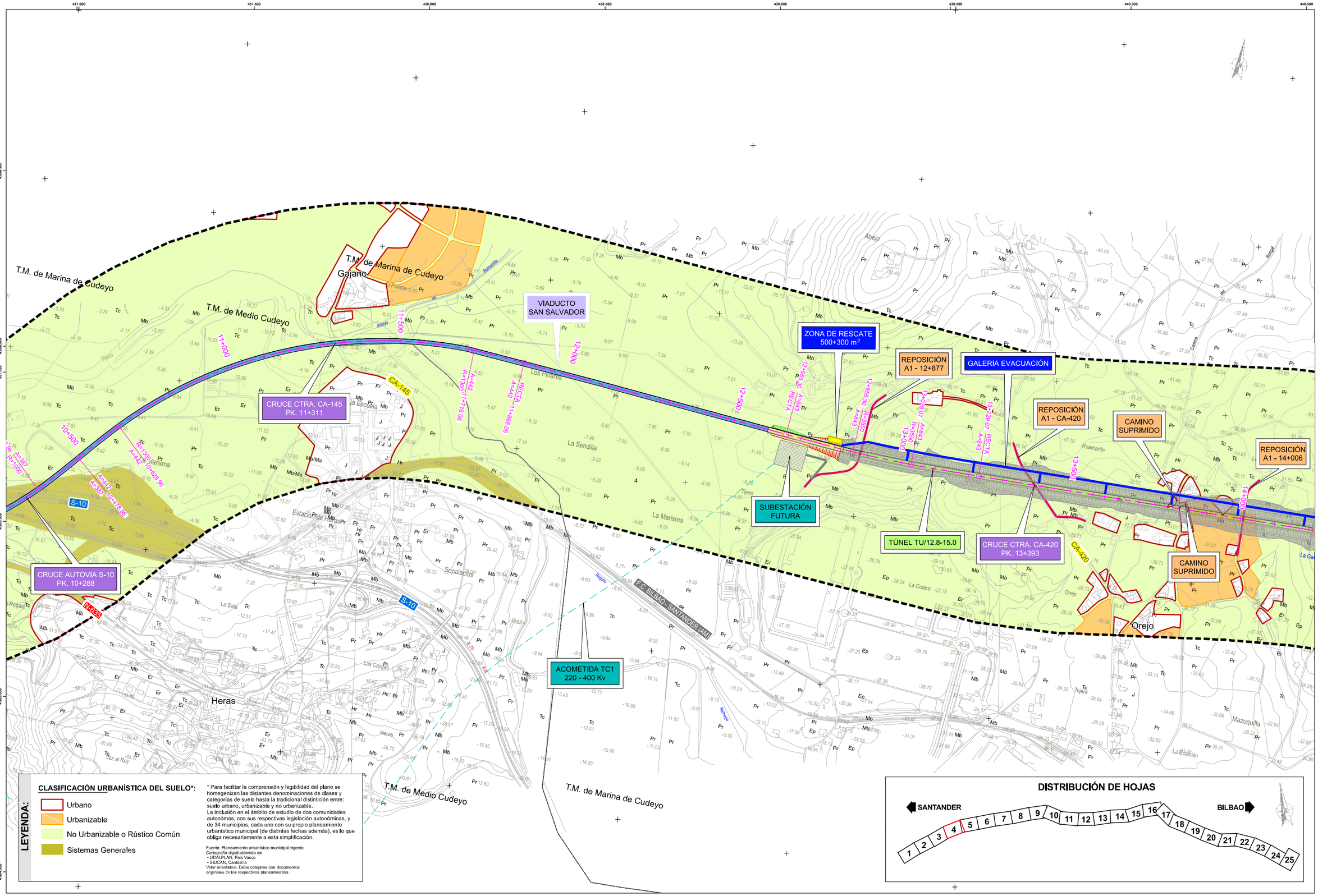
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES:
wsp
sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO:
2.1
HOJA 3 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
PLANEAMIENTO URBANÍSITICO MUNICIPAL
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES:
wsp
sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO:
2.1
HOJA 4 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
PLANEAMIENTO URBANÍSITICO MUNICIPAL
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA

T.M. de Marina de Cudeyo

T.M. de Ribamontán al Monte

T.M. de Entrambasaguas

ZONA DE RESCATE
500+300 m²

GALERIA EVACUACIÓN

REPOSICIÓN
A1 - 14+006

REPOSICIÓN
A1 - 14+711

REPOSICIÓN
A1 - 14+919

REPOSICIÓN (P.I)
A1 - 16+776

CRUCE LINEA FEVE
PK. 15+540

VIADUCTO SOBRE
EL RÍO MIERA

VIADUCTO SOBRE
EL RÍO AGUANAZ

TÚNEL TU/12.8-15.0

TÚNEL TU/17.0-17.6

CAMINO
SUPRIMIDO

CAMINO
SUPRIMIDO

F.C. BILBAO - SANTANDER (AM)

CA-421

Agüero

Villaverde
de Pontones

Puente
Agüero

Orejo

Mies de Arriba

Mies La Vega

Río La Fuente

Industria Láctea

Iglesia de Santo Tomás

Palacio Mazarrasa

Convento de Clarisas

Sierra de Ribas

Molino del Prado

El Pedregal

Mazoquilla

Fuente del Francés

Molredo

Recuevas

Rolla

Arcó

El Resbalón

Trapa

Cordero

La Cuesta

La Gamberra

La Cabaña

Fuente Ribas

Campo Agüero

La Estación

Bengal

Miera

Río

14+000

14+500

15+000

15+500

16+000

16+500

17+000

17+500

17+552.12 A=843 RECTA

LEYENDA:

CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA DEL SUELO*:

- Urbano
- Urbanizable
- No Urbanizable o Rústico Común
- Sistemas Generales

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

Fuente: Planeamiento urbanístico municipal vigente.
Cartografía digital obtenida de
- UDALPLAN, País Vasco
- SIUCAN, Cantabria

Valor orientativo. Debe cotejarse con documentos originales de los respectivos planeamientos.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER ← 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 → BILBAO

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

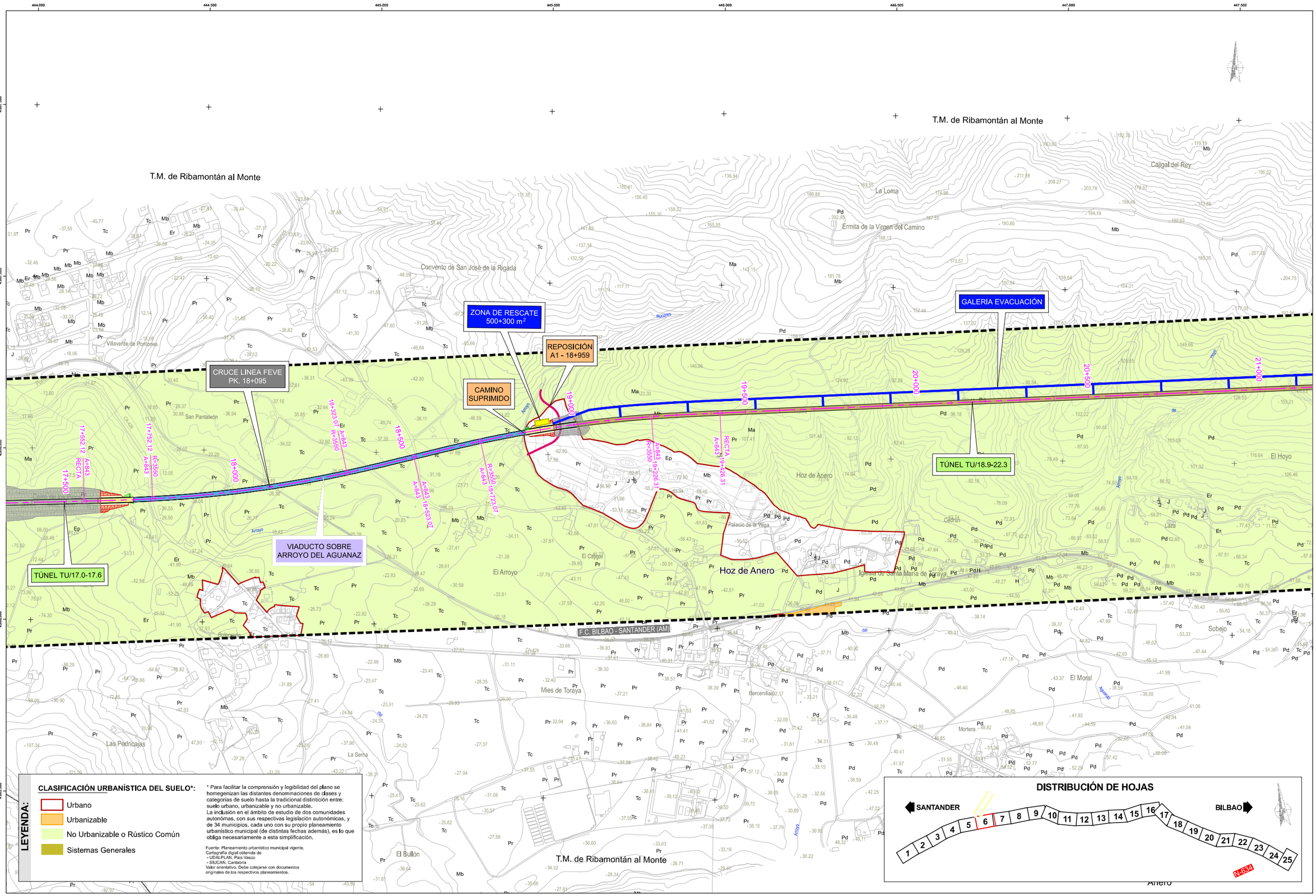
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 2.1
HOJA 5 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
PLANEAMIENTO URBANÍSITICO MUNICIPAL
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

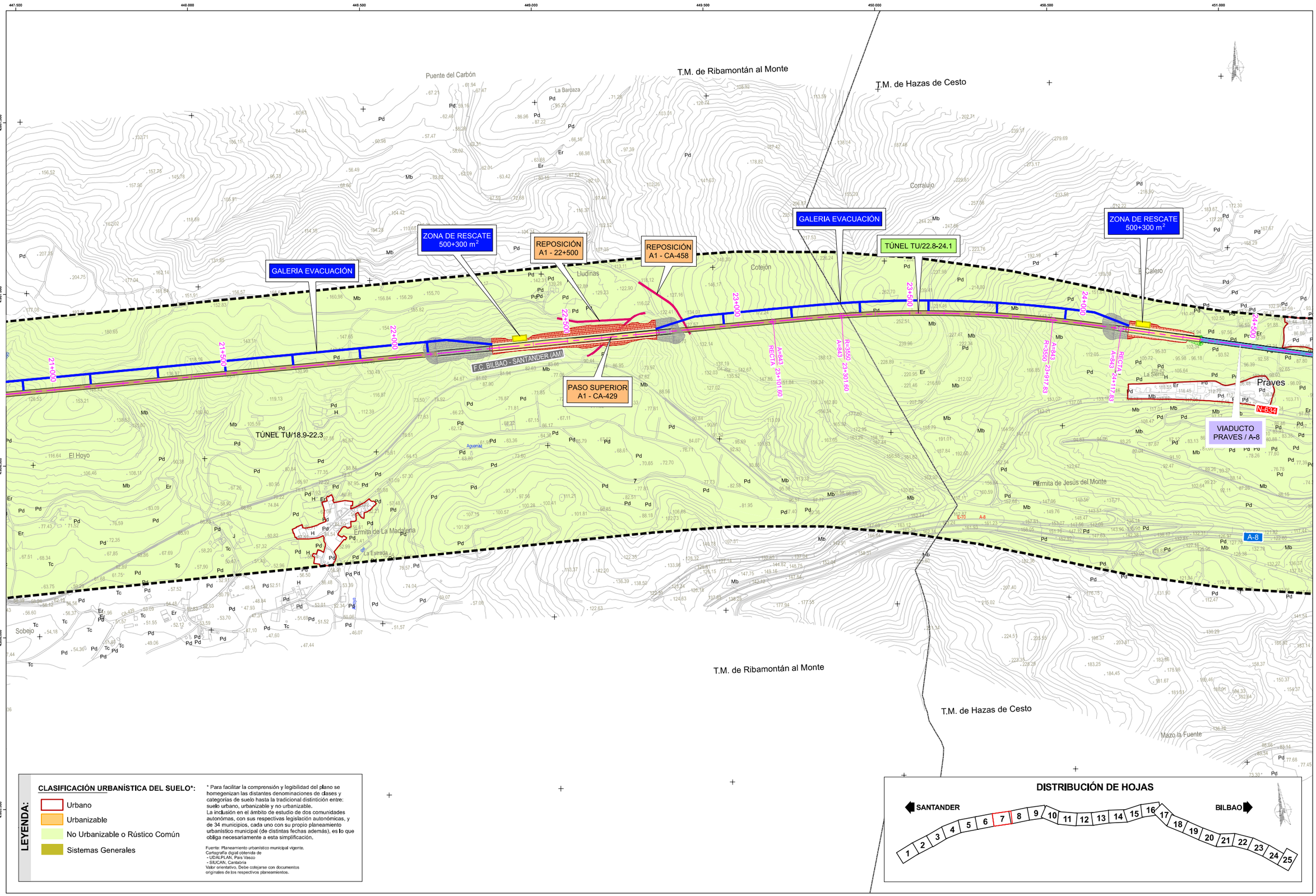
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES:
wsp
sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO:
2.1
HOJA 6 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
PLANEAMIENTO URBANÍSITICO MUNICIPAL
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA



LEYENDA:

CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA DEL SUELO*:

- Urbano
- Urbanizable
- No Urbanizable o Rústico Común
- Sistemas Generales

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

Fuente: Planeamiento urbanístico municipal vigente.
Cartografía digital obtenida de
- UDALPLAN, País Vasco
- SIUCAN, Cantabria

Valor orientativo. Debe cotejarse con documentos originales de los respectivos planeamientos.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 BILBAO

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

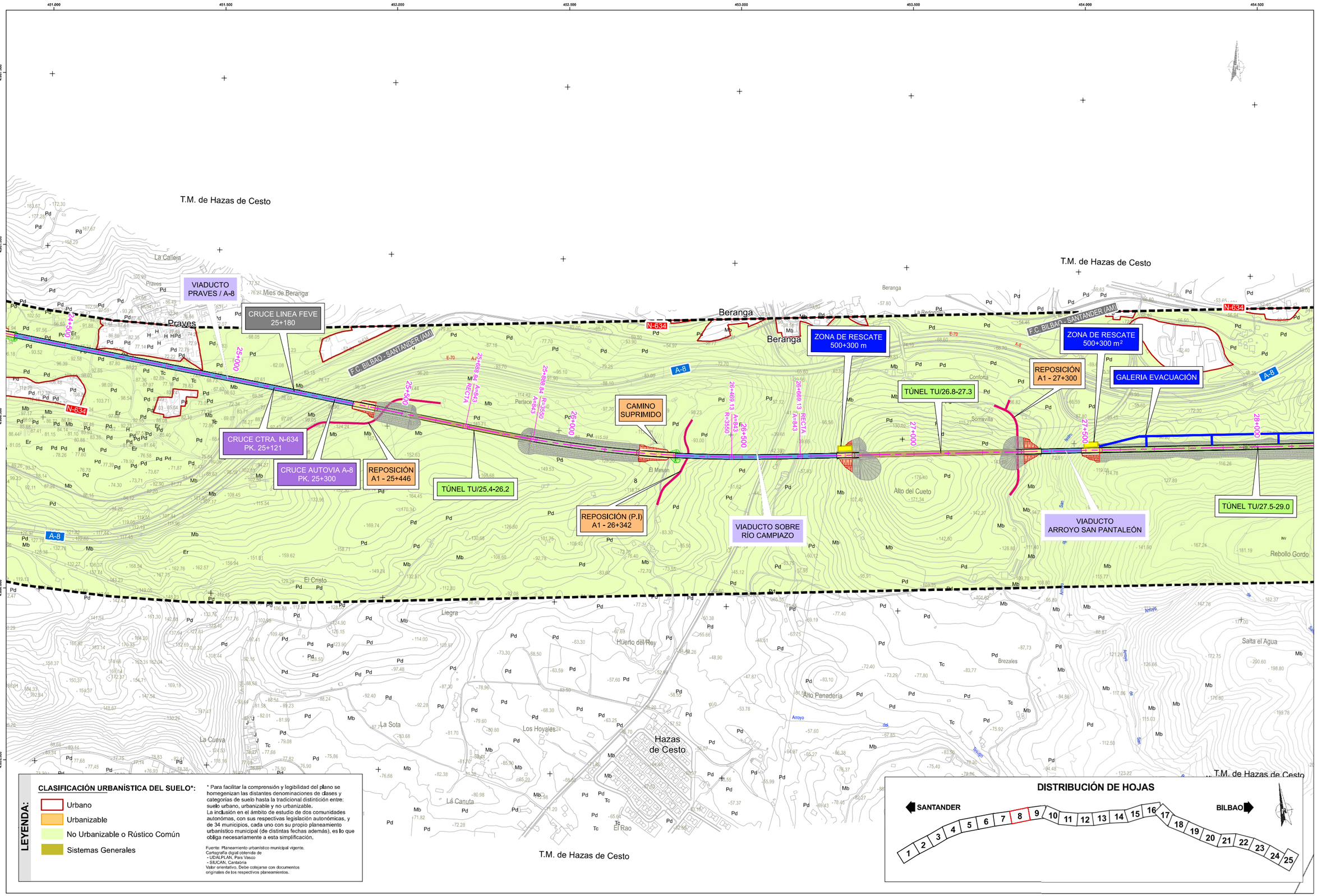
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 2.1
HOJA 7 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
PLANEAMIENTO URBANÍSITICO MUNICIPAL
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

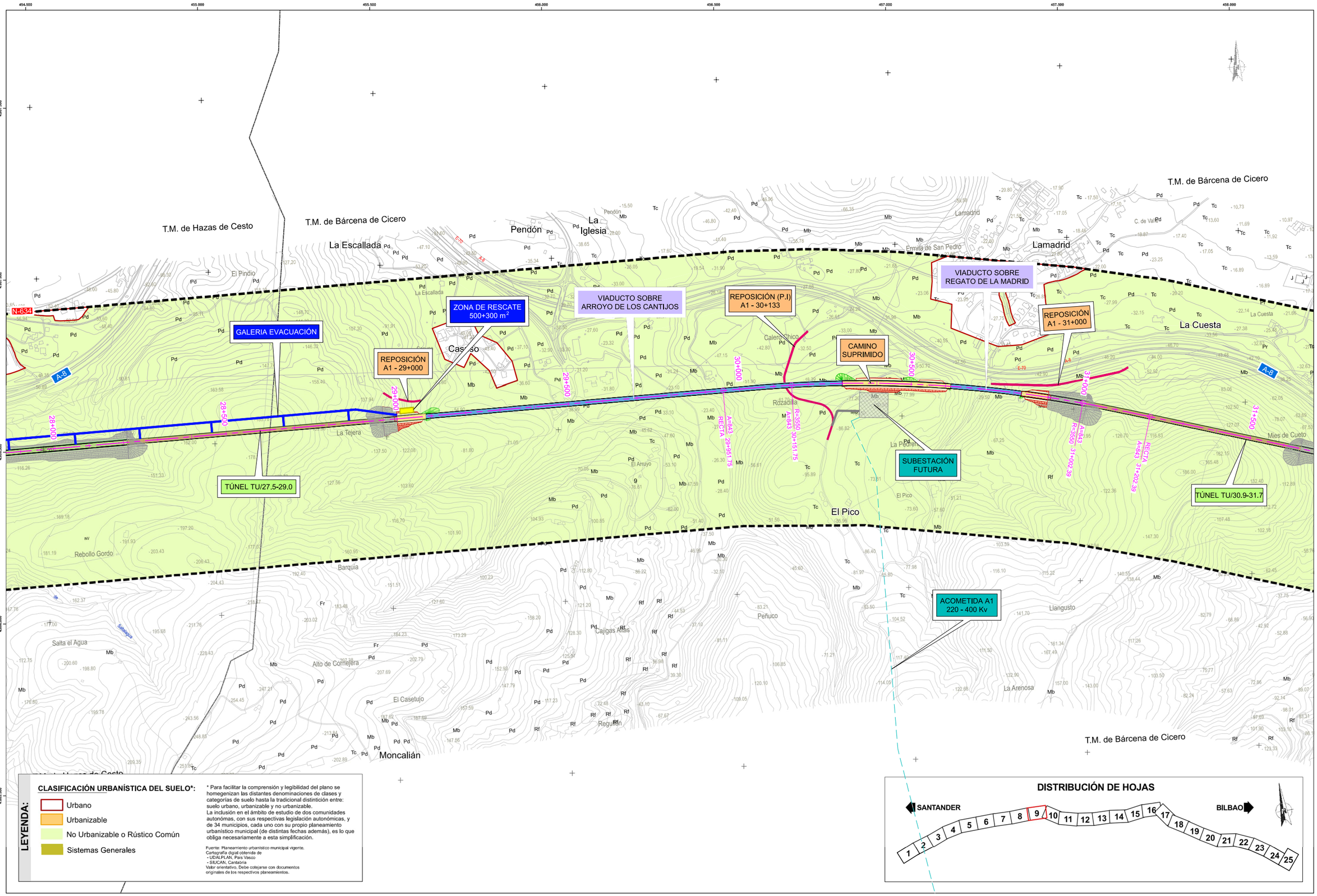
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES:
wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO:
2.1
HOJA 8 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
PLANEAMIENTO URBANÍSITICO MUNICIPAL
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA



LEYENDA:

CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA DEL SUELO*:

- Urbano
- Urbanizable
- No Urbanizable o Rústico Común
- Sistemas Generales

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

Fuente: Planeamiento urbanístico municipal vigente.
Cartografía digital obtenida de
- UDALPLAN, País Vasco
- SIUCAN, Cantabria

Valor orientativo. Debe cotejarse con documentos originales de los respectivos planeamientos.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 BILBAO

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

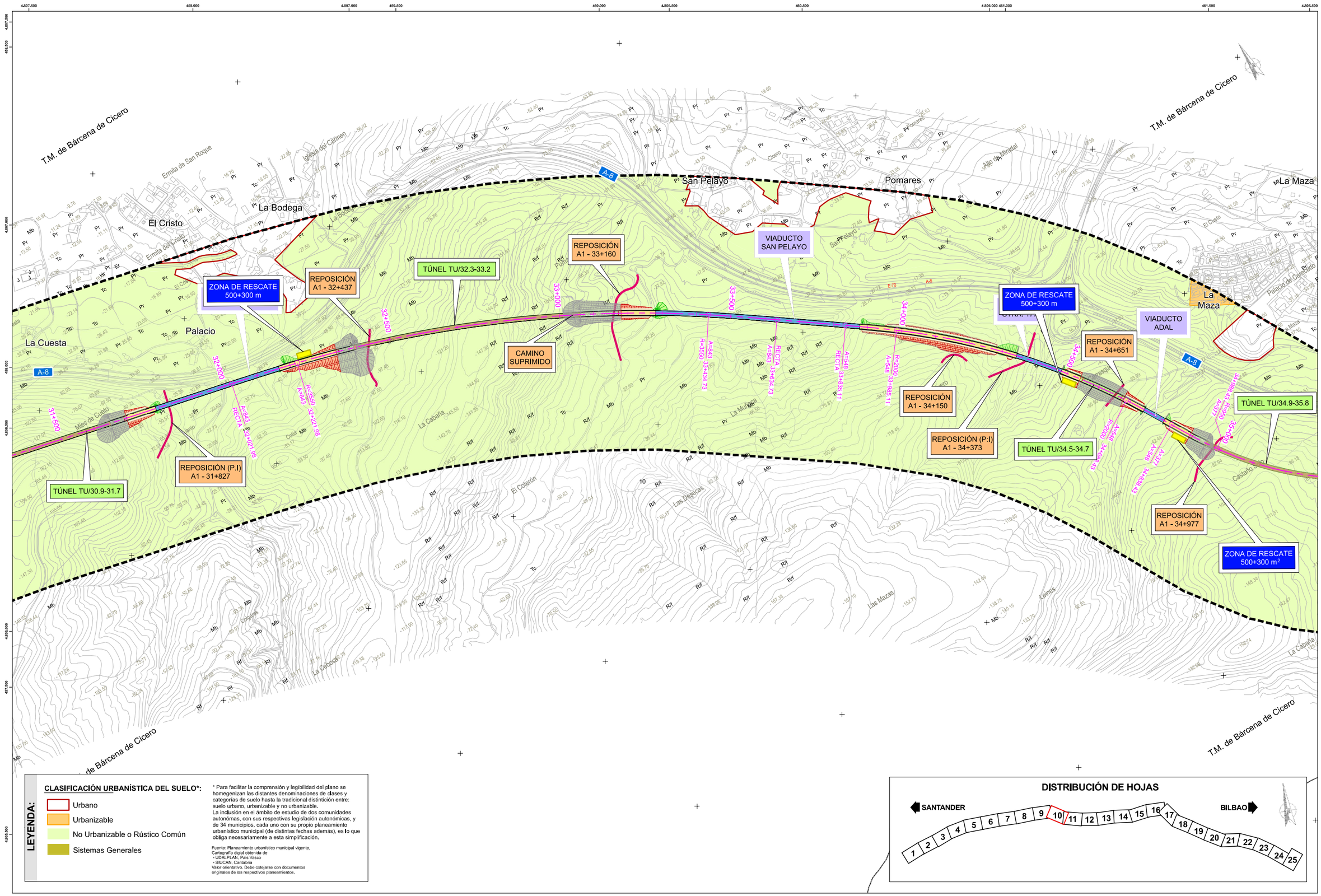
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 2.1
HOJA 9 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
PLANEAMIENTO URBANÍSITICO MUNICIPAL
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA



LEYENDA:

CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA DEL SUELO*:

- Urbano
- Urbanizable
- No Urbanizable o Rústico Común
- Sistemas Generales

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

Fuente: Planeamiento urbanístico municipal vigente.
Cartografía digital obtenida de
- UDALPLAN, País Vasco
- SIUCAN, Cantabria

Valor orientativo. Debe cotejarse con documentos originales de los respectivos planeamientos.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 BILBAO

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

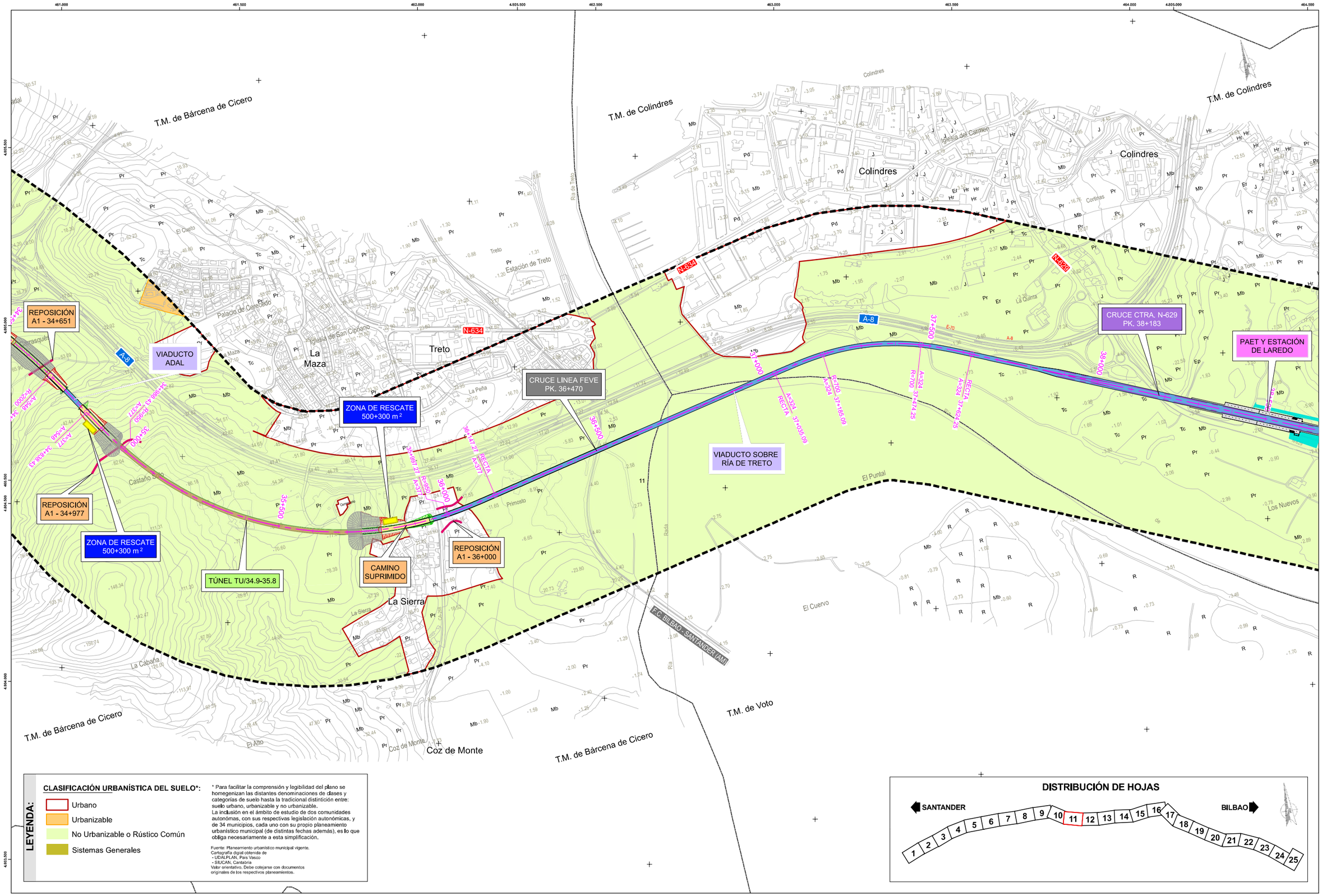
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
0 125 250 metros
Numérica: DIN A-1
Gráfica:

Nº DE PLANO: 2.1
HOJA 10 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
PLANEAMIENTO URBANÍSITICO MUNICIPAL
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

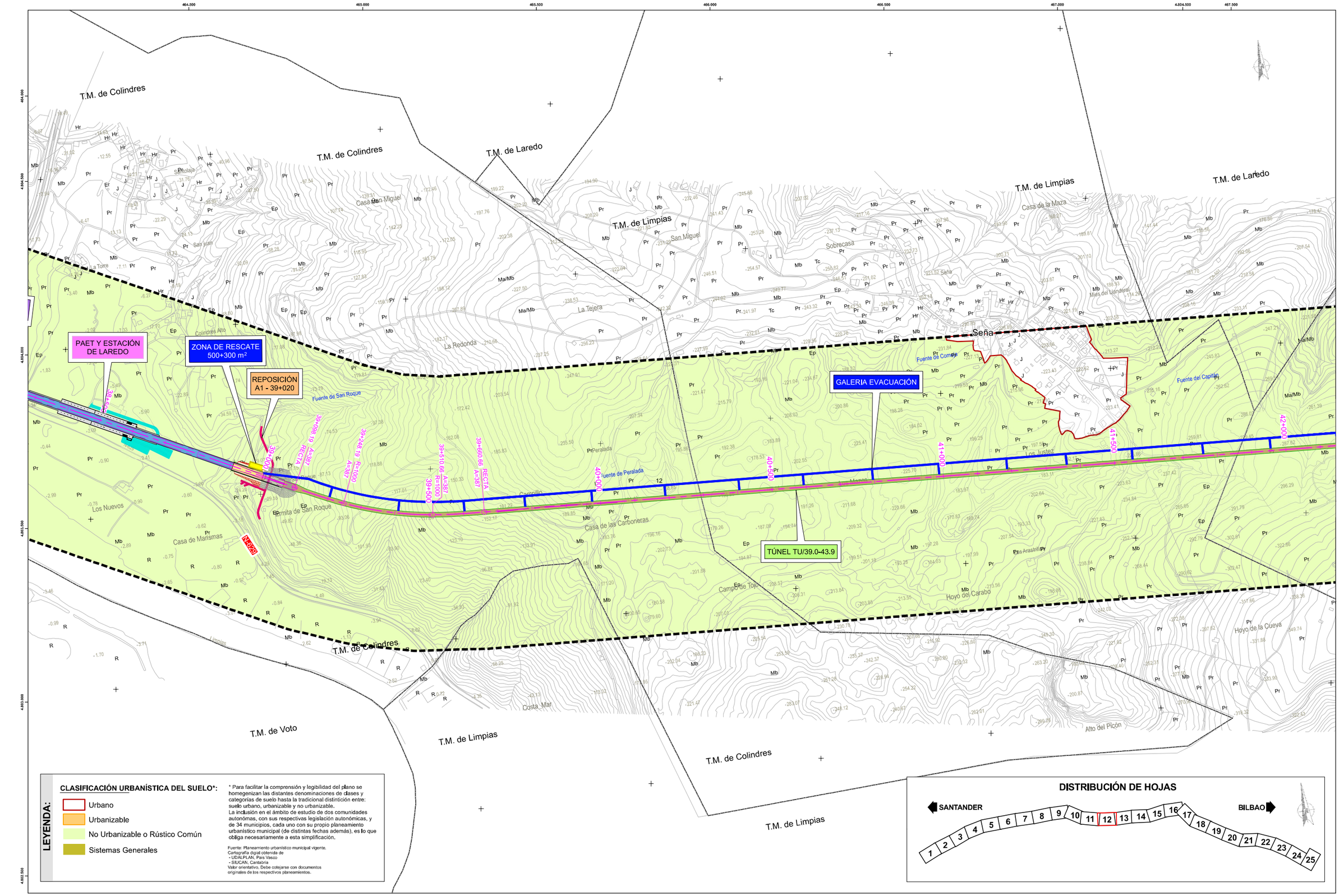
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 2.1
HOJA 11 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
PLANEAMIENTO URBANÍSITICO MUNICIPAL
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

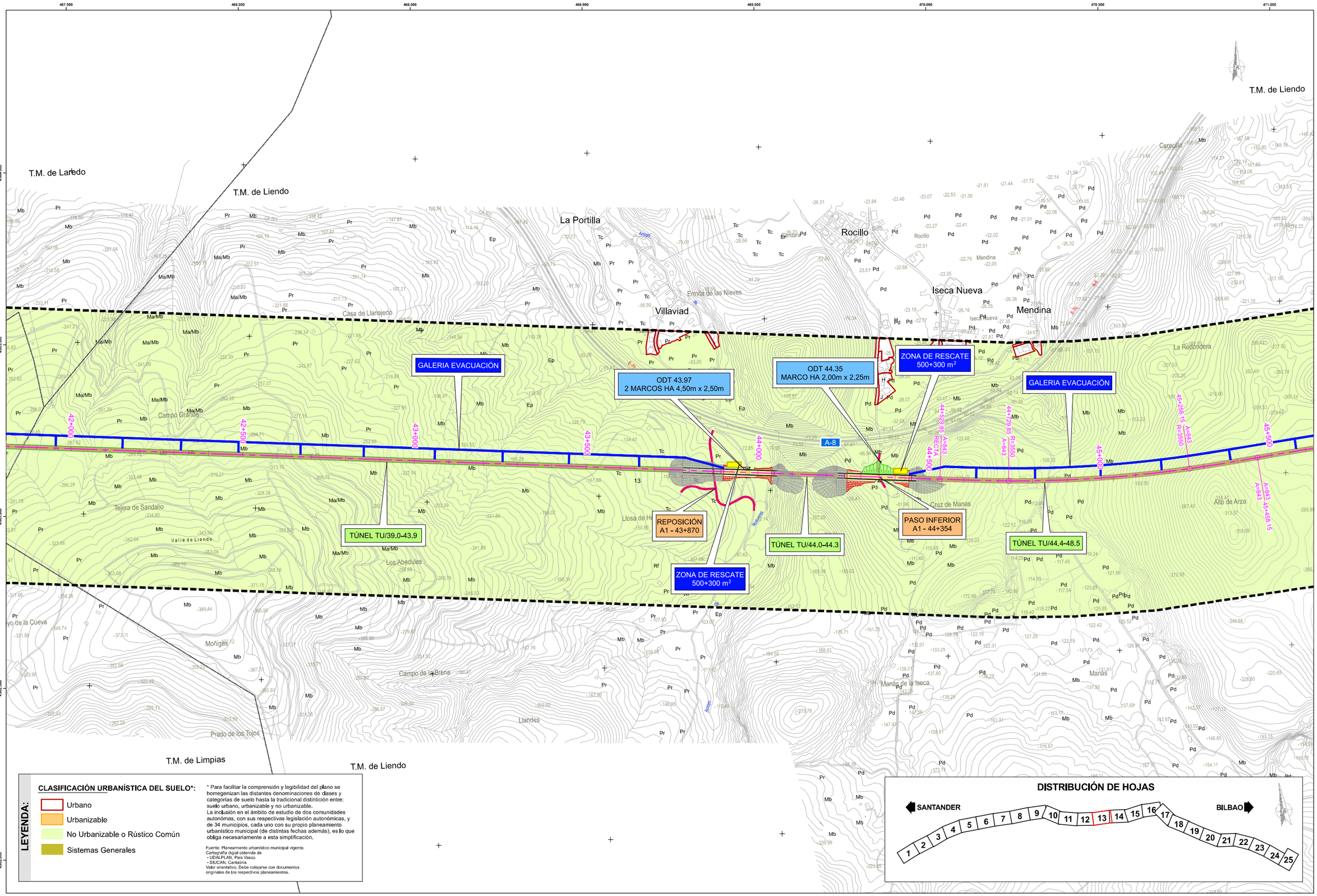
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES:
wsp
sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO:
2.1
HOJA 12 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
PLANEAMIENTO URBANÍSITICO MUNICIPAL
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

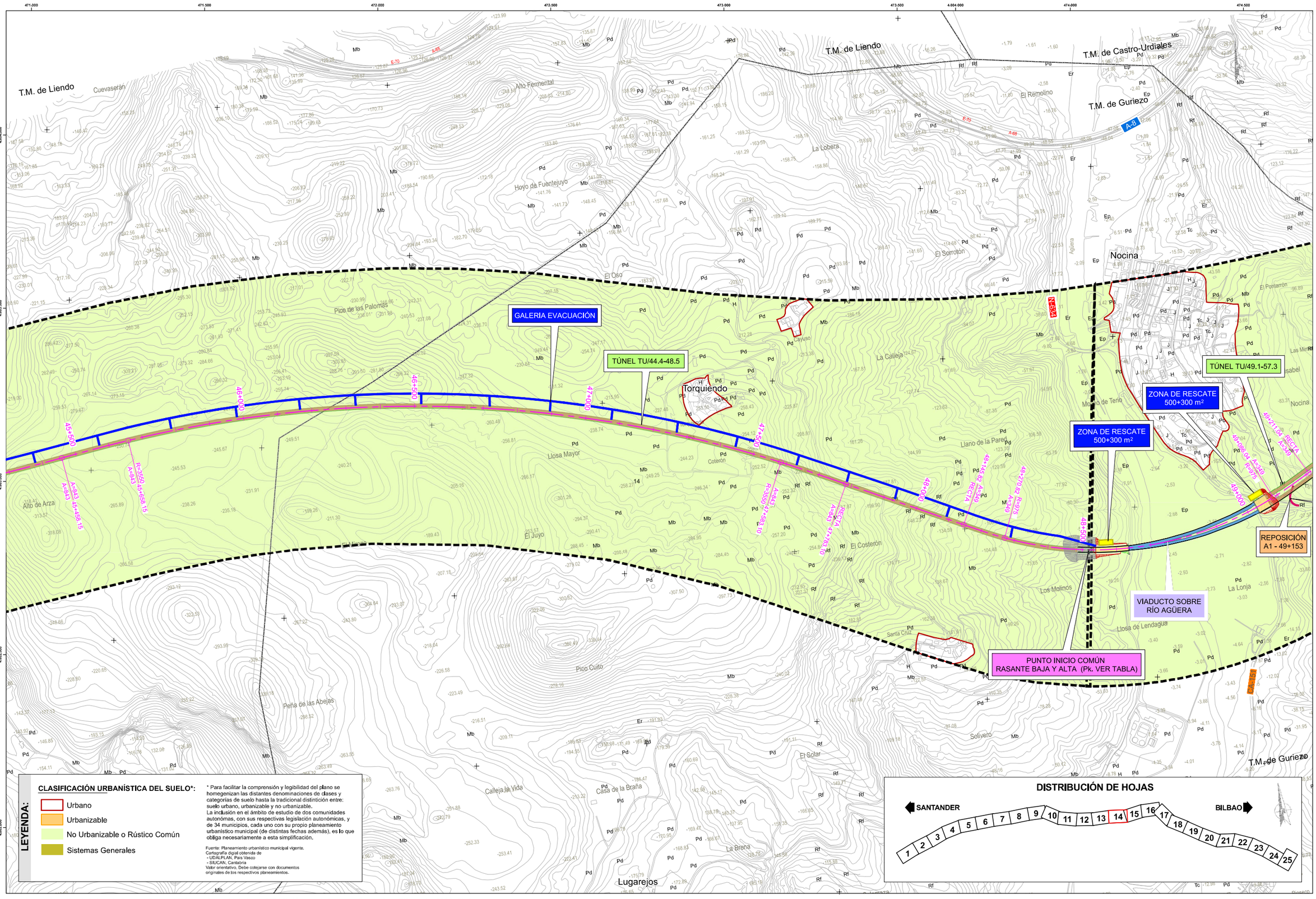
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 2.1
HOJA 13 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
PLANEAMIENTO URBANÍSITICO MUNICIPAL
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

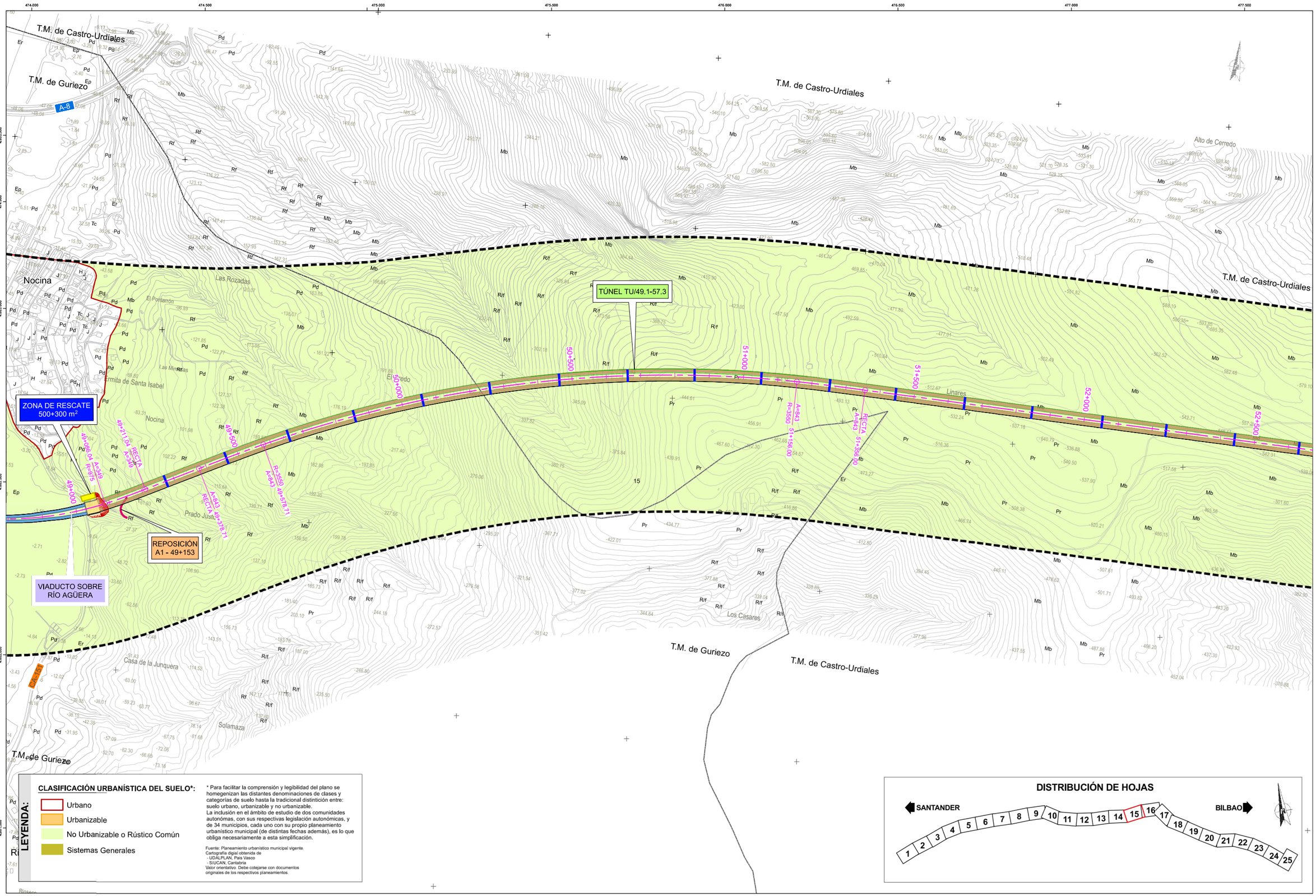
AUTORES:
wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO:
2.1

HOJA 14 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
PLANEAMIENTO URBANÍSITICO MUNICIPAL
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA



LEYENDA:

CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA DEL SUELO*:

- Urbano
- Urbanizable
- No Urbanizable o Rústico Común
- Sistemas Generales

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

Fuente: Planeamiento urbanístico municipal vigente.
Cartografía digial obtenida de
- UDALPLAN, Pais Vasco
- SIUCAN, Cantabria

Valor orientativo. Debe cotejarse con documentos originales de los respectivos planeamientos.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

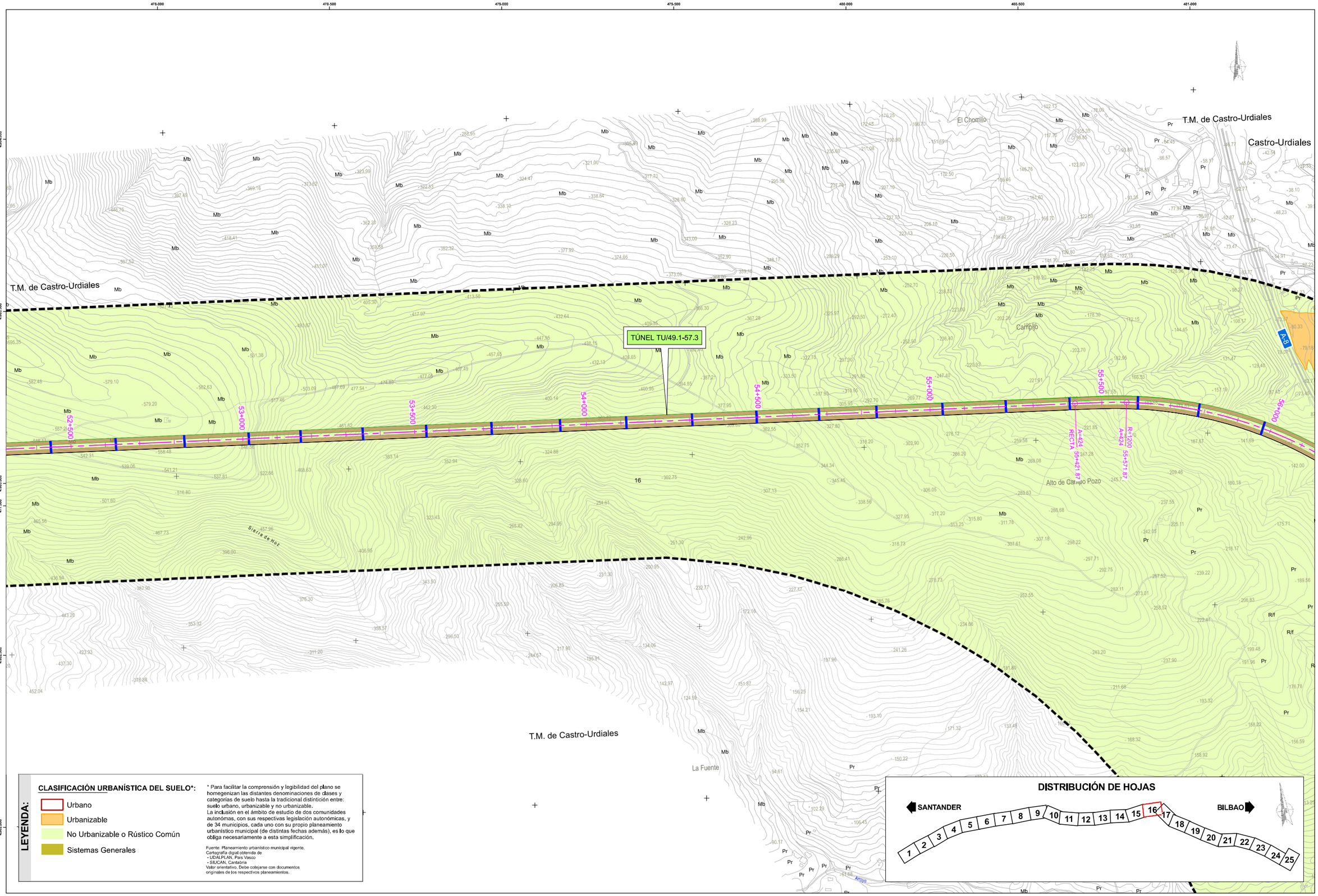
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 2.1
HOJA 15 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
PLANEAMIENTO URBANÍSITICO MUNICIPAL
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES:
wsp
sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO:
2.1
HOJA 16 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
PLANEAMIENTO URBANÍSITICO MUNICIPAL
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA

TÚNEL TU/49.1-57.3

ZONA DE RESCATE
500+300 m²

ZONA DE RESCATE
500+300 m²

ZONA DE RESCATE
500+300 m²

TÚNEL TU/58.0-59.6

CAMBIADOR
DE ANCHO

ESTACIÓN DE
CASTRO-URDIALES

CRUCE AUTOVIA A-8
PK. 58+583

REPOSICIÓN
A1 - 59+500

T.M. de Castro-Urdiales

Castro-Urdiales

Mioño

Santullán

Sámano

A-8

N-634

CA-5210

LEYENDA:

CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA DEL SUELO*:

- Urbano
- Urbanizable
- No Urbanizable o Rústico Común
- Sistemas Generales

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

Fuente: Planeamiento urbanístico municipal vigente.
Cartografía digital obtenida de
- IDEALPLAN, País Vasco
- SIUCAN, Cantabria
Valor orientativo, Debe cotejarse con documentos originales de los respectivos planeamientos.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 BILBAO

