



f000098a33710a29407e83be04101c9

ESTUDIO DE DETALLE

COMERCIAL CALLE CASTILLA Nº 62 SANTANDER



Redactor:

Promotor:



D. LUCAS SARABIA DEL CASTILLO

Abril 2024

Contenido:**Memoria justificada de su conveniencia y de la procedencia de las soluciones adoptadas**

1. Introducción	1
2. Promotor	1
3. identificación de los terrenos objeto de ED	1
4. Encuadre urbanístico	2
5. Estructura de la propiedad	4
6. Situación actual	5
7. Ordenación	7
8. Justificación urbanística y factibilidad de la propuesta	19
9. Conclusiones	19

Anexo único

Autorización de ADIF para la reducción de la línea límite de edificabilidad

Planos

1.0 - Situación
2.0 - Delimitación del ámbito objeto de estudio de detalle sobre topográfico
3.0 - Delimitación del ámbito objeto de estudio de detalle sobre ortofoto y catastro
4.0 - Calificación del PGOU
5.0 - Alineaciones, rasantes y volumen propuesto
6.0 - Ordenación de volúmenes propuesta
7.0 - Plano de imagen. Planta baja (orientativo-no vinculante)
7.1 - Plano de imagen. Planta primera (orientativo-no vinculante)
7.2 - Plano de imagen. Planta segunda (orientativo-no vinculante)
7.3 - Plano de imagen. Alzados (orientativo-no vinculante)
8.0 – Plano sector ferroviario. Sistema general, dominio público, zona de protección y línea límite de edificación

29/04/2024 16:29

202400041052

REGISTRO GENERAL

Ayuntamiento de Santander



f000098a3371c0a99407e83be04101c9

COPIA AUTÉNTICA que puede ser comprobada mediante el Código Seguro de Verificación en <http://sede.ayto-santander.es/validacionDoc>

MEMORIA JUSTIFICADA DE SU CONVENIENCIA Y DE LA
PROCEDENCIA DE LAS SOLUCIONES ADOPTADAS

1.- Introducción

El presente documento constituye el estudio de detalle para la implantación de una edificación comercial en la parcela catastral 4422003VP3131H0001DU, en la Calle Castilla nº 62 de Santander.

La idea del proyecto último para estos terrenos es de poder implantar un edificio de uso comercial exento.

En atención a lo establecido en el artículo 2.1.7 del Plan General de Ordenación Urbana de Santander, se redacta el presente estudio de detalle, con la finalidad de ordenar el volumen de la parcela.

El presente estudio de detalle responde a la cuarta versión de documento, e incorpora las cuestiones recogidas en el informe de los Servicios Municipales de Urbanismo de fecha 14 de junio de 2023, una posterior corrección de las distancias del área de movimiento planteada al ferrocarril resultantes de la autorización de ADIF de reducción de la línea límite de edificación, y finalmente, las determinaciones establecidas en el Informe de la Policía Municipal de fecha 16 de noviembre de 2023 y en el Informe del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible de fecha 25 de marzo de 2024.

Su alcance será de forma genérica el establecido en el artículo 82 de la Ley 5/2022, de 15 de julio, de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Cantabria, y 65 del Reglamento de Planeamiento.

2.- Promotor

El promotor de la actuación es D. Lucas Sarabia del Castillo, N.I.F. 13.629.566-L con domicilio en la calle Castelar 19, 3º D.

3.- Identificación de los terrenos objeto de estudio de detalle

La parcela objeto de estudio de detalle corresponde con la parcela catastral 4422003VP3131H0001DU situada en el nº 62 de la Calle Castilla, y tiene forma de "L" girada. Linda: al Sur con la Calle Castilla y medianeras, al Norte con el muro de los terrenos del ferrocarril, al Oeste con la Calle Capitán Palacios, y al Oeste con la Calle Columna Sagardía y medianeras.

(1)



f000098a33710a99407e83be04101c9

La parcela tiene una superficie de 2.705,59 m2 según reciente medición topográfica.



Ubicación de los terrenos objeto de estudio de detalle

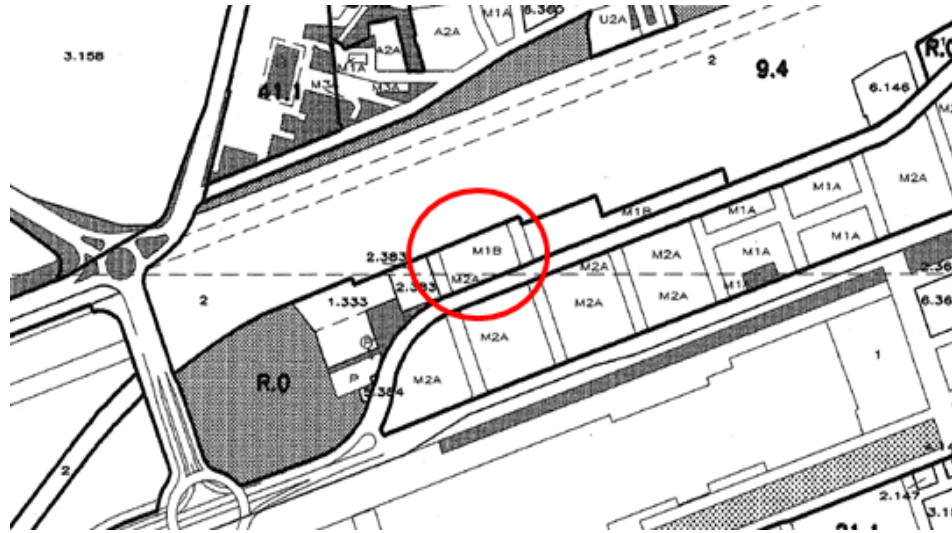
4.- Encuadre urbanístico

El Plan General de Ordenación Urbana de Santander es el aprobado definitivamente por Resolución del Consejero de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo de la Diputación Regional de Cantabria de 17 de Abril de 1997.

La parcela se encuentra clasificada como suelo urbano, y está dentro del área de reparto 0, con nivel urbano 1:



f000098a33710a29407e83be04101c9



Extracto del plano de gestión

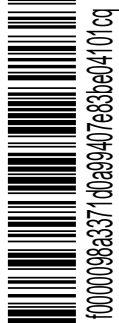
ANEXO 9: AREAS DE REPARTO, CARACTERÍSTICAS Y APROVECHAMIENTO TIPO

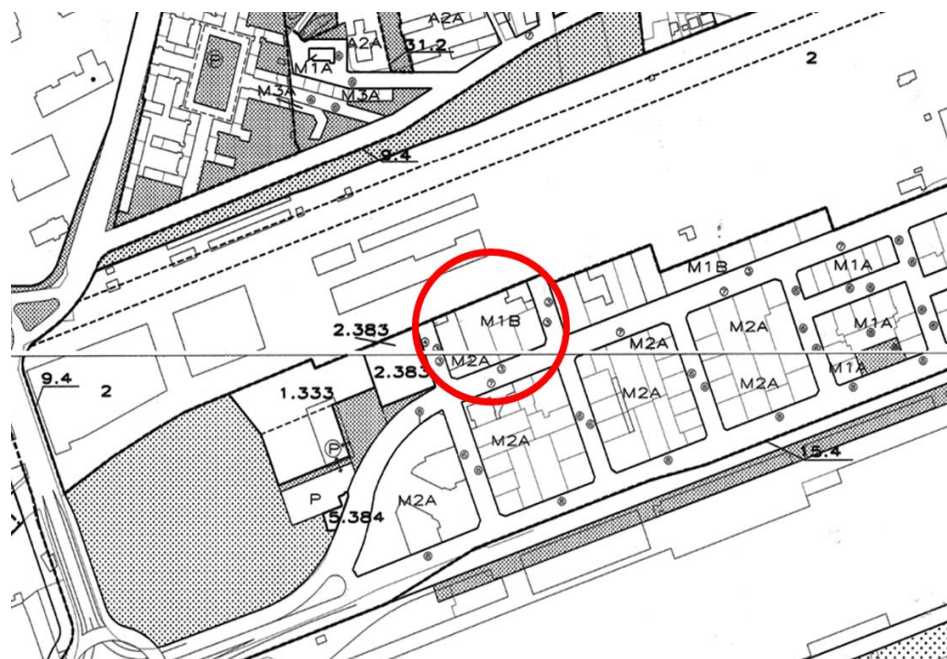
AREA REPARTO	SUELO TOTAL	SUELO APORTADO	APROVECHAMIENTO TOTAL UA	APROVECHAMIENTO UA/M2	TIPOLOGIA CARACTERISTICA	USO CARACTERISTICO	NIVEL URBANO
0	2.000.816	1.226.670	2.928.169	2,3871	MEIANERA	RESIDENCIAL	1

La parcela está calificada como M1B, con tres plantas de altura.

El Plan General tiene un corte del número de plano o minuta en la esquina Suroeste de la parcela, grafiando en la parte que queda en la minuta inferior la ordenanza M2A. La ordenanza M2 responde a una tipología de manzana cerrada con patio central propia de la margen Sur de la Calle Castilla pero que no es coherente y de hecho no se aplica a los terrenos situados al Norte; además el grado A es el de residencial, cuando el resto de la parcela, y de los edificios de la margen Norte son grado "B" productivo.