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

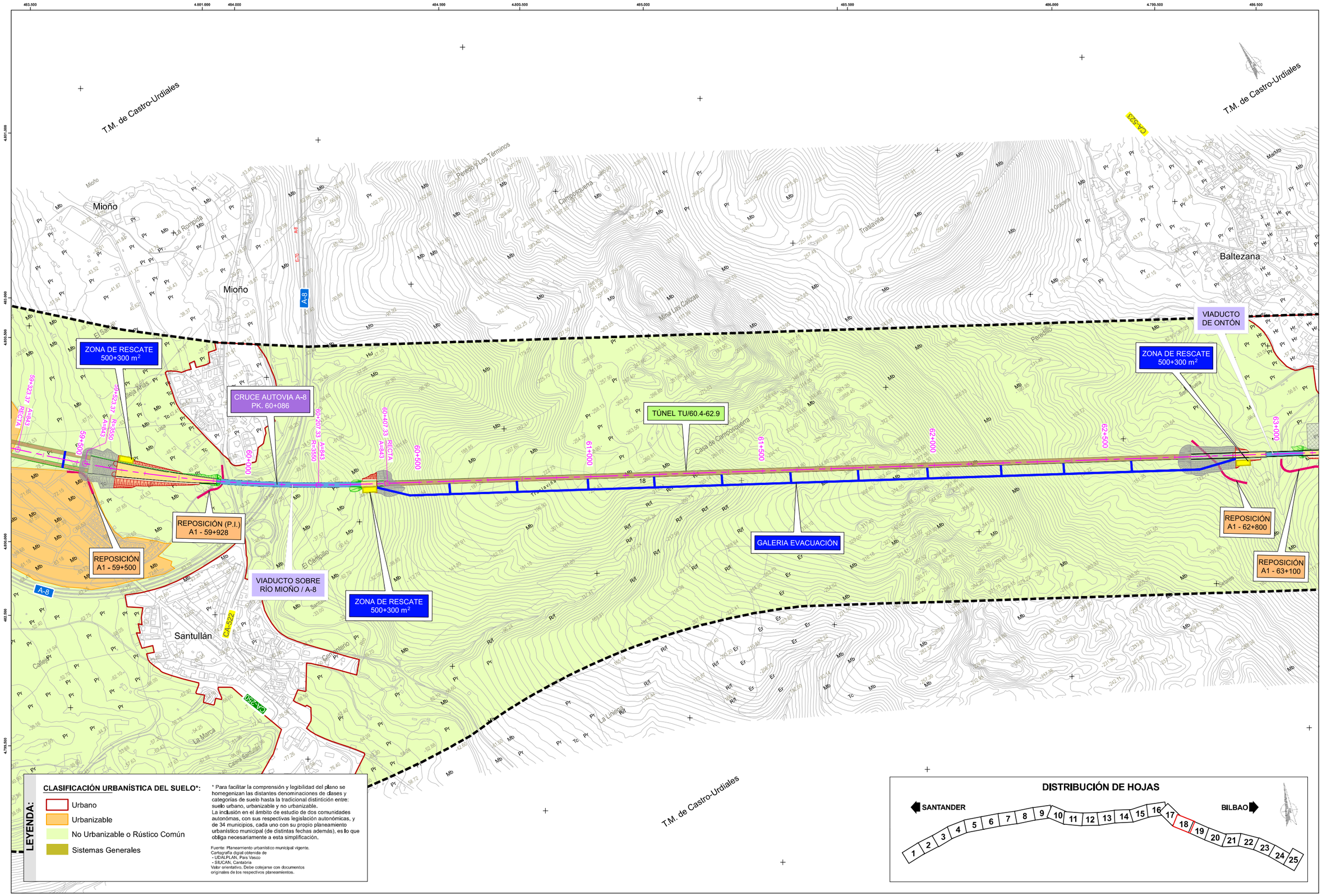
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 2.1
HOJA 17 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
PLANEAMIENTO URBANÍSITICO MUNICIPAL
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA



LEYENDA:

CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA DEL SUELO*:

- Urbano
- Urbanizable
- No Urbanizable o Rústico Común
- Sistemas Generales

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

Fuente: Planeamiento urbanístico municipal vigente.
Cartografía digial obtenida de
- UDALPLAN, País Vasco
- SIUCAN, Cantabria

Valor orientativo. Debe cotejarse con documentos originales de los respectivos planeamientos.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER ← 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 → BILBAO

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

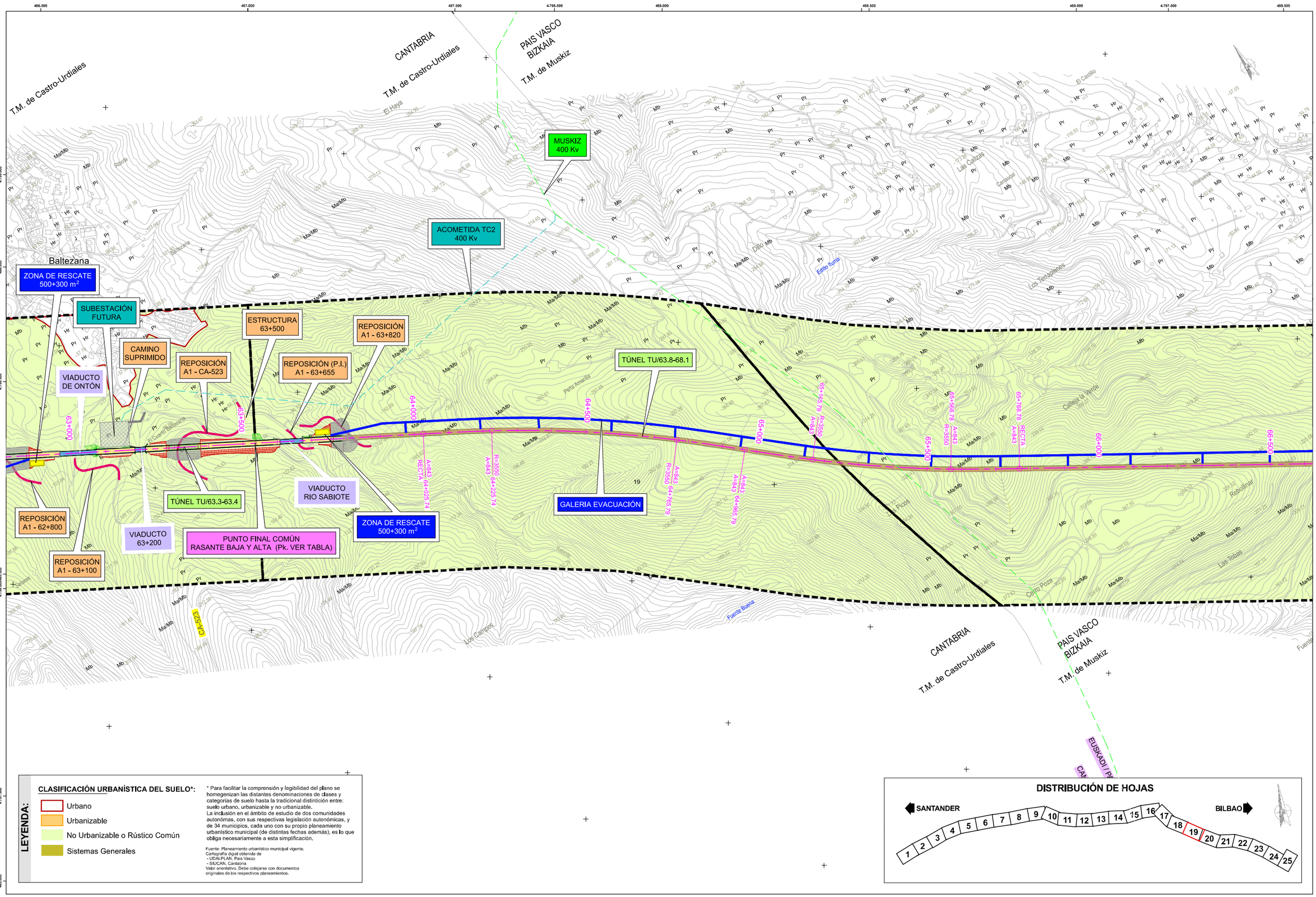
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 2.1
HOJA 18 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
PLANEAMIENTO URBANÍSITICO MUNICIPAL
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA



LEYENDA:

CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA DEL SUELO*:

- Urbano
- Urbanizable
- No Urbanizable o Rústico Común
- Sistemas Generales

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

Fuente: Planeamiento urbanístico municipal vigente.
Cartografía digital obtenida de
- UDALPLAN, País Vasco
- SIUCAN, Cantabria

Valor orientativo. Debe cotejarse con documentos originales de los respectivos planeamientos.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER ← 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 → BILBAO

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

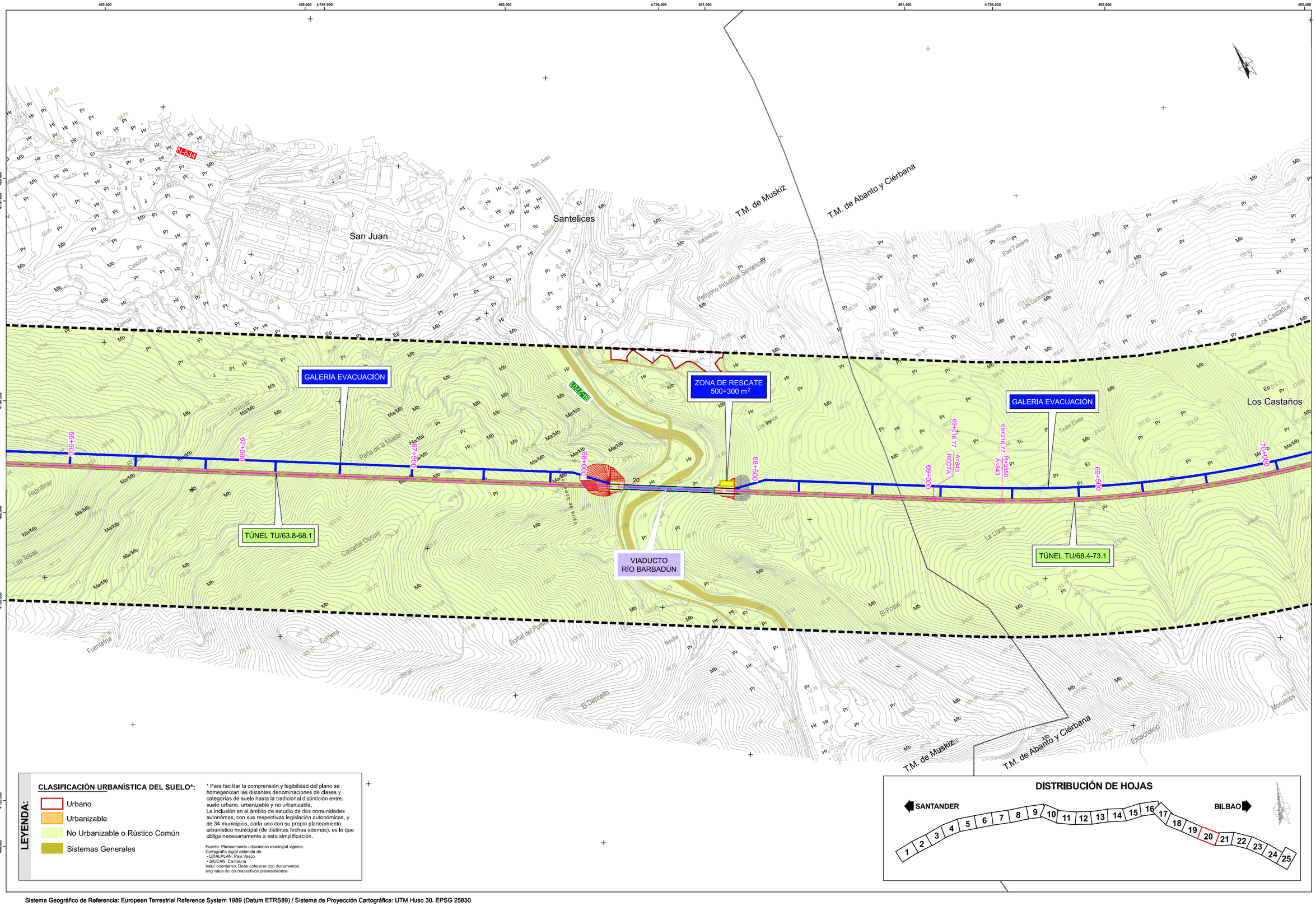
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 2.1
HOJA 19 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
PLANEAMIENTO URBANÍSITICO MUNICIPAL
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA



LEYENDA:

CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA DEL SUELO*:

- Urbano
- Urbanizable
- No Urbanizable o Rústico Común
- Sistemas Generales

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

Fuente: Planeamiento urbanístico municipal vigente.
Cartografía digital obtenida de
- UDALPLAN, País Vasco
- SIUCAN, Cantabria

Valor orientativo. Debe cotejarse con documentos originales de los respectivos planeamientos.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 **20** 21 22 23 24 25 BILBAO

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 2.1
HOJA 20 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
PLANEAMIENTO URBANÍSITICO MUNICIPAL
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA

492.000 492.500 493.000 493.500 4.795.500 494.000 494.500 495.000

4.795.500 4.795.000 4.794.500 4.794.000 4.793.500

T.M. de Abanto y Ciérbana

T.M. de Ortuella

Ortuella

Cadegal

La Balastera

El Campillo

Polígono Industrial El Campillo

Abanto de Suso

Abanto de Yuso

Arena

La Concha

San Miguel

Polígono El Casal

Los Castaños

Manzanal

El Once

La Florida

Fonso

La Goya

El Carbucho

Las Calizas

Triano

Embalse Triano

Golf

VARIANTE SUR FERROVIARIA
FASE I

GALERIA EVACUACIÓN

TÚNEL TU/68.4-73.1

ALTERNATIVA A1
FINAL DEL TRAMO
EJE VÍA DOBLE
P.K. 73+054.157
X= 494741.852
Y= 4794060.185
Z= 42,750
PTE= 2.00 ‰
AZ= 108.7711
RECTA

EJECUCIÓN OBRAS DEL TRONCO SERANTES-OLABEAGA HASTA Pk. 0+630 INCLUIDO EN EL PRESENTE ESTUDIO INFORMATIVO

70+000 70+500 71+000 71+500 72+000 72+500 73+000 73+500

70+810.39 A=843 R=3550

71+010.39 RECTA A=843

72+242.61 A=1072 RECTA

72+442.61 A=1072 R=5750

72+621.23 A=1072 R=5750

72+821.23 A=1072 RECTA

73+054.16 RECTA

21

LEYENDA:

CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA DEL SUELO*:

- Urbano
- Urbanizable
- No Urbanizable o Rústico Común
- Sistemas Generales

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

Fuente: Planeamiento urbanístico municipal vigente.
Cartografía digital obtenida de
- UDALPLAN, País Vasco
- SIUCAN, Cantabria

Valor orientativo. Debe cotejarse con documentos originales de los respectivos planeamientos.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 BILBAO

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

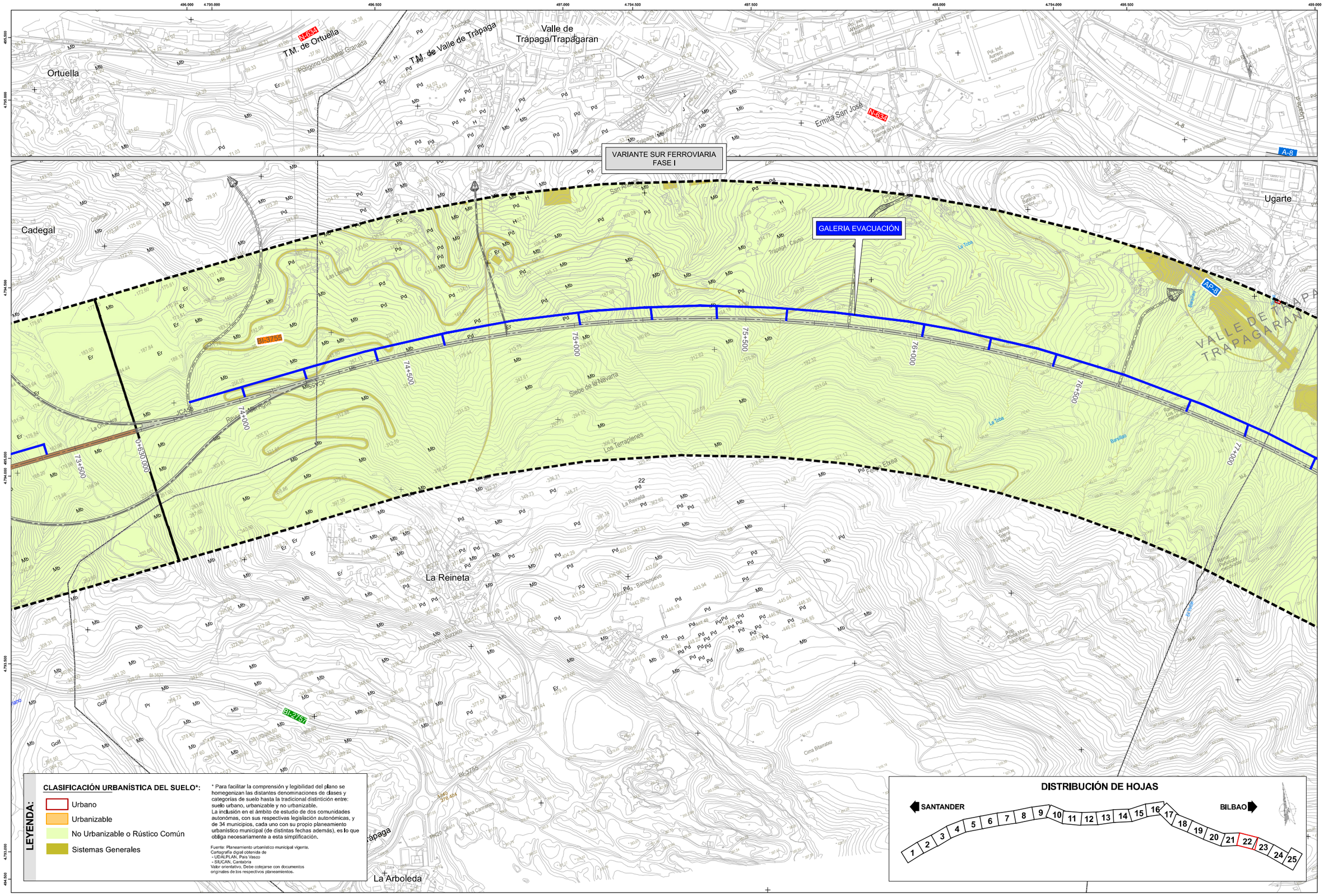
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 2.1
HOJA 21 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
PLANEAMIENTO URBANÍSITICO MUNICIPAL
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA



LEYENDA:

CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA DEL SUELO*:

- Urbano
- Urbanizable
- No Urbanizable o Rústico Común
- Sistemas Generales

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

Fuente: Planeamiento urbanístico municipal vigente.
Cartografía digital obtenida de
- UDALPLAN, País Vasco
- SIUCAN, Cantabria

Valor orientativo. Debe cotejarse con documentos originales de los respectivos planeamientos.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER — BILBAO

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 2.1
HOJA 22 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
PLANEAMIENTO URBANÍSITICO MUNICIPAL
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA

VARIANTE SUR FERROVIARIA
FASE I

Bizenti-Barakaldo

GALERIA EVACUACIÓN

T.M. de Valle de Trápaga-Trapagaran

T.M. de Barakaldo

T.M. de Barakaldo

Bilbao

Ugarte

Basauri

Iglesia San Juan Bautista

Iglesia Sagrado Corazón de Jesús

Jesuiten Bizkotza Elizea

Eroski

Retuerto

Galindo

Urgarain

Vega Center

Ugarte

Cáseta Torre Susumaga Dorrekvea

Instituto Higiene Instituta

Basatxu

La Era

Buztako

Casa Pasajes etxea

Colegio Uraga Kolegio

Olarte

Modorreta

Monte

Azkari Oskari Baserria

La Salud Iturria

Uraga

Aranguren

Santa Lucía

Pasaje Ermita

Pasaje Enea

Ermitas

Agirre Troke

Buztako

Gallarreta Erreka

Barrio Susumaga Auzoa

Barrio Agirre Auzoa

Barrio Karrantza Auzoa

Barrio Locaiz Auzoa

Barrio La Viña Auzoa

Barrio Bengoetxe Auzoa

Barrio Mesperuza Auzoa

Barrio Somorrostro Auzoa

Barrio Basatxu Auzoa

Barrio Santa Lucía Ajuria

Barrio Arbolancho Basoa

Retano Gamboa-Zapatula

Lafara Mokorroa Ingurua

Lafara Urkoa Ingurua

Surginek

Monte

Ermitas

Aldekoa

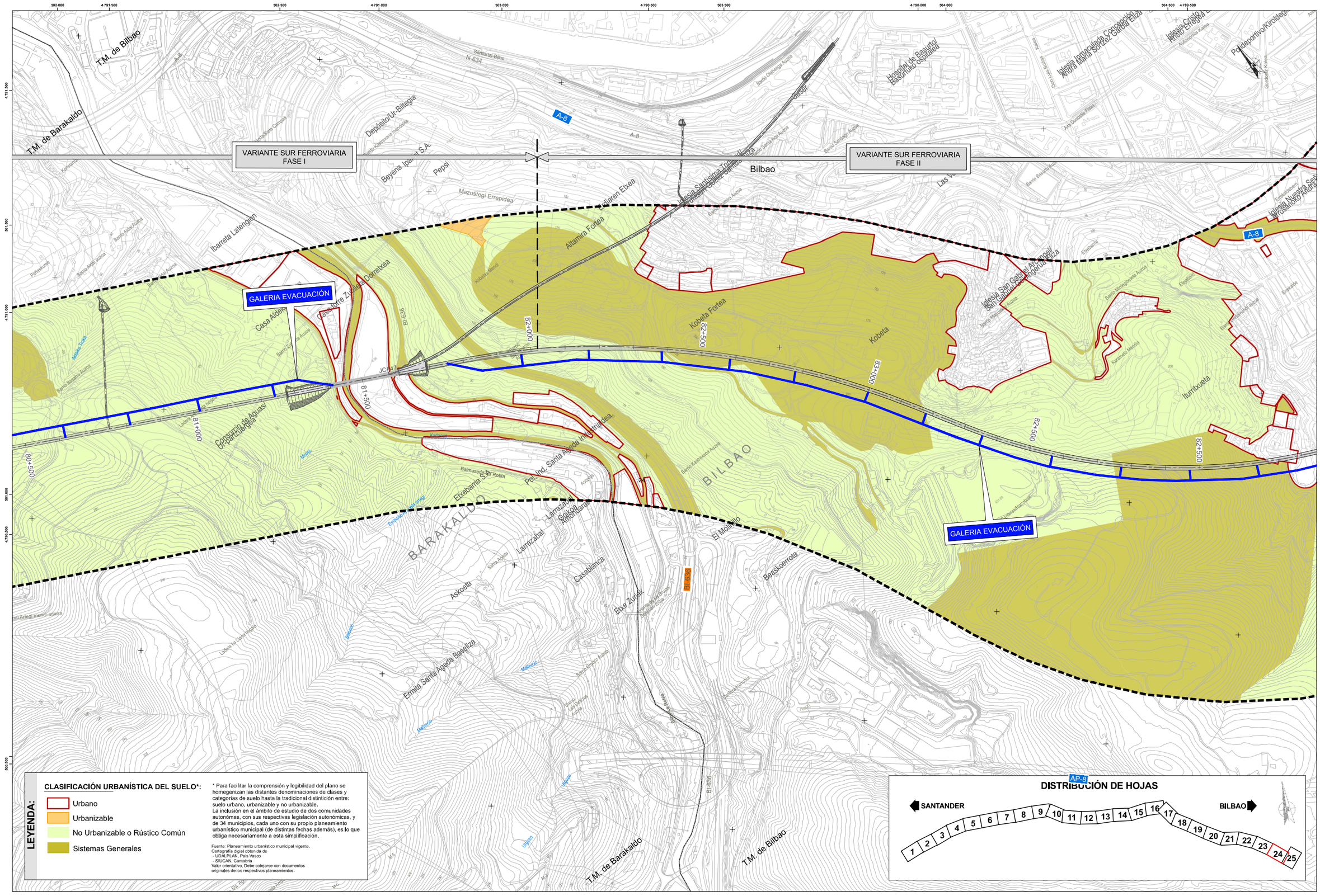
Ramal Artegi (nord)-Adarra

Ramal Artegi (nord)-Adarra

Ramal Artegi (sud)-Adarra

Ramal Artegi (sud)-Adarra

Ramal Artegi (sud


VARIANTE SUR FERROVIARIA FASE I
VARIANTE SUR FERROVIARIA FASE II
GALERIA EVACUACIÓN
GALERIA EVACUACIÓN
T.M. de Bilbao
T.M. de Barakaldo
BILBAO
BARAKALDO
Bilbao
A-8
N-634
BI-636
Depósito/Ur-Biltegia
Beyena Iparra S.A.
Pepsi
Mazustegi Errepidea
Ibarrala Latenglen
Altamira Fortea
Kobeta
Kobela Fortea
Casa Aldeya
Pas-Torre Zubillaga Dorretxea
Consorcio de Aguas Ur Partzuergoa
Pol. Ind. Santa Ageda Industrialdea
Etxebarria Santa Robla
Larrazabal
Colina
Antondarra
Casablanca
Askoela
Etxe Zurdk
El Molino
Beaskoerrola
Ermita Santa Ageda Baselza
Iturrixuela
Las Viñas
Ibarsusi
Jesús Obrero
Iglesia Santísima Trinidad
Iglesia San Gabriel Arcángel
Iglesia Inmaculada Concepción
Polideportivo/Kiroldegia
Hoguera de Basurto/Basurtuko ospilatea
Hospital de Basurto/Basurtuko ospitalea
Cementerio de Derio
Aeropuerto de Bilbao
Bilbao
Santurtzi-Bilbo
Ibaizabal
Ría de Bilbao
Ría de Bilbao
Ría de Bilbao

GALERIA EVACUACIÓN

VARIANTE SUR FERROVIARIA. FASE II

RAMAL CONEXIÓN ESTACIÓN BILBAO - ABANDO

ESTACIÓN DE BILBAO - ABANDO (NIVEL-2)

T.M. de Bilbao

Erandio

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

LEYENDA:

CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA DEL SUELO*:

- Urbano
- Urbanizable
- No Urbanizable o Rústico Común
- Sistemas Generales

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

Fuente: Planeamiento urbanístico municipal vigente.
Cartografía digial obtenida de
- UDALPLAN, País Vasco
- SIUCAN, Cantabria

Valor orientativo. Debe cotejarse con documentos originales de los respectivos planeamientos.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 BILBAO

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

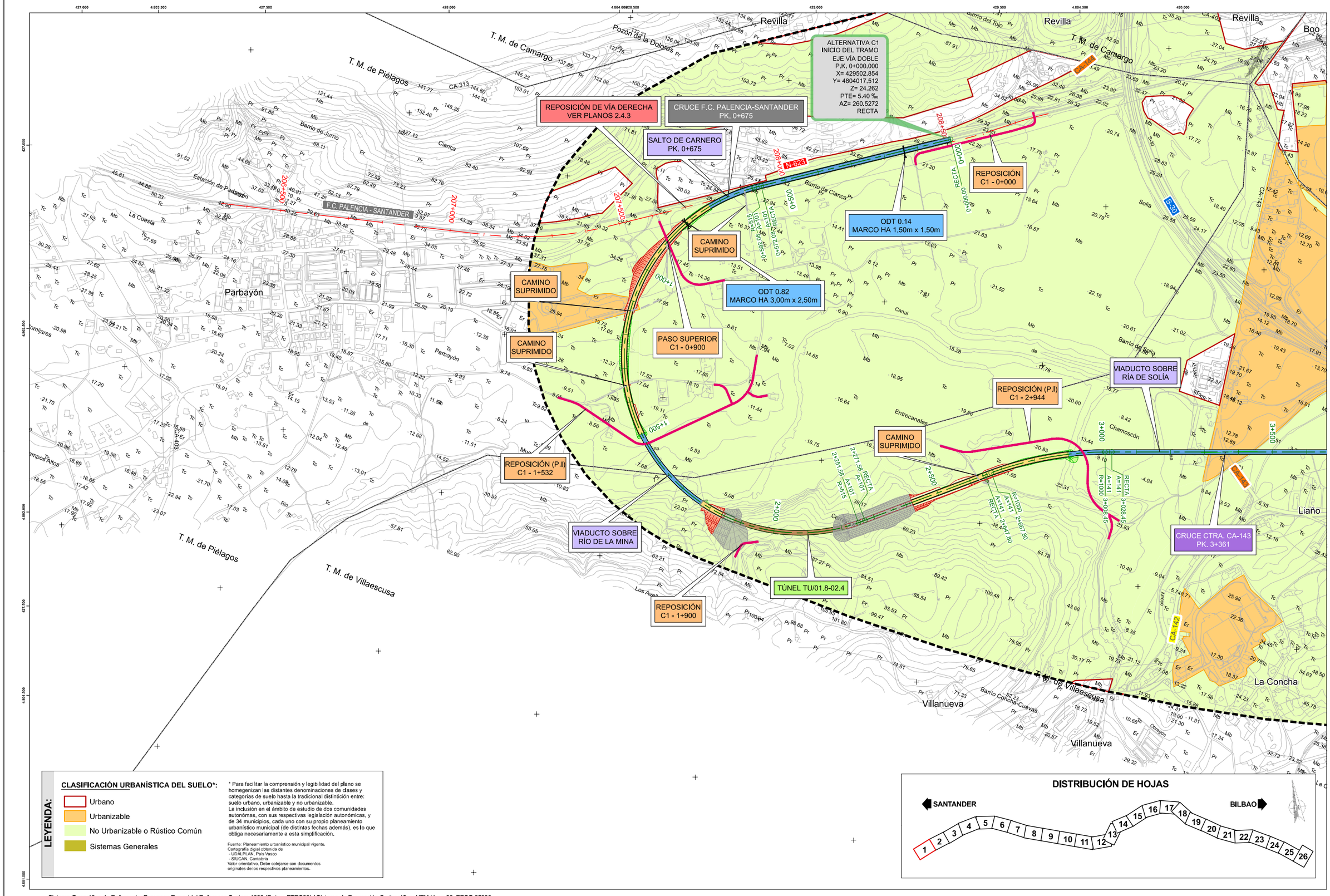
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 2.1
HOJA 25 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
PLANEAMIENTO URBANÍSITICO MUNICIPAL
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

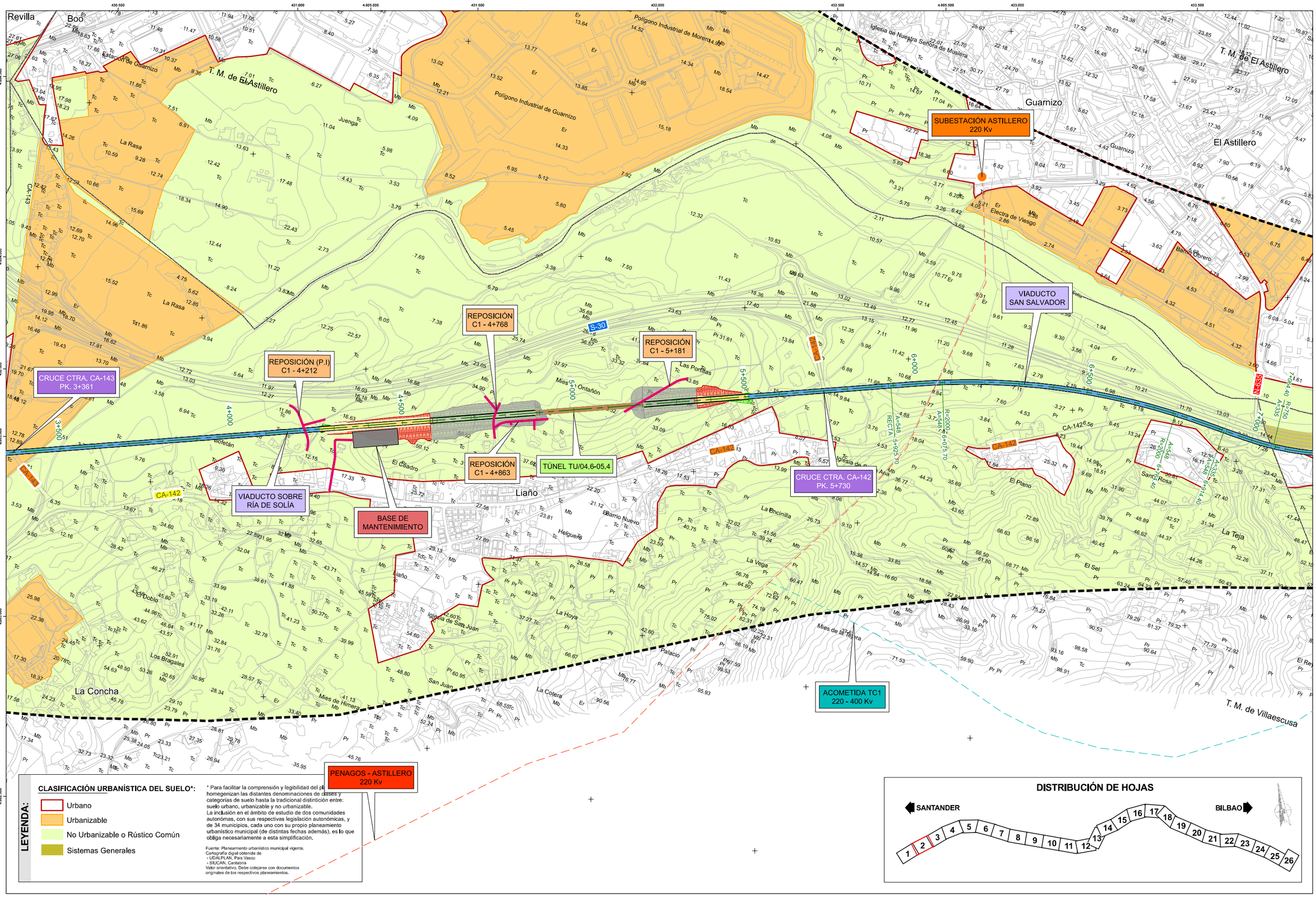
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES:
wsp
sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO:
2.2
HOJA 1 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
PLANEAMIENTO URBANÍSITICO MUNICIPAL
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

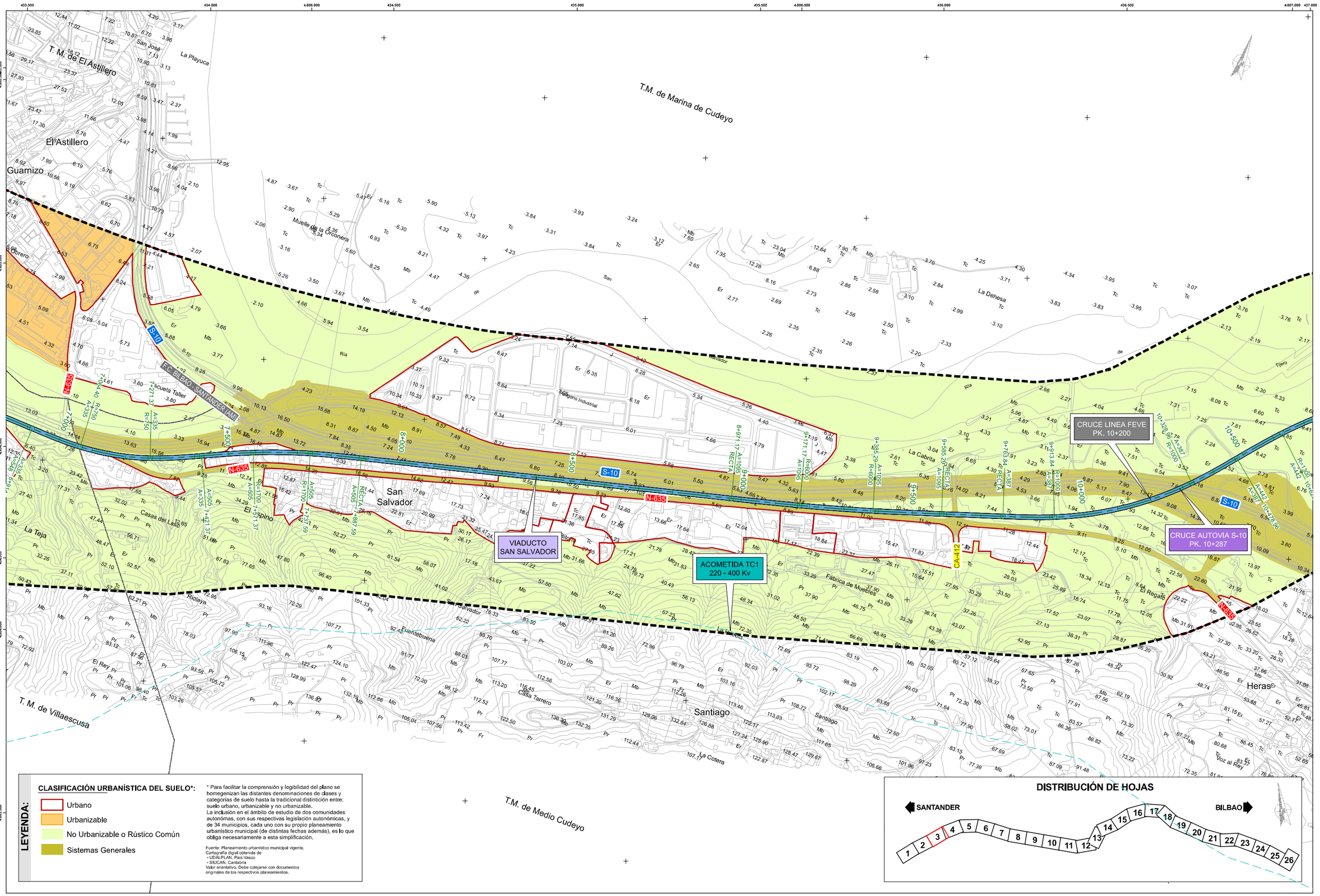
AUTORES:
wsp
sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO:
2.2

HOJA 2 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
PLANEAMIENTO URBANÍSITICO MUNICIPAL
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

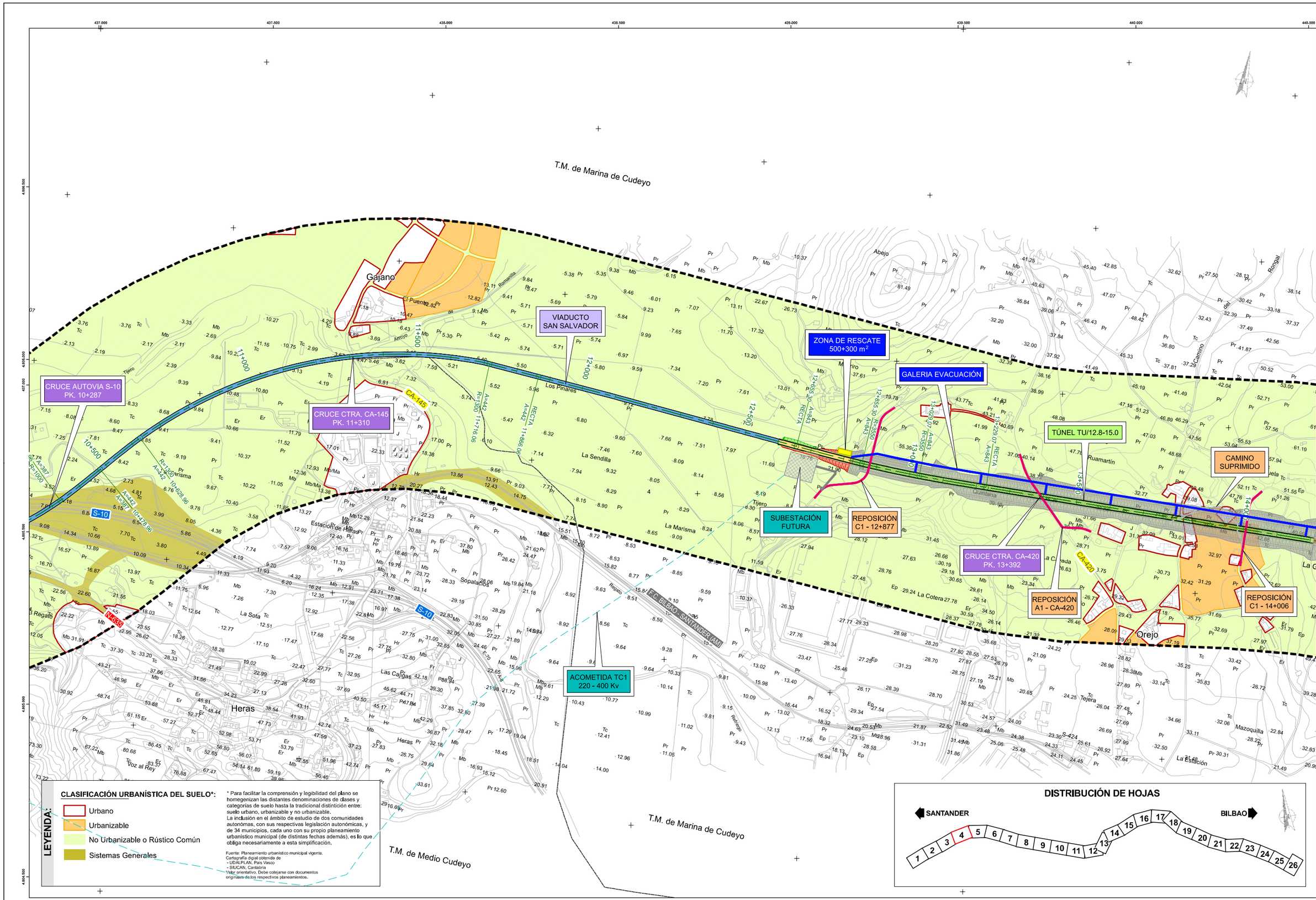
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES:
wsp
sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO:
2.2
HOJA 3 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
PLANEAMIENTO URBANÍSITICO MUNICIPAL
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA



LEYENDA:

CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA DEL SUELO*:

- Urbano
- Urbanizable
- No Urbanizable o Rústico Común
- Sistemas Generales

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

Fuente: Planeamiento urbanístico municipal vigente.
Cartografía digial obtenida de
- IDEALPLAN, País Vasco
- SIUCAN, Cantabria

Valor orientativo, Debe cotejarse con documentos originales de los respectivos planeamientos.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER ← 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 → BILBAO

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

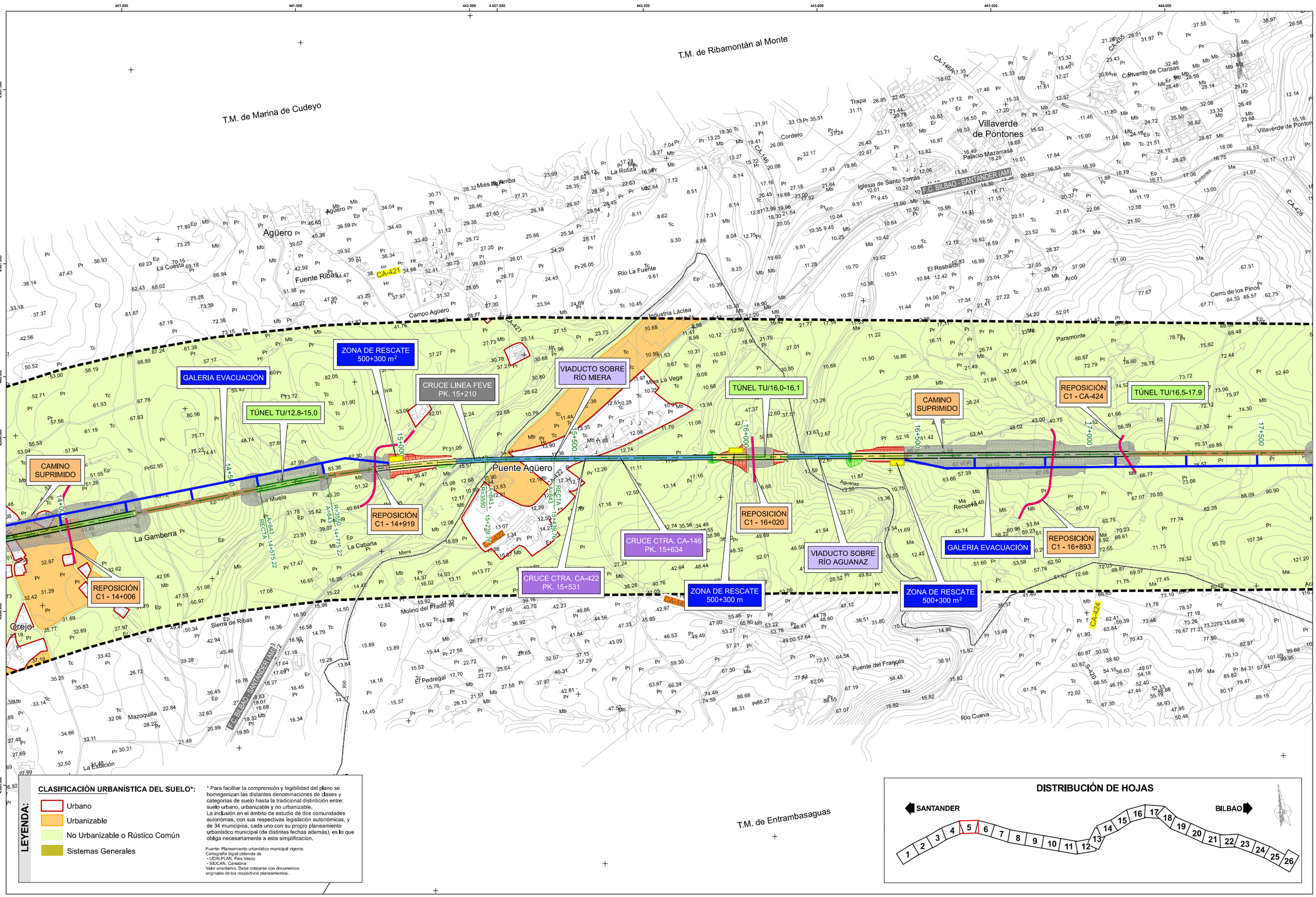
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 2.2
HOJA 4 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
PLANEAMIENTO URBANÍSITICO MUNICIPAL
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA



LEYENDA:

CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA DEL SUELO*:

- Urbano
- Urbanizable
- No Urbanizable o Rústico Común
- Sistemas Generales

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

Fuente: Planeamiento urbanístico municipal vigente.
Cartografía digital obtenida de
- IDEALPLAN, País Vasco
- SIUCAN, Cantabria

Valor orientativo. Debe cotejarse con documentos originales de los respectivos planeamientos.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

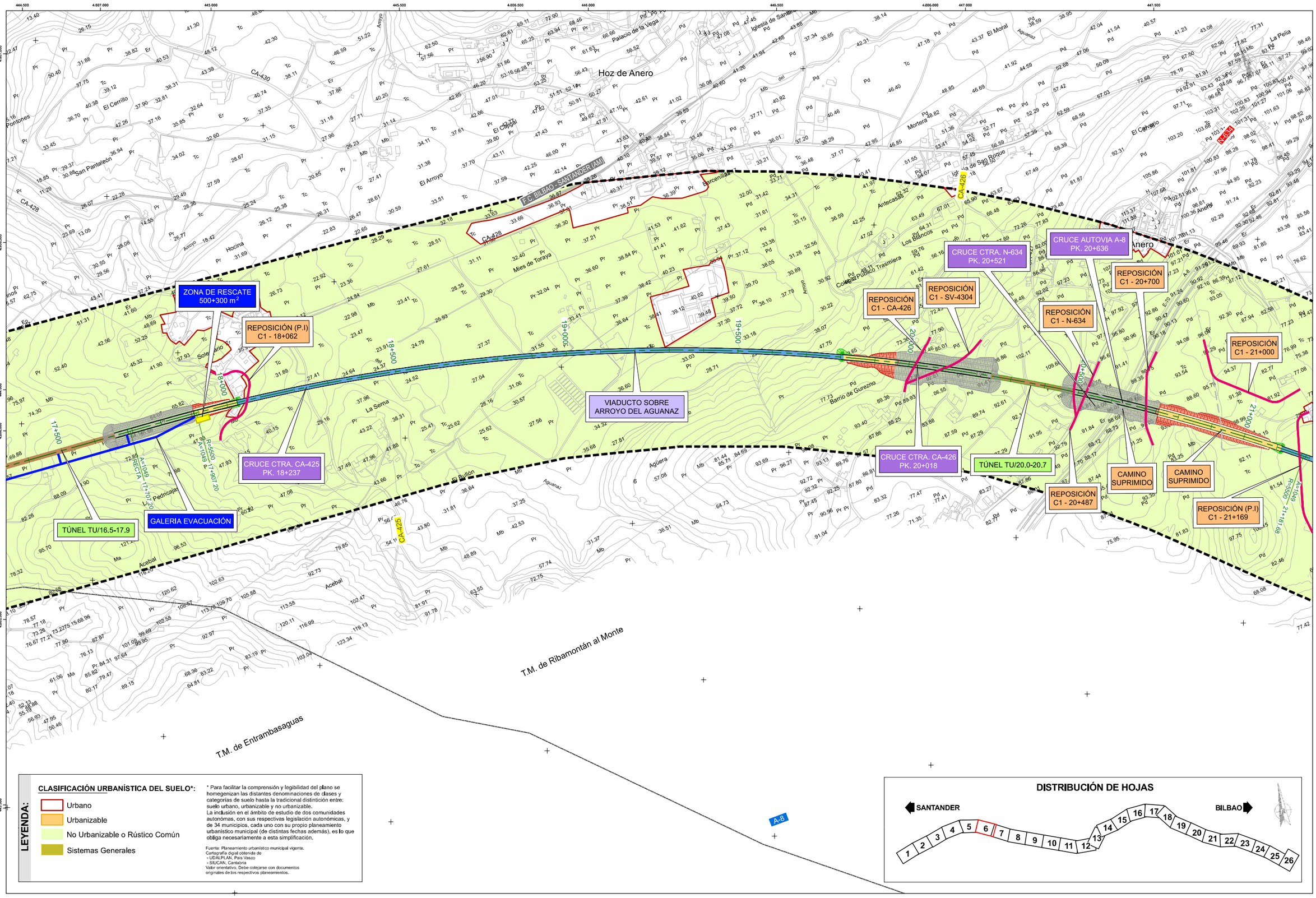
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 2.2
HOJA 5 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
PLANEAMIENTO URBANÍSITICO MUNICIPAL
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA



LEYENDA:

CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA DEL SUELO*:

- Urbano
- Urbanizable
- No Urbanizable o Rústico Común
- Sistemas Generales

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

Fuente: Planeamiento urbanístico municipal vigente.
Cartografía digial obtenida de
- UDALPLAN, País Vasco
- SIUCAN, Cantabria

Valor orientativo, Debe cotejarse con documentos originales de los respectivos planeamientos.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER ← 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 → BILBAO

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

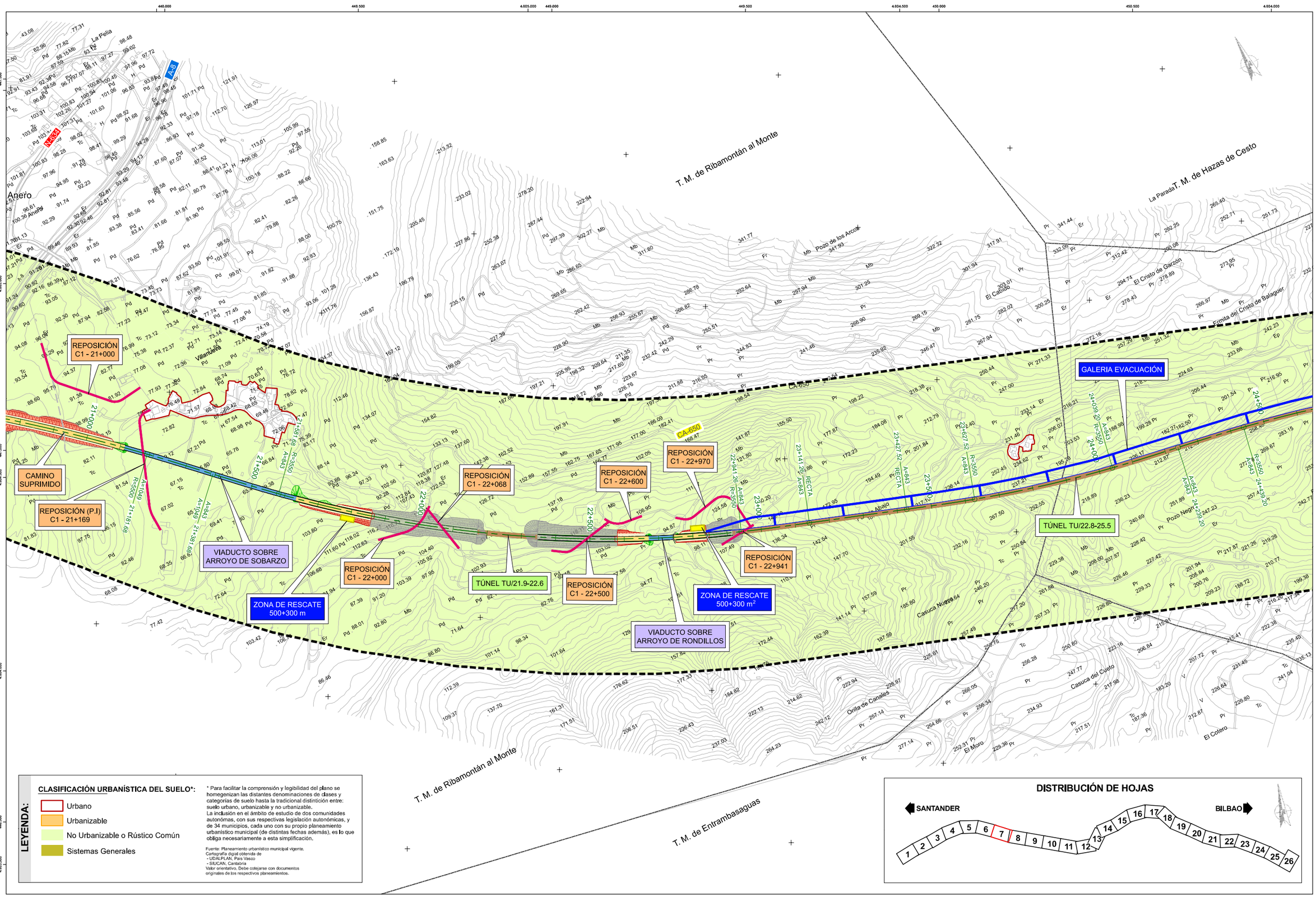
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
0 125 250 metros
Numérica: DIN A-1
Gráfica:

Nº DE PLANO: 2.2
HOJA 6 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
PLANEAMIENTO URBANÍSITICO MUNICIPAL
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA



LEYENDA:

CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA DEL SUELO*:

- Urbano
- Urbanizable
- No Urbanizable o Rústico Común
- Sistemas Generales

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

Fuente: Planeamiento urbanístico municipal vigente.
Cartografía digital obtenida de
- UDALPLAN, País Vasco
- SIUCAN, Cantabria

Valor orientativo. Debe cotejarse con documentos originales de los respectivos planeamientos.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER — BILBAO

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

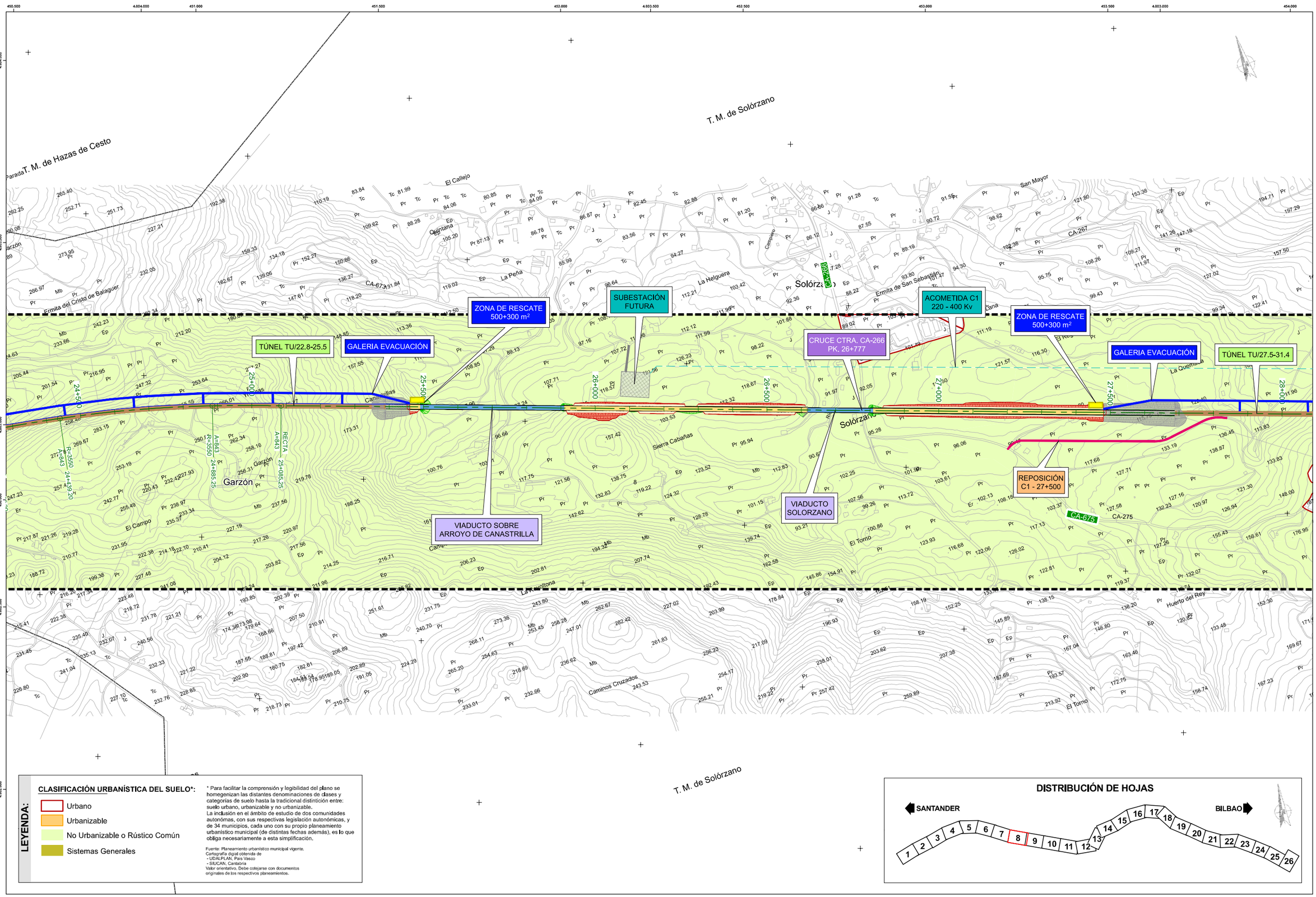
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 2.2
HOJA 7 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
PLANEAMIENTO URBANÍSITICO MUNICIPAL
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA



LEYENDA:

CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA DEL SUELO*:

- Urbano
- Urbanizable
- No Urbanizable o Rústico Común
- Sistemas Generales

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

Fuente: Planeamiento urbanístico municipal vigente.
Cartografía digial obtenida de
- UDALPLAN, País Vasco
- SIUCAN, Cantabria

Valor orientativo. Debe cotejarse con documentos originales de los respectivos planeamientos.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER ← 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 → BILBAO

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

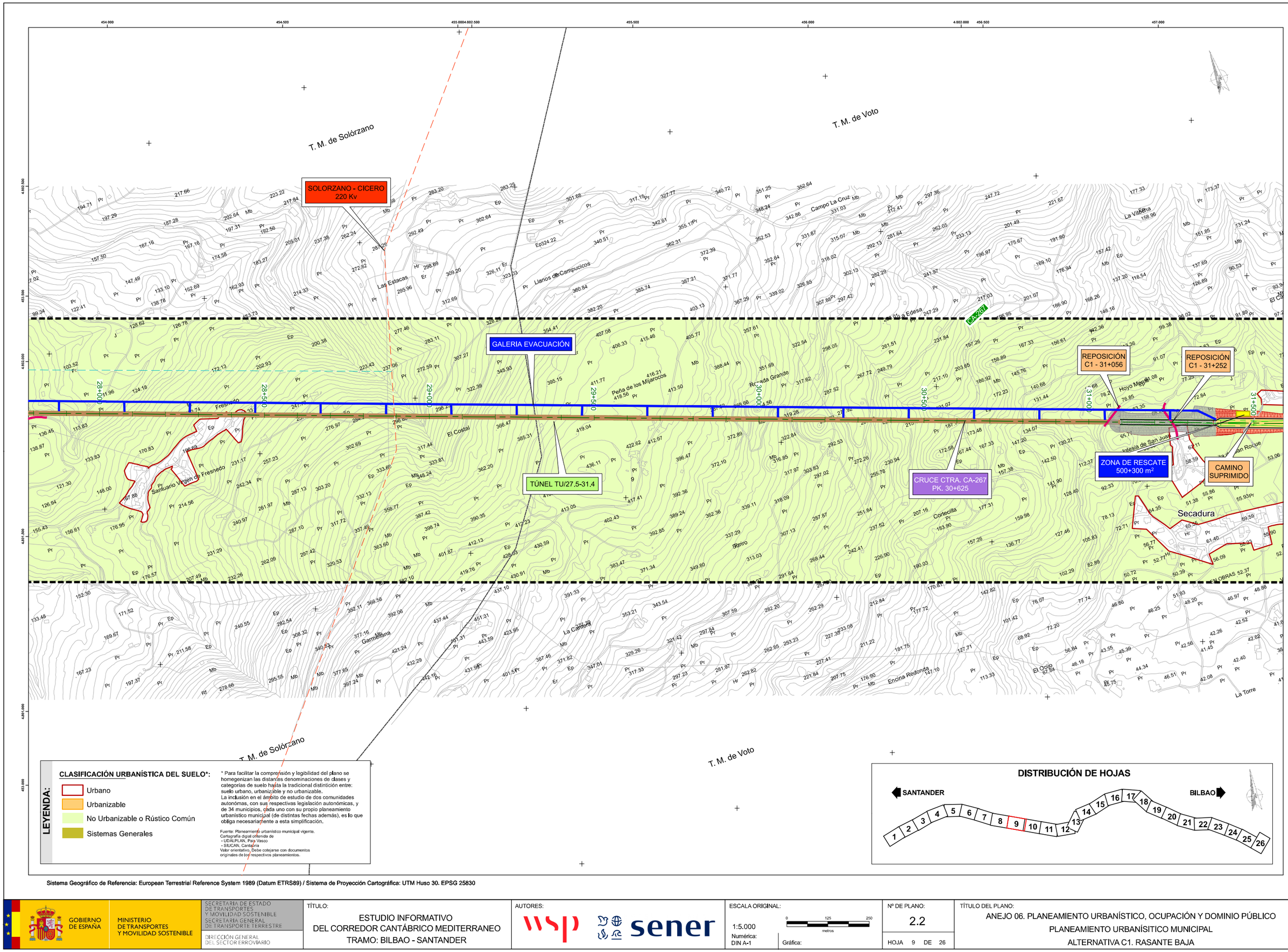
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 2.2
HOJA 8 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
PLANEAMIENTO URBANÍSITICO MUNICIPAL
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA



LEYENDA:

CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA DEL SUELO*:

- Urbano
- Urbanizable
- No Urbanizable o Rústico Común
- Sistemas Generales

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

Fuente: Planeamiento urbanístico municipal vigente.
Cartografía digital obtenida de
- IDEALPLAN, País Vasco
- SIUCAN, Cantabria

Valor orientativo. Debe cotejarse con documentos originales de los respectivos planeamientos.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES:
wsp
sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO:
2.2
HOJA 9 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
PLANEAMIENTO URBANÍSITICO MUNICIPAL
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA

ZONA DE RESCATE
500+300 m²

REPOSICIÓN
C1 - 31+252

REPOSICIÓN
C1 - 31+800

PASO INFERIOR
C1 - 31+980

PASO INFERIOR
C1 - 32+200

CAMINO
SUPRIMIDO

TÚNEL TU/32,6-32.7

CAMINO
SUPRIMIDO

CAMINO
SUPRIMIDO

CAMINO
SUPRIMIDO

CAMINO
SUPRIMIDO

PAET
DE VOTO

REPOSICIÓN
C1 - 32+300

VIADUCTO SOBRE
RÍO CLARÓN

TÚNEL TU/33.9-34.2

CRUCE CTRA. CA-267
PK. 34+563

REPOSICIÓN (P.I)
C1 - 34+638

VIADUCTO SOBRE
RÍO CLARÍN

ZONA DE RESCATE
500+300 m²

T. M. de Voto

Bádames

Monte San Mamés

San Mamés de Aras

La Torca

Iglesia de San Mamés

La Alameda

Naveda

Maza Redonda

Cerroalao

Barrio de Bliega

Iglesia de San Pantaleón

San Pantaleón de Aras

Las Lastras

Nogalino Ribas

Voto

El Pedregal

El Aro

Mazarranido

Secadura

Fuente de

El Otero

La Torre

CA-267

CA-680

CA-680

31+500

32+000

32+500

33+000

33+500

34+000

34+500

34+600

35+000

A=843 RECTA

R=3550 A=843 32+842.02

A=843 34+861.32

R=3550 A=843

A=843 RECTA

LEYENDA:

CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA DEL SUELO*:

- Urbano
- Urbanizable
- No Urbanizable o Rústico Común
- Sistemas Generales

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

Fuente: Planeamiento urbanístico municipal vigente.
Cartografía digital obtenida de
- UDALPLAN, País Vasco
- SIUCAN, Cantabria

Valor orientativo. Debe cotejarse con documentos originales de los respectivos planeamientos.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER ← 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 → BILBAO

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 2.2
HOJA 10 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
PLANEAMIENTO URBANÍSITICO MUNICIPAL
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA

460.500 4.800.500 461.000 461.500 462.000 462.500 463.000 4.799.500 463.500

4.801.500 4.800.000 4.799.000 4.798.500

T. M. de Voto

T. M. de Ampuero

CA-682

Monte de Badamés

Alto de la Bermilla

La Cerradilla

Tania

La Habana

Monte de la Iglesia

Cerroalao

Covachera

La Calleja

La Canaloja

Prados Grandes

Iglesia de San Andrés

Bueras

San Pantaleón de Aras

La Portera

La Simona

Cuesta Roble

Sierra Venera

Picos Fuentes

Sierra

Brenas

CA-683

CA-684

R-3550

A-843

R-CTA

GALERIA EVACUACIÓN

TÚNEL TU/35.1-39.8

ZONA DE RESCATE
500+300 m²

CRUCE CTRA. CA-684
PK. 36+441

35+000 35+500 36+000 36+500 37+000 37+500 38+000 38+500

LEYENDA:

CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA DEL SUELO*:

- Urbano
- Urbanizable
- No Urbanizable o Rústico Común
- Sistemas Generales

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

Fuente: Planeamiento urbanístico municipal vigente.
Cartografía digital obtenida de
- UDALPLAN, País Vasco
- SIUCAN, Cantabria

Valor orientativo, Debe cotejarse con documentos originales de los respectivos planeamientos.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER — BILBAO

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES:
wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO:
2.2

HOJA 11 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
PLANEAMIENTO URBANÍSITICO MUNICIPAL
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA

T. M. de Ampuero

Cerbigago

Ampuero

Iglesia de Santa Marina

Palacio de la Espina

El Campo

Bernales

Rocillo

Alto Pradera

Hazas Grandes

La Iseca

Hoz y Marrón

La Cueva

Fontinueva

Coterillo

Las Canalizas

Ampuero

Valmagne

Ermita de Santa Isabel

El Pomoso

El Pico

Rasines

La Tejera

T. M. de Ras

TÚNEL TU/35.1-39.8

GALERIA EVACUACIÓN

ZONA DE RESCATE
500+300 m²

CRUCE CTRA. CA-684
PK. 39+257

CRUCE CTRA. CA-685
PK. 39+459

VIADUCTO SOBRE
RÍO ASÓN

TÚNEL TU/40.4-40.9

REPOSICIÓN
C1 - 40+483

REPOSICIÓN
C1 - 40+743

CRUCE CTRA. N-629A
PK. 41+068

VIADUCTO SOBRE
Cª N-629A

TÚNEL TU/41.3-41.4

VIADUCTO
ROCILLO

REPOSICIÓN (P.I)
C1 - 41+925

VIADUCTO SOBRE
RÍO BERNALES

REPOSICIÓN (P.I)
C1 - 41+626

CRUCE CTRA. CA-503
PK. 42+206

N-629A

CA-503

CA-684

CA-685

CA-684

CA-685

Río Asón

Río Rocillo

Río Bernales

36+000

37+000

38+000

39+000

40+000

41+000

42+000

42+822.3

42+500

39+998.98 RECTA A=843

40+198.80 R=3350 A=843

40+906.12 RECTA A=843

41+100.01 R=3350 A=843

41+300.01 RECTA A=843

41+500.93 RECTA A=387

41+650.99 R=1000 A=387

4.799.000

4.798.500

4.798.000

4.797.500

4.797.000

463.500

464.000

464.500

465.000

465.500

466.000

466.500

467.000

LEYENDA:

CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA DEL SUELO*:

- Urbano
- Urbanizable
- No Urbanizable o Rústico Común
- Sistemas Generales

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

Fuente: Planeamiento urbanístico municipal vigente.
Cartografía digital obtenida de
- UDALPLAN, País Vasco
- SIUCAN, Cantabria
Valor orientativo. Debe cotejarse con documentos originales de los respectivos planeamientos.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER — BILBAO

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
0 125 250 metros
Numérica: DIN A-1
Gráfica:

Nº DE PLANO: 2.2
HOJA 12 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
PLANEAMIENTO URBANÍSITICO MUNICIPAL
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA

VIADUCTO ARROYO DE LAS TOBERAS

ZONA DE RESCATE 500+300 m²

TÚNEL TU/43.7-51.4

CRUCE CTRA. CA-510 PK. 43+283

VIADUCTO SOBRE RÍO BERNALES

TÚNEL TU/42.6-43.2

CRUCE CTRA. CA-503 PK. 42+206

CRUCE LINEA FEVE PK. 42+515

REPOSICIÓN C1 - 42+570

REPOSICIÓN (P.I) C1 - 41+925

ZONA DE RESCATE 500+300 m

T. M. de Ampuero

T. M. de Limpias

Ampuero

Cerbiago

N-629a

N-629

CA-503

CA-510

A-SON-AGÜERA

La Hoya

Santisteban

Havas

Tarranco

Gomosal

Las de Serre

Pijaron

Ermita de San Pedruco

Campo Ancho

Polvetal de Arisas

Iglesia de Santa Marina

Camino Peregila

Camino Bernales

Camino Cullio

Camino Ermita

Camino Las Lastras

Camino Ampuero

Camino Cerbiago

Camino Rodillo

Camino El Carro

Camino El Pomoso

Camino Fuente de la Espina

Camino Arroyo

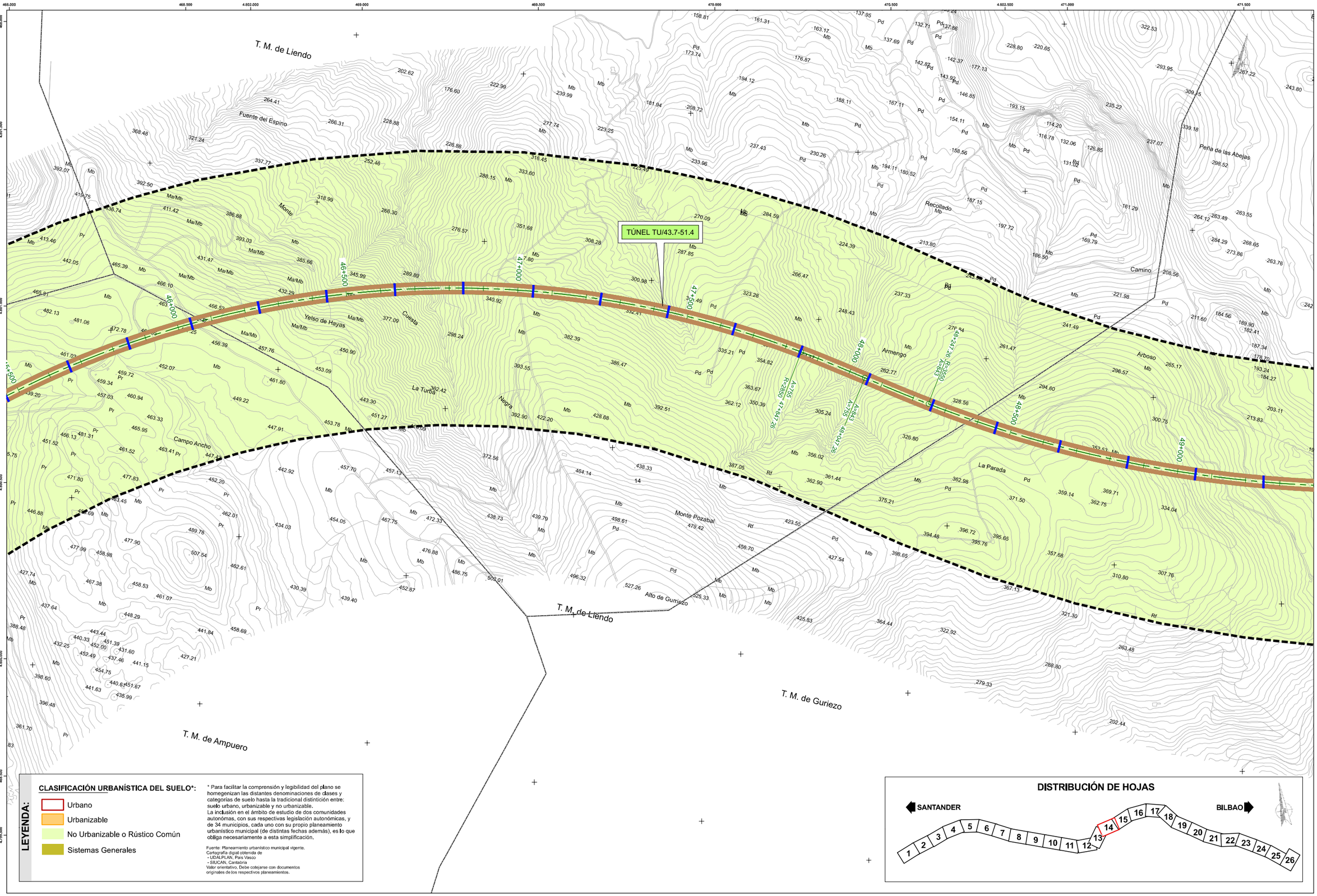
Camino Ampuero

Camino Cerbiago

Camino Ampuero

Camino Ampuero

Camino Ampuero



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

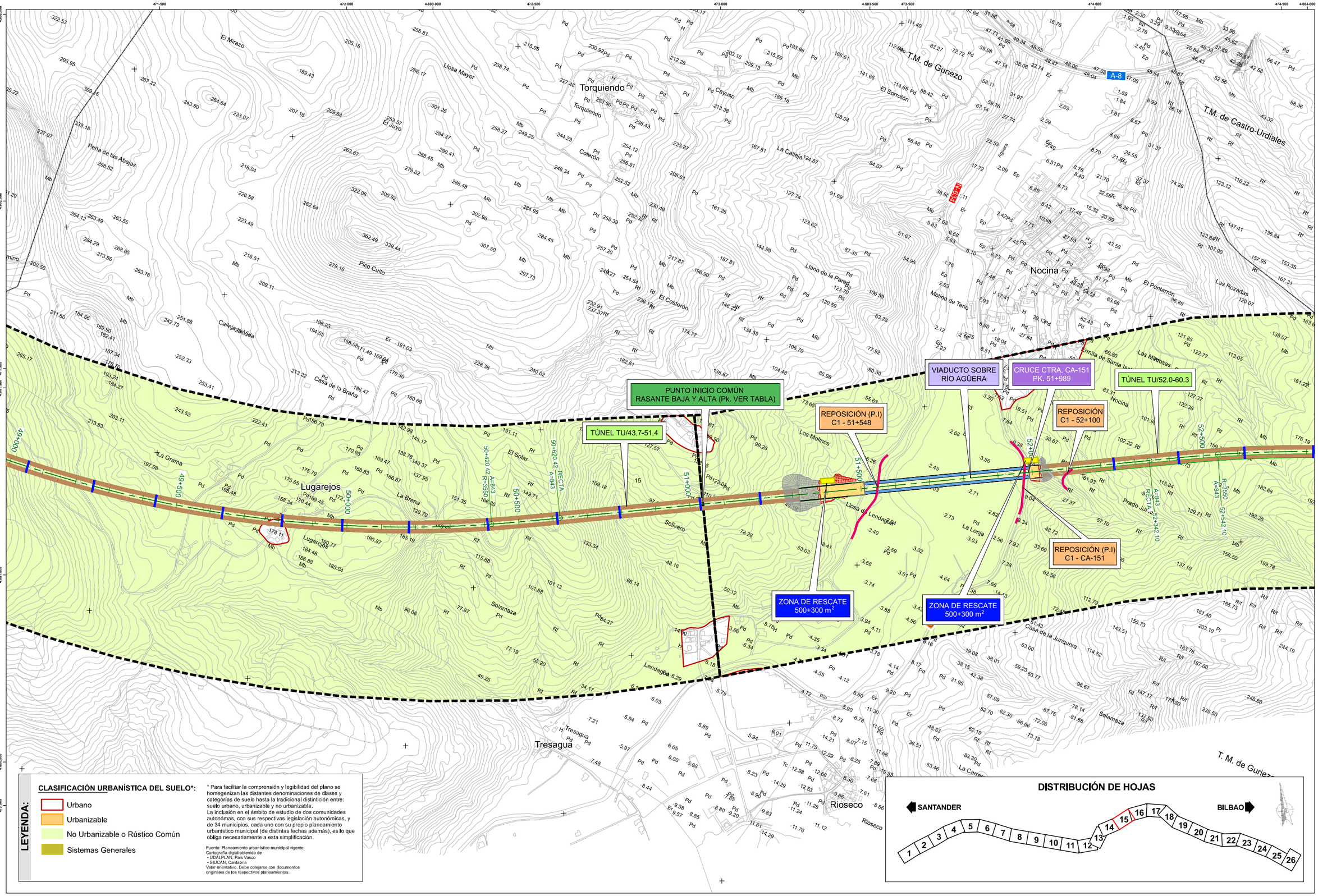
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 2.2
HOJA 14 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
PLANEAMIENTO URBANÍSITICO MUNICIPAL
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

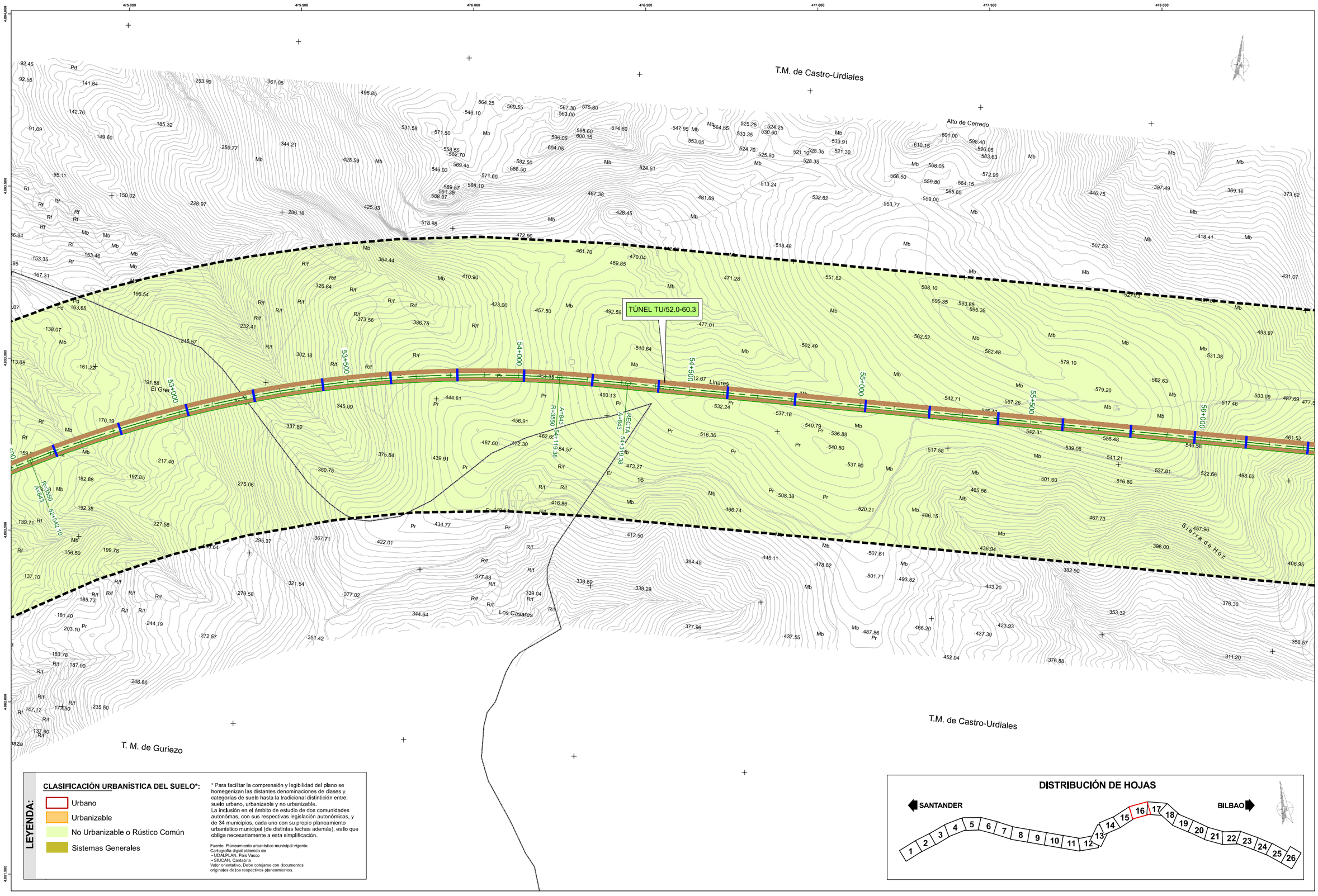
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 2.2
HOJA 15 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
PLANEAMIENTO URBANÍSITICO MUNICIPAL
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA



LEYENDA:

CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA DEL SUELO*:

- Urbano
- Urbanizable
- No Urbanizable o Rústico Común
- Sistemas Generales

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

Fuente: Planeamiento urbanístico municipal vigente.
Cartografía digital obtenida de
- UDALPLAN, País Vasco
- SIUCAN, Cantabria

Valor orientativo, Debe cotejarse con documentos originales de los respectivos planeamientos.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

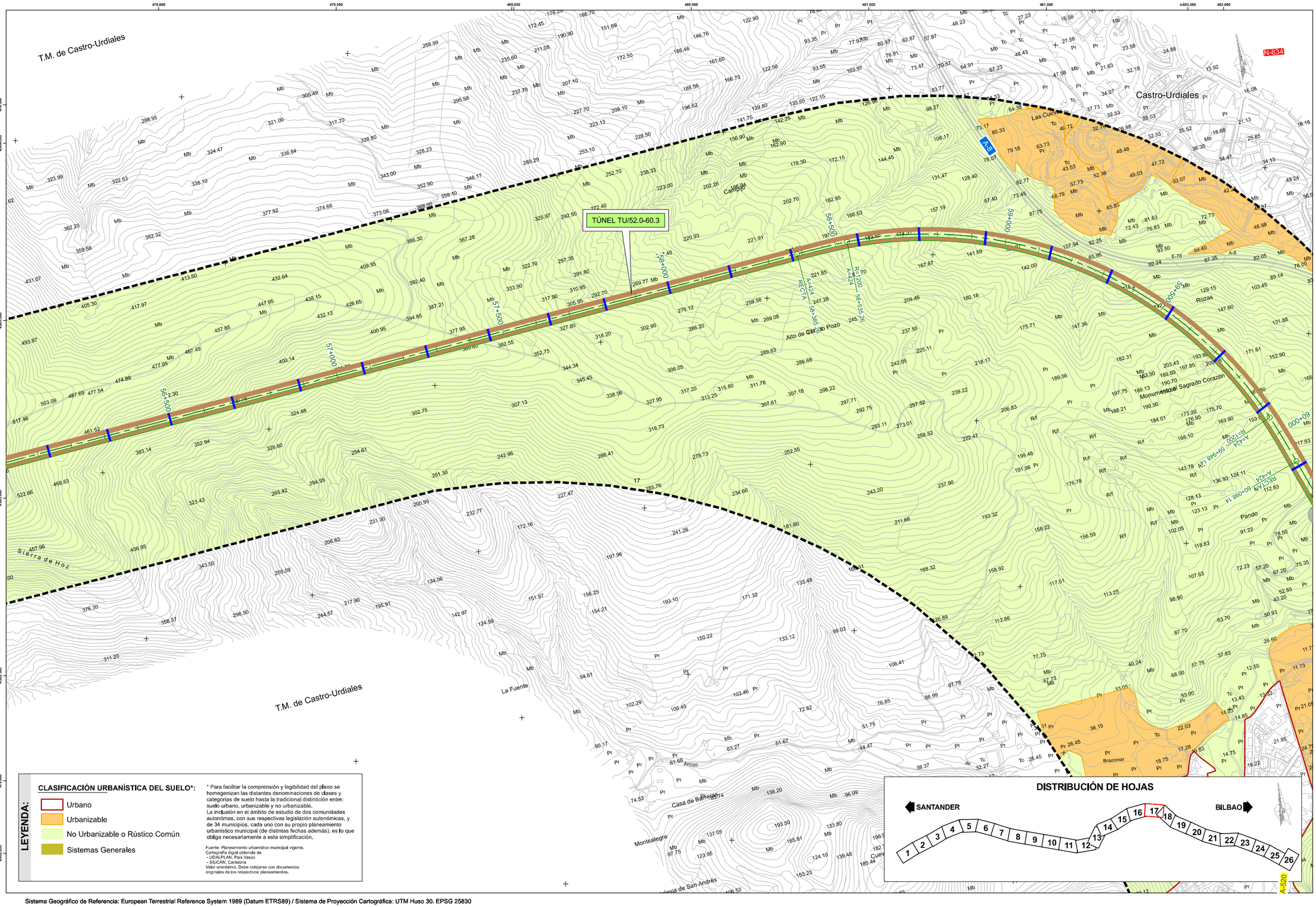
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES:
wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO:
2.2
HOJA 16 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
PLANEAMIENTO URBANÍSITICO MUNICIPAL
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA



LEYENDA:

CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA DEL SUELO*:

- Urbano
- Urbanizable
- No Urbanizable o Rústico Común
- Sistemas Generales

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

Fuente: Planeamiento urbanístico municipal vigente.
Cartografía digital obtenida de
- UDALPLAN, País Vasco
- SIUCAN, Cantabria

Valor orientativo. Debe cotejarse con documentos originales de los respectivos planeamientos.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 BILBAO

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

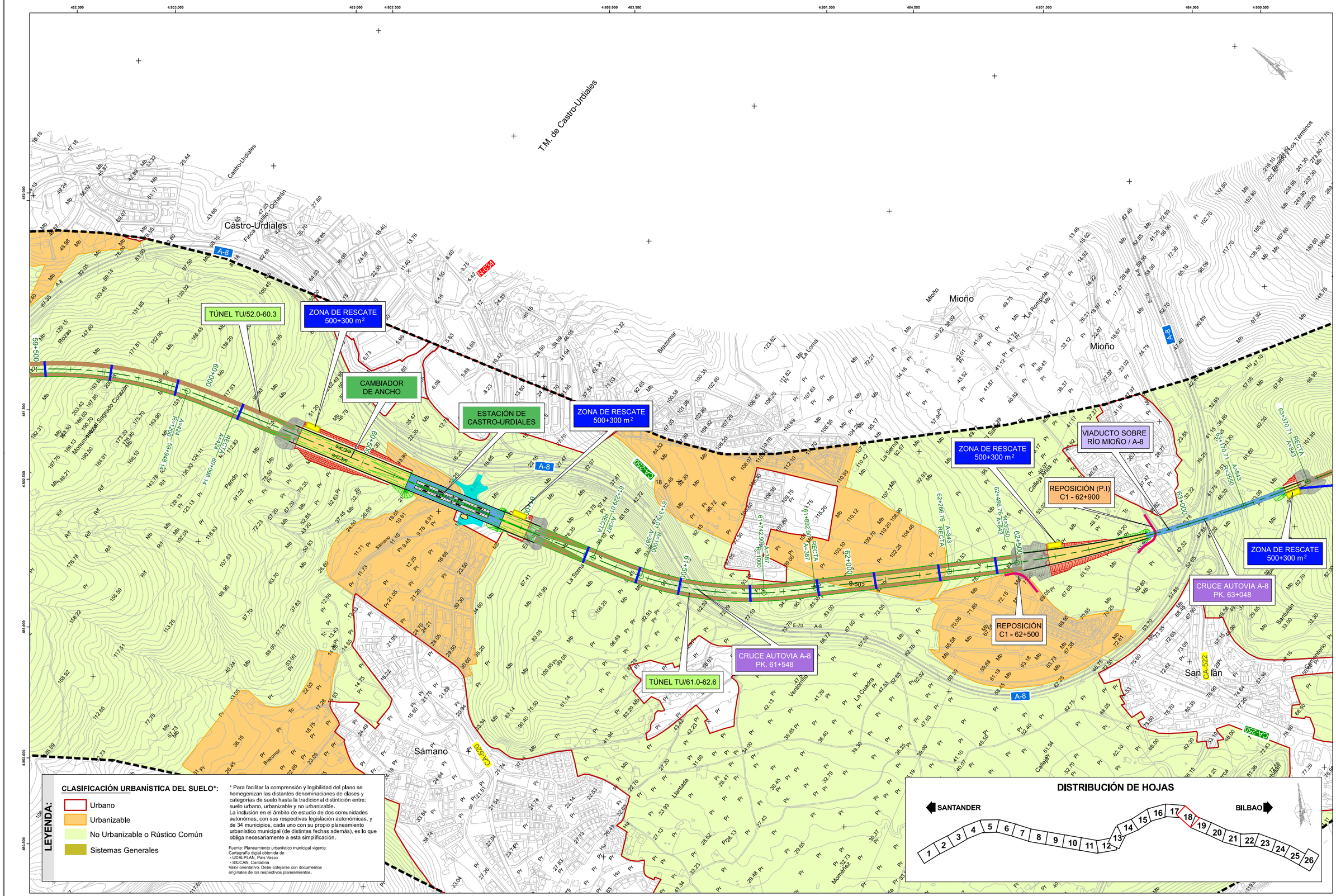
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 2.2
HOJA 17 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
PLANEAMIENTO URBANÍSITICO MUNICIPAL
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

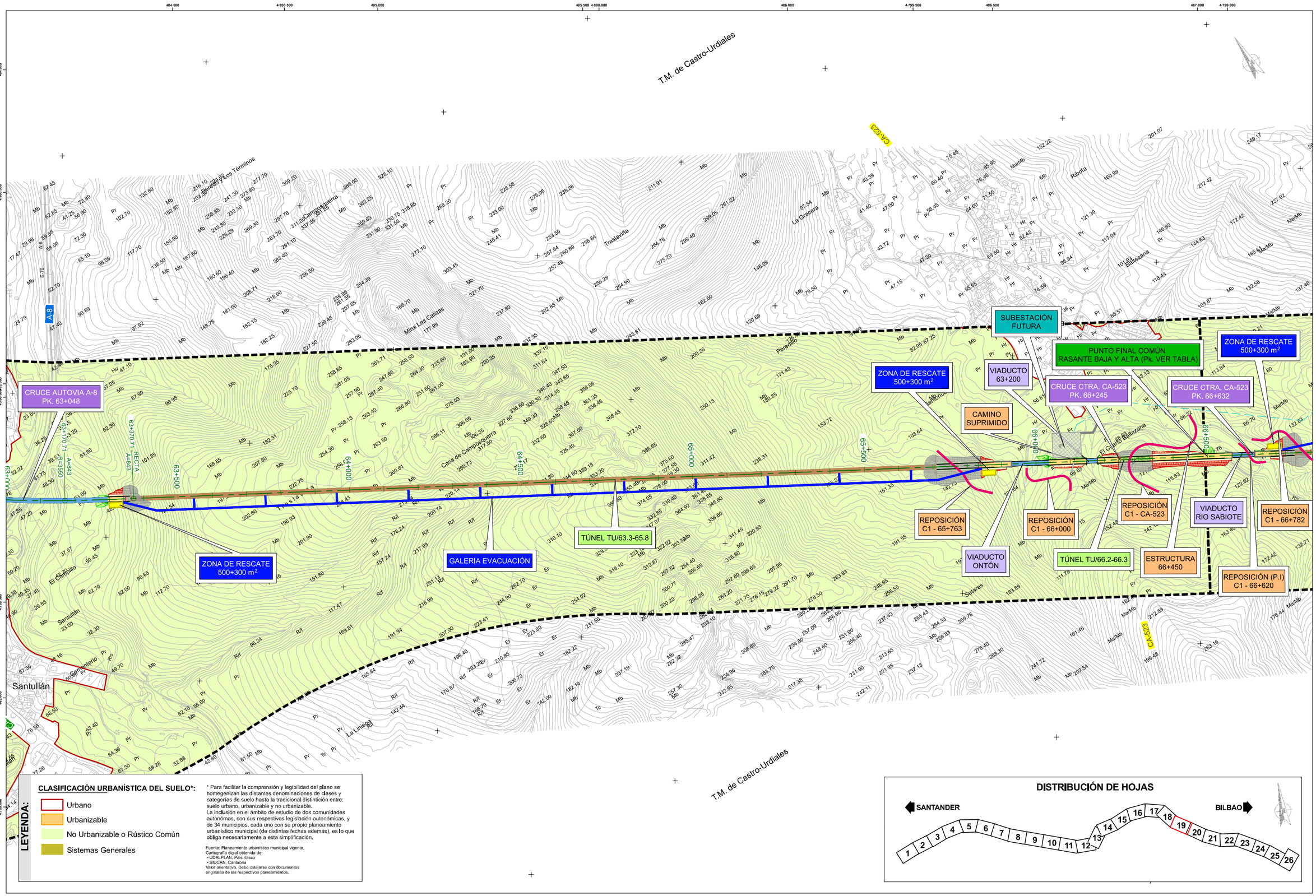
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES:
wsp
sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
0 125 250 metros
Numérica: DIN A-1
Gráfica:

Nº DE PLANO:
2.2
HOJA 18 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
PLANEAMIENTO URBANÍSITICO MUNICIPAL
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA



CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA DEL SUELO*:

LEYENDA:

- Urbano
- Urbanizable
- No Urbanizable o Rústico Común
- Sistemas Generales

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

Fuente: Planeamiento urbanístico municipal vigente.
Cartografía digial obtenida de
- UDALPLAN, País Vasco
- SIUCAN, Cantabria

Valor orientativo. Debe cotejarse con documentos originales de los respectivos planeamientos.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER ← 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 → BILBAO

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

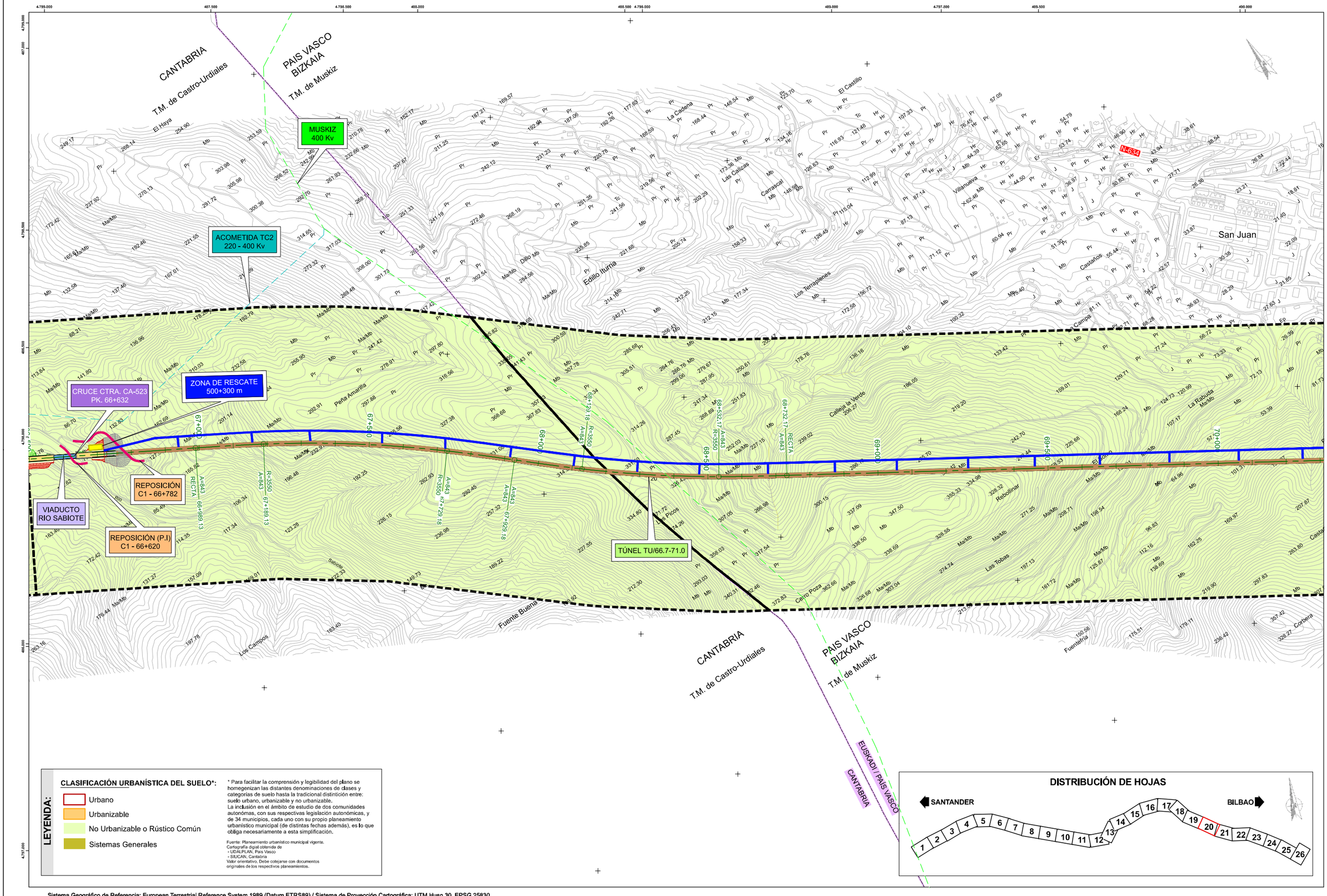
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 2.2
HOJA 19 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
PLANEAMIENTO URBANÍSITICO MUNICIPAL
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA



LEYENDA:

CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA DEL SUELO*:

- Urbano
- Urbanizable
- No Urbanizable o Rústico Común
- Sistemas Generales

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

Fuente: Planeamiento urbanístico municipal vigente.
Cartografía digital obtenida de
- UDALPLAN, País Vasco
- SIUCAN, Cantabria

Valor orientativo. Debe cotejarse con documentos originales de los respectivos planeamientos.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 BILBAO