Por tanto, se interpreta que la calificación de la parcela es la de M1B; sin perjuicio de ello, se considera que el presente estudio de detalle sería igualmente factible con una parte de la parcela calificada como M1A, ya que el uso y la edificabilidad estaría habilitada en ambas ordenanzas, siendo los parámetros de forma y posición los determinados por el estudio de detalle.





Extracto del Plano de Ordenación del PGOU Santander

5.- Estructura de la propiedad

La parcela es propiedad del promotor del presente estudio de detalle.

**CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA
DE DATOS CATASTRALES DE BIEN INMUEBLE**

Referencia catastral: 4422003VP3131H0001DU

DATOS DESCRIPTIVOS DEL INMUEBLE

Localización:
CL CASTILLA 62
39009 SANTANDER (CANTABRIA)

Clase: URBANO
Uso principal: Industrial
Superficie construida: 3.030 m2
Año construcción: 1975

Destino	Escala / Planta / Puerta	Superficie m ²
COMERCIO	/00/01	866
INDUSTRIAL	/00/02	1.321
COMERCIO	/01/01	323
INDUSTRIAL	/01/02	381
INDUSTRIAL	/01/03	139

PARCELA

Superficie gráfica: 2.669 m2
Participación del inmueble: 100.00 %
Tipo: Parcela construida sin división horizontal

Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del "Acceso a datos catastrales no protegidos de la SEC"

Miércoles, 20 de Octubre de 2021

Imagen de la ficha catastral



6.- Situación actual

La parcela objeto del presente estudio de detalle es llana y se encuentra edificada con naves de entre una y dos alturas:



Tres de sus fachadas colindan con viario público, manteniéndose en las alineaciones oficiales, siendo las dos laterales (Calles Capitán Palacios y Columna Sagardía) vías en fondo de saco que mueren contra el muro que delimita los terrenos ferroviarios. El limite Norte de la nave es, precisamente, el muro divisorio con dicha infraestructura, al que la nave actual se encuentra adosada.

(5)



f000098a33710a29407e83be04101c9

La propiedad de la parcela ha solicitado a ADIF la reducción de la línea límite de edificación medida desde la arista exterior más próxima de la plataforma, que según lo que traslada ADIF, se sitúa en el muro de cerramiento de la zona de vías. Dicha autorización ya se ha recibido conforme a lo solicitado, y por ende al proyecto pretendido, y se adjunta como anexo, estableciendo una distancia límite de edificación de:

- 5,87 metros frente al PK 531/817. La mencionada arista se sitúa a 5,67 metros del borde del carril más próximo
- 5,38 metros frente al PK 531/857. La mencionada arista se sitúa a 5,65 metros del borde del carril más próximo
- 5 metros frente al PK 531/896. La mencionada arista se sitúa a 8,96 metros del borde del carril más próximo

Además, en el informe recibido del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible se incorporan algunas determinaciones que se reflejan en el apartado de ordenación.

Por otro lado, hay que tener en cuenta que Santander es un municipio afectado por el Real Decreto 1030/2020 de modificación de servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto Seve Ballesteros-Santander.

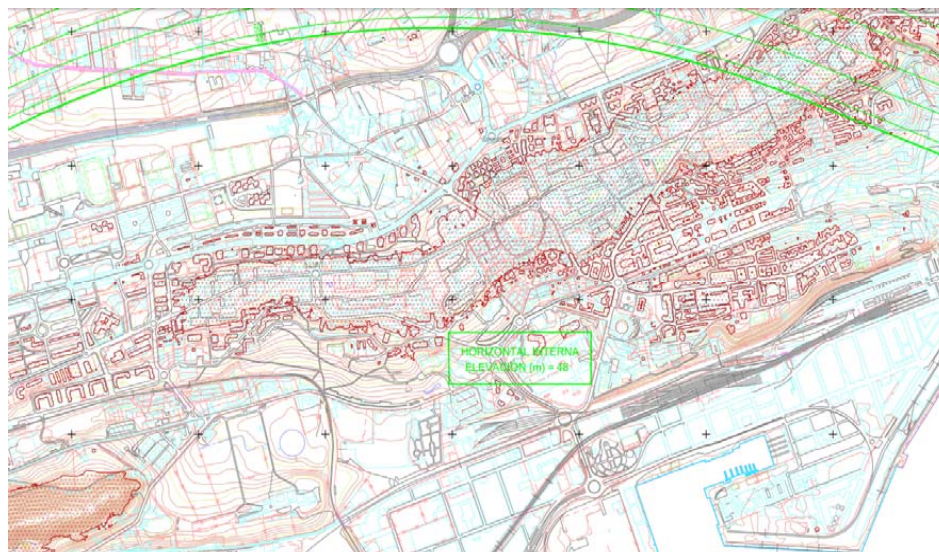
Según se puede observar en la siguiente imagen, la parcela se enclava en la superficie horizontal interna establecida en la cota +48 sobre el nivel del mar, altura que no podrá sobrepasar ninguna construcción ni instalación.