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

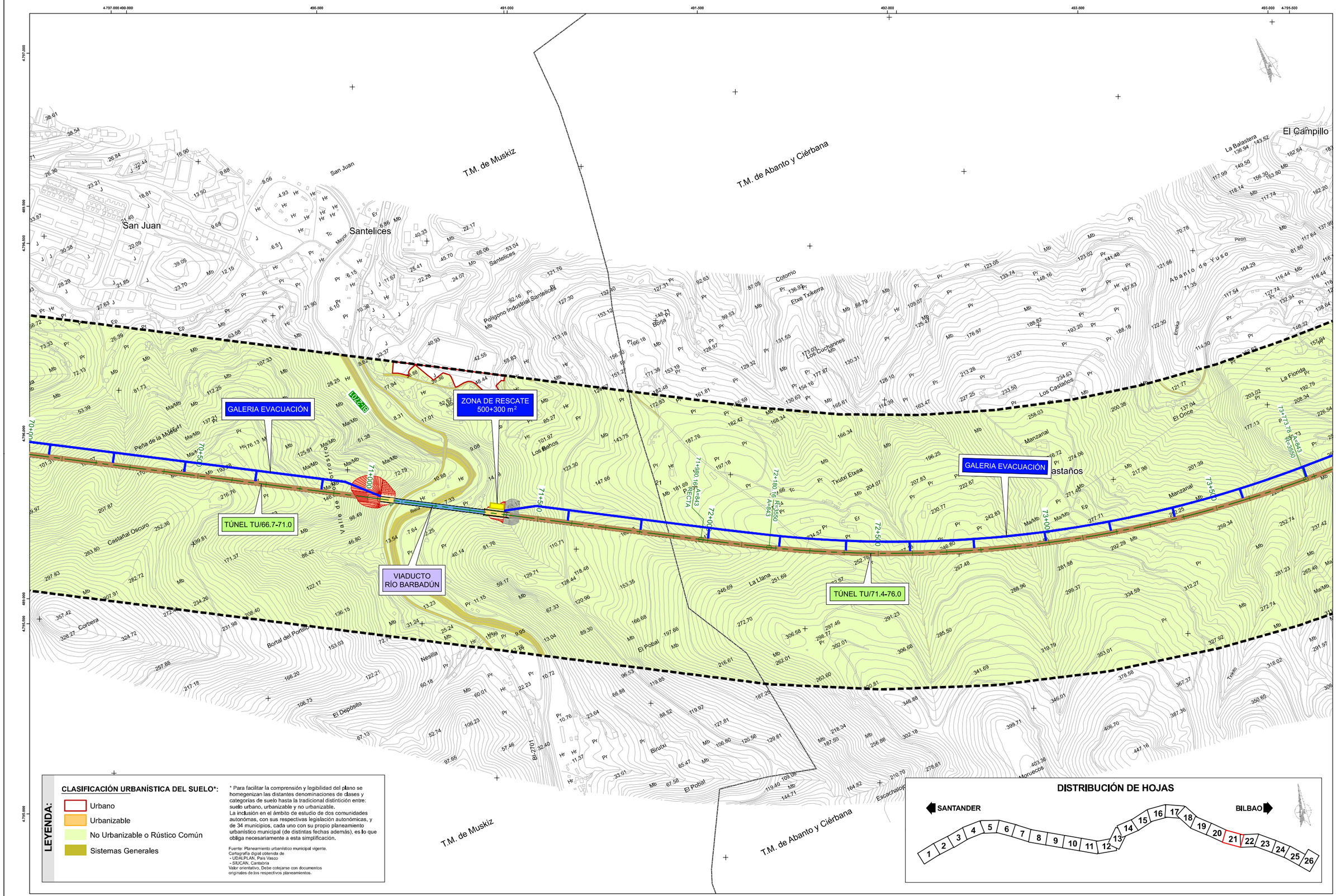
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 2.2
HOJA 20 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
PLANEAMIENTO URBANÍSITICO MUNICIPAL
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

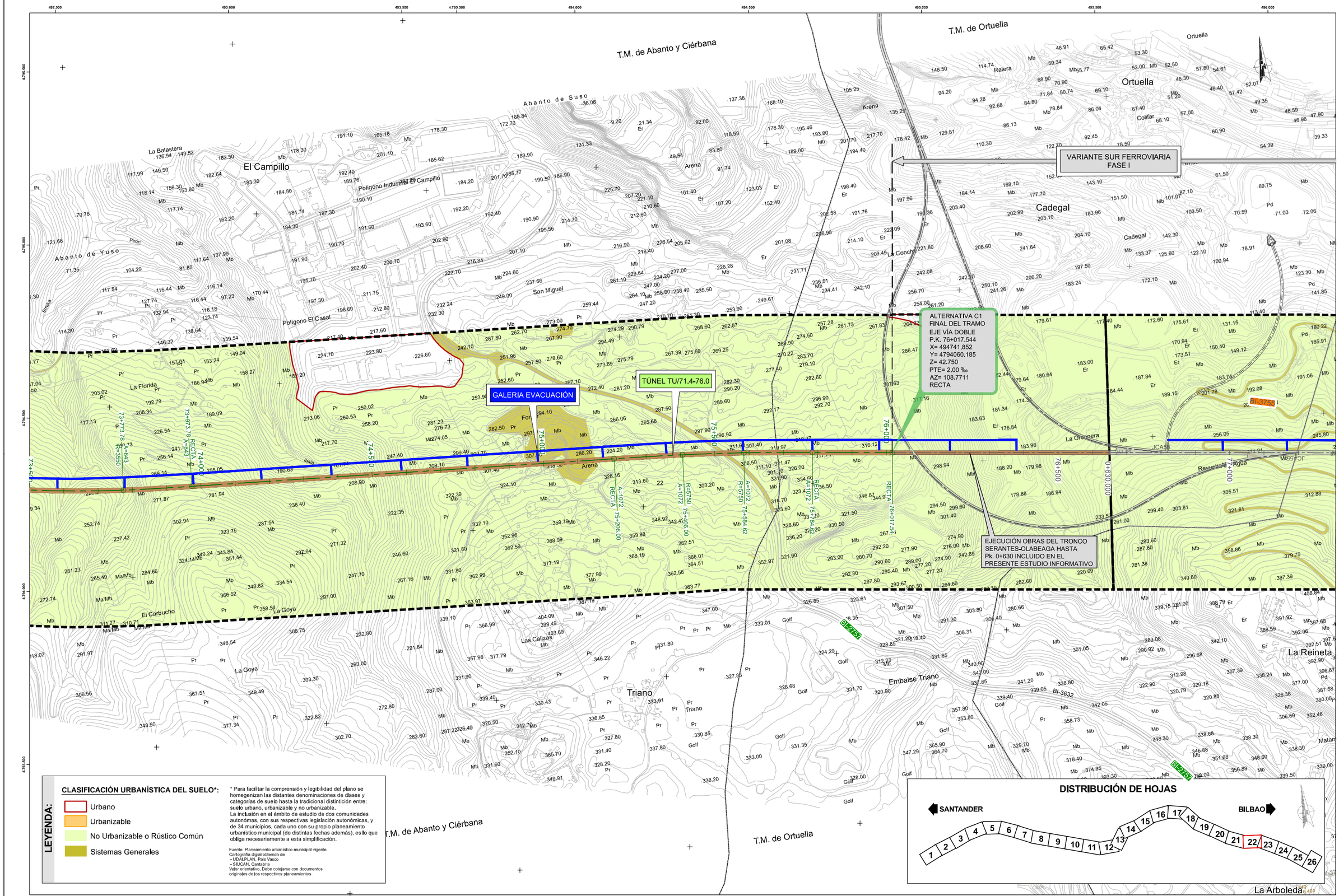
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES:
wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO:
2.2
HOJA 21 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
PLANEAMIENTO URBANÍSITICO MUNICIPAL
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA



LEYENDA:

CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA DEL SUELO*:

- Urbano
- Urbanizable
- No Urbanizable o Rústico Común
- Sistemas Generales

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

Fuente: Planeamiento urbanístico municipal vigente.
Cartografía digital obtenida de
- IDEALPLAN, País Vasco
- SIUCAN, Cantabria

Valor orientativo, Debe cotejarse con documentos originales de los respectivos planeamientos.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 BILBAO

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 2.2
HOJA 22 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
PLANEAMIENTO URBANÍSITICO MUNICIPAL
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA

VARIANTE SUR FERROVIARIA
FASE I

GALERIA EVACUACIÓN

Ortuella
T.M. de Ortuella
Valle de Trapaga/Trapagaran
T.M. de Valle de Trapaga
Ermita San Jose
Ugarte
San Vicente de Barakaldo/San Bizenti-Barakaldo
Iglesia San Juan Bautista
La Reineta
Matamoros - Burzaco
Parcocha - Barronuevo
Trapaga - Causo
Las Losinas
Siebe de Navarra
Los Terraplenes
Arboleda
T.M. de Valle de Trápaga
VALLE DE TRAPAGA TRAPAGARAN
La Era
Cima Bilarratau

N-634
A-8
AP-8
BI-2757

LEYENDA:

CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA DEL SUELO*:

- Urbano
- Urbanizable
- No Urbanizable o Rústico Común
- Sistemas Generales

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

Fuente: Planeamiento urbanístico municipal vigente.
Cartografía digital obtenida de
- UDALPLAN, País Vasco
- SIUCAN, Cantabria
Valor orientativo. Debe cotejarse con documentos originales de los respectivos planeamientos.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER ← 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 **23** 24 25 26 → BILBAO

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES:
wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO:
2.2

HOJA 23 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
PLANEAMIENTO URBANÍSITICO MUNICIPAL
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA

VARIANTE SUR FERROVIARIA
FASE I

T.M. de Barakaldo

Ugarte

Max Center

Eroski

Retuerto

Iglesia Sagrado Corazón de Jesús

San Vicente de Barakaldo/San Bizenti-Barakaldo

Bilbao

Casa Torre Susunaga Dorrekvea

Instituto Higiene Institutua

Basauri

Basabru

Colegio Uraga Kolegia

Uraga

Monto

Casa Pasajes etxea

Olarte

Modorreta

La Salud Iturria

Azkari Oskari Baserria

BARAKALDO

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

LEYENDA:

CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA DEL SUELO*:

- Urbano
- Urbanizable
- No Urbanizable o Rústico Común
- Sistemas Generales

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

Fuente: Planeamiento urbanístico municipal vigente.
Cartografía digital obtenida de
- UDALPLAN, País Vasco
- SIUCAN, Cantabria
Valor orientativo. Debe cotejarse con documentos originales de los respectivos planeamientos.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER ← 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 → BILBAO

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 2.2
HOJA 24 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
PLANEAMIENTO URBANÍSITICO MUNICIPAL
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA

VARIANTE SUR FERROVIARIA FASE I

VARIANTE SUR FERROVIARIA FASE II

GALERIA EVACUACIÓN

GALERIA EVACUACIÓN

T.M. de Bilbao

T.M. de Barakaldo

T.M. de Bilbao

Bilbao

BARAKALDO

BILBAO

A-8

BI-636

Santurtzi-Bilbo N-634

Beyena Iparlat S.A.

Pepsi

Mazustegi Errepidea

Ibarreta Latengien

Casa Aldeko Etxea

Gas-torre Zubillaga Dorretxea

Altamira Fortea

Kobeta Fortea

Kobeta

Iturrikueta

Pol. Ind. Santa Agueda Industrialdea

Ekebarria S.A.

Larrazabal

Casablanca

Askoela

Etxe Zuria

El Molinillo

Beaskoenea

Las Ventas

Hospital de Basurto/ Basurtuko ospitalea

Iglesia Inmaculada Concepción de Maria/ Andra Maria Sorioa Elizatea

Iglesia Cristo Rey/ Kristo Erregearen Elizatea

Polideportivo/Kiroldegia

Iglesia Santísima Trinidad/ Trinitate Santuaren Elizatea

Iglesia San Ignacio de Loyola/ San Inazio Loiolakoaren Elizatea

Iglesia Nuestra Señora del Rosario/ Arrosario Andra Mariaren Elizatea

Ermita Santa Agueda Basalitza

Consorcio de Aguas/ Uraren Kontsortzioa

84+000

84+500

85+000

85+500

86+000

86+500

87+000

87+500

JCA47

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

LEYENDA:

CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA DEL SUELO*:

- Urbano
- Urbanizable
- No Urbanizable o Rústico Común
- Sistemas Generales

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

Fuente: Planeamiento urbanístico municipal vigente.
Cartografía digital obtenida de
- UDALPLAN, País Vasco
- SIUCAN, Cantabria

Valor orientativo. Debe cotejarse con documentos originales de los respectivos planeamientos.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER — AP-8 — BILBAO

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 2.2
HOJA 25 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
PLANEAMIENTO URBANÍSITICO MUNICIPAL
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA

GALERIA EVACUACIÓN

VARIANTE SUR FERROVIARIA. FASE II

RAMAL CONEXIÓN ESTACIÓN BILBAO - ABANDO

ESTACIÓN DE BILBAO - ABANDO (NIVEL-2)

T.M. de Bilbao

Bilbao

Santa Isabel

Ollargan

Ollargan

AP-8

A-8

87+500

88+000

88+500

89+000

20+500

21+000

20+000 00 RECTA INICIO

20+051.29 R=490 A=262 RECTA

20+197.29 R=490 A=262

20+878.24 R=490 A=262

21+018.24 RECTA

21+333.85 FINAL RECTA

1+000

1+129.24 FINAL RECTA

0+000.00 RECTA INICIO

0+288.70 R=300 RECTA

0+357.41 R=300

0+463.28 R=600

0+541.76 RECTA R=1000

0+572.84 RECTA R=1000

0+600 RECTA R=600

0+772.84 RECTA A=74

0+742.84 A=74

0+718.03 R=215

0+680.23 A=74 RECTA

0+500

Nuestra Señora del Pilar/ Andra Maria Zuria

Nuestra Señora del Basarri/ Andra Maria Elixa

Iglesia Nuestra Señora de Begoña

Estación Amezola Geltoki

Amezola

Amezola Plaza

Plaza de Amezola

Plaza Amezola Parking

Parque Amezola Parking

Basarri

Jáuregui

Estación Peña

Peña

Ugasko Enparantza

Ugasko Etxea

Las Nieves/

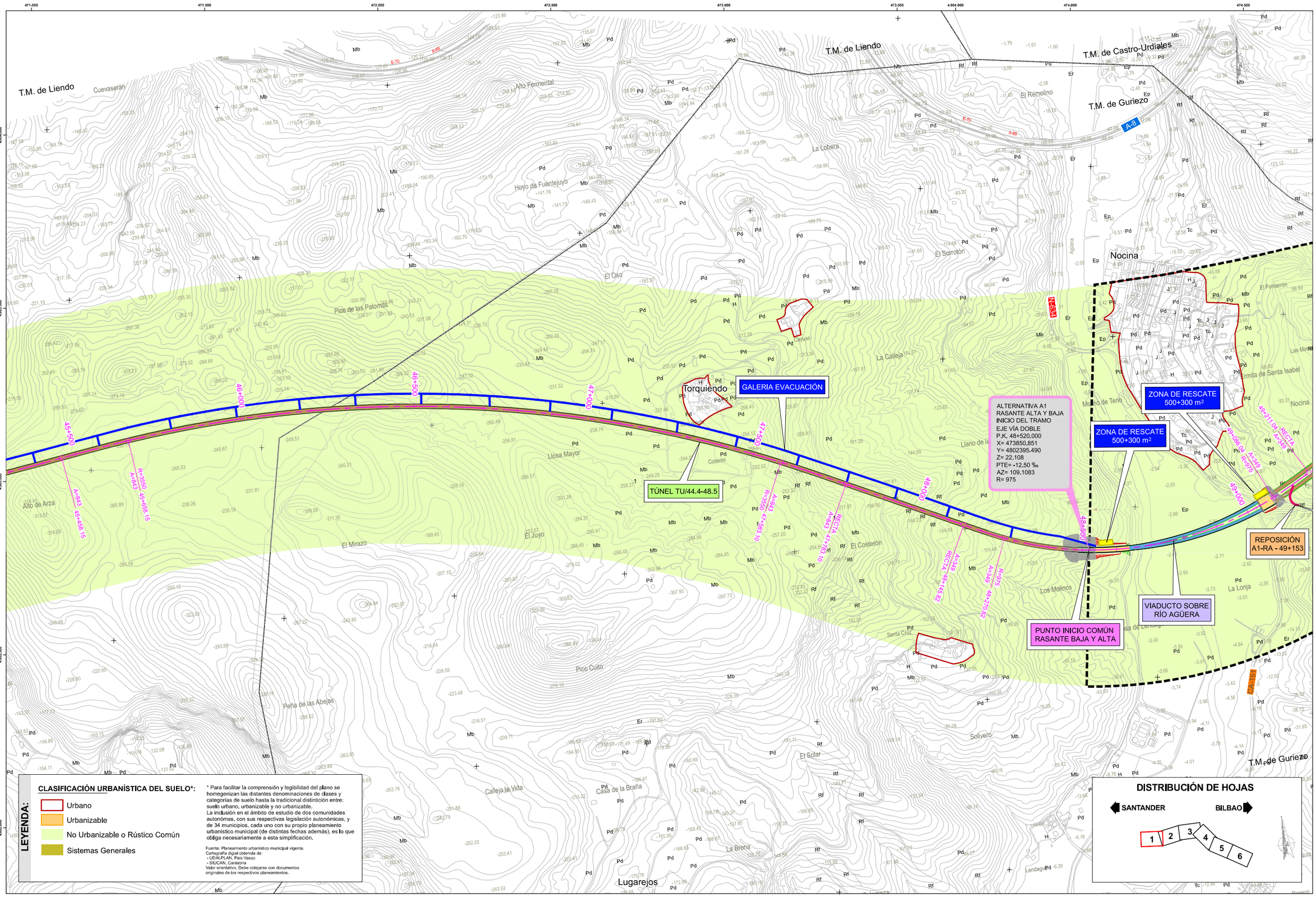
Kantoi K.

Etxebarri K.

Ugasko Kalea

Ugasko Etxea

Ugasko Enparantza



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

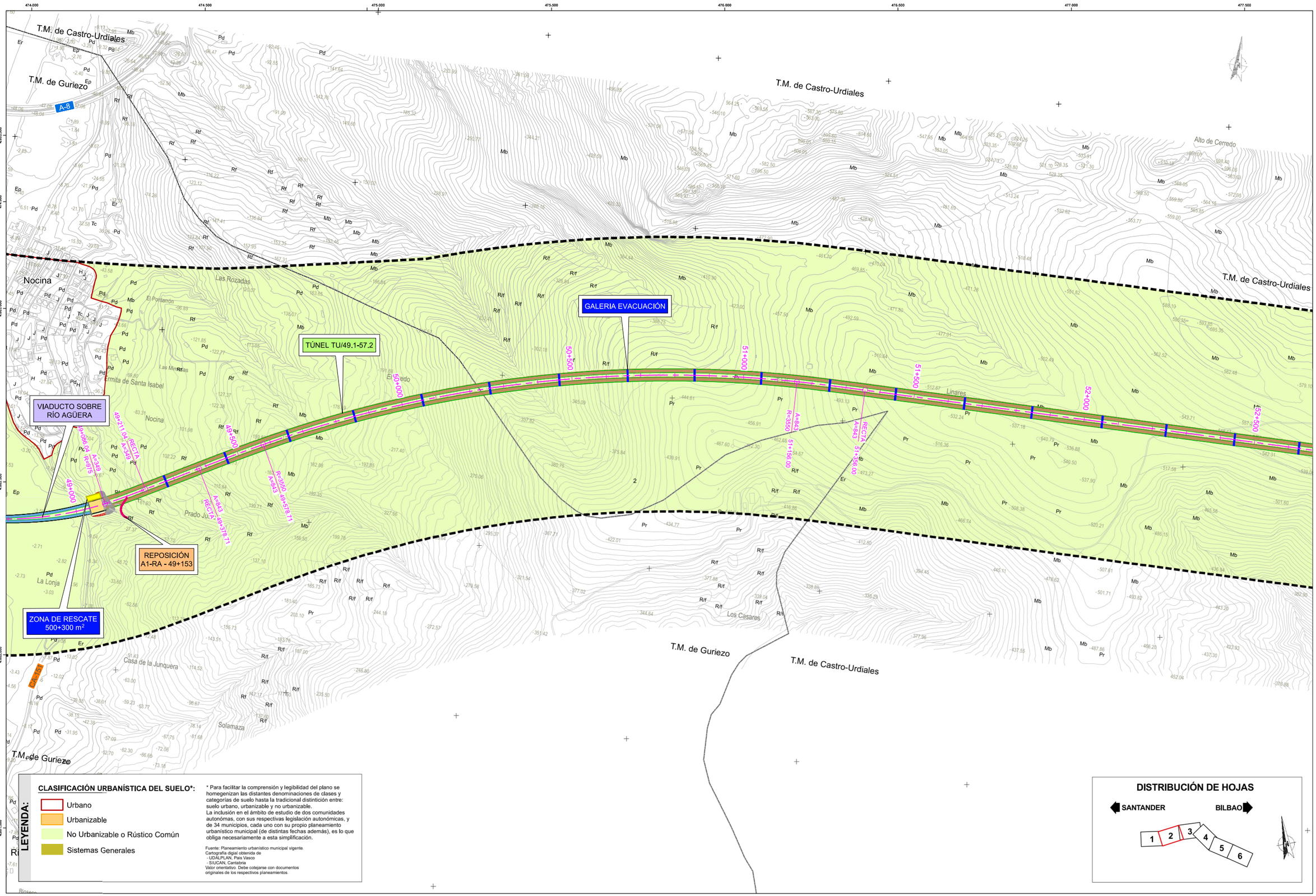
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES:
wsp
sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO:
2.3
HOJA 1 DE 6

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
PLANEAMIENTO URBANÍSITICO MUNICIPAL
ALTERNATIVA VARIANTE ESTACIÓN DE CASTRO-URDIALES. RASANTE ALTA A1



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

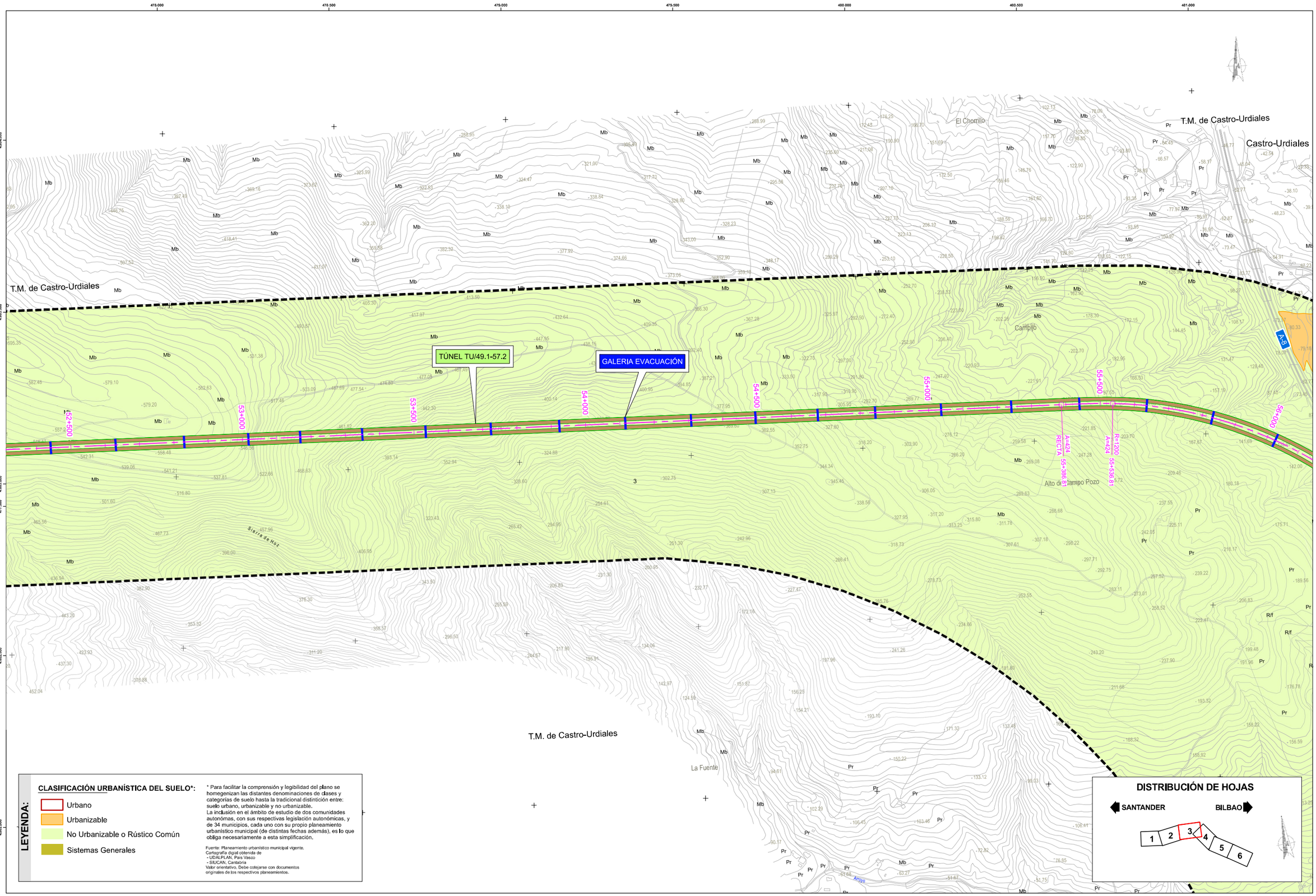
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES:
wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO:
2.3
HOJA 2 DE 6

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
PLANEAMIENTO URBANÍSITICO MUNICIPAL
ALTERNATIVA VARIANTE ESTACIÓN DE CASTRO-URDIALES. RASANTE ALTA A1



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

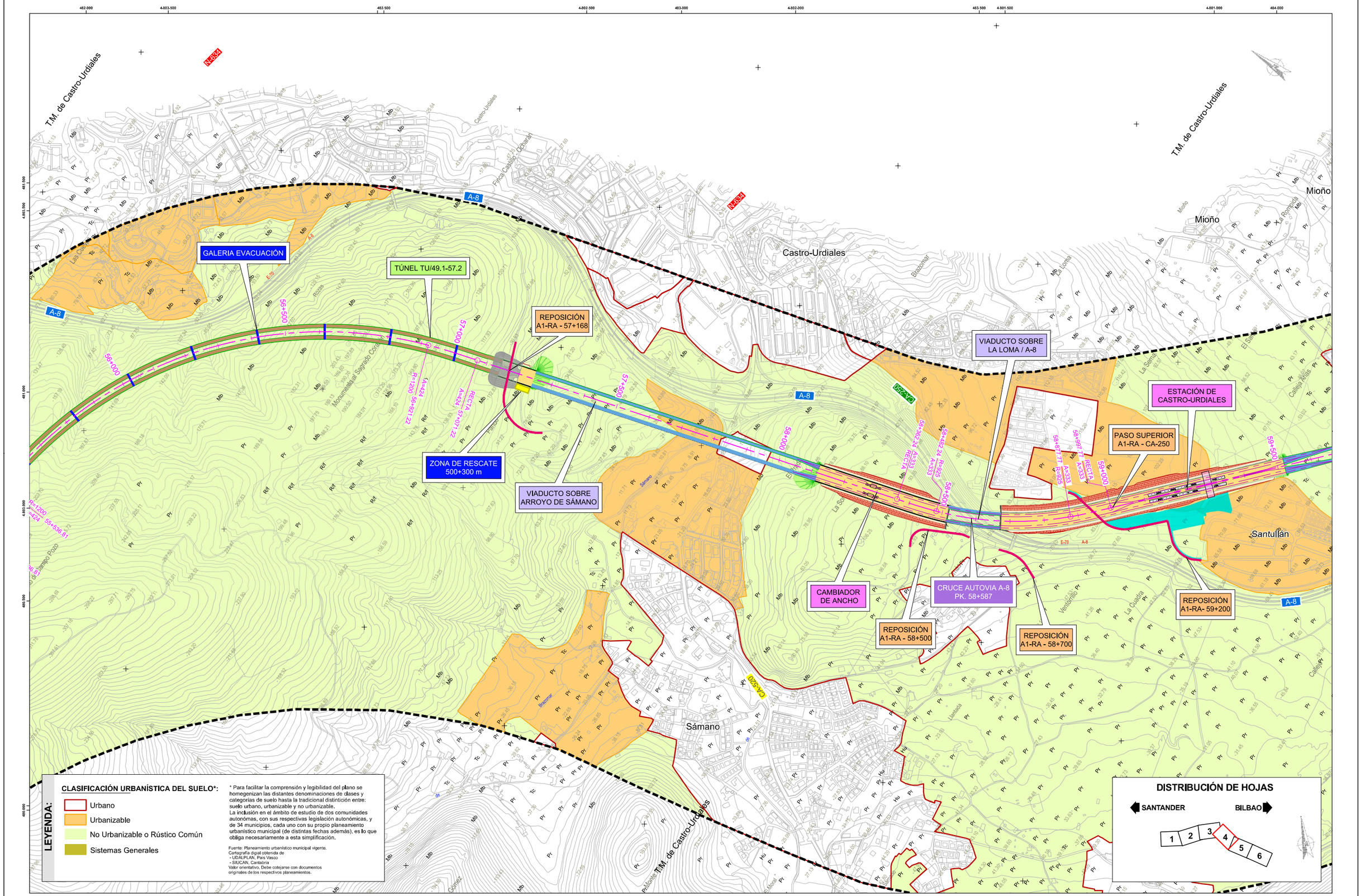
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES:
wsp
sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO:
2.3
HOJA 3 DE 6

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
PLANEAMIENTO URBANÍSITICO MUNICIPAL
ALTERNATIVA VARIANTE ESTACIÓN DE CASTRO-URDIALES. RASANTE ALTA A1



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

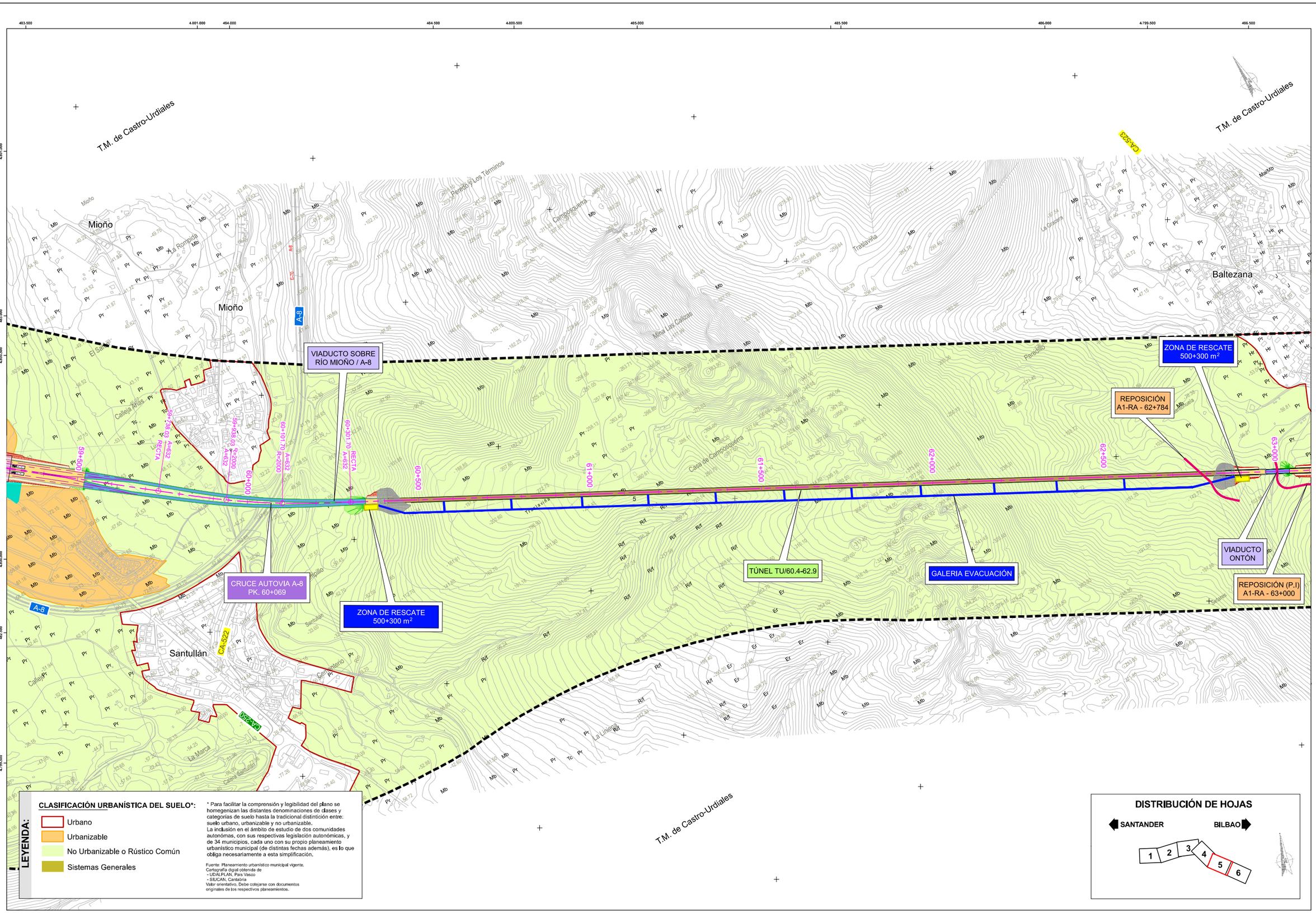
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES:
wsp
sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO:
2.3
HOJA 4 DE 6

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
PLANEAMIENTO URBANÍSITICO MUNICIPAL
ALTERNATIVA VARIANTE ESTACIÓN DE CASTRO-URDIALES. RASANTE ALTA A1



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

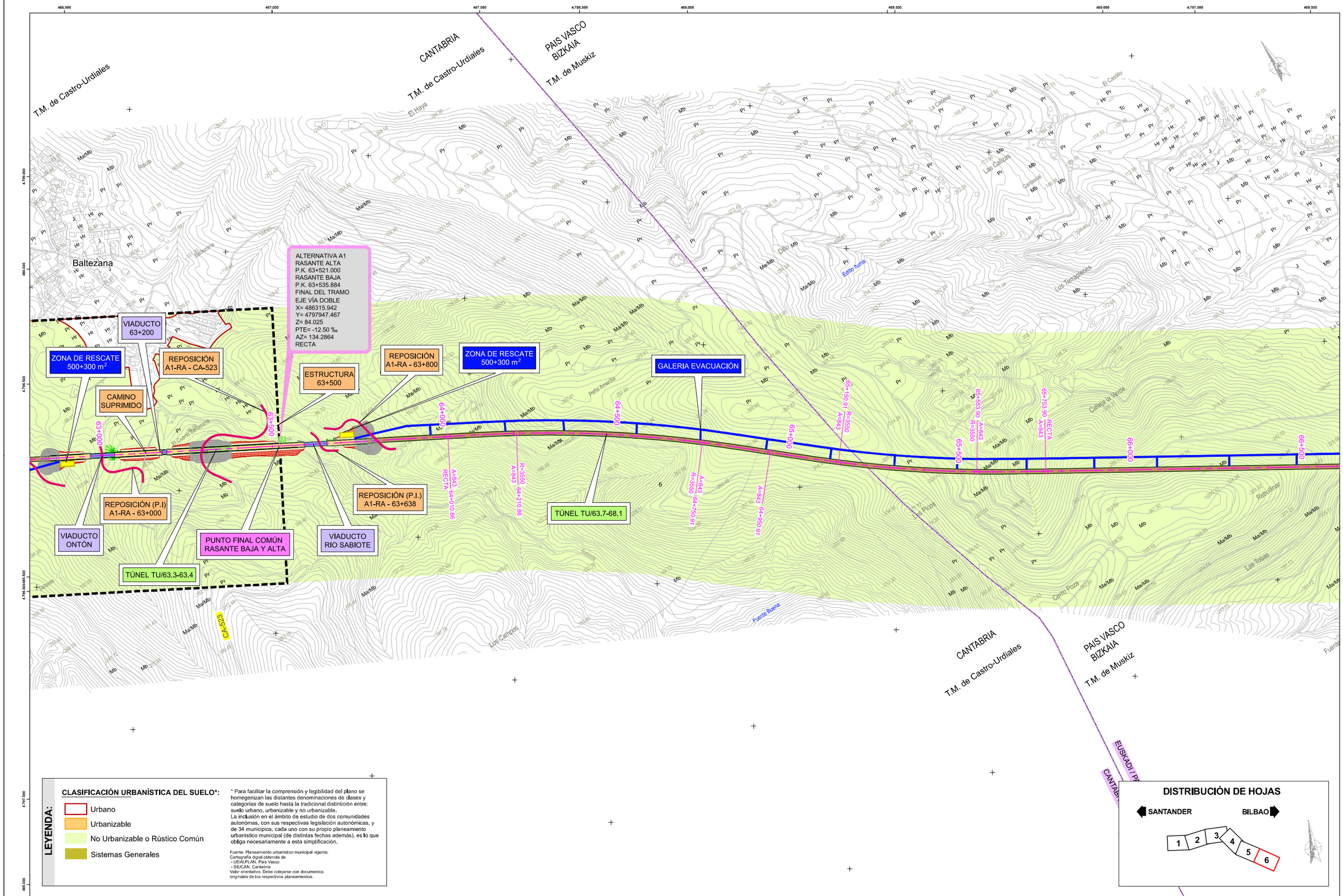
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES:
wsp
sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO:
2.3
HOJA 5 DE 6

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
PLANEAMIENTO URBANÍSITICO MUNICIPAL
ALTERNATIVA VARIANTE ESTACIÓN DE CASTRO-URDIALES. RASANTE ALTA A1



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 2.3
HOJA 6 DE 6

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
PLANEAMIENTO URBANÍSITICO MUNICIPAL
ALTERNATIVA VARIANTE ESTACIÓN DE CASTRO-URDIALES. RASANTE ALTA A1

ALTERNATIVA C1
RASANTE BAJA Y ALTA
INICIO DEL TRAMO
EJE VÍA
P.K. 51+037.722
X= 473517.093
Y= 4801988.541
Z= 17.202
PTE= -5.50 ‰
AZ= 68.068057
RECTA

GALERIA EVACUACIÓN

TÚNEL TU/43.7-51.4

ZONA DE RESCATE
500+300 m²

VIADUCTO SOBRE
EL RÍO AGÜERA

ACCESO PER

TÚNEL TU/52.0-60.2

CRUCE CTRA. CA-151
PK. 51+989

PUNTO INICIO COMÚN
RASANTE BAJA Y ALTA

ZONA DE RESCATE
500+300 m²

REPOSICIÓN
C1-RA - 52+100

Torquiendo
Nocina
Lugarejos
Tresagua
Rioseco
Solamaza
Losa de Lendagua
Losa de la Junquera
Llosa Mayor
Pico Cuito
Peña de las Abejas
Calleja de Vida
Casa de la Braña
El Mirazo
El Juyo
El Costerón
Liano de la Pared
La Calleja
El Sorrolón
Molino de Teno
Las Rozadas
El Portarrón
Las Mercedes
Santa Isabel
Prado Juste
Sollivero
El Solar
La Grama
La Carrera
T.M. de Guriezo
A-8
P-2631
CA-151

49+000
49+500
50+000
50+500
50+620.42 RECTA
50+420.42 A=843 R=3550
51+000
51+500
52+000
52+500
52+342.10 A=843 R=3550
52+542.10

LEYENDA:

CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA DEL SUELO*:

- Urbano
- Urbanizable
- No Urbanizable o Rústico Común
- Sistemas Generales

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

Fuente: Planeamiento urbanístico municipal vigente.
Cartografía digital obtenida de
- IDEALPLAN, País Vasco
- SIUCAN, Cantabria
Valor orientativo, Debe cotejarse con documentos originales de los respectivos planeamientos.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER — BILBAO

1 2 3 4 5

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

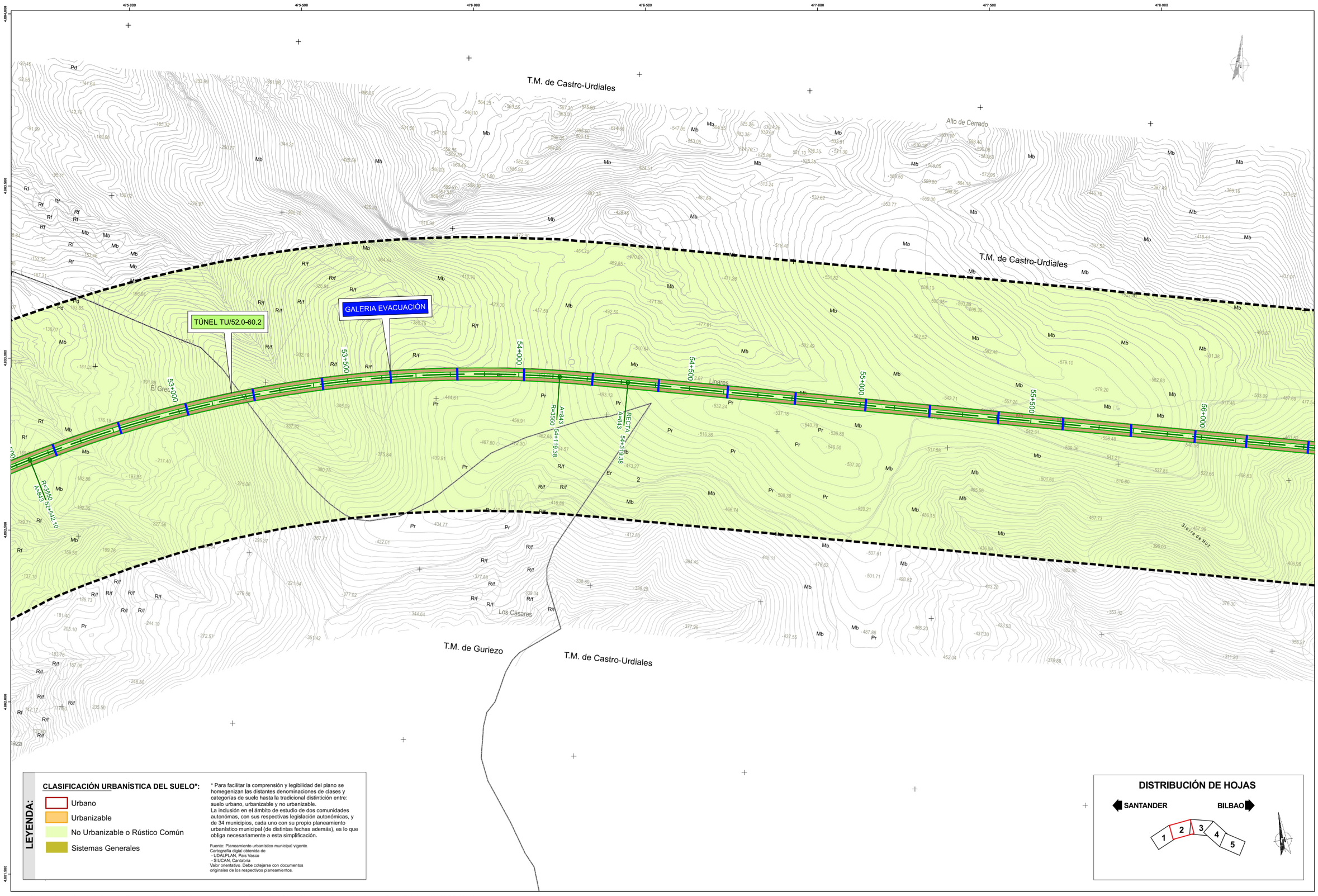
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 2.4
HOJA 1 DE 5

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
PLANEAMIENTO URBANÍSITICO MUNICIPAL
ALTERNATIVA VARIANTE ESTACIÓN DE CASTRO-URDIALES. RASANTE ALTA C1



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

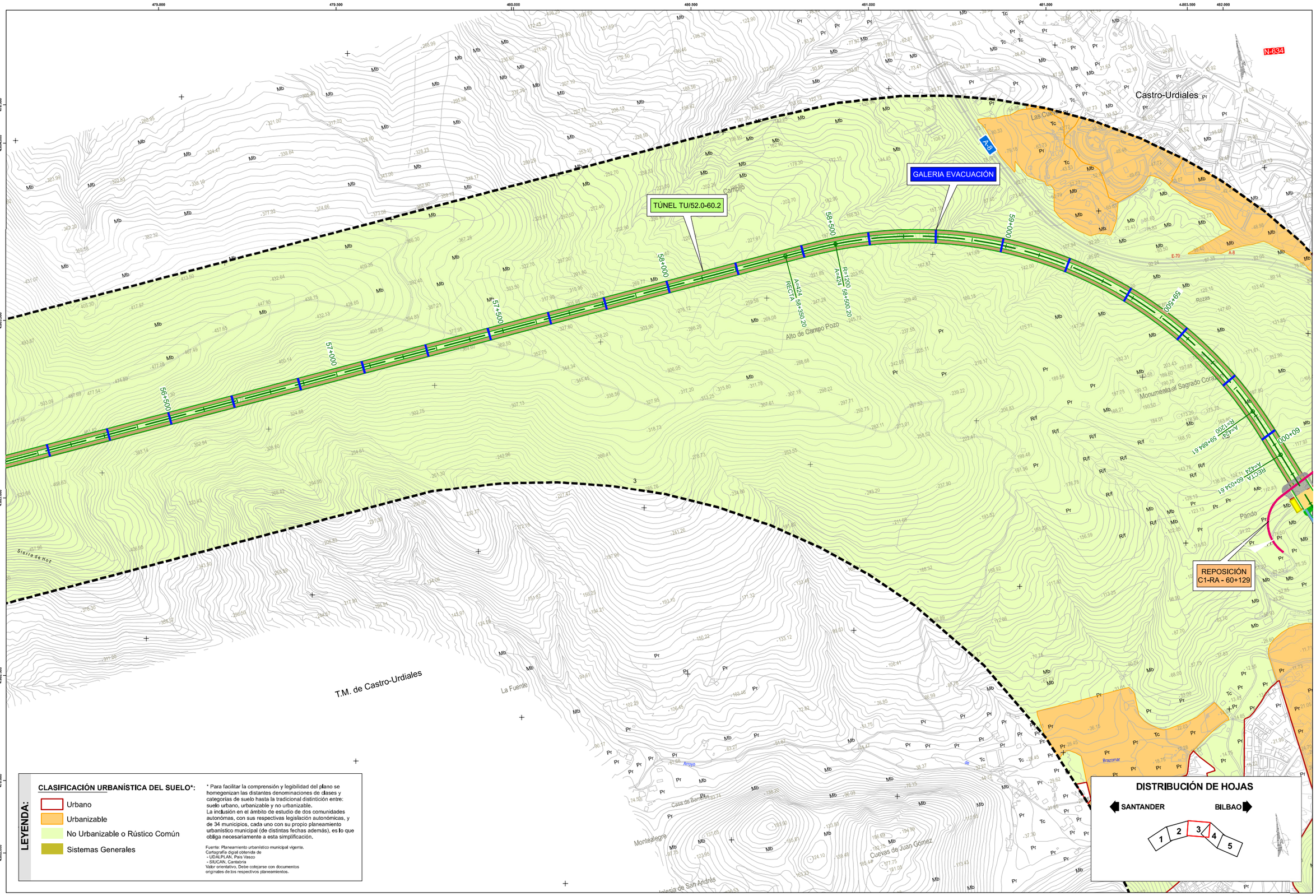
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES:
wsp
sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO:
2.4
HOJA 2 DE 5

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
PLANEAMIENTO URBANÍSITICO MUNICIPAL
ALTERNATIVA VARIANTE ESTACIÓN DE CASTRO-URDIALES. RASANTE ALTA C1



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES:
wsp
sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO:
2.4
HOJA 3 DE 5

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
PLANEAMIENTO URBANÍSITICO MUNICIPAL
ALTERNATIVA VARIANTE ESTACIÓN DE CASTRO-URDIALES. RASANTE ALTA C1

TÚNEL TU/52.0-60.2

ZONA DE RESCATE
500+300 m

REPOSICIÓN
C1-RA - 60+129

VIADUCTO SOBRE
ARROYO DE SÁMANO

VIADUCTO
LA LOMA / A-8

VIADUCTO
RÍO MIOÑO / A-8

ESTACIÓN DE
CASTRO-URDIALES

ZONA DE RESCATE
500+300 m²

CRUCE AUTOVIA A-8
PK. 63+031

CAMBIADOR
DE ANCHO

REPOSICIÓN
C1-RA - 61+500

REPOSICIÓN
C1-RA - 61+700

CRUCE AUTOVIA A-8
PK. 61+552

PASO SUPERIOR
C1-RA - CA-250

REPOSICIÓN
C1-RA- 62+150

Castro-Urdiales

Sámano

Mioño

T.M. de Castro-Urdiales

Urdaibai

A-8

N-634

CA-522

E-70

LEYENDA:

CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA DEL SUELO*:

- Urbano
- Urbanizable
- No Urbanizable o Rústico Común
- Sistemas Generales

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

Fuente: Planeamiento urbanístico municipal vigente.
Cartografía digital obtenida de
- UDALPLAN, País Vasco
- SIUCAN, Cantabria

Valor orientativo. Debe cotejarse con documentos originales de los respectivos planeamientos.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER — BILBAO

1 2 3 4 5

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

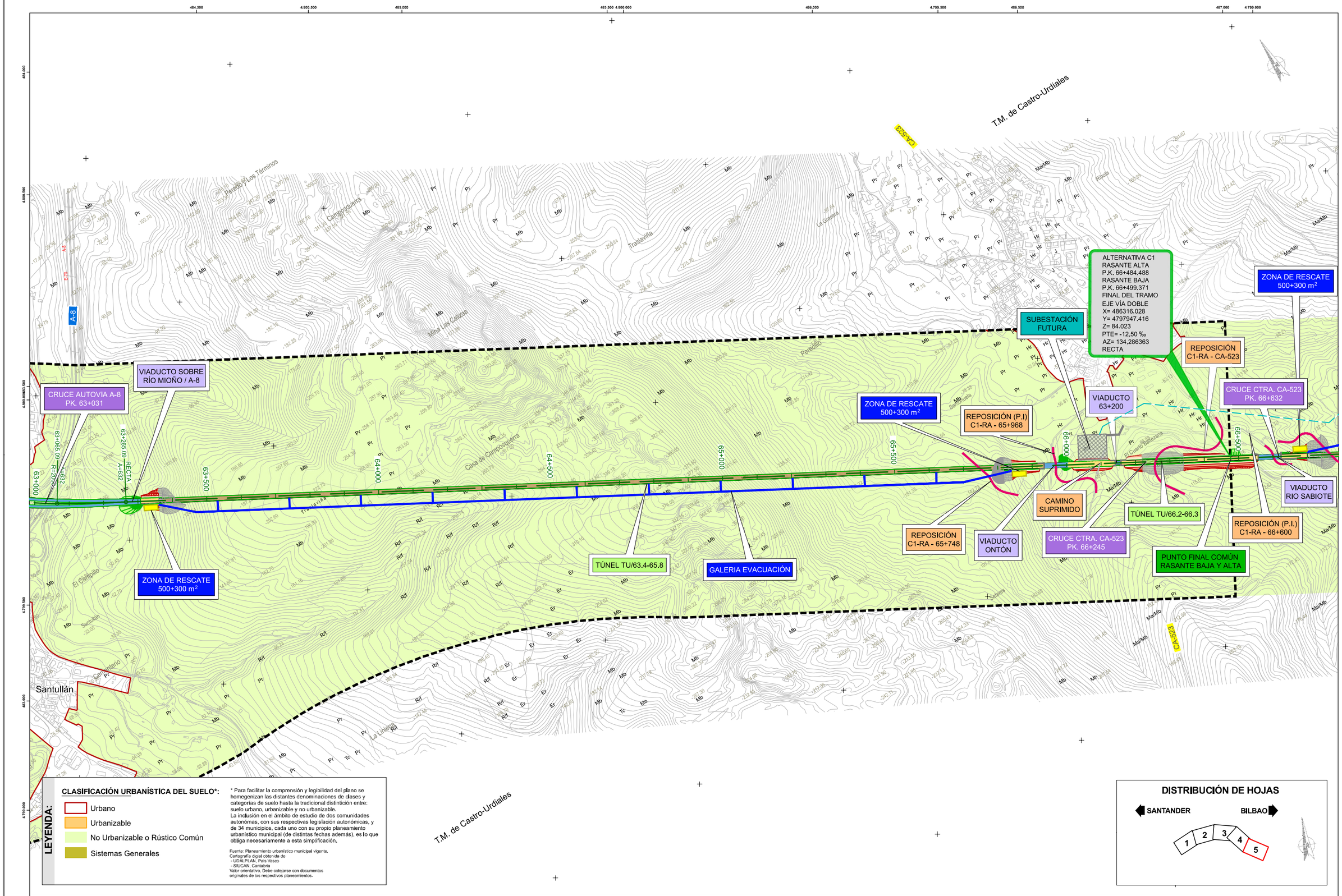
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 2.4
HOJA 4 DE 5

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
PLANEAMIENTO URBANÍSITICO MUNICIPAL
ALTERNATIVA VARIANTE ESTACIÓN DE CASTRO-URDIALES. RASANTE ALTA C1



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 2.4
HOJA 5 DE 5

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
PLANEAMIENTO URBANÍSITICO MUNICIPAL
ALTERNATIVA VARIANTE ESTACIÓN DE CASTRO-URDIALES. RASANTE ALTA C1

APÉNDICE Nº 3: OCUPACIÓN, DOMINIO PÚBLICO Y LIMITACIONES A LA PROPIEDAD

ALTERNATIVA A1
INICIO DEL TRAMO
EJE VÍA DOBLE
P.K. 0+000.000
X= 429502.854
Y= 4804017.512
Z= 24.262
PTE= 5.40 ‰
AZ= 260.5272
RECTA

REPOSICIÓN DE VÍA DERECHA
VER PLANOS 2.4.3

CRUCE F.C. PALENCIA-SANTANDER
PK. 0+675

ODT 0.82
MARCO HA 3,00m x 2,50m

REPOSICIÓN
A1 - 0+000

ODT 0,14 (EXISTENTE)
MARCO HA 1,50m x 1,50m

CAMINO
SUPRIMIDO

SALTO DE CARNERO
PK 0+675

CAMINO
SUPRIMIDO

PASO SUPERIOR
A1 - 0+900

CAMINO
SUPRIMIDO

VIADUCTO SOBRE
LA RÍA DE SOLÍA

REPOSICIÓN (P.I)
A1 - 2+944

CAMINO
SUPRIMIDO

CRUCE CTRA. CA-143
PK. 3+361

REPOSICIÓN (P.I)
A1 - 1+532

VIADUCTO SOBRE
EL RÍO DE LA MINA

TÚNEL TU/01.8-02.4

REPOSICIÓN
A1 - 1+900

Revilla
Boo
Parbayón
Liaño
Villanueva
La Concha
Solía
Entrecanales
Barrio de Jumo
Barrio del Tojo
Barrio Concha-Cuevas
Estación de Parbayón
La Cuesta
Clanca
Piscorona
Canal
Los Altos
T. M. de Camargo
T. M. de Piélagos
T. M. de Villaescusa
F.C. PALENCIA - SANTANDER
N-623
CA-143
CA-142
S-30

LEYENDA

BANDA DE RESERVA
Propuesta de banda de reserva de la previsible ocupación

LIMITACIONES A LA PROPIEDAD*
Dominio Público Ferroviario
Zona de Protección
Línea límite de edificación

* El grafismo resultante respecto de la zona de protección y de la línea límite de edificación tiene un valor meramente orientativo.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 BILBAO

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

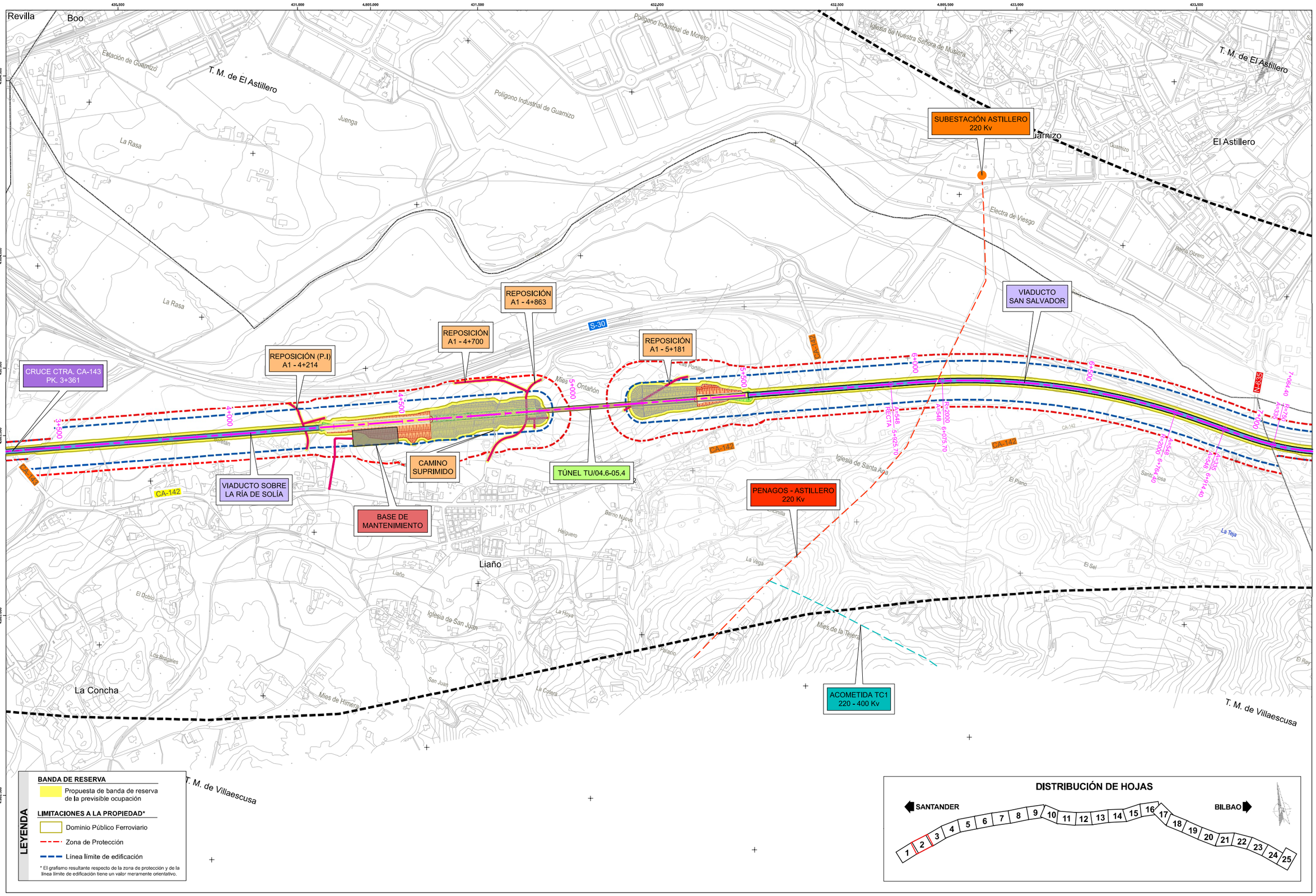
AUTORES:
wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
0 125 250 metros
Numérica: DIN A-1
Gráfica:

Nº DE PLANO:
3.1

HOJA 1 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD - BANDA DE RESERVA PARA EL PLANEAMIENTO
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

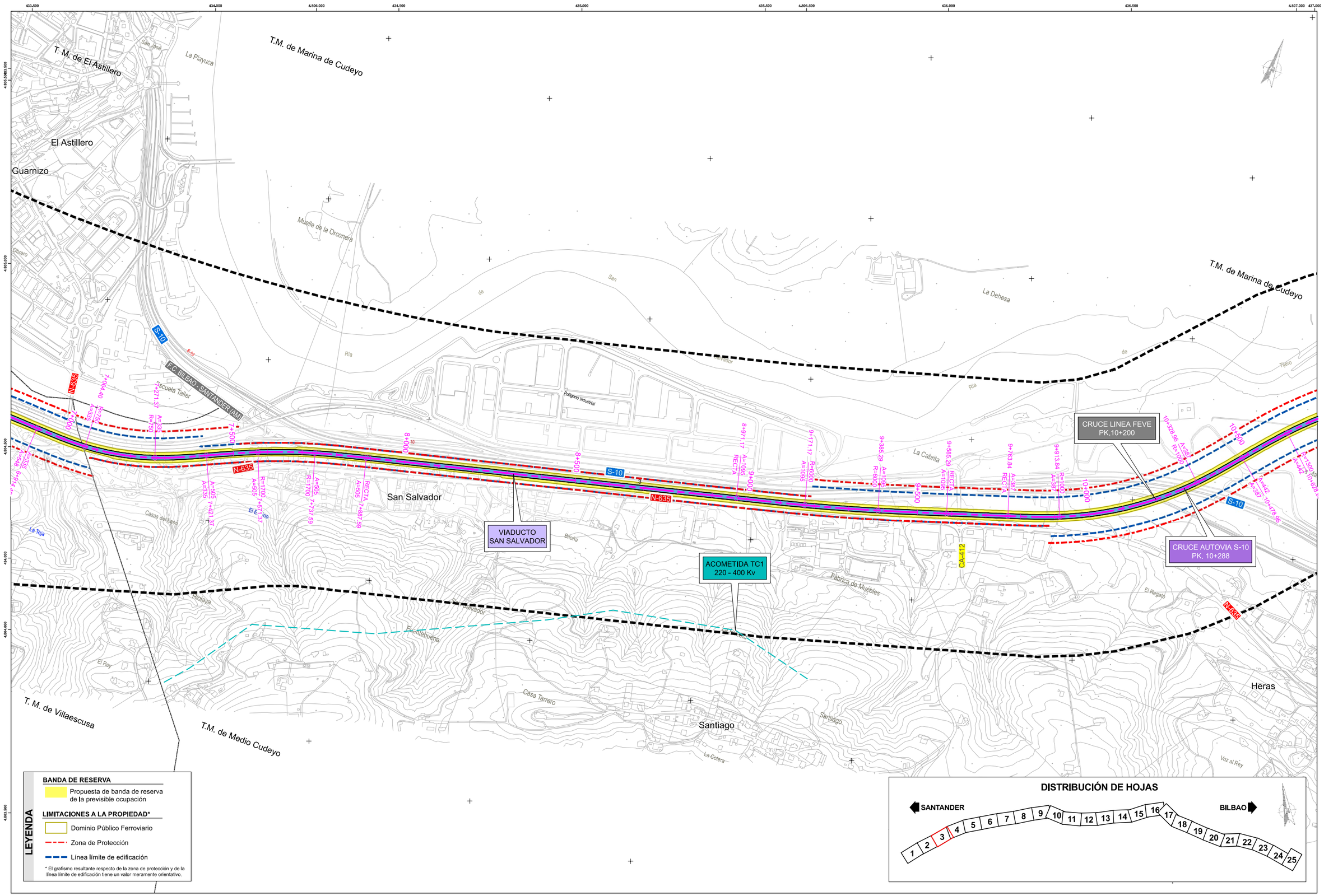
AUTORES:
wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO:
3.1

HOJA 2 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD - BANDA DE RESERVA PARA EL PLANEAMIENTO
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

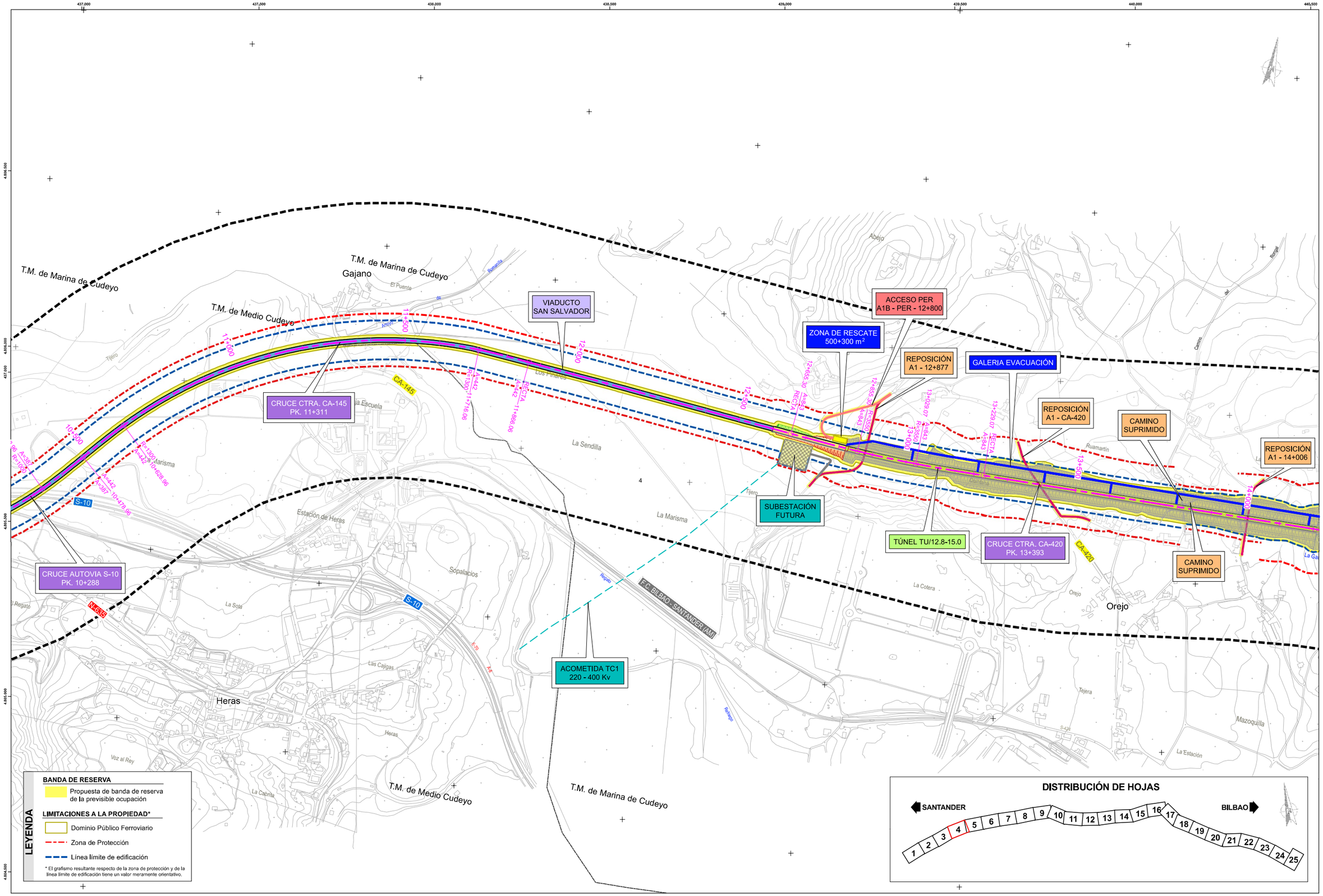
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 3.1
HOJA 3 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD - BANDA DE RESERVA PARA EL PLANEAMIENTO
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

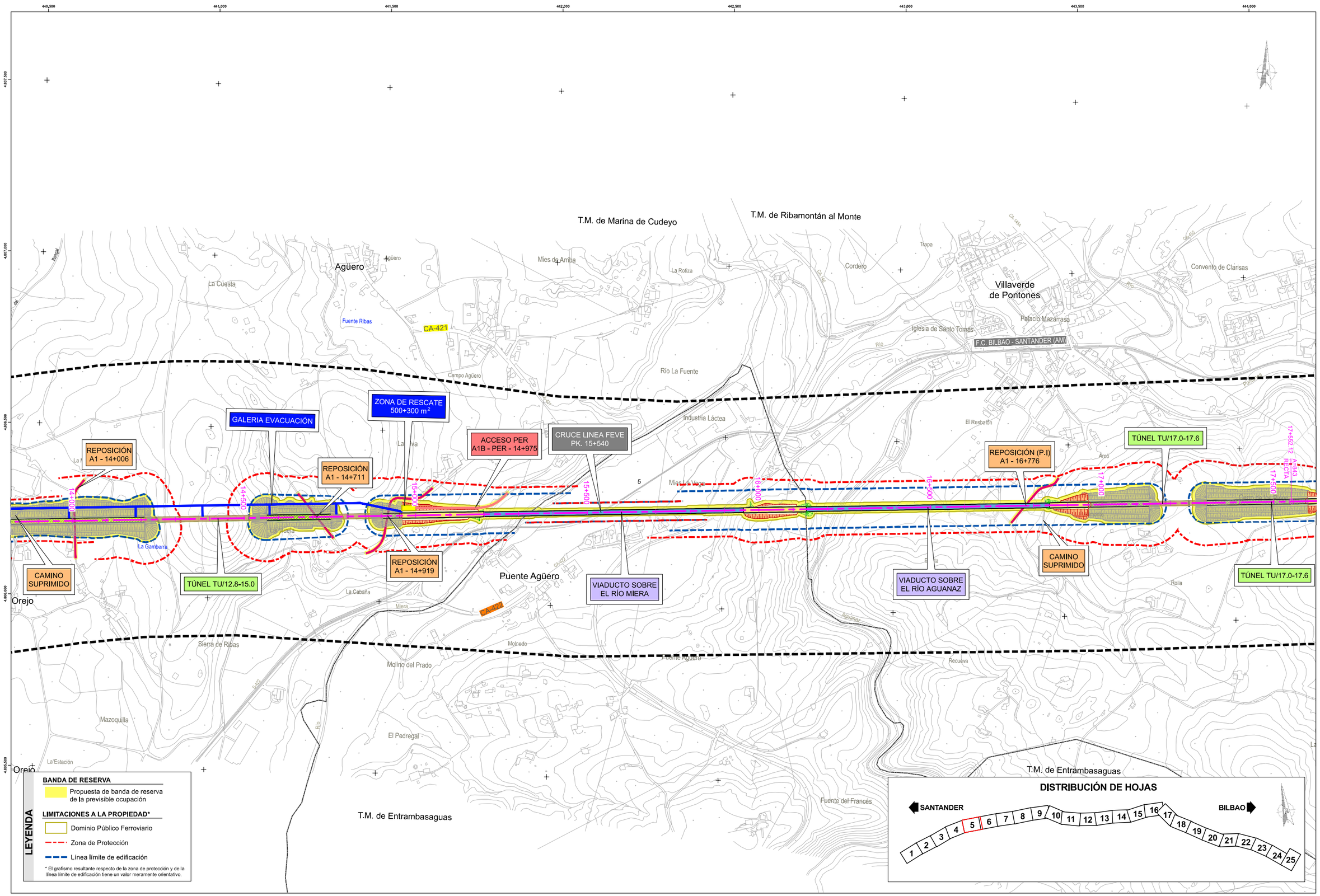
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 3.1
HOJA 4 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD - BANDA DE RESERVA PARA EL PLANEAMIENTO
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

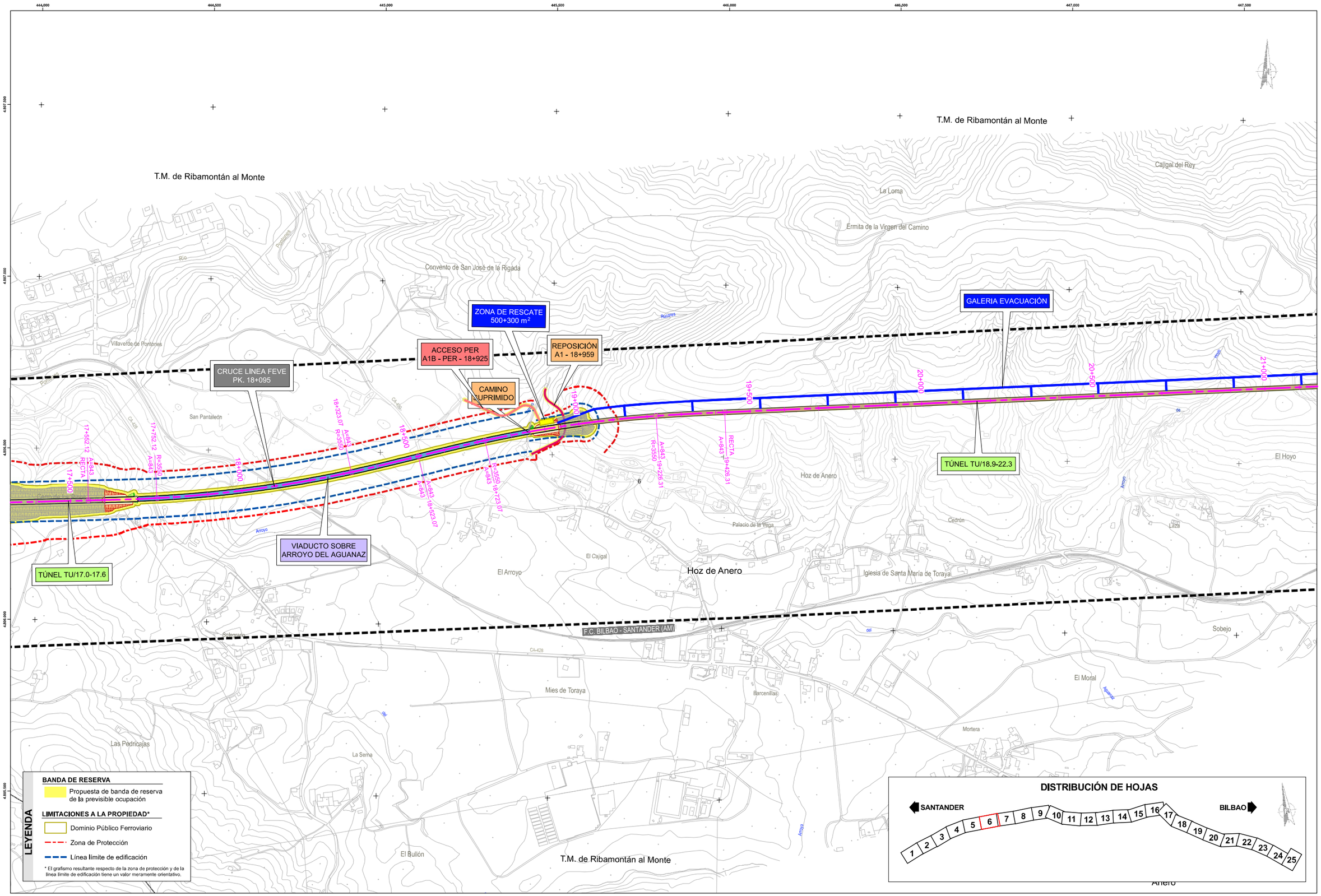
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 3.1
HOJA 5 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD - BANDA DE RESERVA PARA EL PLANEAMIENTO
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

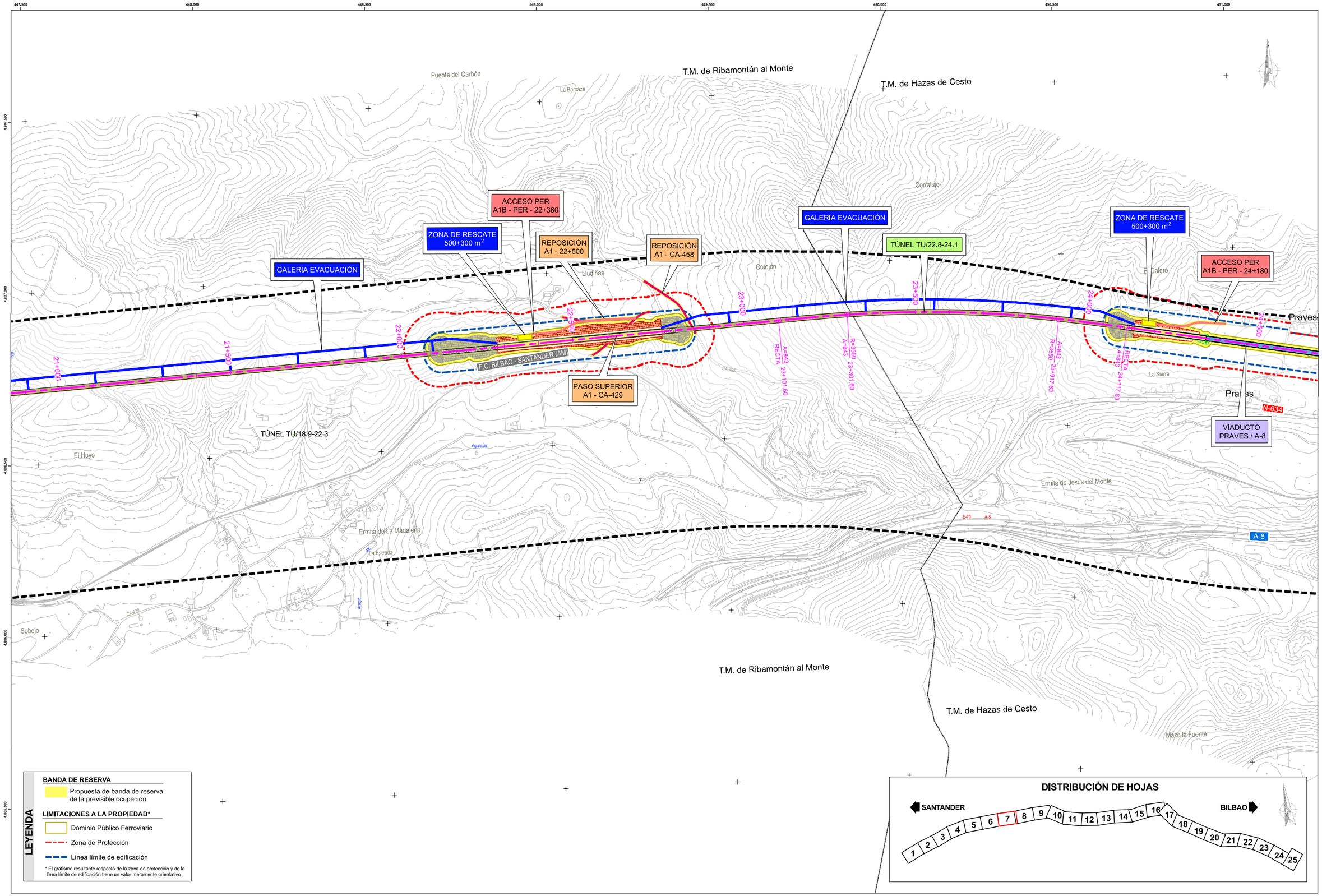
AUTORES:
wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO:
3.1

HOJA 6 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD - BANDA DE RESERVA PARA EL PLANEAMIENTO
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

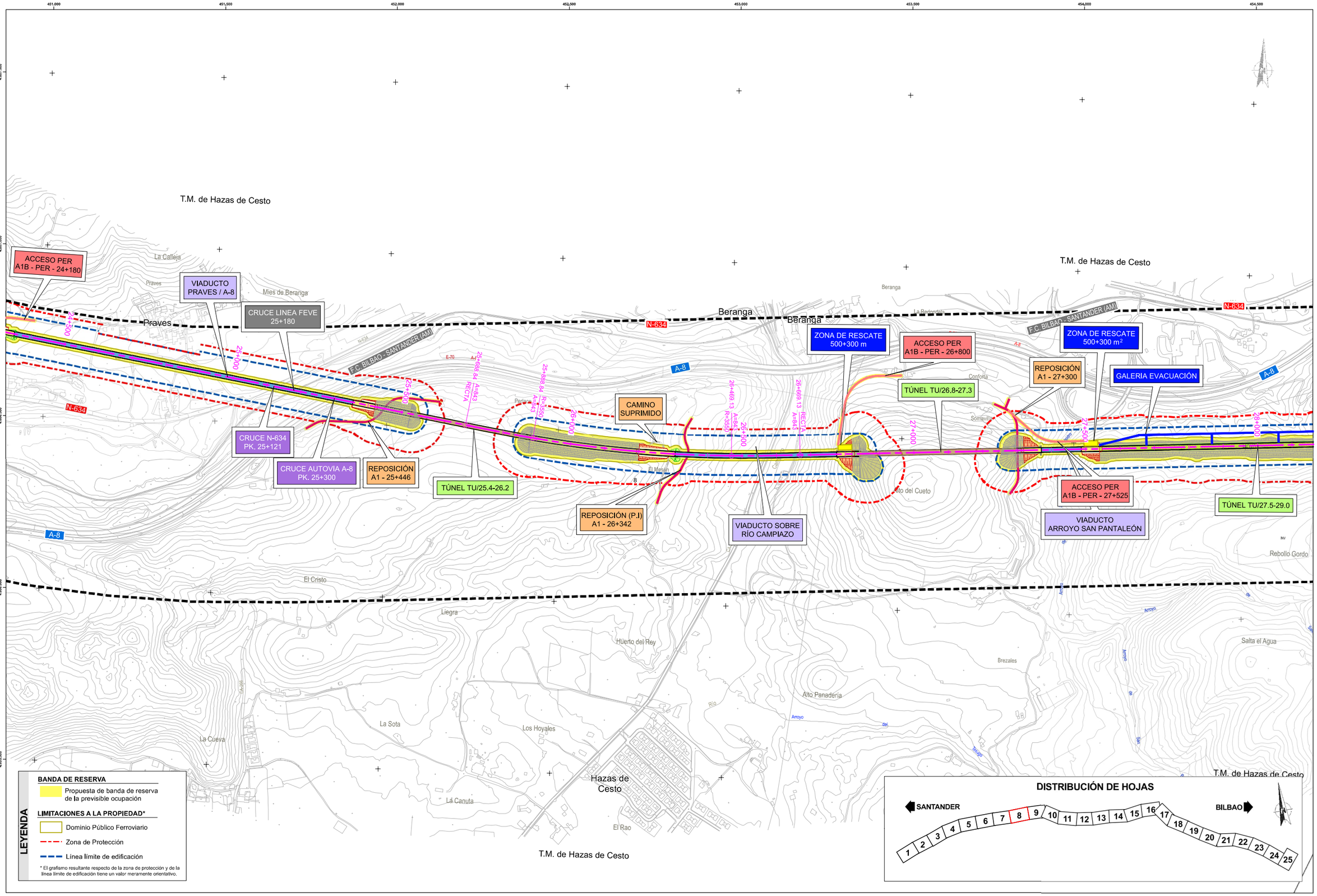
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES:
wsp
sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO:
3.1
HOJA 7 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD - BANDA DE RESERVA PARA EL PLANEAMIENTO
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

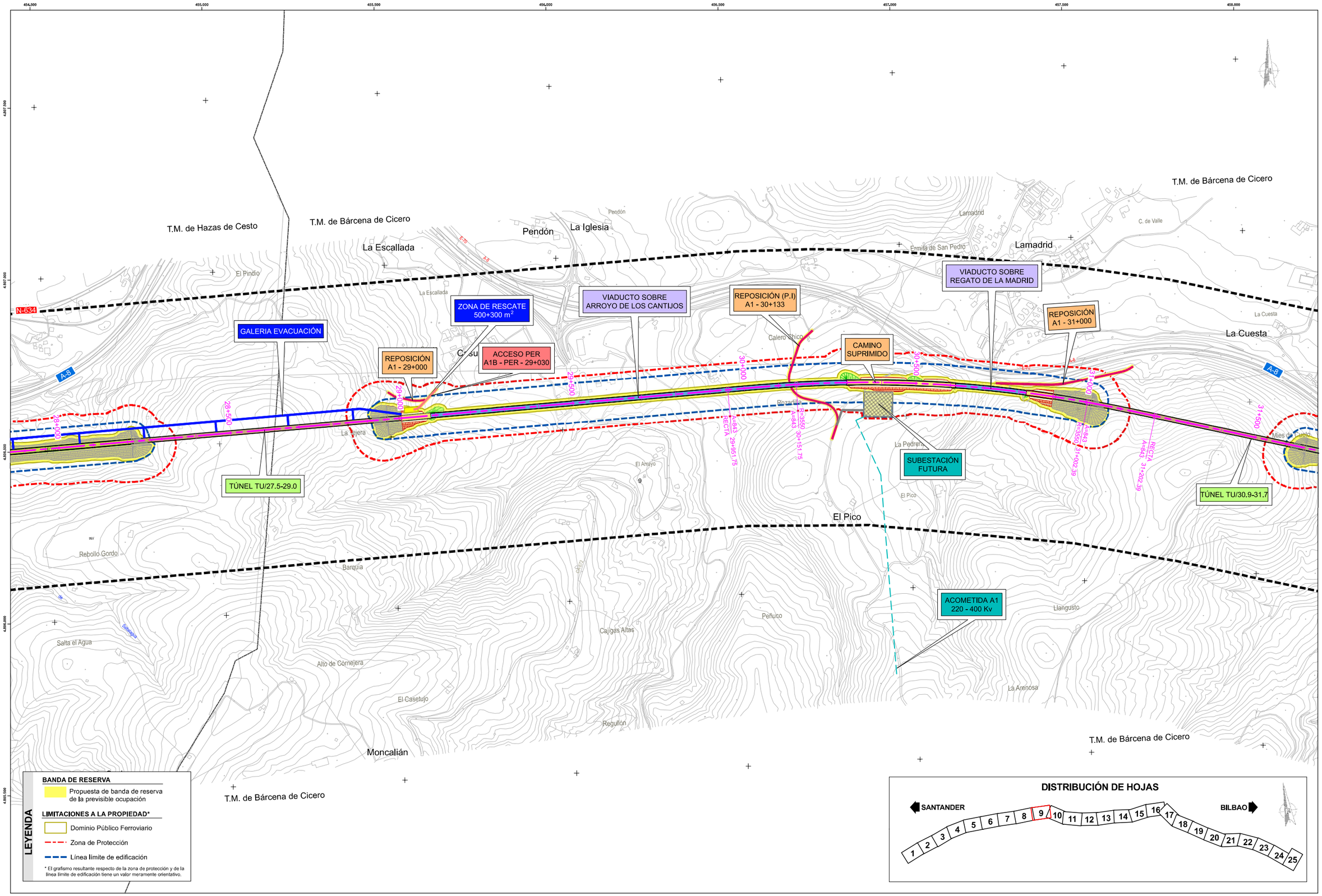
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 3.1
HOJA 8 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD - BANDA DE RESERVA PARA EL PLANEAMIENTO
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

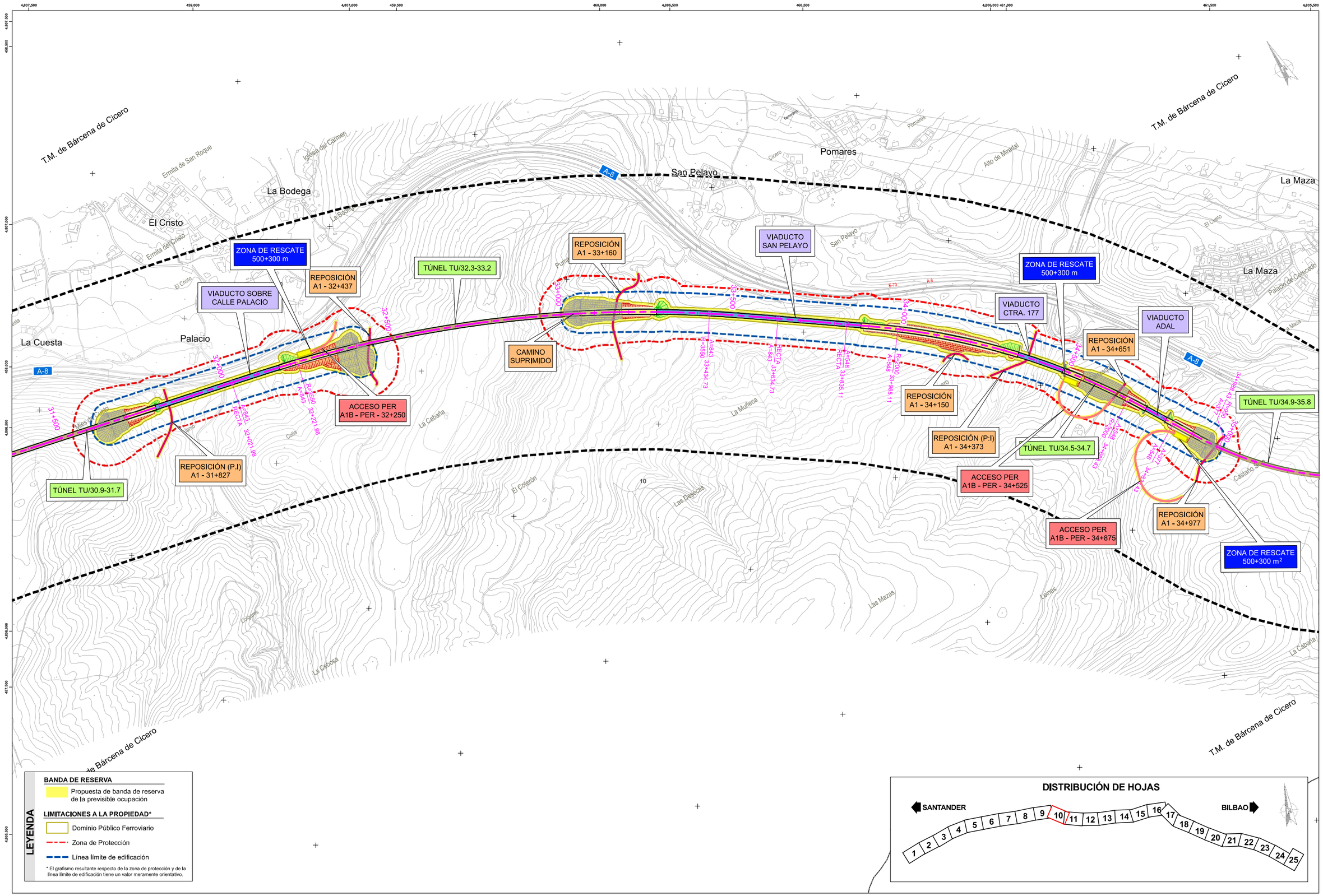
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES:
wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO:
3.1
HOJA 9 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD - BANDA DE RESERVA PARA EL PLANEAMIENTO
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA



LEYENDA

BANDA DE RESERVA

Propuesta de banda de reserva de la previsible ocupación

LIMITACIONES A LA PROPIEDAD*

Dominio Público Ferroviario

Zona de Protección

Línea límite de edificación

* El grafismo resultante respecto de la zona de protección y de la línea límite de edificación tiene un valor meramente orientativo.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 BILBAO

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

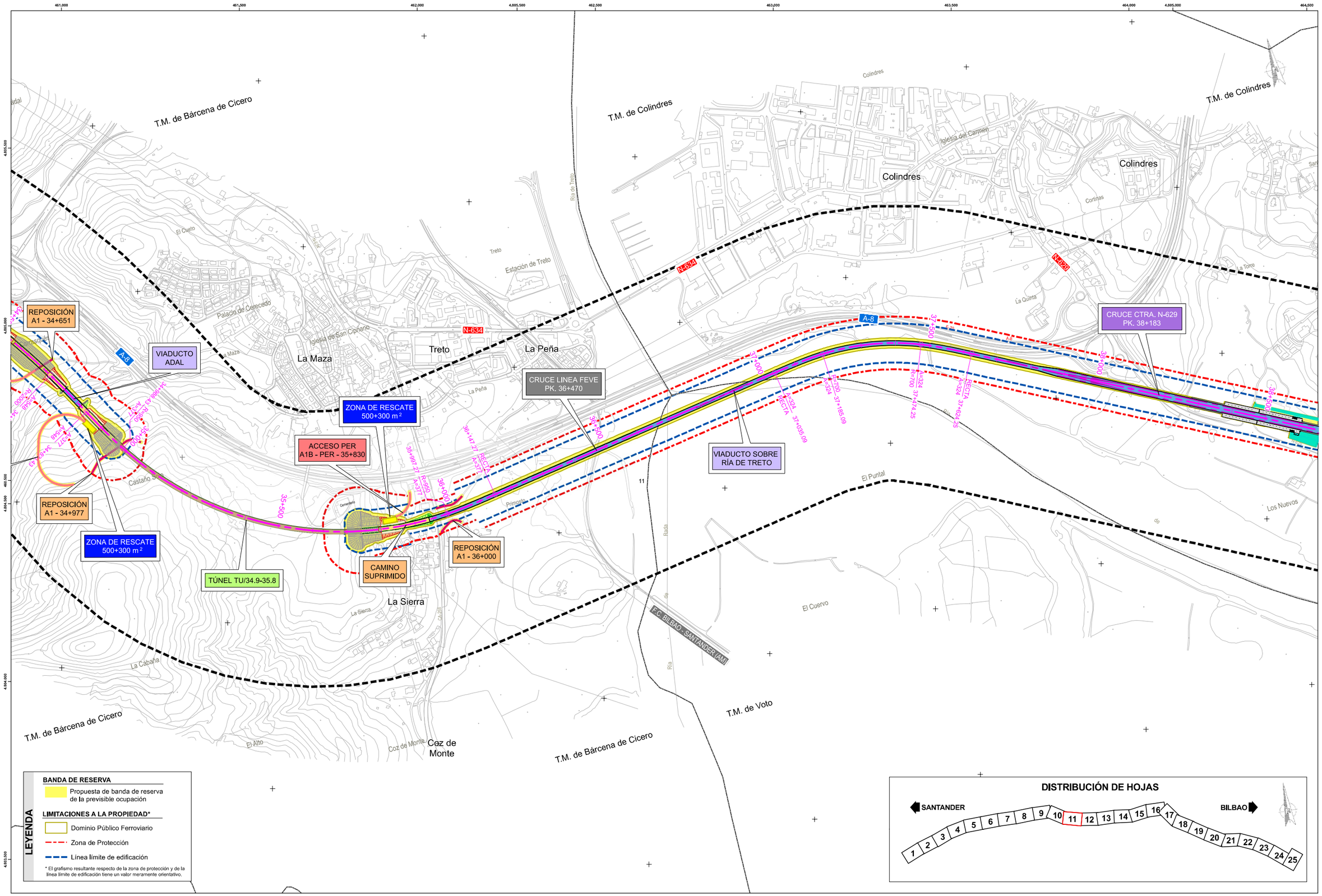
AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 3.1

HOJA 10 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD - BANDA DE RESERVA PARA EL PLANEAMIENTO
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

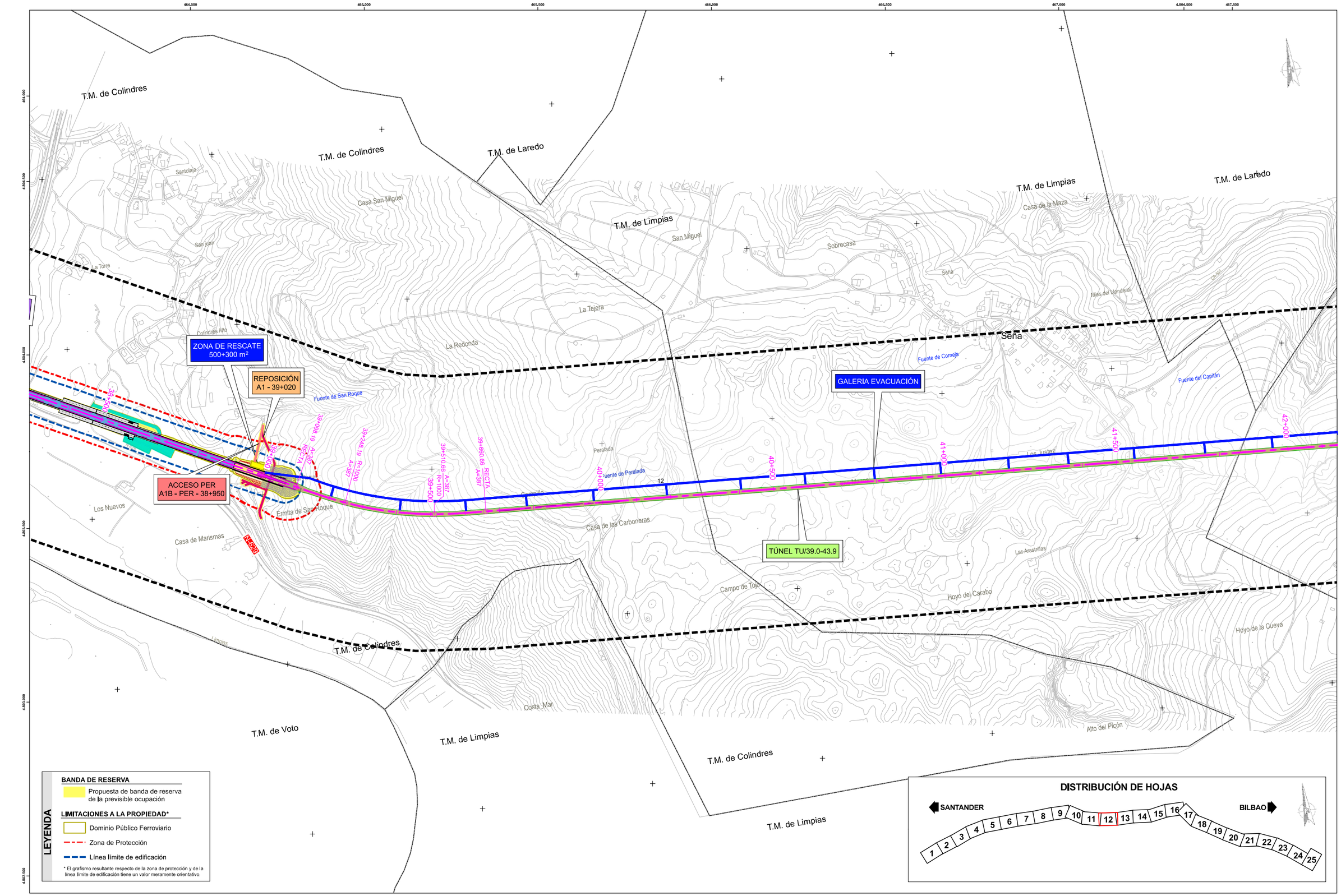
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES:
wsp
sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO:
3.1
HOJA 11 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD - BANDA DE RESERVA PARA EL PLANEAMIENTO
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA



LEYENDA

BANDA DE RESERVA

Propuesta de banda de reserva de la previsible ocupación

LIMITACIONES A LA PROPIEDAD*

Dominio Público Ferroviario

Zona de Protección

Línea límite de edificación

* El grafismo resultante respecto de la zona de protección y de la línea límite de edificación tiene un valor meramente orientativo.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER ← 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 **12** 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 → BILBAO

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

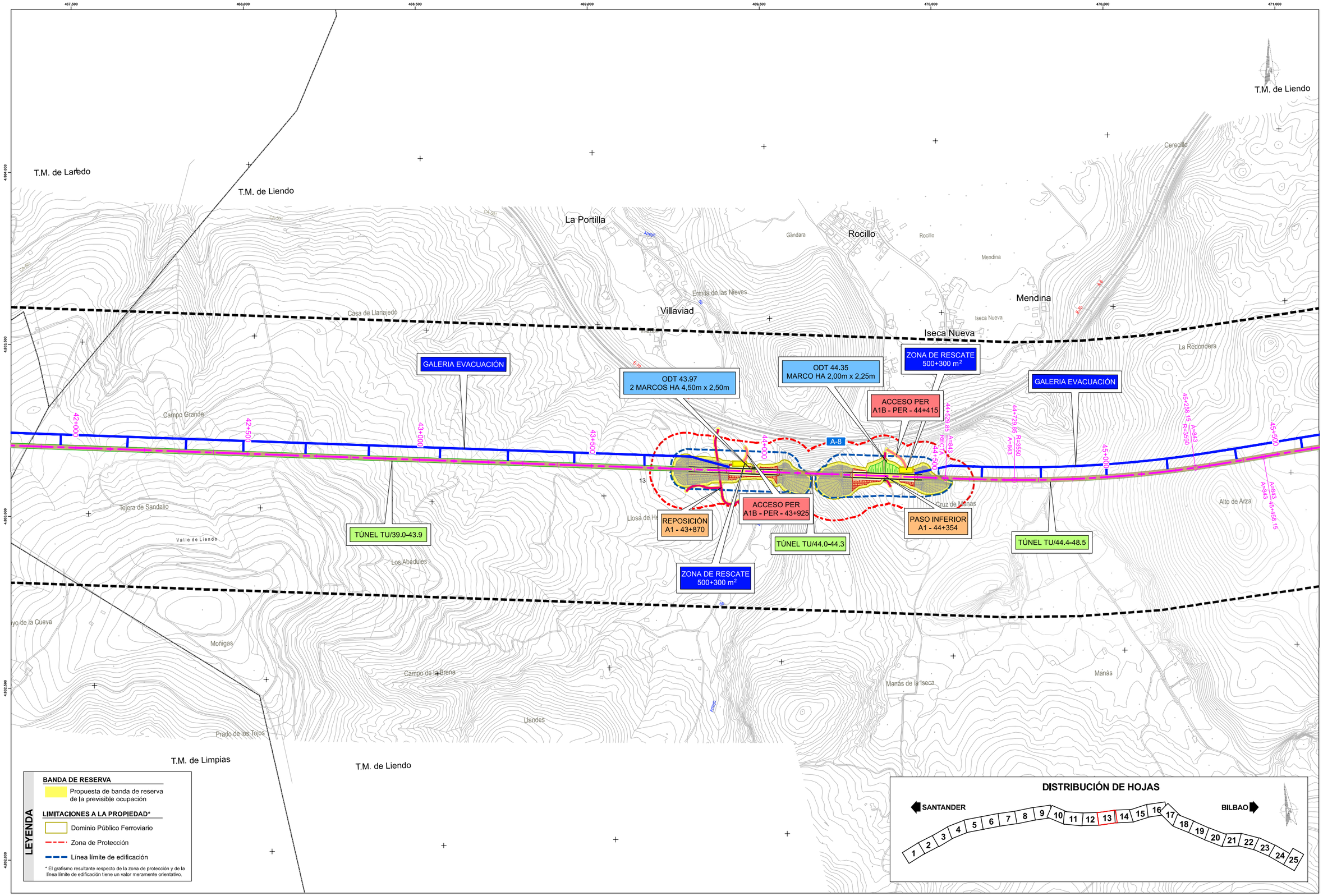
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 3.1
HOJA 12 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD - BANDA DE RESERVA PARA EL PLANEAMIENTO
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

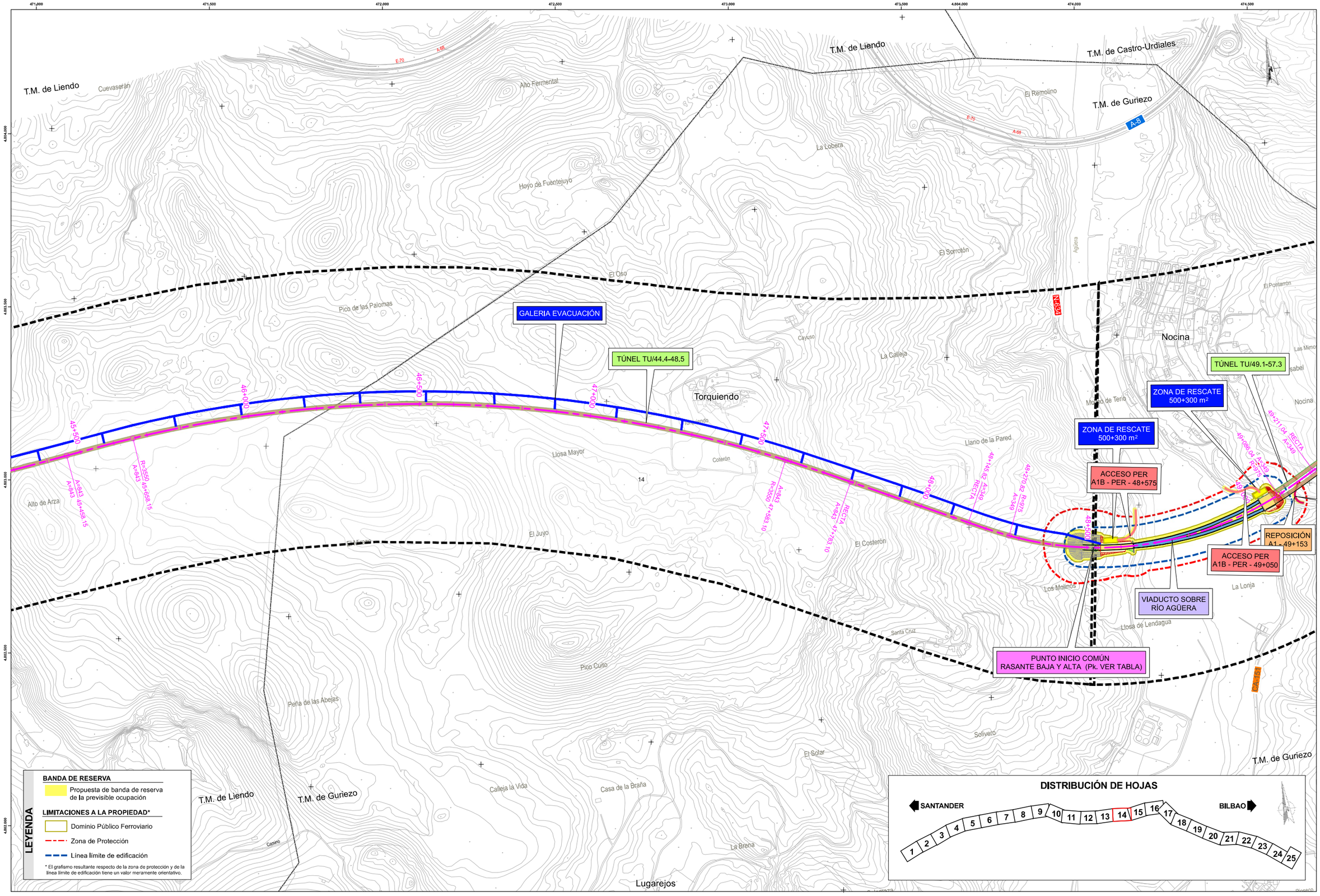
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 3.1
HOJA 13 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD - BANDA DE RESERVA PARA EL PLANEAMIENTO
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES:
wsp
sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO:
3.1

HOJA 14 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD - BANDA DE RESERVA PARA EL PLANEAMIENTO
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA

474,000 474,500 475,000 475,500 476,000 476,500 477,000 477,500

4.803.500 4.803.000 4.802.500 4.802.000 4.801.500

T.M. de Castro-Urdiales

T.M. de Guriezo

A-8

T.M. de Castro-Urdiales

Alto de Cerredo

T.M. de Castro-Urdiales

Las Rozadas

El Portarrón

Nocina

TÚNEL TU/49.1-57.3

50+500

51+000

Las Mimosas

Ermita de Santa Isabel

El Cerredo

50+000

51+500

Linares

52+000

52+500

ZONA DE RESCATE
500+300 m²

Nocina

49+211.04 RECTA A=349

49+066.04 A=349 R=975

49+500

R=3550 A=843 49+578.71

A=843 R=3550 51+156.00

RECTA A=843 51+356.00

Prado Justo

REPOSICIÓN
A1 - 49+153

ACCESO PER
A1B - PER - 49+050

VIADUCTO SOBRE
RÍO AGÜERA

Los Casares

T.M. de Guriezo

T.M. de Castro-Urdiales

Casa de la Junquera

CAL-141

Solamaza

T.M. de Guriezo

LEYENDA

BANDA DE RESERVA

Propuesta de banda de reserva de la previsible ocupación

LIMITACIONES A LA PROPIEDAD*

Dominio Público Ferroviario

Zona de Protección

Línea límite de edificación

* El grafismo resultante respecto de la zona de protección y de la línea límite de edificación tiene un valor meramente orientativo.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 BILBAO

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES:
wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO:
3.1

HOJA 15 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD - BANDA DE RESERVA PARA EL PLANEAMIENTO
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA

478,000 478,500 479,000 479,500 480,000 480,500 481,000

4.894.000 4.893.500 4.893.000 4.892.500 4.892.000

T.M. de Castro-Urdiales

T.M. de Castro-Urdiales

Castro-Urdiales

El Chorrillo

Campijo

TÚNEL TU/49.1-57.3

A-8

52+500 53+000 53+500 54+000 54+500 55+000 55+500 56+000

A=424 RECTA 55+421.87

R=1200 A=424 55+571.87

Alto de Campo Pozo

16

Sierra de Hoz

T.M. de Castro-Urdiales

La Fuente

Arroyo

LEYENDA

BANDA DE RESERVA

Propuesta de banda de reserva de la previsible ocupación

LIMITACIONES A LA PROPIEDAD*

Dominio Público Ferroviario

Zona de Protección

Línea límite de edificación

* El grafismo resultante respecto de la zona de protección y de la línea límite de edificación tiene un valor meramente orientativo.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 BILBAO

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

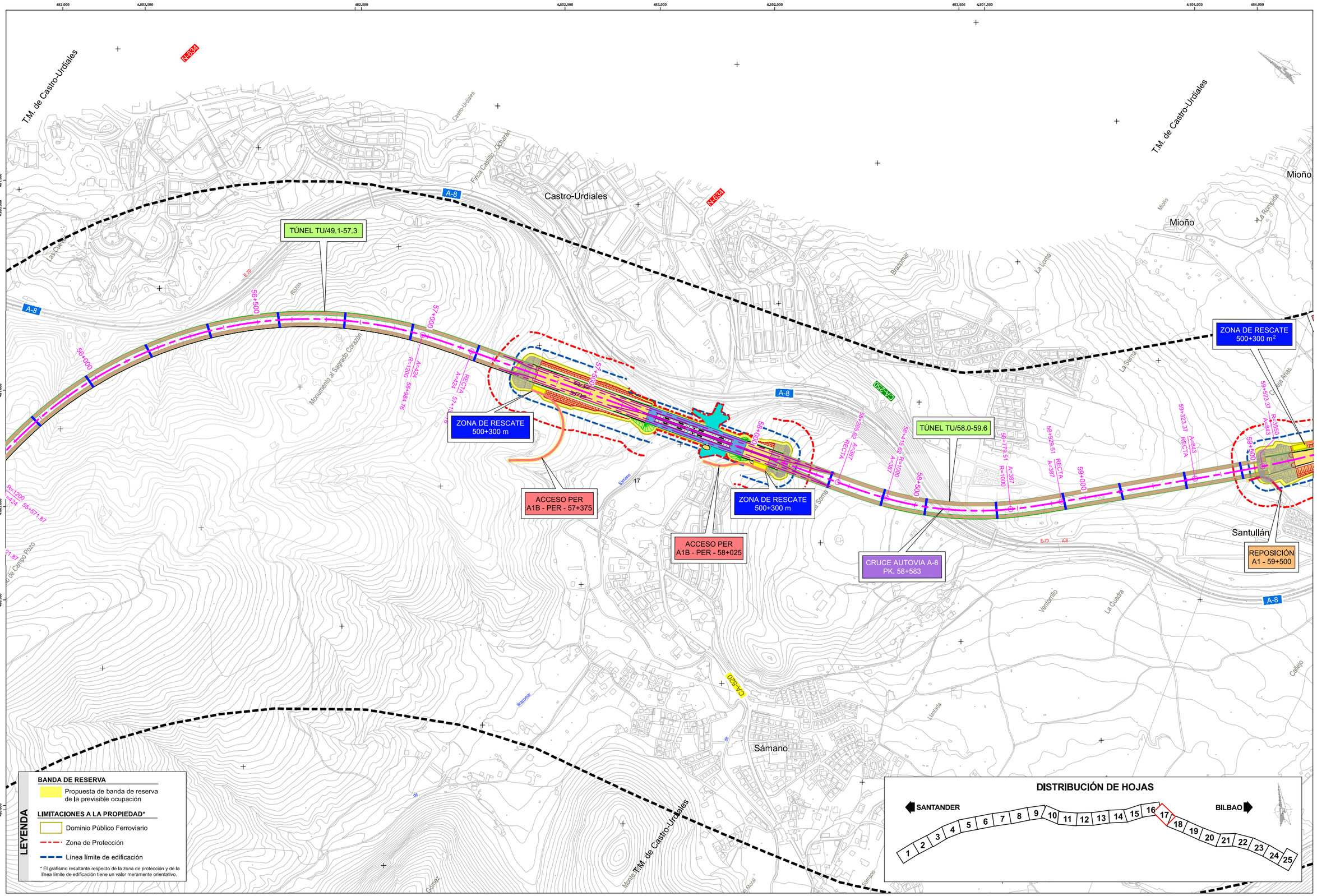
AUTORES:
wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO:
3.1

HOJA 16 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD - BANDA DE RESERVA PARA EL PLANEAMIENTO
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

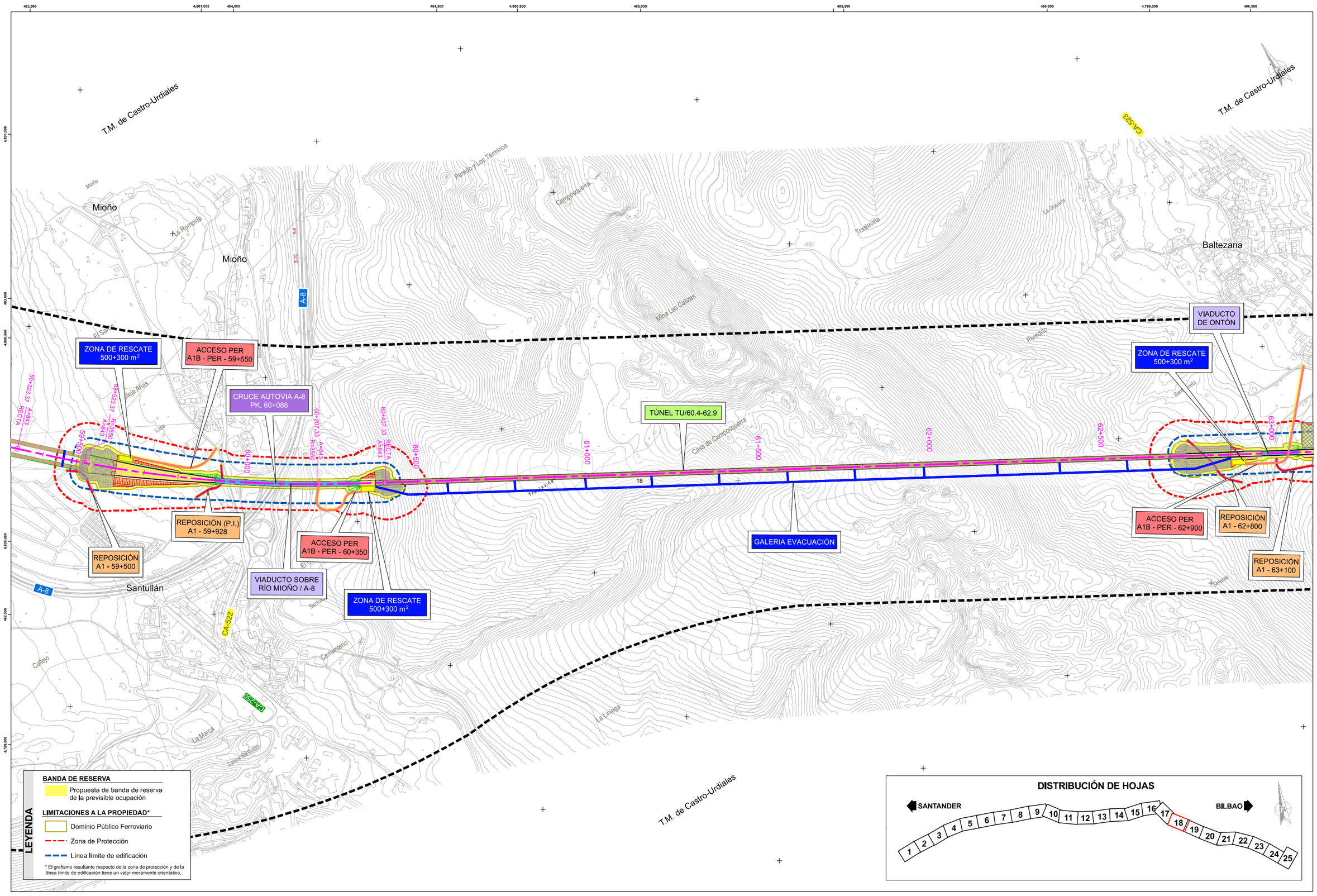
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 3.1
HOJA 17 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD - BANDA DE RESERVA PARA EL PLANEAMIENTO
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

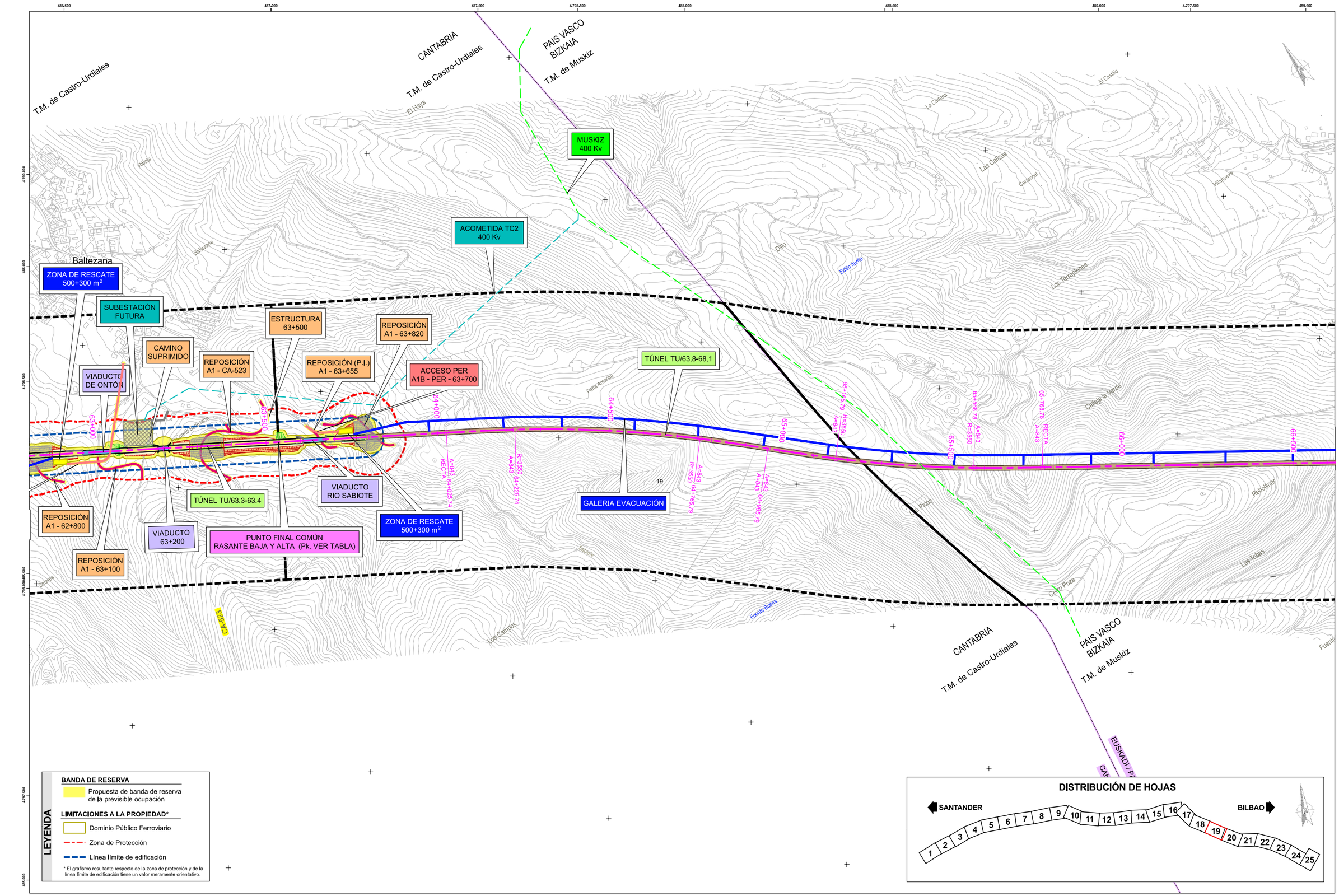
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL: 1:5.000 (0 125 250 metros)
Numérica: DIN A-1
Gráfica:

Nº DE PLANO: 3.1
HOJA 18 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD - BANDA DE RESERVA PARA EL PLANEAMIENTO
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

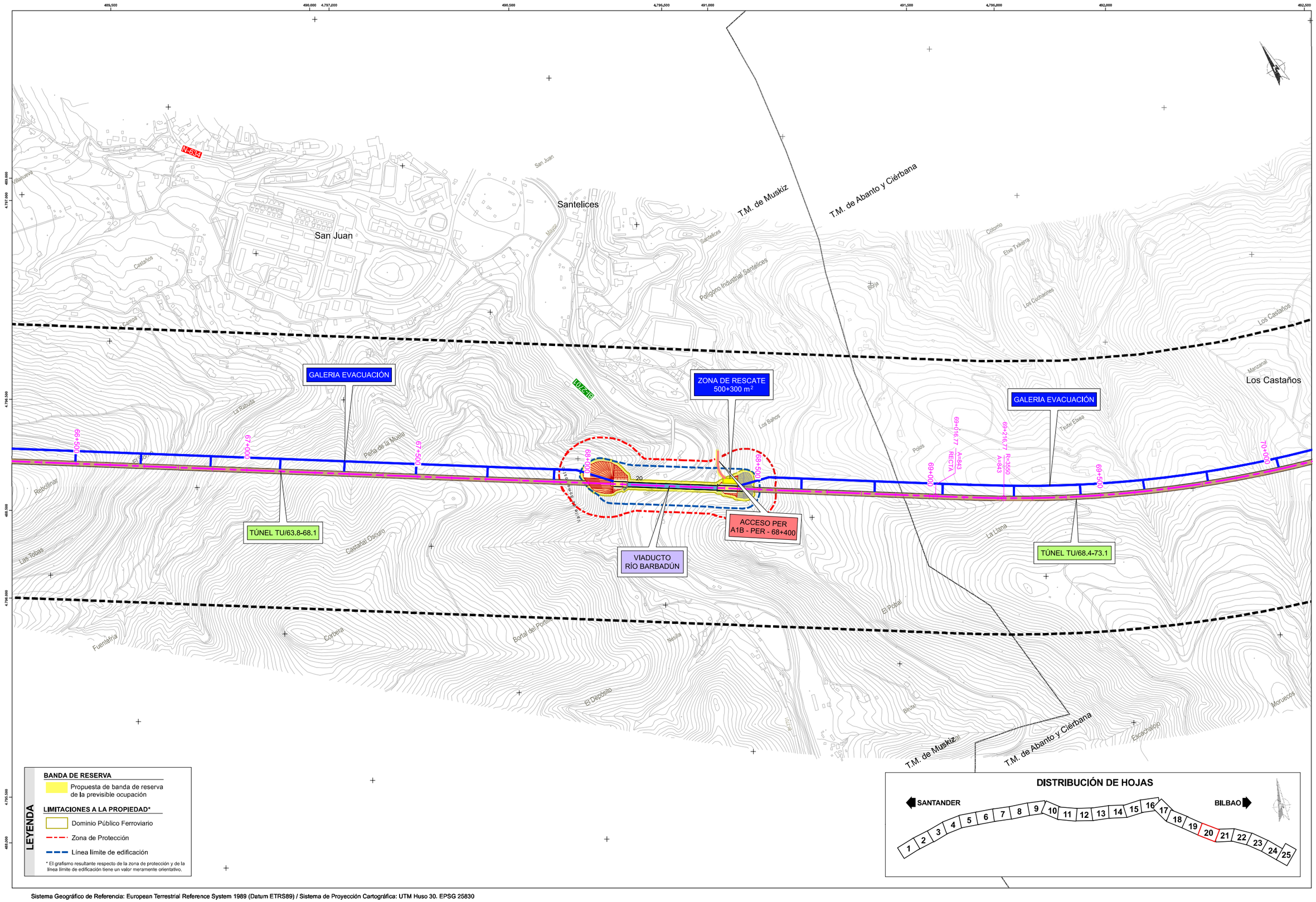
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES:
wsp
sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO:
3.1
HOJA 19 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD - BANDA DE RESERVA PARA EL PLANEAMIENTO
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA



LEYENDA

BANDA DE RESERVA

Propuesta de banda de reserva de la previsible ocupación

LIMITACIONES A LA PROPIEDAD*

Dominio Público Ferroviario

Zona de Protección

Línea límite de edificación

* El grafismo resultante respecto de la zona de protección y de la línea límite de edificación tiene un valor meramente orientativo.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 BILBAO

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

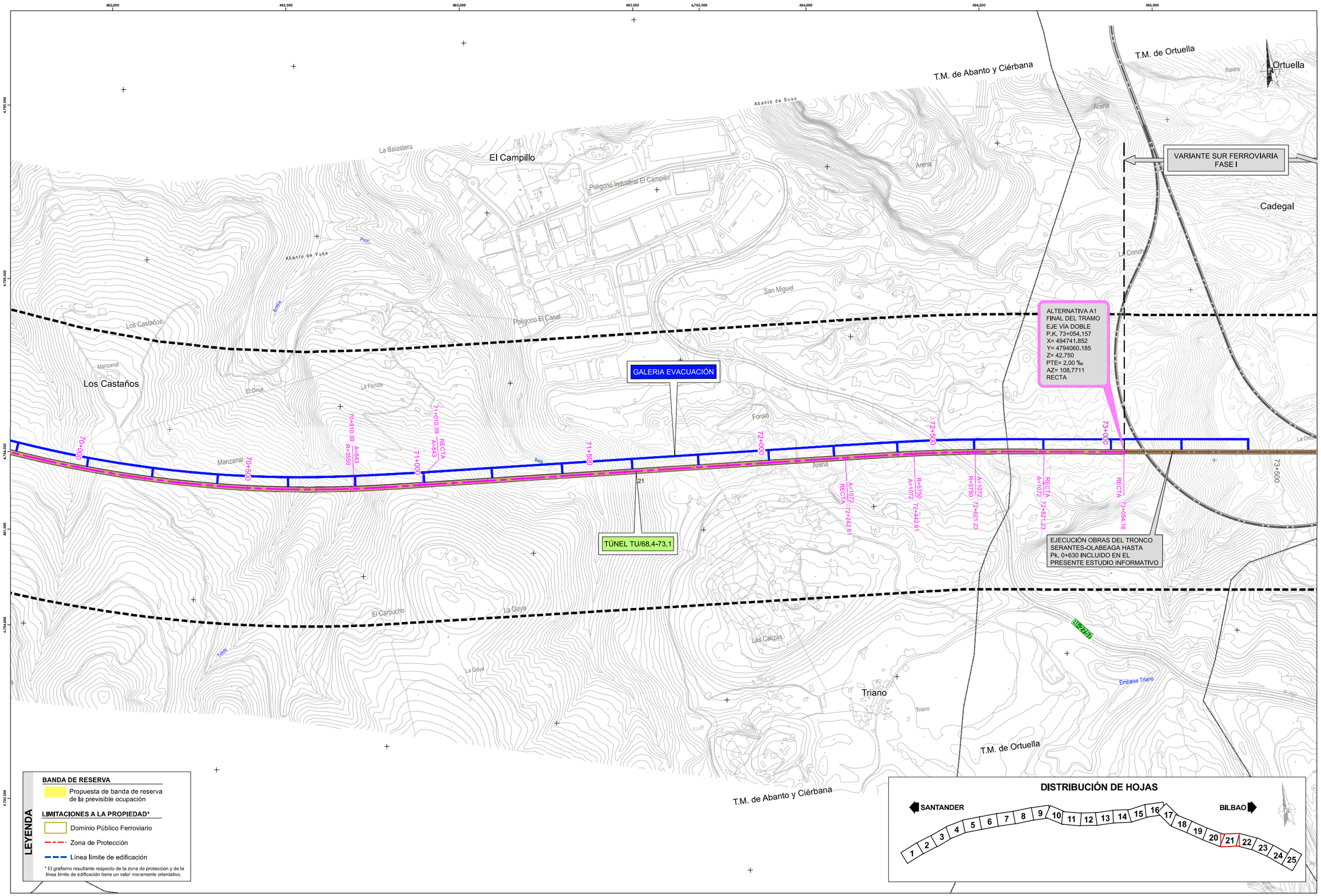
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL: 1:5.000 (0 125 250 metros)
Numérica: DIN A-1
Gráfica:

Nº DE PLANO: 3.1
HOJA 20 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD - BANDA DE RESERVA PARA EL PLANEAMIENTO
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES:
wsp
sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO:
3.1
HOJA 21 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD - BANDA DE RESERVA PARA EL PLANEAMIENTO
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA

VARIANTE SUR FERROVIARIA
FASE I

GALERIA EVACUACIÓN

Ortuella
Cadegal
Ugarte
Valle de Trápaga/Trapagaran
La Reineta
La Arboleda

T.M. de Ortuella
T.M. de Valle de Trápaga

N-634
A-8
AP-8
BI-3755
BI-3672

75+000
74+500
74+000
73+500
76+000
75+500
76+500
77+000

LEYENDA

BANDA DE RESERVA

Propuesta de banda de reserva de la previsible ocupación

LIMITACIONES A LA PROPIEDAD*

Dominio Público Ferroviario

Zona de Protección

Línea límite de edificación

* El grafismo resultante respecto de la zona de protección y de la línea límite de edificación tiene un valor meramente orientativo.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER ← 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 **22** 23 24 25 → BILBAO

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 3.1
HOJA 22 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD - BANDA DE RESERVA PARA EL PLANEAMIENTO
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA

VARIANTE SUR FERROVIARIA
FASE I
Barakaldo/San
Bizenti-Barakaldo

GALERIA EVACUACIÓN

LEYENDA

BANDA DE RESERVA

Propuesta de banda de reserva de la previsible ocupación

LIMITACIONES A LA PROPIEDAD*

Dominio Público Ferroviario

Zona de Protección

Línea límite de edificación

* El grafismo resultante respecto de la zona de protección y de la línea límite de edificación tiene un valor meramente orientativo.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 BILBAO

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

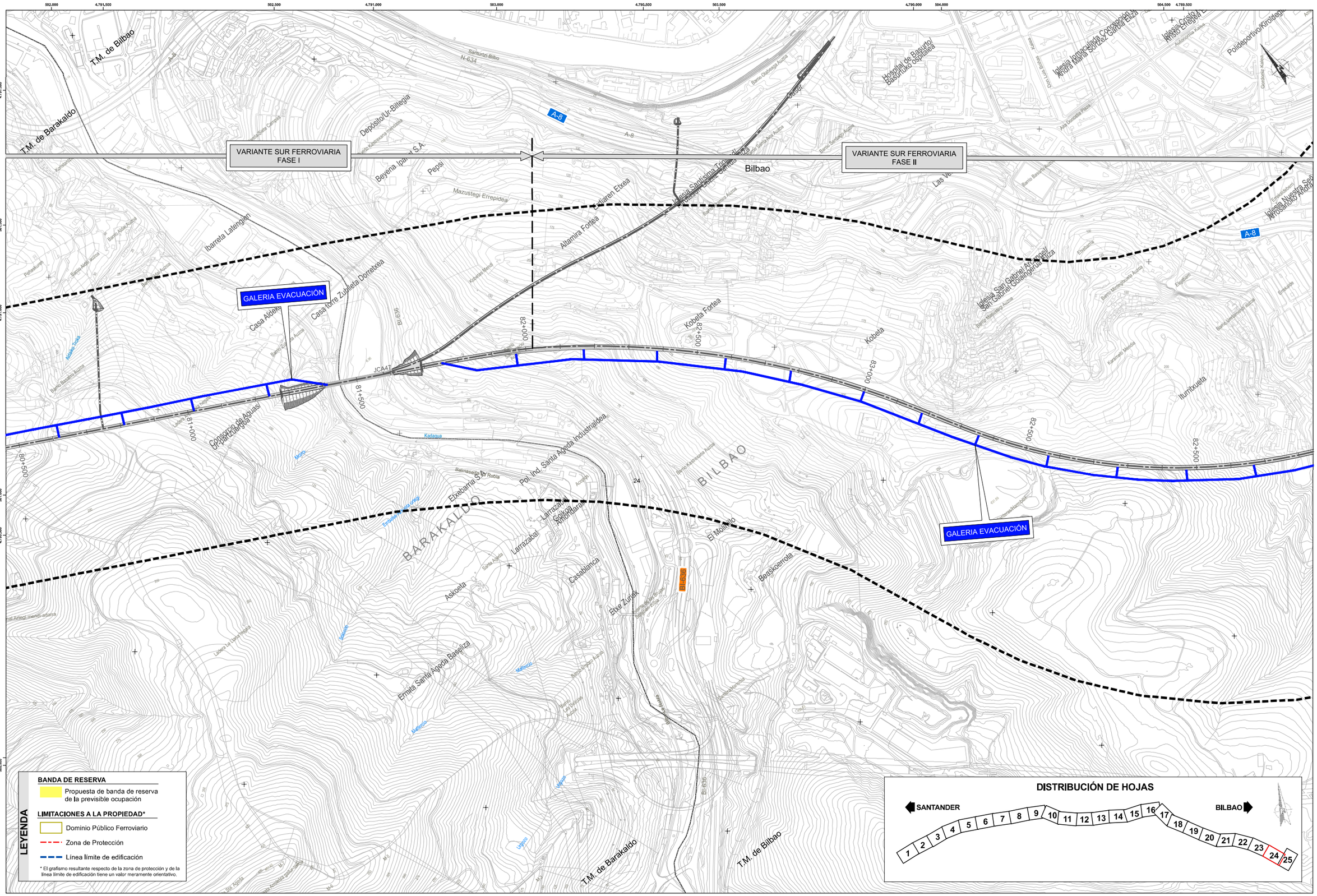
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 3.1
HOJA 23 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD - BANDA DE RESERVA PARA EL PLANEAMIENTO
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES:
wsp
sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO:
3.1
HOJA 24 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD - BANDA DE RESERVA PARA EL PLANEAMIENTO
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA

GALERIA EVACUACIÓN

VARIANTE SUR FERROVIARIA. FASE II

T.M. de Bilbao

Bilbao

Estación Amezola Geltokia

Iglesia Nuestra Señora del Pilar

Iglesia Nuestra Señora de las Nieves

Iglesia Nuestra Señora del Carmen

Polideportivo Kroldegia

AP-8

A-8

82+500

83+000

83+500

20+000

20+500

21+000

0+000

0+500

1+000

1+291.76 FINAL

21+333.65 FINAL

20+878.24 R=490 A=262

20+191.29 R=490 A=262

20+057.29 A=262 RECTA

20+000.00 INICIO

21+018.24 RECTA A=262

0+000.00 INICIO RECTA

0+288.70 R=300 RECTA

0+357.41 R=600 R=300

0+463.28 RECTA R=600

0+541.76 RECTA R=1000

0+612.84 R=1000 RECTA

0+742.84 A=74 RECTA

0+782.84 A=74 R=275

0+828.29 A=74 RECTA

0+878.29 A=74 RECTA

LEYENDA

BANDA DE RESERVA

Propuesta de banda de reserva de la previsible ocupación

LIMITACIONES A LA PROPIEDAD*

Dominio Público Ferroviario

Zona de Protección

Línea límite de edificación

* El grafismo resultante respecto de la zona de protección y de la línea límite de edificación tiene un valor meramente orientativo.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 BILBAO

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 3.1
HOJA 25 DE 25

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD - BANDA DE RESERVA PARA EL PLANEAMIENTO
ALTERNATIVA A1. RASANTE BAJA

ALTERNATIVA C1
INICIO DEL TRAMO
EJE VÍA DOBLE
P.K. 0+000.000
X= 429502.854
Y= 4804017.512
Z= 24.262
PTE= 5.40 ‰
AZ= 260.5272
RECTA

REPOSICIÓN DE VÍA DERECHA
VER PLANOS 2.4.3

CRUCE F.C. PALENCIA-SANTANDER
PK. 0+675

SALTO DE CARNERO
PK. 0+675

REPOSICIÓN
C1 - 0+000

ODT 0.14
MARCO HA 1,50m x 1,50m

CAMINO
SUPRIMIDO

ODT 0,82
MARCO HA 3,00m x 2,50m

CAMINO
SUPRIMIDO

CAMINO
SUPRIMIDO

PASO SUPERIOR
C1 - 0+900

REPOSICIÓN (P.I)
C1 - 1+532

VIADUCTO SOBRE
RÍA DE SOLÍA

REPOSICIÓN (P.I)
C1 - 2+944

CAMINO
SUPRIMIDO

VIADUCTO SOBRE
RÍO DE LA MINA

TÚNEL TU/01.8-02.4

REPOSICIÓN
C1 - 1+900

CRUCE CTRA. CA-143
PK. 3+361

Revilla
Boo
Liaño
Parbayón
Villanueva
La Concha
Solia
Barrio de Clanca
Barrio de Solia
Barrio Concha-Cuevas
Estación de Parbayón
La Cuesta
Clanca
Barrio de Jurrio
Pozón de la Dolores
Barrio del Tojo
Entrecanales
Canal
Río
T. M. de Camargo
T. M. de Piélagos
T. M. de Villaescusa
CA-313
CA-403
CA-402
CA-143
CA-142
S-30
N-623
206+500
207+000
207+500
208+000
208+500
0+000
0+500
1+000
1+500
2+000
2+500
3+000
3+500

LEYENDA

BANDA DE RESERVA
- Propuesta de banda de reserva de la previsible ocupación

LIMITACIONES A LA PROPIEDAD*
- Dominio Público Ferroviario
- Zona de Protección
- Línea límite de edificación

* El grafismo resultante respecto de la zona de protección y de la línea límite de edificación tiene un valor meramente orientativo.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER ← 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 → BILBAO

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

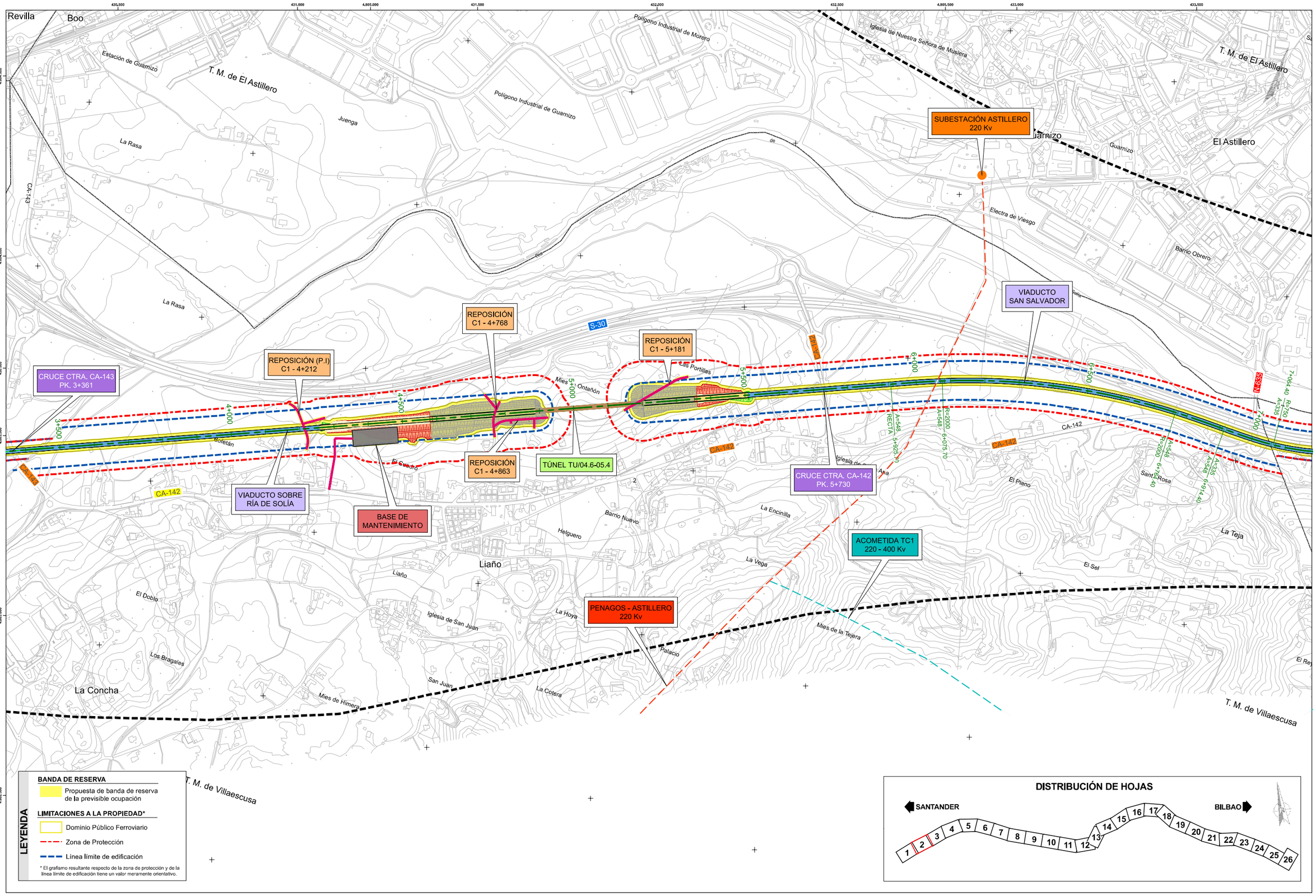
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 3.2
HOJA 1 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD - BANDA DE RESERVA PARA EL PLANEAMIENTO
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

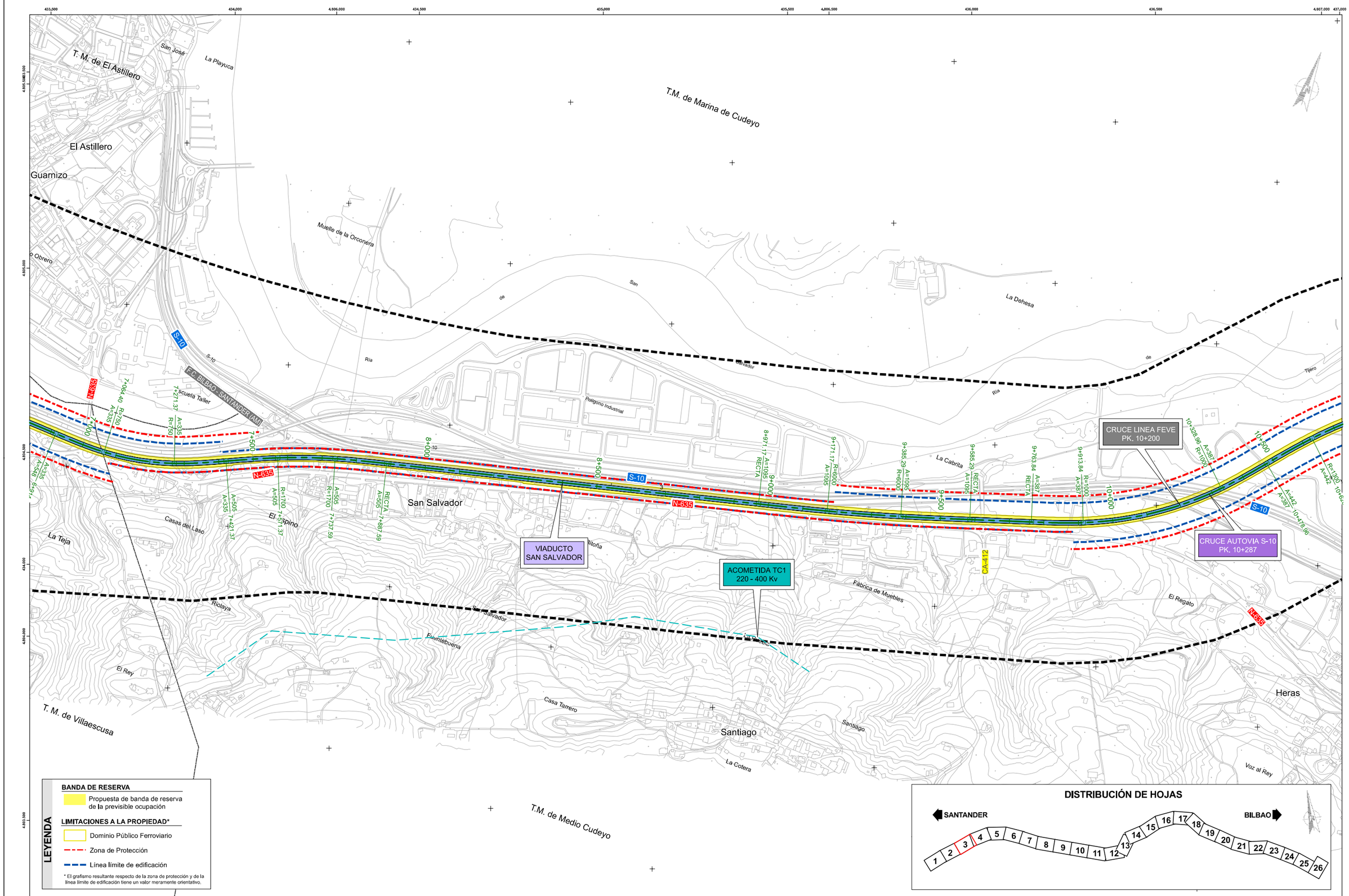
AUTORES:
wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO:
3.2

HOJA 2 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD - BANDA DE RESERVA PARA EL PLANEAMIENTO
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

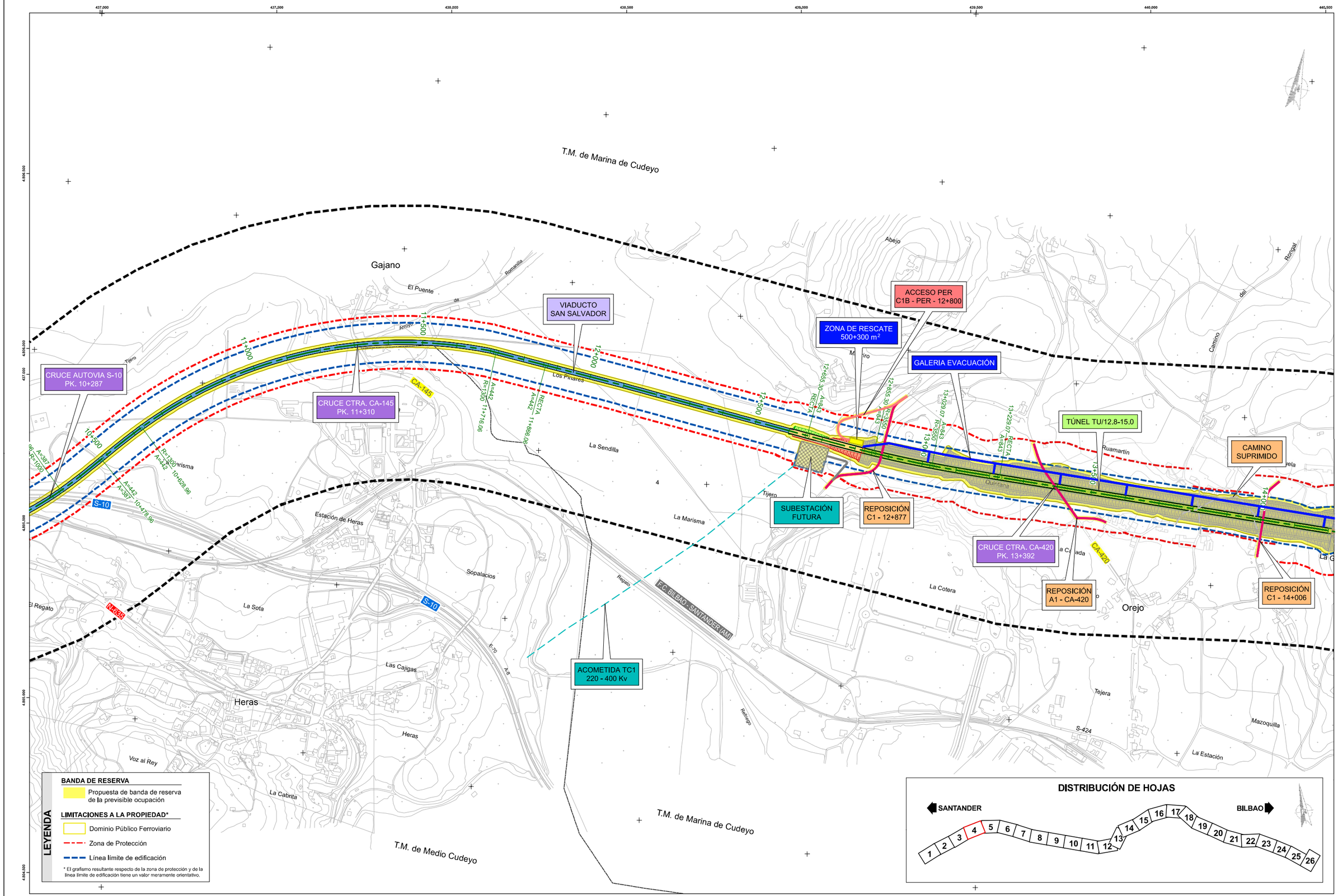
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL: 1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 3.2
HOJA 3 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD - BANDA DE RESERVA PARA EL PLANEAMIENTO
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

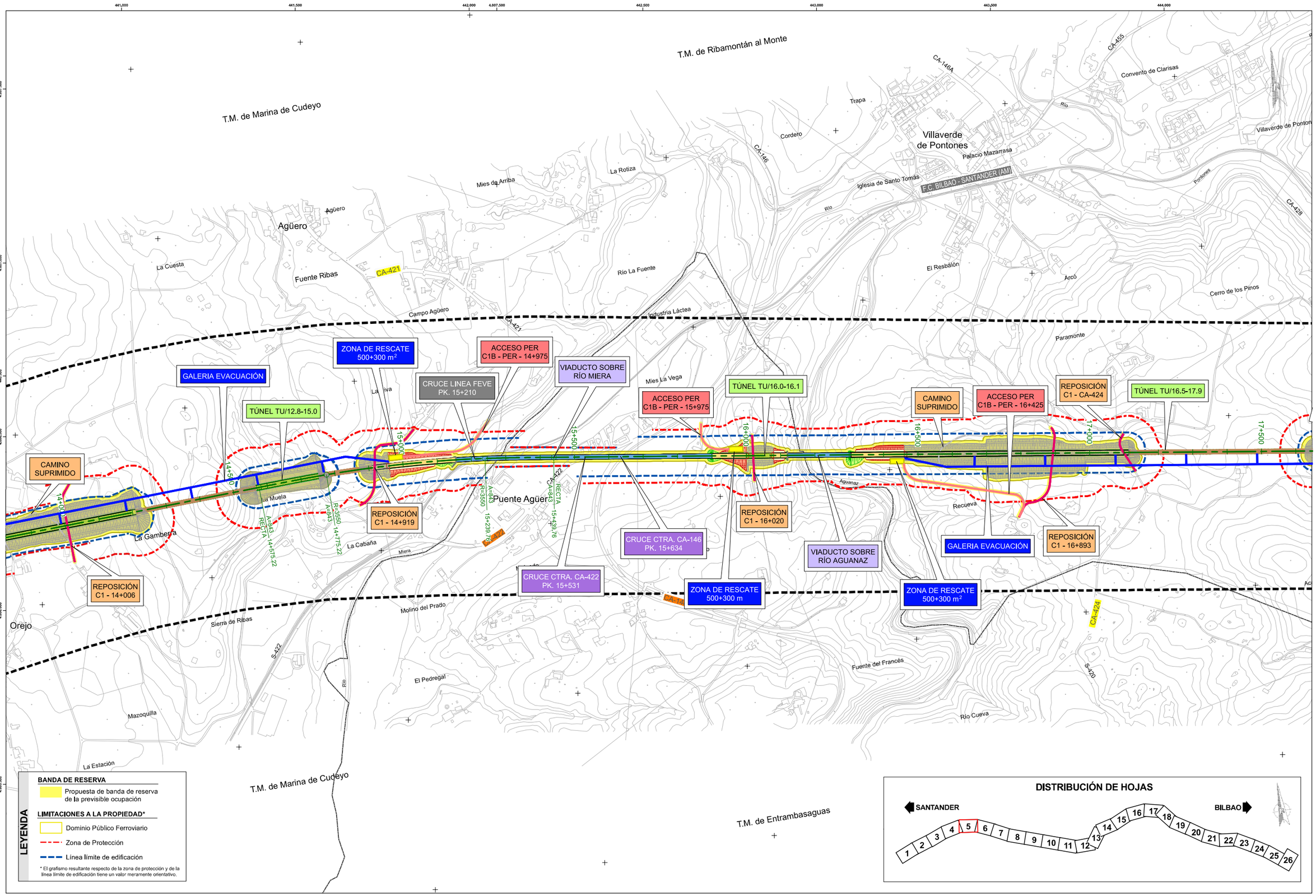
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES:
wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO:
3.2
HOJA 4 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD - BANDA DE RESERVA PARA EL PLANEAMIENTO
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA



LEYENDA

BANDA DE RESERVA

Propuesta de banda de reserva de la previsible ocupación

LIMITACIONES A LA PROPIEDAD*

Dominio Público Ferroviario

Zona de Protección

Línea límite de edificación

* El grafismo resultante respecto de la zona de protección y de la línea límite de edificación tiene un valor meramente orientativo.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER — BILBAO

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26

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

GOBIERNO DE ESPAÑA — MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

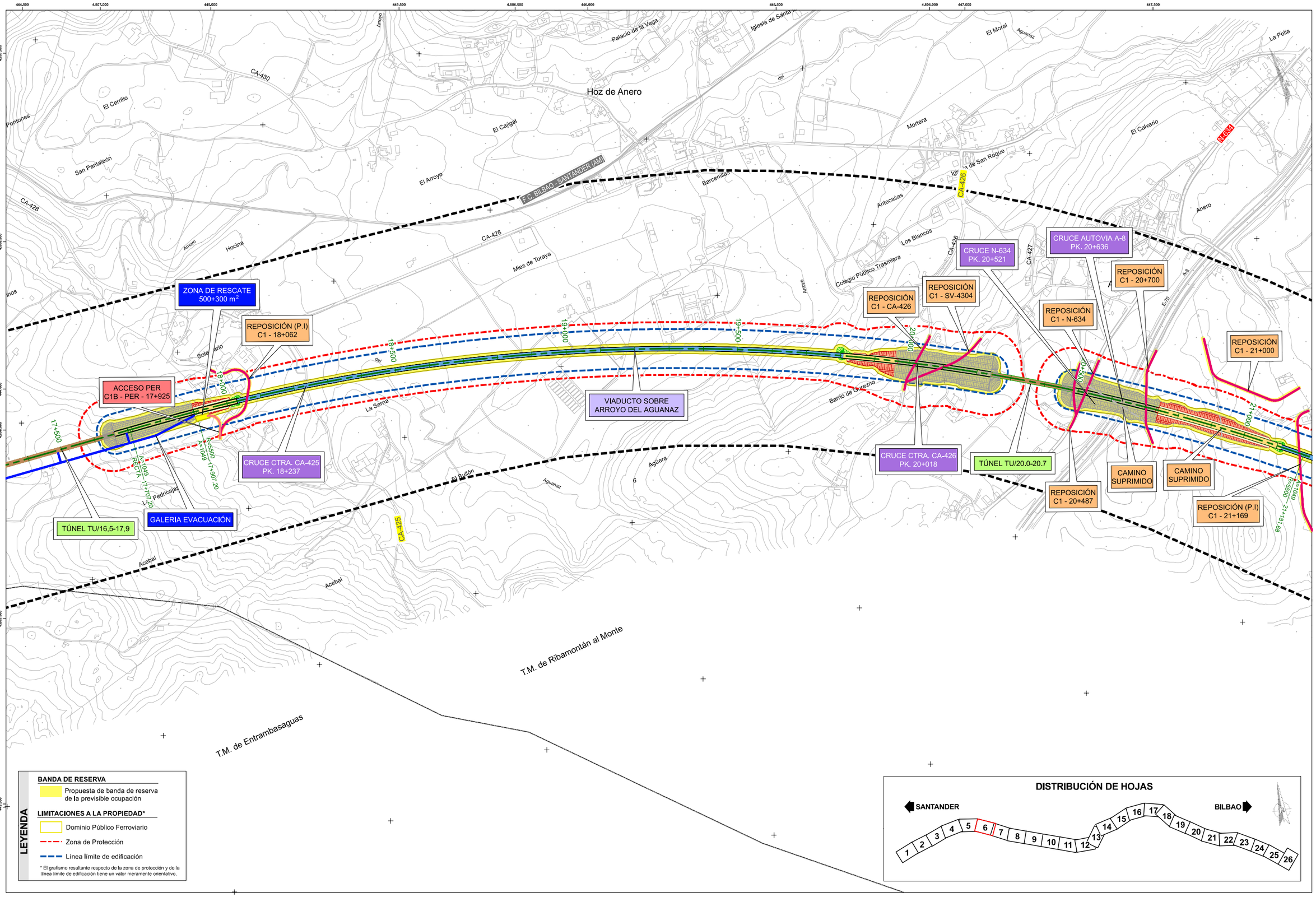
AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 3.2

HOJA 5 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD - BANDA DE RESERVA PARA EL PLANEAMIENTO
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 3.2
HOJA 6 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD - BANDA DE RESERVA PARA EL PLANEAMIENTO
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA

448,000 448,500 4.805.000 449,000 449,500 4.804.500 450,000 450,500 4.804.000

447.500 447.000 4.804.500 4.804.000 4.803.500 4.803.000 4.802.500 4.802.000 4.801.500 4.801.000

La Pella
A-8
N-634
Anero
Anero
A-8
T. M. de Ribamontán al Monte
Pozo de los Arcos
La Parada
T. M. de Hazas de Cesto
El Cristo de Garzón
El Cabido
Ermita del Cristo de Bataguer
Villanueva
CA-650
REPOSICIÓN C1 - 21+000
ACCESO PER C1B - PER - 21+800
ACCESO PER C1B - PER - 22+825
GALERIA EVACUACIÓN
CAMINO SUPRIMIDO
REPOSICIÓN (P.I) C1 - 21+169
REPOSICIÓN C1 - 22+068
REPOSICIÓN C1 - 22+600
REPOSICIÓN C1 - 22+970
TÚNEL TU/22.8-25.5
VIADUCTO SOBRE ARROYO DE SOBARZO
REPOSICIÓN C1 - 22+000
TÚNEL TU/21.9-22.6
REPOSICIÓN C1 - 22+500
REPOSICIÓN C1 - 22+941
ZONA DE RESCATE 500+300 m
ZONA DE RESCATE 500+300 m²
VIADUCTO SOBRE ARROYO DE RONDILLOS
Casuca Nueva
Casuca del Cueto
Orilla de Canales
El Moro
El Cotero
T. M. de Ribamontán al Monte
T. M. de Entrambasaguas

LEYENDA

BANDA DE RESERVA
Propuesta de banda de reserva de la previsible ocupación

LIMITACIONES A LA PROPIEDAD*
Dominio Público Ferroviario
Zona de Protección
Línea límite de edificación

* El grafismo resultante respecto de la zona de protección y de la línea límite de edificación tiene un valor meramente orientativo.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 BILBAO

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

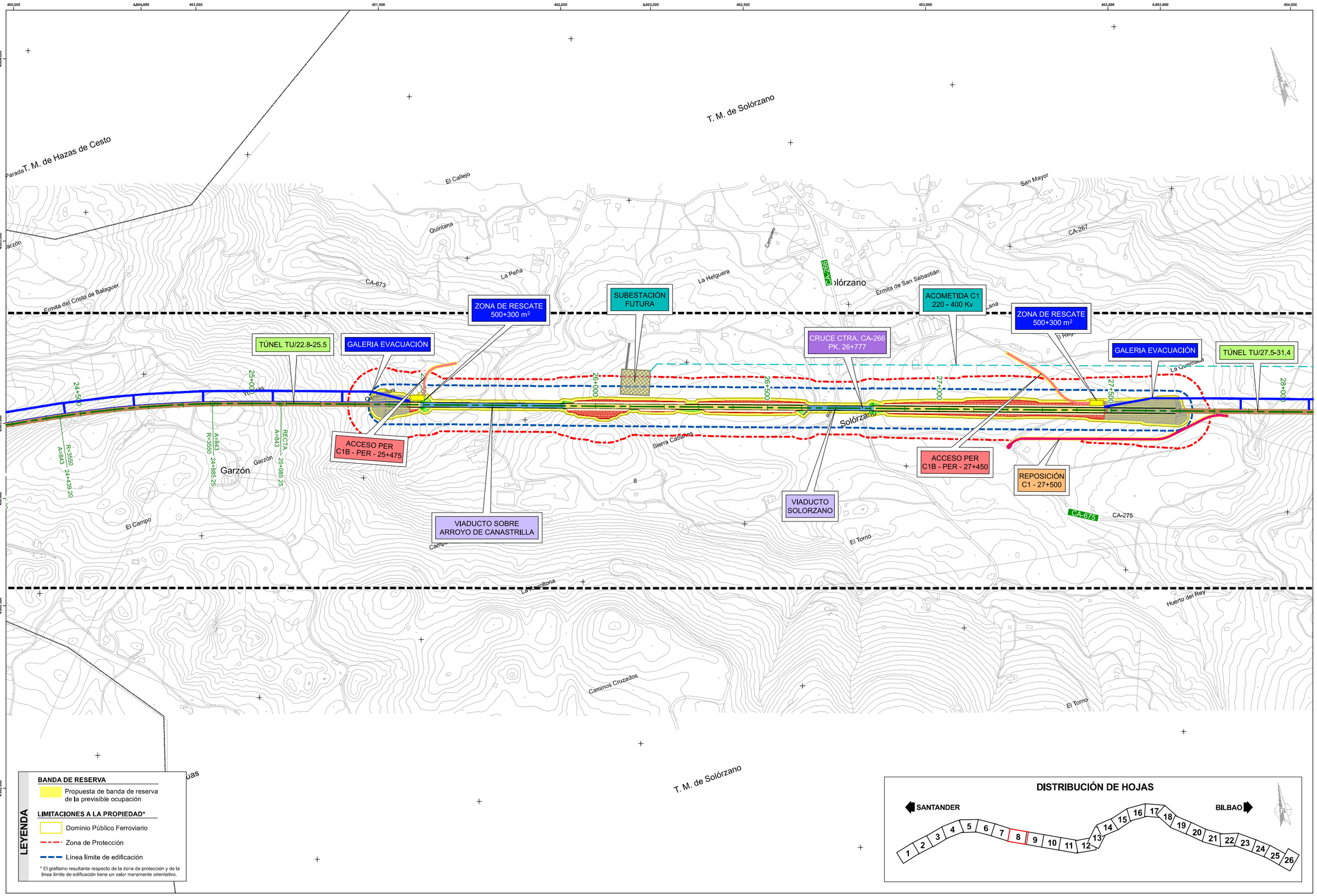
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 3.2
HOJA 7 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD - BANDA DE RESERVA PARA EL PLANEAMIENTO
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

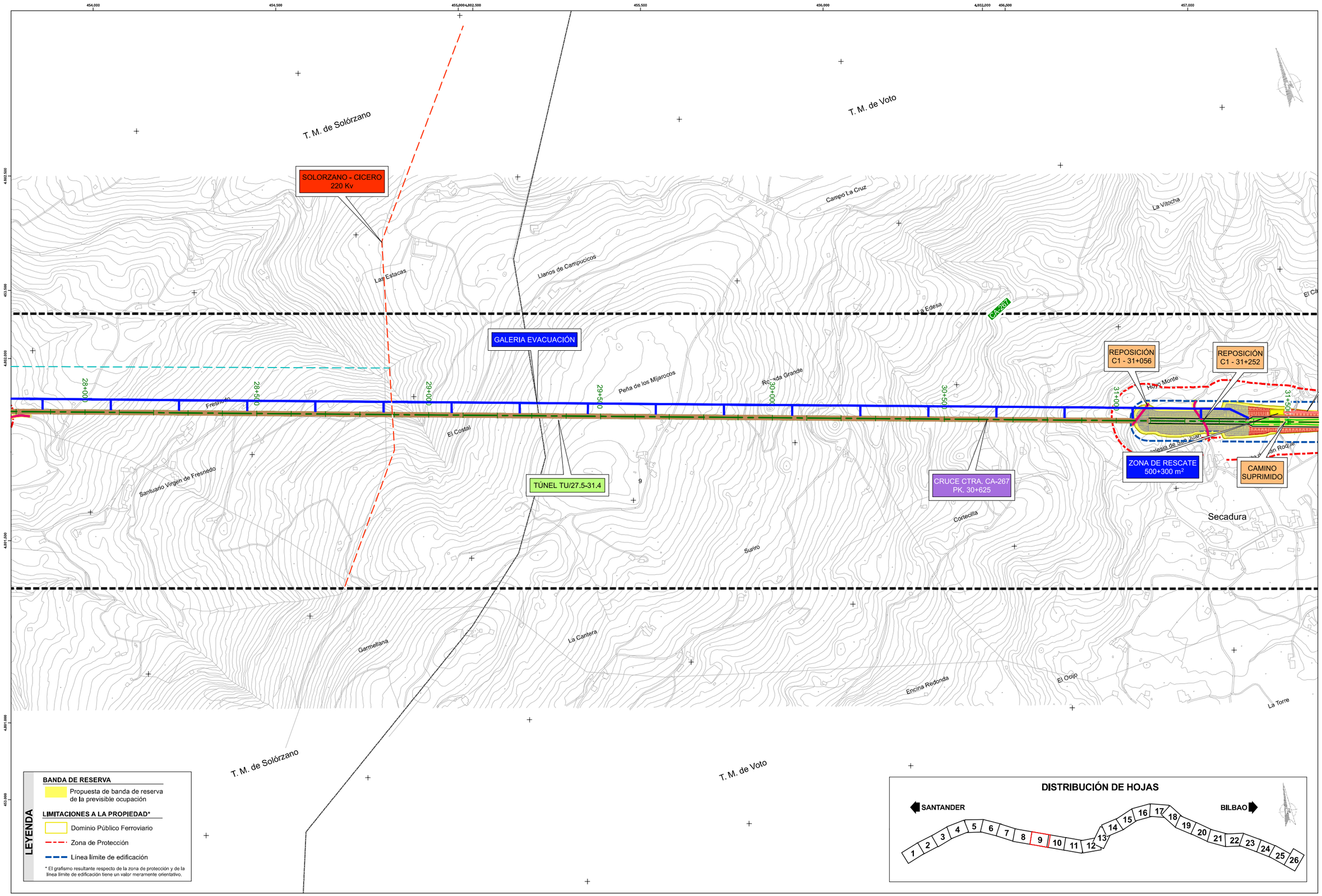
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
0 125 250 metros
Numérica: DIN A-1
Gráfica:

Nº DE PLANO: 3.2
HOJA 8 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD - BANDA DE RESERVA PARA EL PLANEAMIENTO
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES:
wsp
sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO:
3.2
HOJA 9 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD - BANDA DE RESERVA PARA EL PLANEAMIENTO
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA

457,500 | 458,000 | 458,500 | 459,000 | 459,500 | 460,000 | 460,500

4.801.500 | 4.801.000 | 4.800.500 | 4.800.000 | 4.799.500

T. M. de Voto

Monte San Mamés | La Torca | San Mamés de Aras | Iglesia de San Mamés | La Alameda | Bádames | Bádames | Clarín

CA-2677

ZONA DE RESCATE 500+300 m²

ACCESO PER C1B - PER - 31+475

PASO INFERIOR C1 - 31+980

CAMINO SUPRIMIDO

REPOSICIÓN C1 - 31+252

REPOSICIÓN C1 - 31+800

PASO INFERIOR C1 - 32+200

TÚNEL TU/32.6-32.7

31+500 | 32+000 | 32+500 | 33+000 | 33+500 | 34+000 | 34+500

Naveda | Maza Redonda | Cerroalao | CA-267

Barrio de Bliega

CAMINO SUPRIMIDO | CAMINO SUPRIMIDO | CAMINO SUPRIMIDO | CAMINO SUPRIMIDO

REPOSICIÓN C1 - 32+300

PAET DE VOTO

A=343 RECTA 32+642.02 | R=3550 A=843 32+642.02

VIADUCTO SOBRE RÍO CLARÓN

TÚNEL TU/33.9-34.2

CRUCE CTRA. CA-267 PK. 34+563

REPOSICIÓN (P.I) C1 - 34+638

Iglesia de San Pantaleón | San Pantaleón de Aras

Secadura | Fuente de | El Otero | Clarín | sv-5204 | Las Lastras | Nogalino Ribas

A=343 RECTA 34+084.76 | R=3550 A=843 34+549.76 | A=343 RECTA 34+081.32 | R=3550 A=843 34+547.32

Río | Voto | El Pedregal | Mazarranido | El Aro | La Torre | CA-680

VIADUCTO SOBRE RÍO CLARÍN

ZONA DE RESCATE 500+300 m²

T. M. de Voto

LEYENDA

BANDA DE RESERVA

Propuesta de banda de reserva de la previsible ocupación

LIMITACIONES A LA PROPIEDAD*

Dominio Público Ferroviario

Zona de Protección

Línea límite de edificación

* El grafismo resultante respecto de la zona de protección y de la línea límite de edificación tiene un valor meramente orientativo.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER ← 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 → BILBAO

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES:
wsp | sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO:
3.2
HOJA 10 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD - BANDA DE RESERVA PARA EL PLANEAMIENTO
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA

460,500 | 4.800,500 | 461,000 | 461,500 | 462,000 | 462,500 | 463,000 | 4.799,500 | 463,500

4.801,000 | 4.800,000 | 4.799,000 | 4.798,500

T. M. de Ampuero

T. M. de Voto

CA-682

Monte de Badamés

Alto de la Bermilla

La Cerradilla

Tania

La Habana

La Canaloja

Peñas Grandes

Brenas

Monte de la Iglesia

Cerroalao

Covachera

La Calleja

Iglesia de San Andrés

Bueras

Sierra

Sierra Venera

Picos Fuentes

n Pantaleón

San Pantaleón de Aras

CA-683

La Portera

A=843
R=3550

RECTA
A=843

CA-684

La Simona

Cuesta Roble

ACCESO PER
C1B - PER - 35+050

ZONA DE RESCATE
500+300 m²

GALERIA EVACUACIÓN

TÚNEL TU/35.1-39.8

CRUCE CTRA. CA-684
PK. 36+441

35+000 | 35+500 | 36+000 | 36+269.17 | 36+500 | 37+000 | 37+500 | 38+000 | 38+500

T. M. de Ampuero

T. M. de Voto

LEYENDA

BANDA DE RESERVA

Propuesta de banda de reserva de la previsible ocupación

LIMITACIONES A LA PROPIEDAD*

Dominio Público Ferroviario

Zona de Protección

Línea límite de edificación

* El grafismo resultante respecto de la zona de protección y de la línea límite de edificación tiene un valor meramente orientativo.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER — BILBAO

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

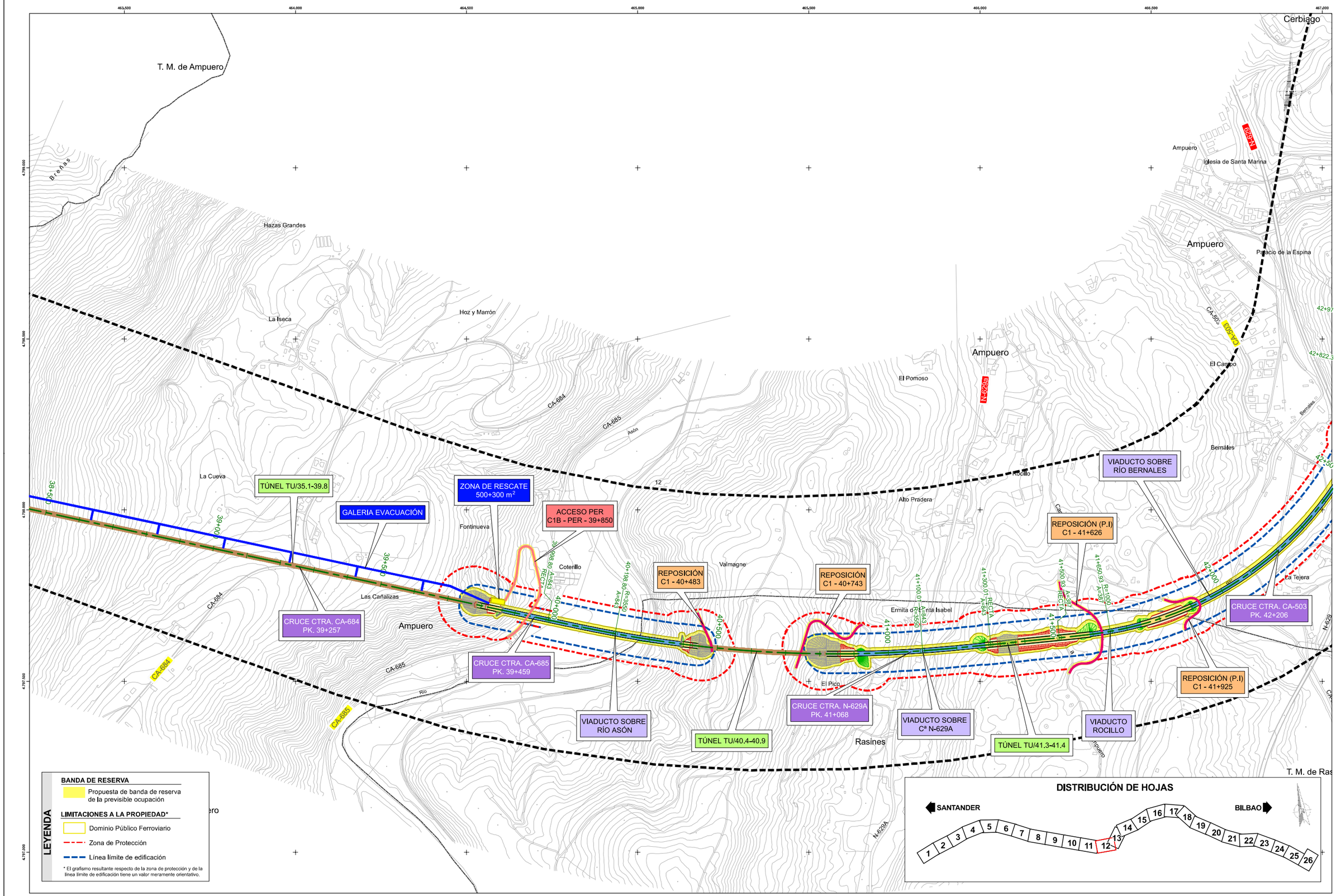
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES:
wsp | sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
0 125 250 metros
Gráfica:

Nº DE PLANO:
3.2
HOJA 11 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD - BANDA DE RESERVA PARA EL PLANEAMIENTO
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

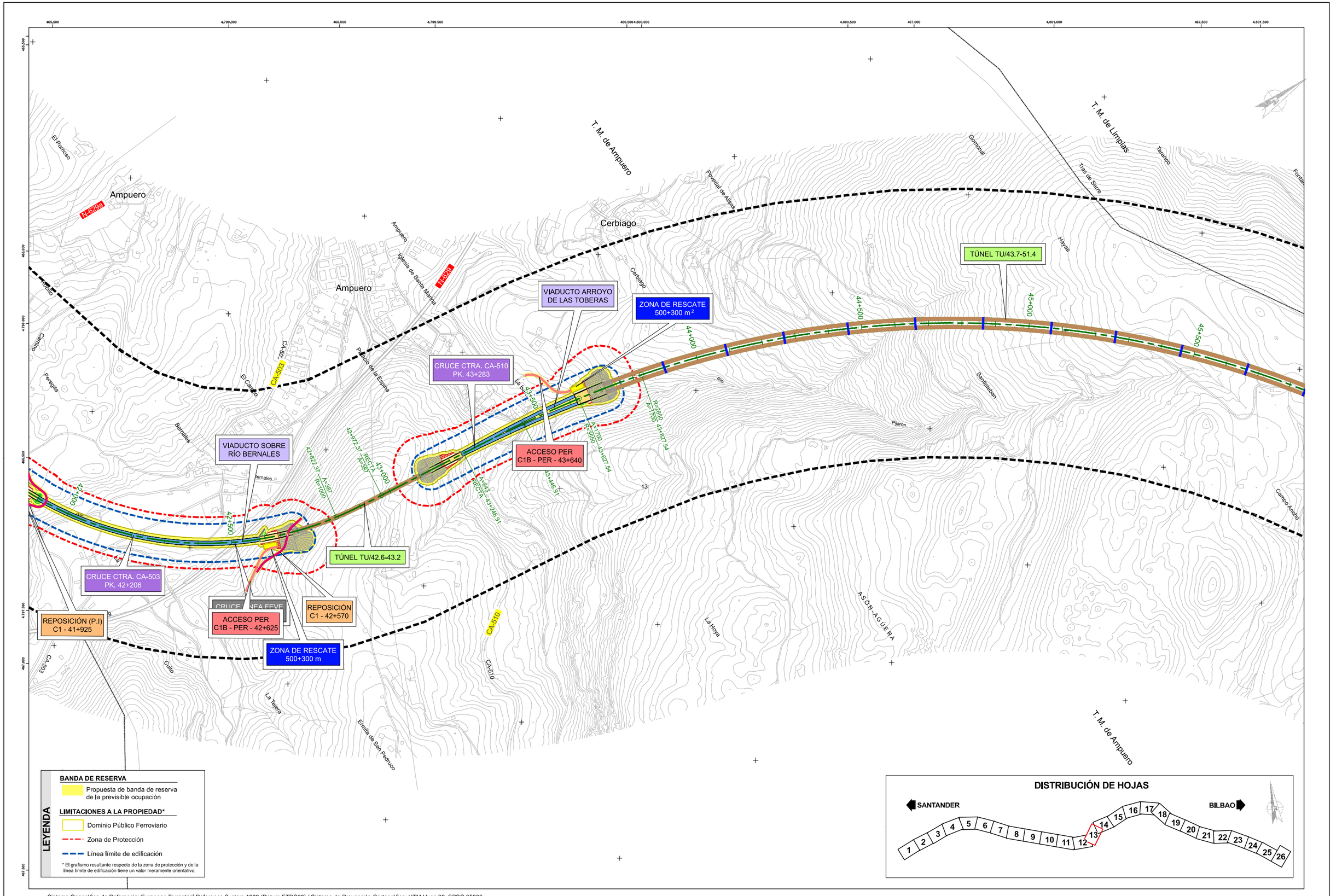
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 3.2
HOJA 12 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD - BANDA DE RESERVA PARA EL PLANEAMIENTO
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

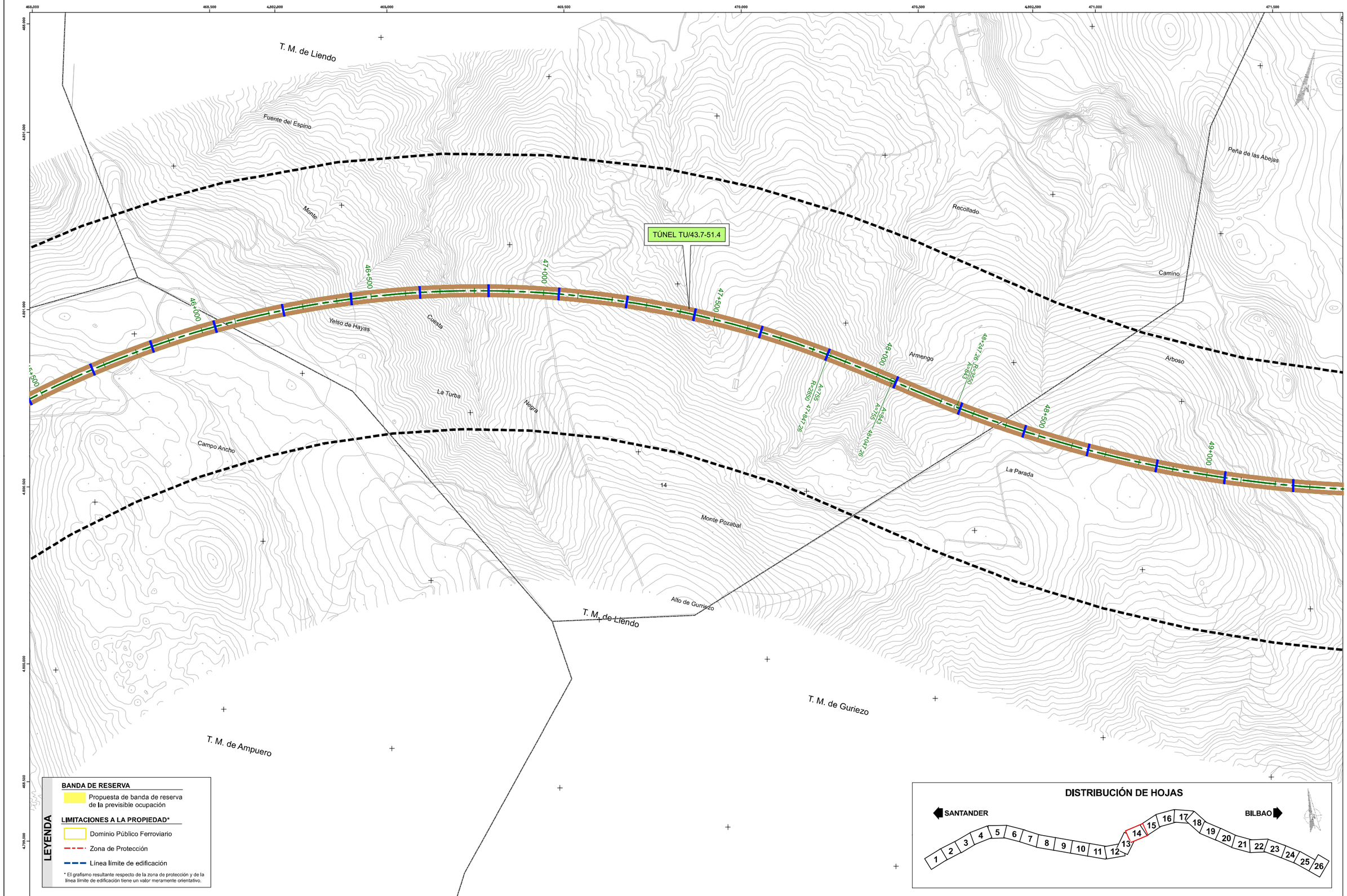
AUTORES:
wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO:
3.2

HOJA 13 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD - BANDA DE RESERVA PARA EL PLANEAMIENTO
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 3.2
HOJA 14 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD - BANDA DE RESERVA PARA EL PLANEAMIENTO
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA

PUNTO INICIO COMÚN
RASANTE BAJA Y ALTA (Pk. VER TABLA)

TÚNEL TU/43.7-51.4

VIADUCTO SOBRE
RÍO AGÜERA

CRUCE CTRA. CA-151
PK. 51+989

TÚNEL TU/52.0-60.3

REPOSICIÓN (P.I)
C1 - 51+548

ACCESO PER
C1B - PER - 51+400

REPOSICIÓN
C1 - 52+100

ACCESO PER
C1B - PER - 52+000

REPOSICIÓN (P.I)
C1 - CA-151

ZONA DE RESCATE
500+300 m²

ZONA DE RESCATE
500+300 m²

Torquiendo
Lugarejos
Nocina
Tresagua
Rioseco

T.M. de Gurieza
T.M. de Castro-Urdiales
A-8
P-2624

El Mirazo
Llosa Mayor
El Juyo
Peña da las Abejas
Pico Cutto
Calleja la Vida
Casa de la Braña
La Grama
La Brena
Colerón
Cayuso
El Sorrolón
La Calleja
Agüera
El Costerón
Llano de la Pared
Molino de Terio
El Pontarrón
Las Rozadas
Ermita de Santa Ju
Las Mimosas
Los Molinos
El Solar
Solivero
Lugarejos
Solamaza
Lendagua
Río
Prado Junco
La Lonja
Casa de la Junquera
La Carrera

49+000
49+500
50+000
50+500
51+000
51+500
52+000
52+500
50+420.42 R=3550 A=843
50+620.42 A=843 RECTA
52+342.10 RECTA A=843
52+542.10 R=3550 A=843

471,500
472,000
472,500
473,000
473,500
474,000
474,500
4,804,000
4,802,500
4,802,000
4,801,500
4,801,000
4,800,500

LEYENDA

BANDA DE RESERVA

Propuesta de banda de reserva de la previsible ocupación

LIMITACIONES A LA PROPIEDAD*

Dominio Público Ferroviario

Zona de Protección

Línea límite de edificación

* El grafismo resultante respecto de la zona de protección y de la línea límite de edificación tiene un valor meramente orientativo.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 BILBAO

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 3.2
HOJA 15 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD - BANDA DE RESERVA PARA EL PLANEAMIENTO
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

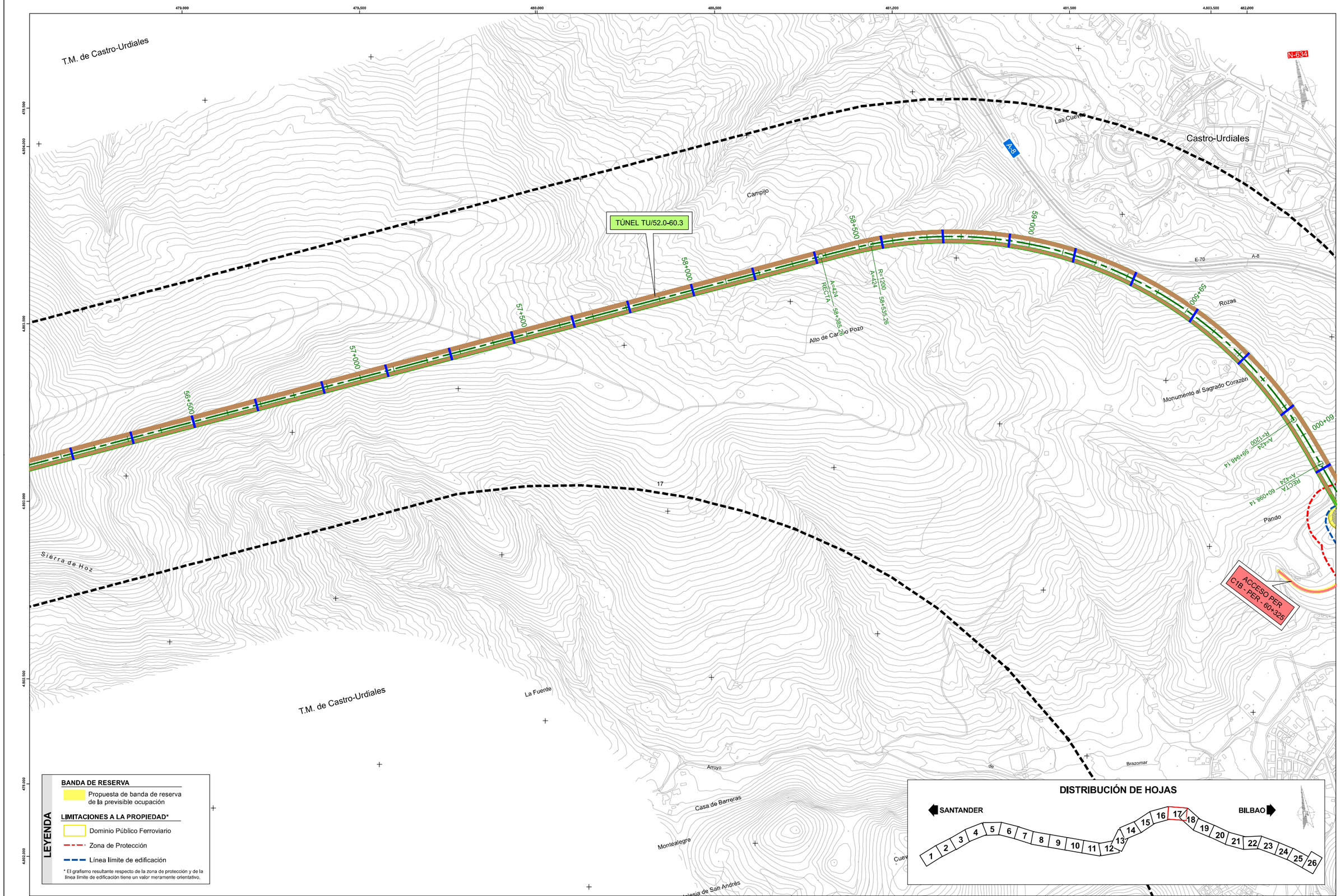
AUTORES:
wsp
sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO:
3.2

HOJA 16 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD - BANDA DE RESERVA PARA EL PLANEAMIENTO
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

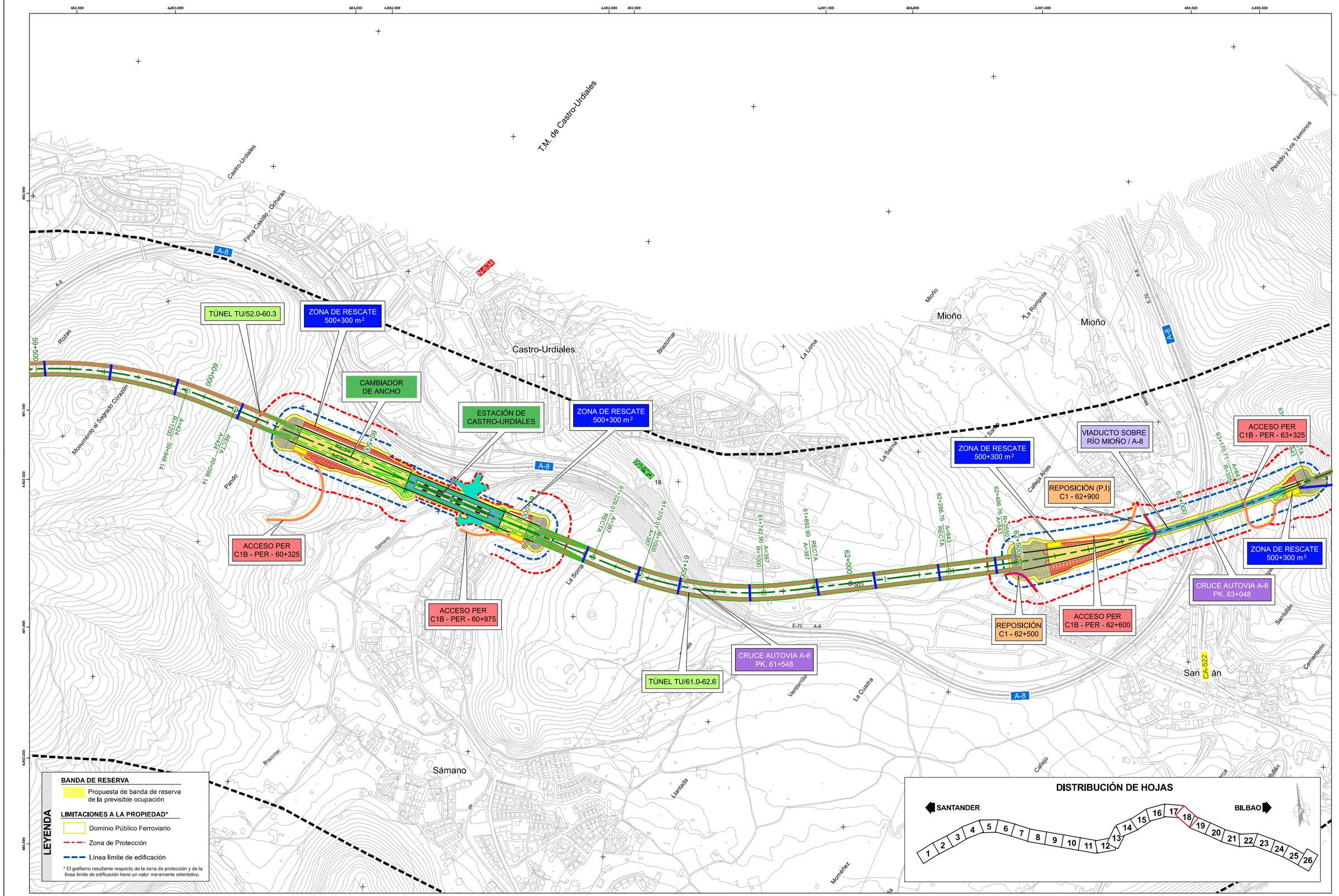
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES:
wsp
sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO:
3.2
HOJA 17 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD - BANDA DE RESERVA PARA EL PLANEAMIENTO
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

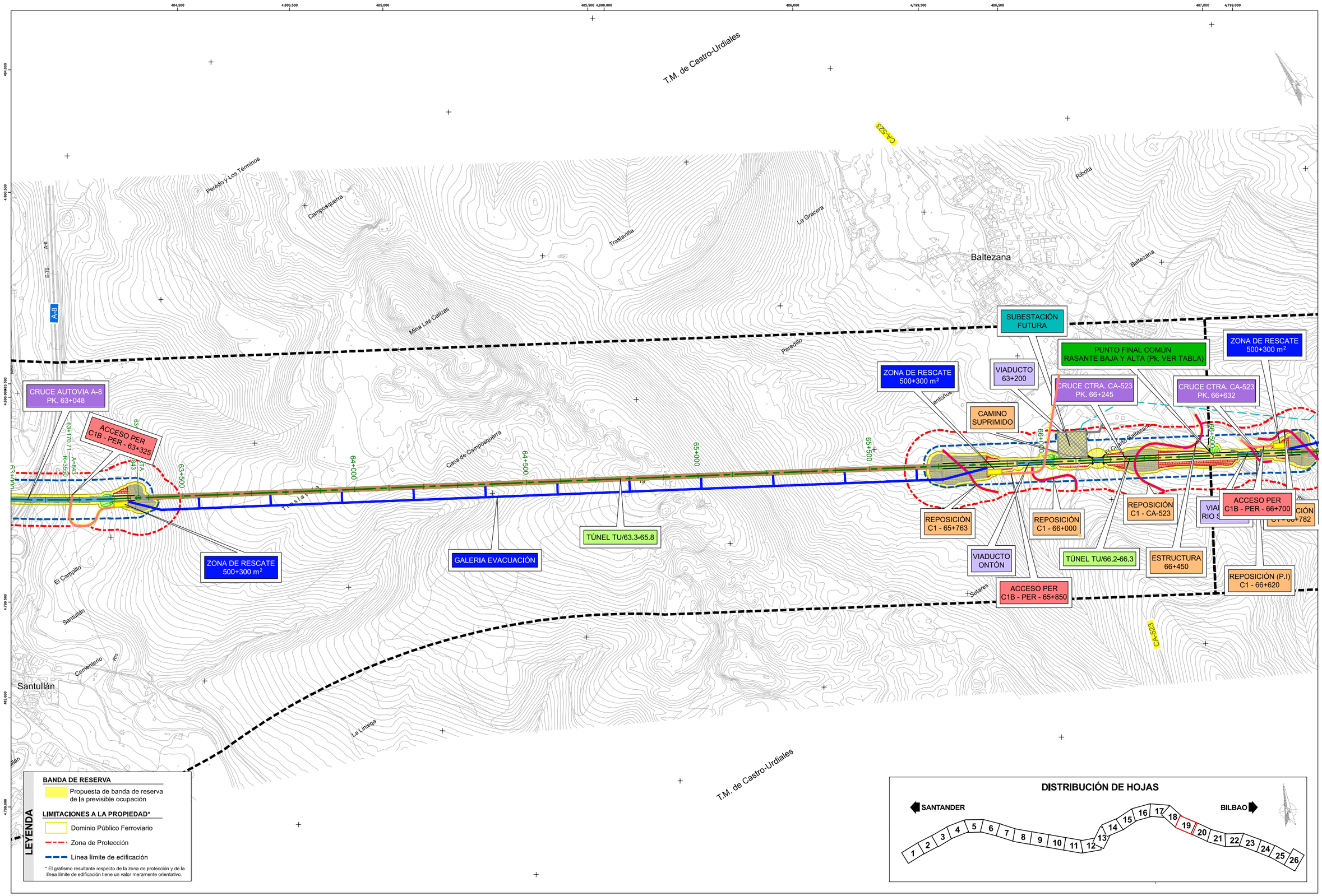
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL: 1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 3.2
HOJA 18 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD - BANDA DE RESERVA PARA EL PLANEAMIENTO
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

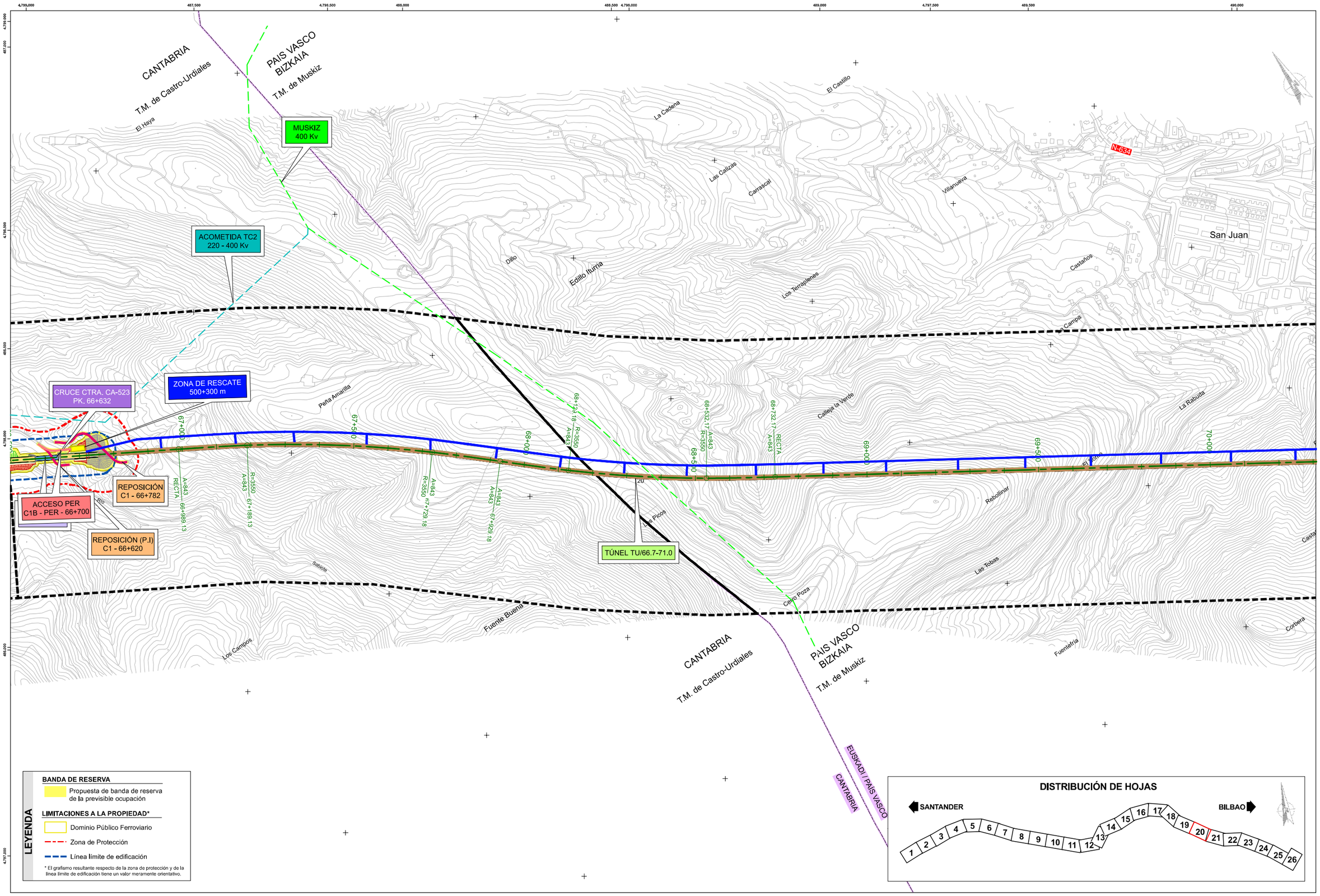
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 3.2
HOJA 19 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD - BANDA DE RESERVA PARA EL PLANEAMIENTO
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

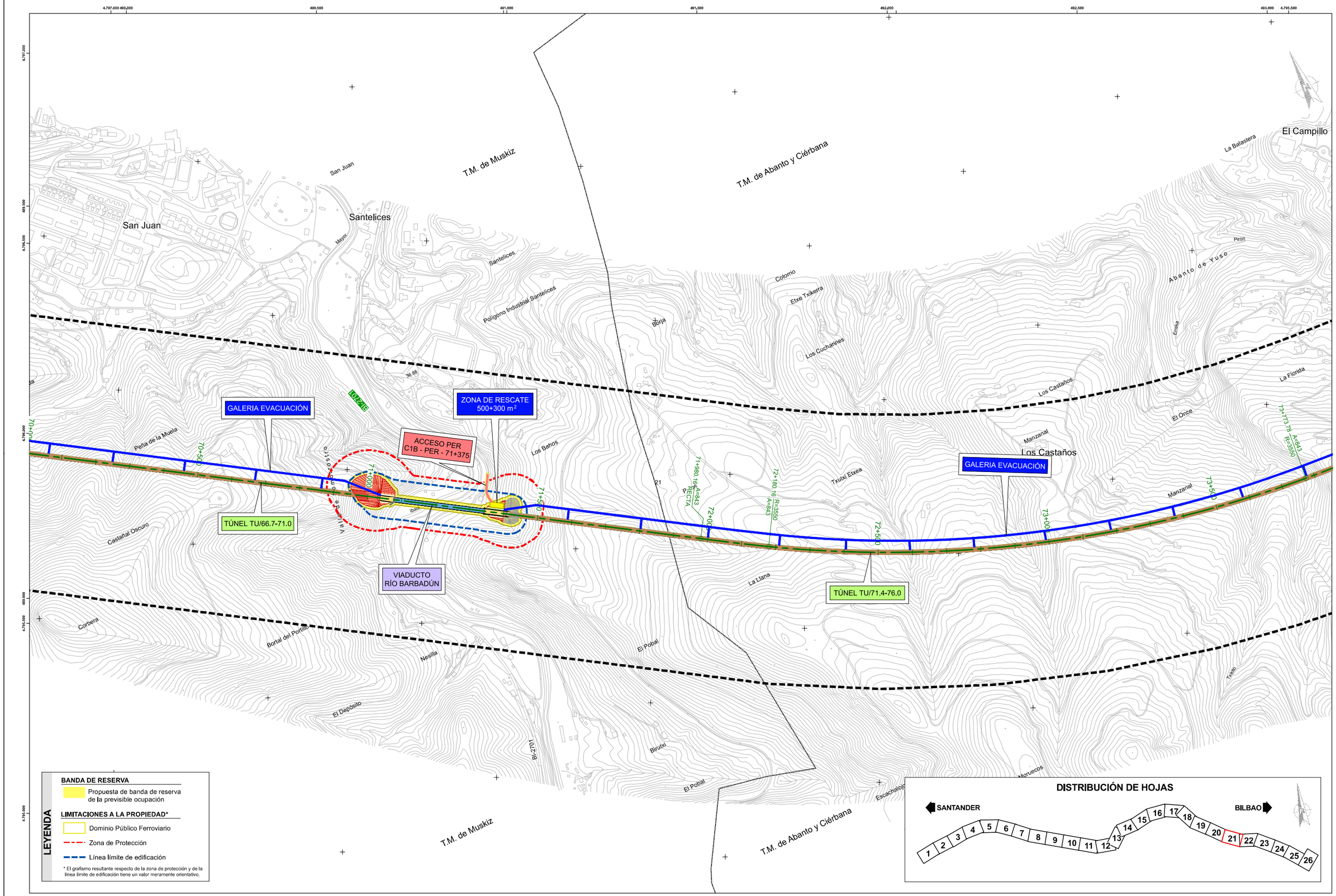
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 3.2
HOJA 20 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD - BANDA DE RESERVA PARA EL PLANEAMIENTO
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 3.2
HOJA 21 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD - BANDA DE RESERVA PARA EL PLANEAMIENTO
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA

492,500 493,000 493,500 494,000 494,500 495,000 495,500 496,000

4.795.500 4.795.000 4.794.500 4.794.000 4.793.500

T.M. de Abanto y Ciérbana

T.M. de Ortuella

Abanto de Suso

Abanto de Yuso

La Balastera

El Campillo

Polígono Industrial El Campillo

Piron

Ereta

Polígono El Casal

San Miguel

Arena

Ralera

Ortuella

Colifar

Cadegal

La Concha

VARIANTE SUR FERROVIARIA
FASE I

ALTERNATIVA C1
FINAL DEL TRAMO
EJE VÍA DOBLE
P.K. 76+017.544
X= 494741.852
Y= 4794060.185
Z= 42.750
PTE= 2,00 ‰
AZ= 108,7711
RECTA

GALERIA EVACUACIÓN

TÚNEL TU/71.4-76.0

La Florida

Fon

Ibaia

73+773.78 A=843 R=3500

73+973.78 RECTA A=843

74+000

74+500

75+000

75+500

76+000

RECTA A=1072 75+206.00

A=1072 R=5750 75+406.00

A=1072 R=5750 75+584.62

RECTA A=1072 75+784.62

RECTA 76+017.54

22

La Orconera

JCA55

BI-3755

Reverstera

Agua

76+500

0+630.000

1+000

EJECUCIÓN OBRAS DEL TRONCO
SERANTES-OLABEAGA HASTA
Pk. 0+630 INCLUIDO EN EL
PRESENTE ESTUDIO INFORMATIVO

El Carbucho

La Goya

Las Calizas

Triano

BI-2751

Embalse Triano

BI-3632

La Reineta

Matan

La Arboleda

LEYENDA

BANDA DE RESERVA

Propuesta de banda de reserva de la previsible ocupación

LIMITACIONES A LA PROPIEDAD*

Dominio Público Ferroviario

Zona de Protección

Línea límite de edificación

* El grafismo resultante respecto de la zona de protección y de la línea límite de edificación tiene un valor meramente orientativo.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER — BILBAO

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES:
wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO:
3.2
HOJA 22 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD - BANDA DE RESERVA PARA EL PLANEAMIENTO
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA

VARIANTE SUR FERROVIARIA
FASE I

GALERIA EVACUACIÓN

Ortuella
T.M. de Ortuella
Polígono Industrial Granada
Txumika
T.M. de Valle de Trápaga
Valle de Trápaga/Trapagaran
Ermita San José
N-634
A-8
Pol. Ind. Ugaldeguren
Pol. Ind. Aurrera Industrialdea
Pol. Ind. Usaritasuna
Pol. Ind. El Juncal Industrialdea
Iglesia San Juan Bautista
Ugarte
T.M. de Valle de Trápaga
San Vicente de Barakaldo/San Bizenti-Barakaldo
Max Center
Zaballa
Calle de Trápaga - Trapagaran
San Antonio
Trapaga - Causo
La Tola
AP-8
Gobelas
Ugarte
Barrio Ugarte Auzoa
VALLE DE TRAPAGA TRAPAGARAN
Las Losinas
78+500
78+000
79+000
79+500
80+000
80+500
77+500
Siebe de la Navarra
BL-5755
Barrillao
La Era
Agirre Tzotza
Los Terraplenes
Ferro Etxea
23
La Reineta
Parcocha - Barrionuevo
Matamoros - Burzaco
Cima Blarratau
Ladera baja de Higuera
Ronal Polígonos Industriales
La Lastrilla
El Redal
Pico Peña de Mora
Mina Carmencita
La Arboleda
T.M. de Valle de Trápaga

LEYENDA

BANDA DE RESERVA
- Propuesta de banda de reserva de la previsible ocupación

LIMITACIONES A LA PROPIEDAD*
- Dominio Público Ferroviario
- Zona de Protección
- Línea límite de edificación

* El grafismo resultante respecto de la zona de protección y de la línea límite de edificación tiene un valor meramente orientativo.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER — BILBAO

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 **23** 24 25 26

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 3.2
HOJA 23 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD - BANDA DE RESERVA PARA EL PLANEAMIENTO
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA

VARIANTE SUR FERROVIARIA
FASE I

T.M. de Barakaldo

San Vicente de Barakaldo/San Bizenti-Barakaldo

Bilbao

Ugarte

Max Center

Eroski

Retuerto

Iglesia Sagrado Corazón de Jesús

Jesuiten Bilbotar Elkea

Instituto Higiene Instituto

Casa torre Susunaga Dorrekea

Basatxu

Urela

Monto

Azkari

Oskari Baserria

La Salud Iturria

Colegio Uraga Kolegio

Olarte

Modorreta

Burtzako

BARAKALDO

Casa Pasajes etxea

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

LEYENDA

BANDA DE RESERVA

Propuesta de banda de reserva de la previsible ocupación

LIMITACIONES A LA PROPIEDAD*

Dominio Público Ferroviario

Zona de Protección

Línea límite de edificación

* El grafismo resultante respecto de la zona de protección y de la línea límite de edificación tiene un valor meramente orientativo.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER — BILBAO

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

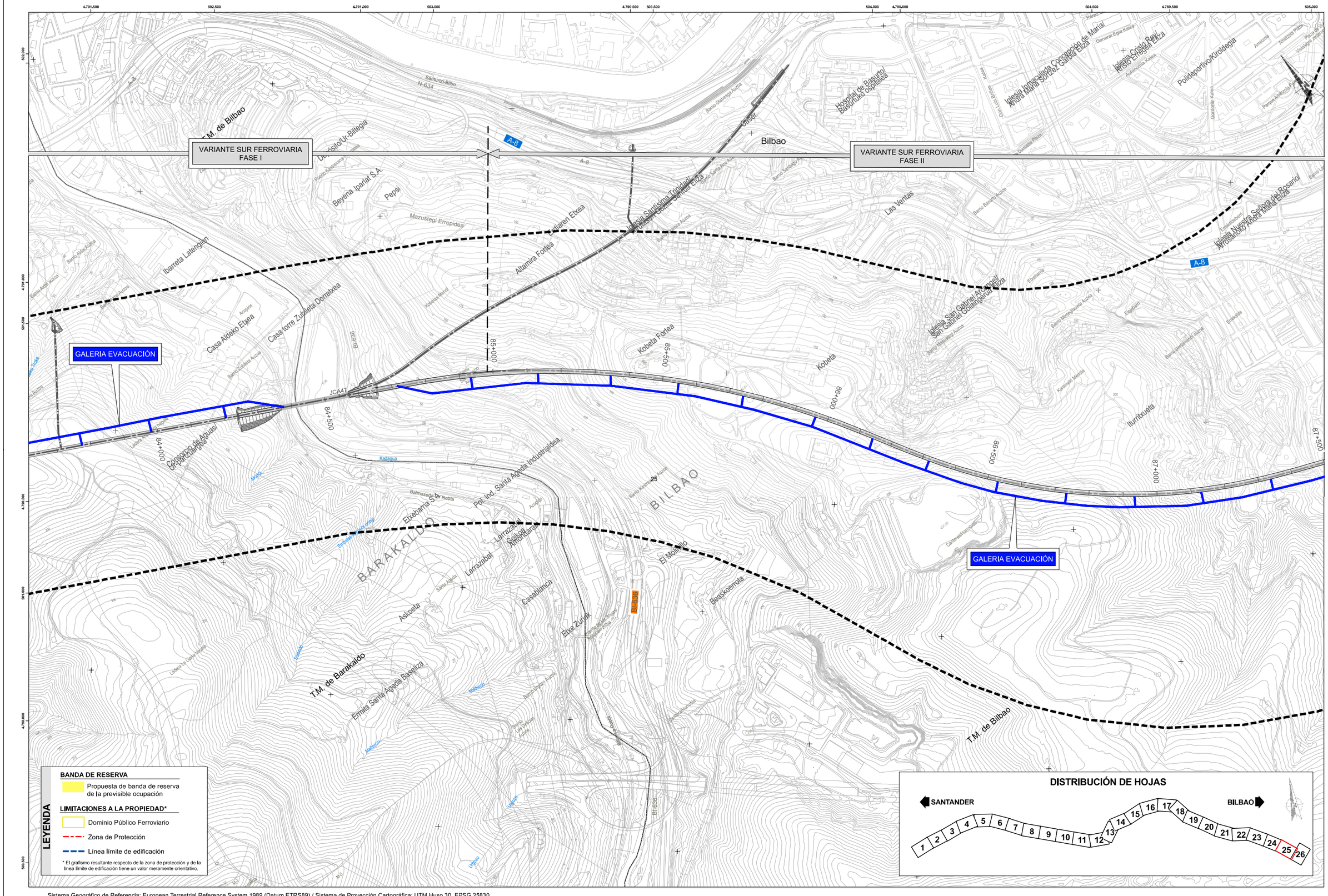
AUTORES: wsp sener

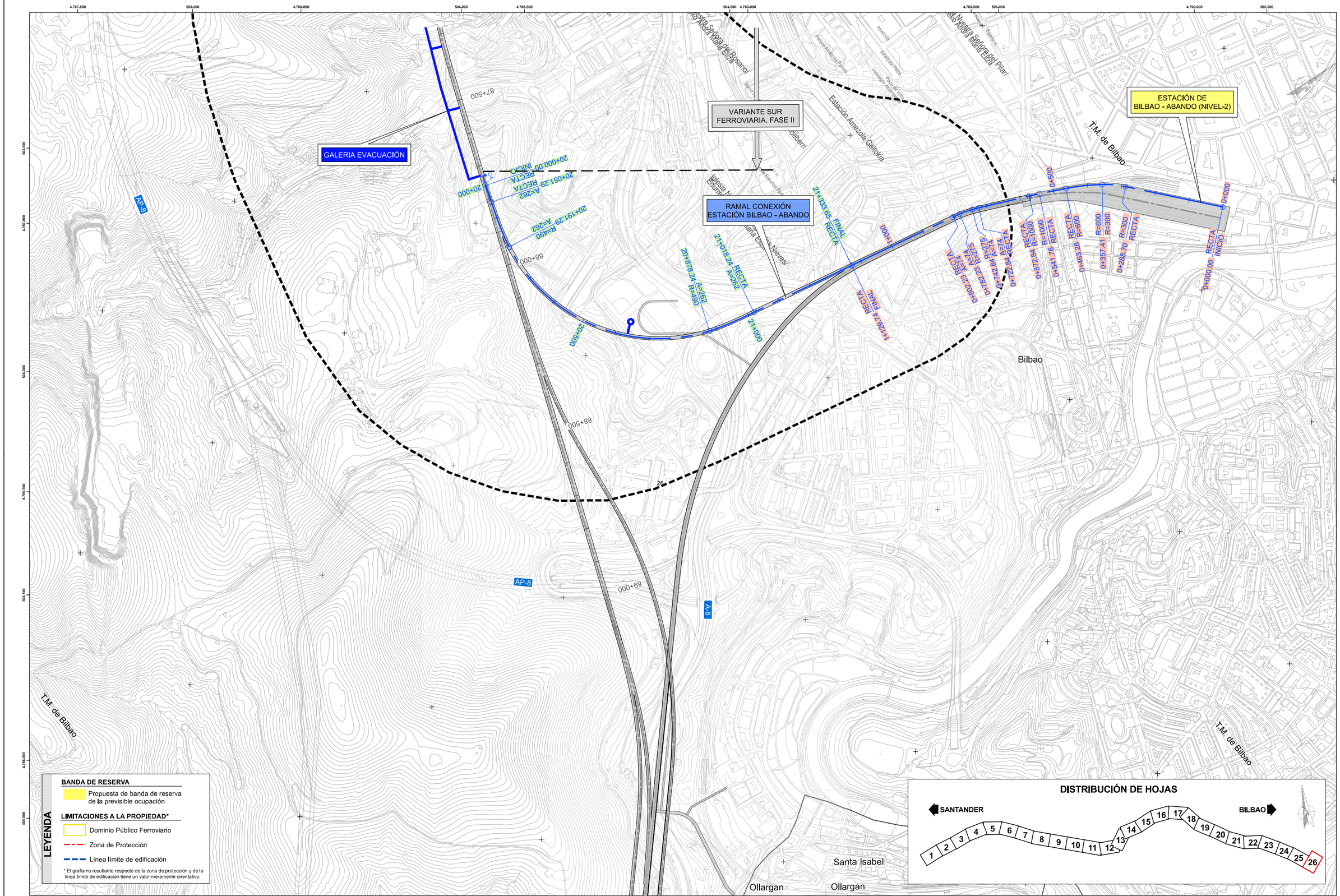
ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 3.2

HOJA 24 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD - BANDA DE RESERVA PARA EL PLANEAMIENTO
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA


VARIANTE SUR FERROVIARIA FASE I
VARIANTE SUR FERROVIARIA FASE II
GALERIA EVACUACIÓN
GALERIA EVACUACIÓN
A-8
Bilbao
BILBAO
BARAKALDO
T.M. de Bilbao
T.M. de Barakaldo
Ibarreta Latengien
Altamira Fortea
Casa Aldeko Etxea
Casa torre Zubileta Dorretxea
Kobeta Fortea
Kobeta
Iturritxueta
Beaskoerrola
Askoela
Casablanca
Elxe Zurdi
El Molinillo
Las Ventas
Pepsi
Beyena Iparlat S.A.
Hospital de Basurto/ Basurtuko ospitalea
Polideportivo/Kirroldegia
Iglesia Inmaculada Concepción de Maria/ Andra Maria Sorkizt. Garbia Eliza
Iglesia Cristo Rey/ Aristo Errege Eliza
Iglesia Santísima Trinidad/ Santisima Trinidadeko Eliza
Iglesia San Gabriel Arcangel/ San Gabriel Goiaingeruko Eliza
Iglesia Nuestra Señora del Rosario/ Arrosario Amandre Maria Eliza
Ermita Santa Agueda Basoiza
Pol. Ind. Santa Agueda Industrialdea
Consorcio de Aguas/ Uraren Kontsortzioa
Ametzola
Ametzola Pasealekua
Plaza de Ametzola
Parque Ametzola Parkea
Gardunbai Kalea
Autonomia Kalea
Errekalde
Etxebarria
Lezama
Lejona
Urduliz
Sondika
Loiu
Derio
Santurtzi-Bilbo N-634
Bilbao-Behobia N-1
Bilbao-Behobia A-8
BI-636
BI-630
JCA47
Kadagua
Mallaroi
Matiko
Ugarko
Sobrado
Ametzola
Errekalde
Iturritxueta
Kobeta
Las Ventas
Beaskoerrola
Askoela
Casablanca
Elxe Zurdi
El Molinillo
Ermita Santa Agueda Basoiza
Pol. Ind. Santa Agueda Industrialdea
Consorcio de Aguas/ Uraren Kontsortzioa
Hospital de Basurto/ Basurtuko ospitalea
Polideportivo/Kirroldegia
Iglesia Inmaculada Concepción de Maria/ Andra Maria Sorkizt. Garbia Eliza
Iglesia Cristo Rey/ Aristo Errege Eliza
Iglesia Santísima Trinidad/ Santisima Trinidadeko Eliza
Iglesia San Gabriel Arcangel/ San Gabriel Goiaingeruko Eliza
Iglesia Nuestra Señora del Rosario/ Arrosario Amandre Maria Eliza



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

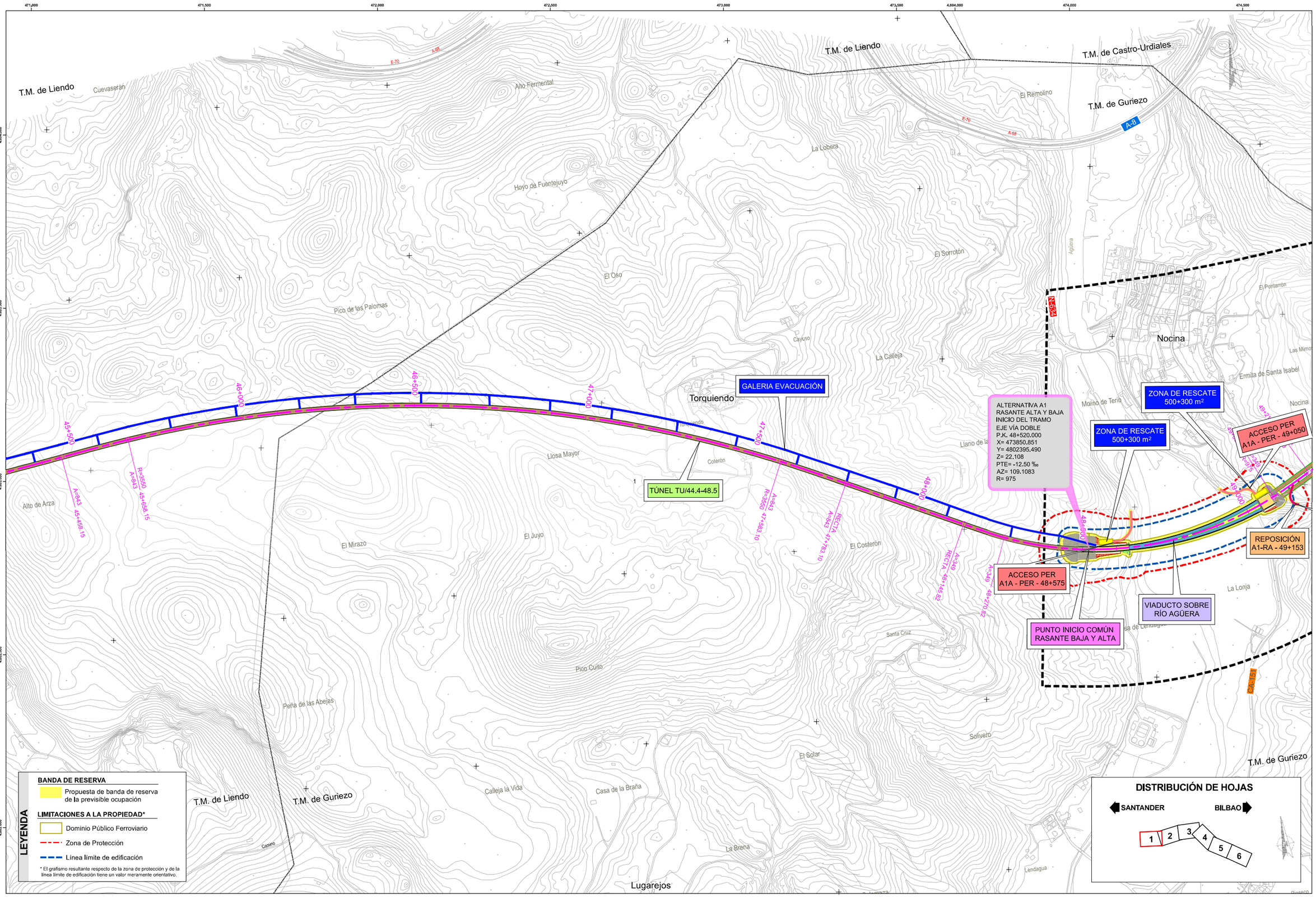
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 3.2
HOJA 26 DE 26

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD - BANDA DE RESERVA PARA EL PLANEAMIENTO
ALTERNATIVA C1. RASANTE BAJA



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 3.3
HOJA 1 DE 6

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD - BANDA DE RESERVA PARA EL PLANEAMIENTO
ALTERNATIVA VARIANTE ESTACIÓN DE CASTRO-URDIALES. RASANTE ALTA A1

474,000 474,500 475,000 475,500 476,000 476,500 477,000 477,500

4.803.000 4.802.500 4.802.000 4.801.500

T.M. de Castro-Urdiales

T.M. de Guriezo

A-8

T.M. de Castro-Urdiales

Alto de Cerredo

T.M. de Castro-Urdiales

Las Rozadas

El Portarrón

Nocina

GALERIA EVACUACIÓN

TÚNEL TU/49.1-57.2

50+500

51+000

51+500

52+000

52+500

Las Mimosas

Ermita de Santa Isabel

El Cerredo

Linares

VIADUCTO SOBRE RÍO AGÜERA

ACCESO PER A1A - PER - 49+050

Nocina

49+500

A=843 R=3350 51+156.00

RECTA A=843 51+1356.00

R=3550 49+578.71

A=843 RECTA 49+578.71

Prado Juan

REPOSICIÓN A1-RA - 49+153

La Lonja

ZONA DE RESCATE 500+300 m²

Los Casares

T.M. de Guriezo

T.M. de Castro-Urdiales

Casa de la Junquera

CA-1411

Solamaza

T.M. de Guriezo

Riosapo

LEYENDA

BANDA DE RESERVA

Propuesta de banda de reserva de la previsible ocupación

LIMITACIONES A LA PROPIEDAD*

Dominio Público Ferroviario

Zona de Protección

Línea límite de edificación

* El grafismo resultante respecto de la zona de protección y de la línea límite de edificación tiene un valor meramente orientativo.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER BILBAO

1 2 3 4 5 6

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 3.3
HOJA 2 DE 6

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD - BANDA DE RESERVA PARA EL PLANEAMIENTO
ALTERNATIVA VARIANTE ESTACIÓN DE CASTRO-URDIALES. RASANTE ALTA A1

478,000 478,500 479,000 479,500 480,000 480,500 481,000

4.894.000 4.893.500 4.893.000 4.892.500 4.892.000

T.M. de Castro-Urdiales

T.M. de Castro-Urdiales

Castro-Urdiales

El Chorrillo

Campijo

Alto de Campo Pozo

Sierra de Hoz

La Fuente

Arroyo

T.M. de Castro-Urdiales

A-8

TÚNEL TU/49.1-57.2

GALERIA EVACUACIÓN

52+500 53+000 53+500 54+000 54+500 55+000 55+500 56+000

A=424 RECTA 55+386.81

R=1200 A=424 55+536.81

3

LEYENDA

BANDA DE RESERVA

Propuesta de banda de reserva de la previsible ocupación

LIMITACIONES A LA PROPIEDAD*

Dominio Público Ferroviario

Zona de Protección

Línea límite de edificación

* El grafismo resultante respecto de la zona de protección y de la línea límite de edificación tiene un valor meramente orientativo.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER BILBAO

1 2 3 4 5 6

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

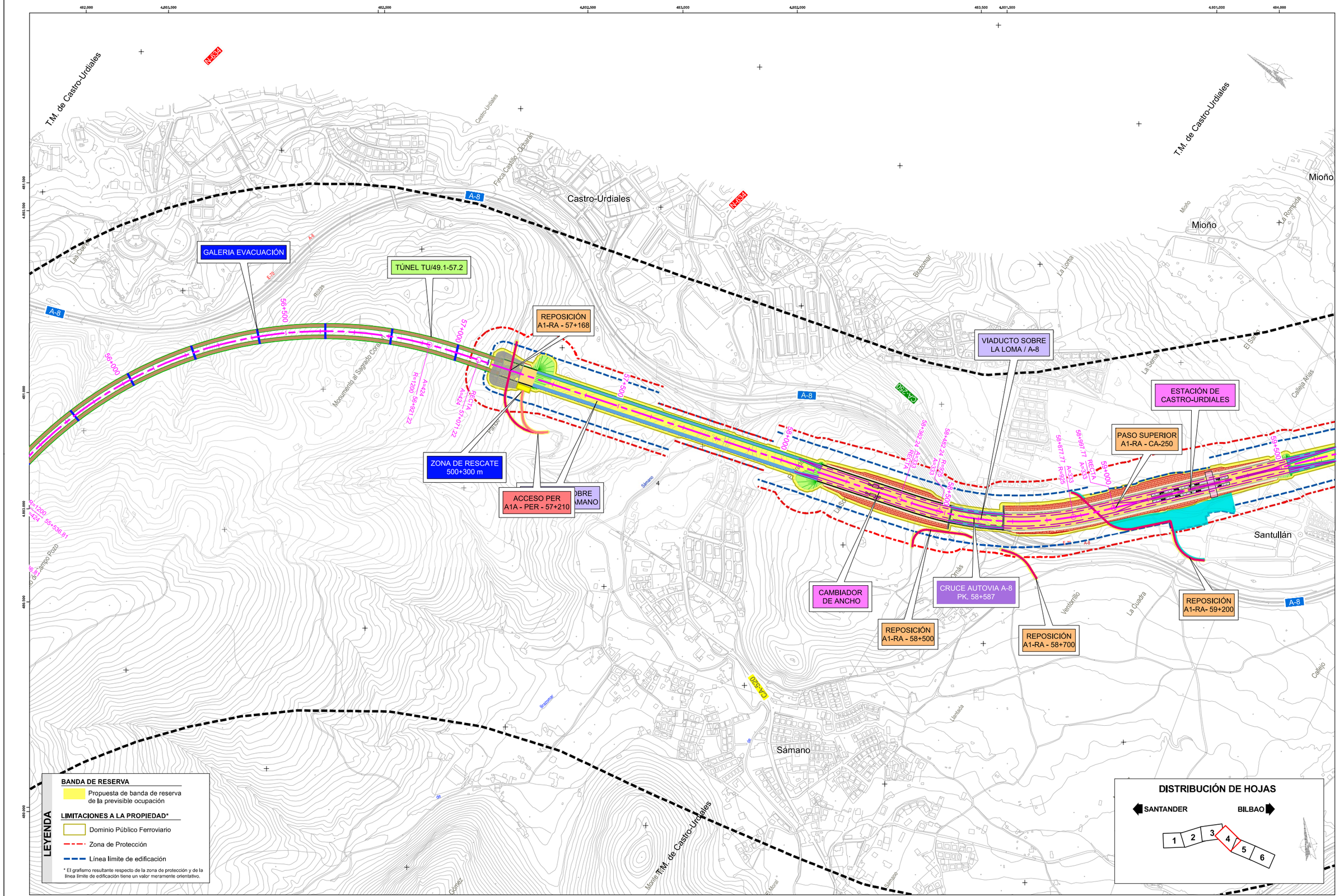
AUTORES:
wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO:
3.3

HOJA 3 DE 6

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD - BANDA DE RESERVA PARA EL PLANEAMIENTO
ALTERNATIVA VARIANTE ESTACIÓN DE CASTRO-URDIALES. RASANTE ALTA A1



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

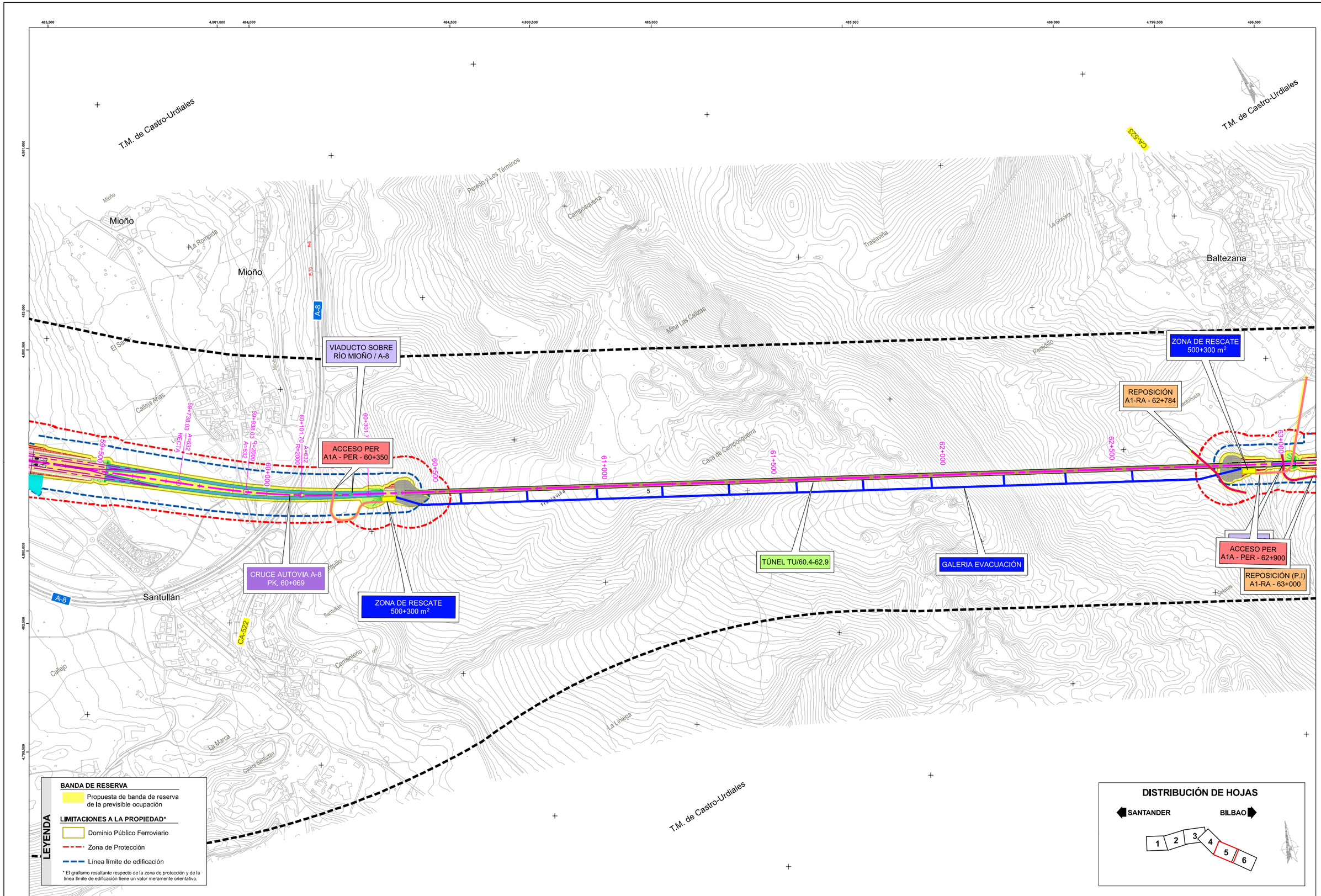
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES:
wsp
sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO:
3.3
HOJA 4 DE 6

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD - BANDA DE RESERVA PARA EL PLANEAMIENTO
ALTERNATIVA VARIANTE ESTACIÓN DE CASTRO-URDIALES. RASANTE ALTA A1



LEYENDA

BANDA DE RESERVA

Propuesta de banda de reserva de la previsible ocupación

LIMITACIONES A LA PROPIEDAD*

Dominio Público Ferroviario

Zona de Protección

Línea límite de edificación

* El grafismo resultante respecto de la zona de protección y de la línea límite de edificación tiene un valor meramente orientativo.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER — BILBAO

1 2 3 4 5 6

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

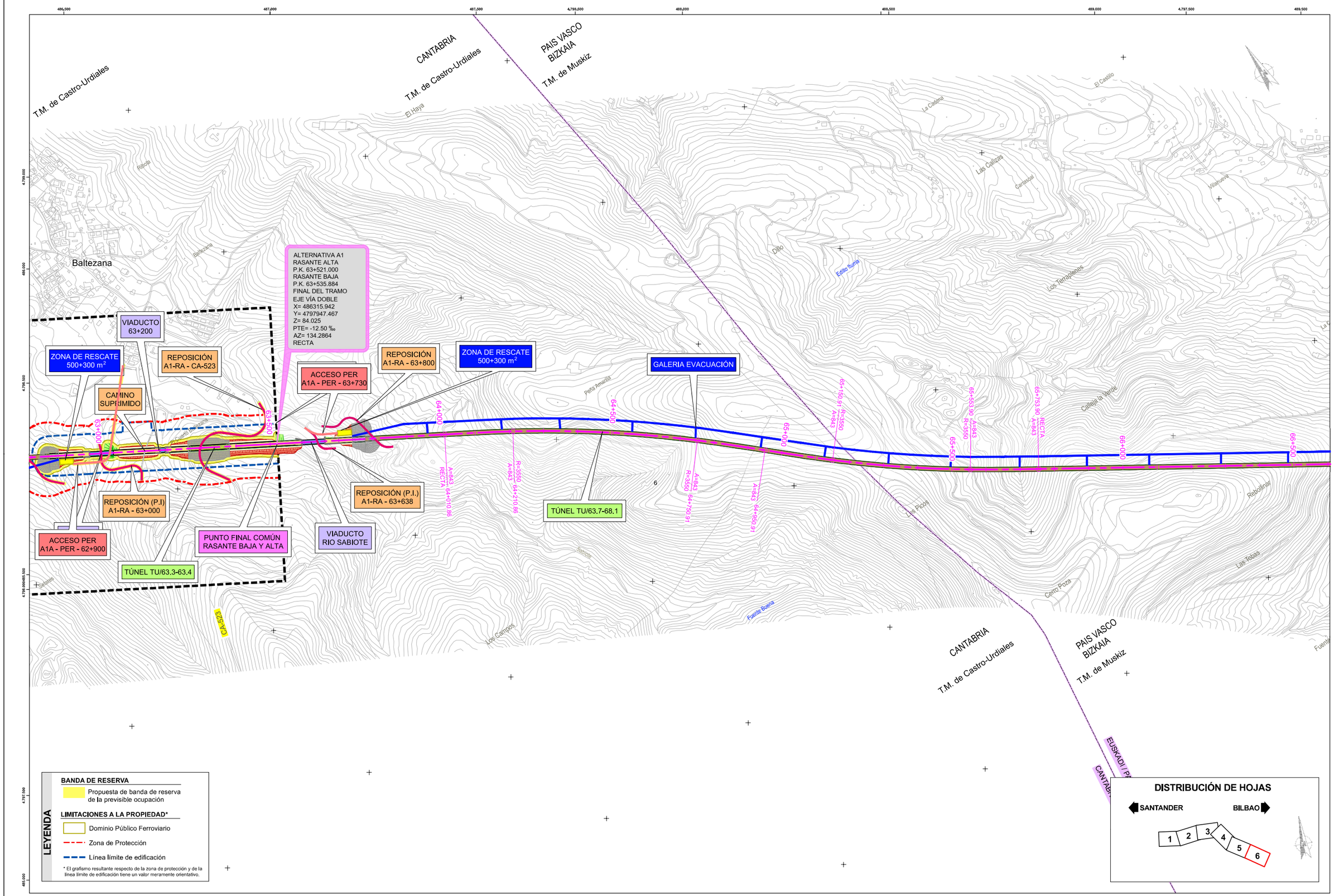
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 3.3
HOJA 5 DE 6

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD - BANDA DE RESERVA PARA EL PLANEAMIENTO
ALTERNATIVA VARIANTE ESTACIÓN DE CASTRO-URDIALES. RASANTE ALTA A1



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES:
wsp
sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO:
3.3
HOJA 6 DE 6

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD - BANDA DE RESERVA PARA EL PLANEAMIENTO
ALTERNATIVA VARIANTE ESTACIÓN DE CASTRO-URDIALES. RASANTE ALTA A1

ALTERNATIVA C1
RASANTE BAJA Y ALTA
INICIO DEL TRAMO
EJE VÍA
P.K. 51+037.722
X= 473517.093
Y= 4801988.541
Z= 17.202
PTE= -5.50 ‰
AZ= 68.068057
RECTA

GALERIA EVACUACIÓN

PUNTO INICIO COMÚN
RASANTE BAJA Y ALTA

ZONA DE RESCATE
500+300 m²

VIADUCTO SOBRE
EL RÍO AG

ACCESO PER
C1A - PER - 52+000

ZONA DE RESCATE
500+300 m²

TÚNEL TU/43.7-51.4

TÚNEL TU/52.0-60.2

CRUCE CTRA. CA-151
PK. 51+989

ACCESO PER
C1A - PER - 51+400

REPOSICIÓN
C1-RA - 52+100

Torquiendo
Nocina
Lugarejos
Tresagua
Rioseco

T.M. de Gurieza
T.M. de Castro-Urdiales

A-8

P-2624

LEYENDA

BANDA DE RESERVA
Propuesta de banda de reserva de la previsible ocupación

LIMITACIONES A LA PROPIEDAD*
Dominio Público Ferroviario
Zona de Protección
Línea límite de edificación

* El grafismo resultante respecto de la zona de protección y de la línea límite de edificación tiene un valor meramente orientativo.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS
SANTANDER
BILBAO
1 2 3 4 5

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 3.4
HOJA 1 DE 5

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD - BANDA DE RESERVA PARA EL PLANEAMIENTO
ALTERNATIVA VARIANTE ESTACIÓN DE CASTRO-URDIALES. RASANTE ALTA C1

475,000 475,500 476,000 476,500 477,000 477,500 478,000

4.834.000 4.833.500 4.833.000 4.832.500 4.832.000 4.831.500

T.M. de Castro-Urdiales

Alto de Cerredo

TÚNEL TU/52.0-60.2

GALERIA EVACUACIÓN

53+000 53+500 54+000 54+500 55+000 55+500 56+000

El Grec

Linares

R=3500 A=843 52+542.10

A=843 R=3500 54+119.38

RECTA A=843 54+319.38

2

Sierra de Hoz

Los Casares

T.M. de Castro-Urdiales

T. M. de Guriezo

LEYENDA

BANDA DE RESERVA

Propuesta de banda de reserva de la previsible ocupación

LIMITACIONES A LA PROPIEDAD*

Dominio Público Ferroviario

Zona de Protección

Línea límite de edificación

* El grafismo resultante respecto de la zona de protección y de la línea límite de edificación tiene un valor meramente orientativo.

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

SANTANDER — BILBAO

1 2 3 4 5

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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

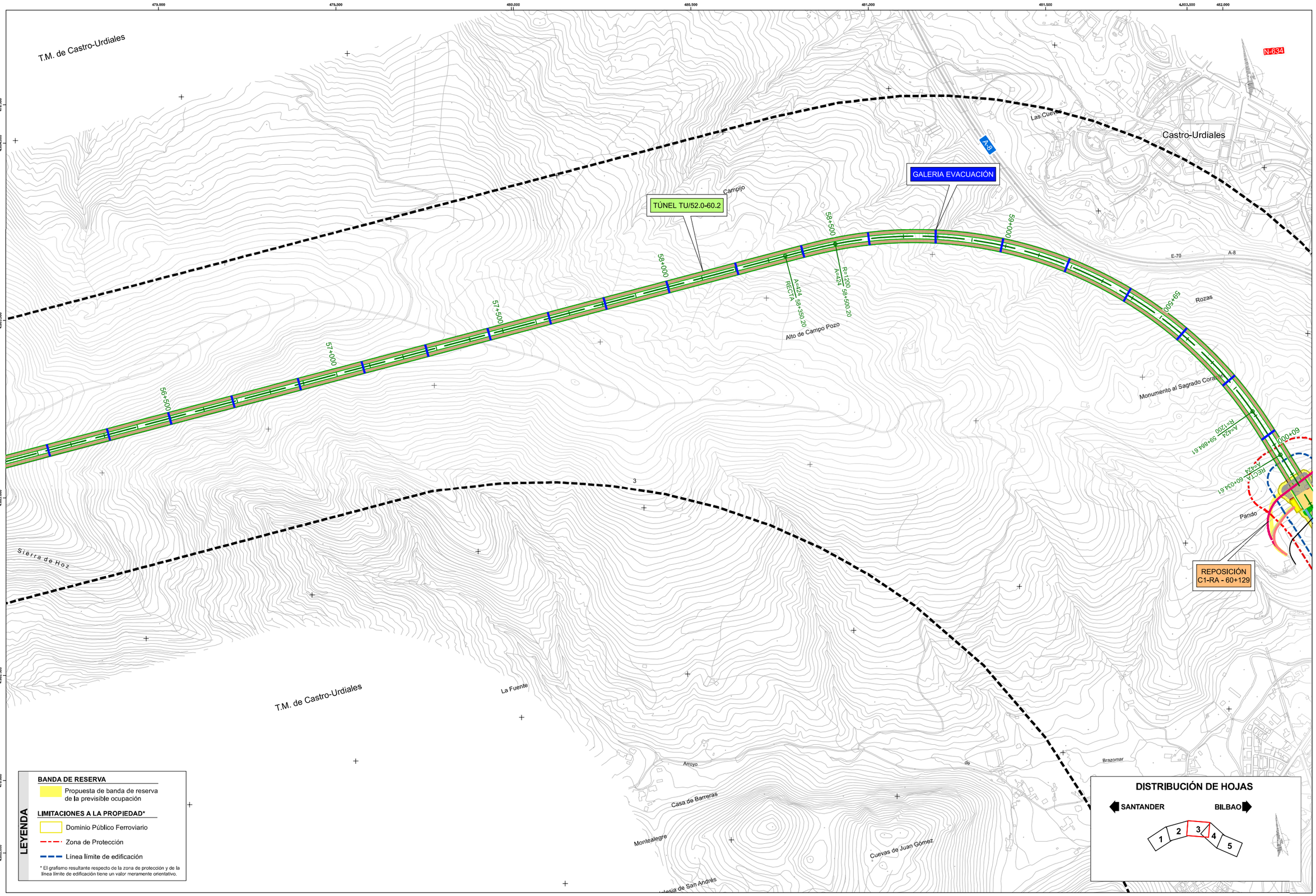
AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL: 1:5.000
0 125 250 metros
Numérica: DIN A-1
Gráfica:

Nº DE PLANO: 3.4

HOJA 2 DE 5

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD - BANDA DE RESERVA PARA EL PLANEAMIENTO
ALTERNATIVA VARIANTE ESTACIÓN DE CASTRO-URDIALES. RASANTE ALTA C1



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

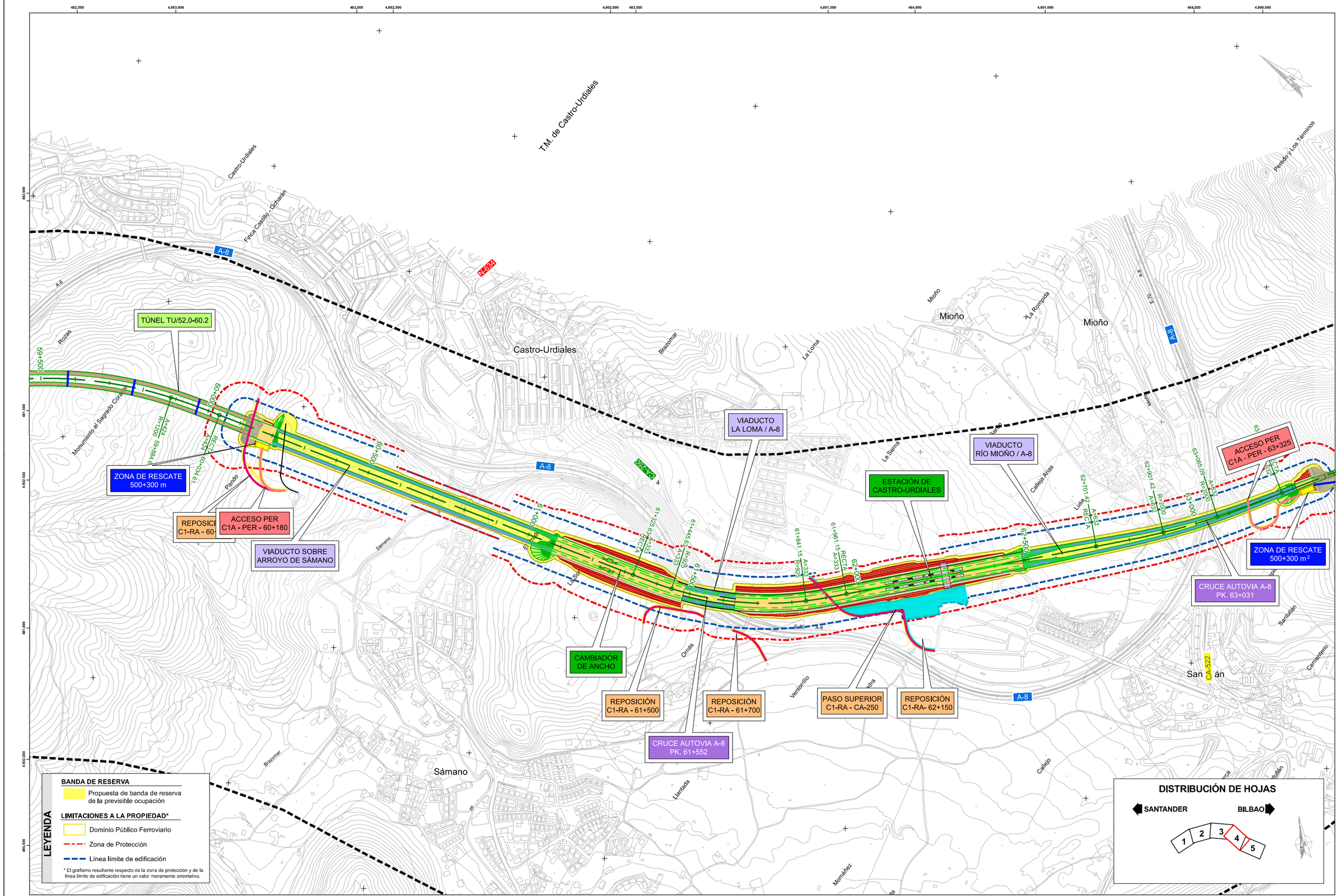
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES: wsp sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO: 3.4
HOJA 3 DE 5

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD - BANDA DE RESERVA PARA EL PLANEAMIENTO
ALTERNATIVA VARIANTE ESTACIÓN DE CASTRO-URDIALES. RASANTE ALTA C1



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

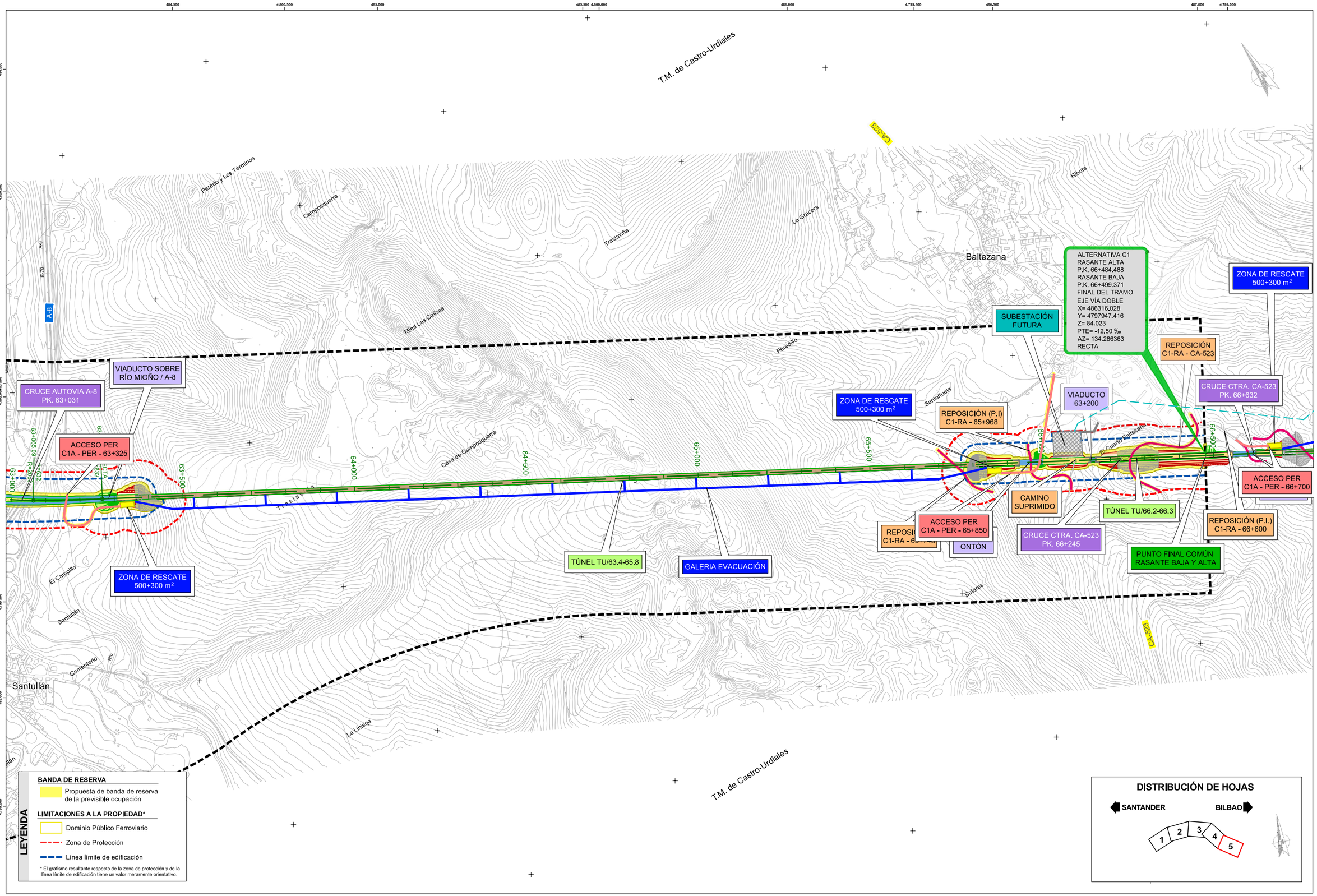
TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES:
wsp
sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO:
3.4
HOJA 4 DE 5

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD - BANDA DE RESERVA PARA EL PLANEAMIENTO
ALTERNATIVA VARIANTE ESTACIÓN DE CASTRO-URDIALES. RASANTE ALTA C1



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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO
DEL CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRANEO
TRAMO: BILBAO - SANTANDER

AUTORES:
wsp
sener

ESCALA ORIGINAL:
1:5.000
Numérica: DIN A-1
Gráfica: 0 125 250 metros

Nº DE PLANO:
3.4
HOJA 5 DE 5

TÍTULO DEL PLANO:
ANEJO 06. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD - BANDA DE RESERVA PARA EL PLANEAMIENTO
ALTERNATIVA VARIANTE ESTACIÓN DE CASTRO-URDIALES. RASANTE ALTA C1