La parcela actualmente se encuentra sobre la cota +3 con las mayores precisiones que se pueden observar en el plano topográfico.

(6)



f000098a33710a99407e83be04101c9



Extracto del plano de servidumbres aeronáuticas de AENA

7.- Ordenación

La ordenación de la parcela se basa en un planteamiento finalista de desarrollo de un edificio comercial en la parcela.

Este edificio comercial tiene tres plantas de altura planteando además la posibilidad de que la planta baja se destine a aparcamiento, siendo la planta primera la estrictamente comercial, y situando en la tercera algunas dependencias.

Además, dadas las dimensiones de la parcela se estima suficiente aprovechar la parte Oeste de la misma, de forma sensiblemente cuadrada, dejando la zona Este, más alargada y trasera a otras naves de aparcamiento en superficie.

A continuación, se describe pormenorizadamente la solución adoptada:

A. Alineaciones (plano nº 5.0)

Se mantienen las alineaciones del PGOU, aportadas por el Ayuntamiento de Santander en formato digital y que son prácticamente coincidentes con las materializadas por la actual nave.

B. Rasantes exteriores (plano nº 5.0)

Se mantienen las rasantes existentes en las calles Castilla, Capitán Palacios y Columna Sagardía, así como las de los terrenos ferroviarios.

(7)



f000098a3371d0a99407e83be04101c9

C. Rasantes interiores (plano nº 5.0)

Las rasantes interiores quedan definidas por una plataforma de referencia situada a la cota +3,20, que es la cota del chaflán de la parcela, que por su posición y orientación marca el punto más representativo de la edificación. La definición de la plataforma por esta cota se realiza sin perjuicio de la posterior implementación de las pendientes longitudinales o transversales necesarias para la correcta evacuación de aguas, estimada en inclinaciones con pendiente igual o inferior al 2%, que podrán alterar la cota de proyecto de la plataforma +3,20, ligeramente hacia arriba o hacia abajo

Al tratarse de una parcela prácticamente llana, la adaptación de la edificación a la plataforma así definida se resolverá en el proyecto de obras.

D. Ordenación de volúmenes (plano nº 5.0 y 6.0)

Los volúmenes definidos en el presente Estudio de Detalle se establecen como máximos, debiendo adoptarse soluciones más acotadas en el proyecto constructivo.

El **volumen máximo propuesto en planta** alcanza una ocupación de 1.880.80 m² de superficie, quedando definido por la línea límite de edificación del ferrocarril por el Norte, las alineaciones Oeste y Sur y una línea interior definida gráficamente en el plano nº 5.0.

No pertenecen al área de movimiento la zona afectada por la línea límite de edificación de ferrocarriles, que no se puede edificar por legislación sectorial, y la zona noreste de la parcela, que es un espacio trasero sin apenas presencia desde la vía pública y que no es necesaria para el proyecto pretendido, generando un espacio libre de parcela que mejora la circulación del aire y el soleamiento del conjunto de la manzana.

Se establece como vinculante el adosamiento de la nueva edificación a las alineaciones Sur (Calle Castilla) y Oeste (Calle Capitán Palacios) manteniendo con ello la tipología de edificación en manzana propia de la zona.

El **volumen propuesto en alzado sobre rasante** queda determinado por una envolvente respecto de la planta anterior que cumpla la altura de cornisa de 3 plantas establecida por la ordenanza de zona, la cual tiene que ser como mínimo de 9,50 m y como máximo

(8)

de 10,40 m en todos sus puntos, independientemente del número de forjados interiores que se construyan.

En este margen de alturas a cornisa, correspondiente a la mínima y máxima asignada según las condiciones generales del Plan General a 3 plantas, se construirá una planta baja, y una o dos plantas altas, según la zona. En el caso de que se trate de dos plantas, las mismas deberán verificar en fase de proyecto de obra que sus alturas libres y útiles son concordantes con las exigidas por el planeamiento para los usos comerciales. En el caso de que se trate de una planta, se tratará de una planta a "doble altura", de altura superior a la mínima exigida, debido a la conveniencia e incluso necesidad de los establecimientos comerciales medianos de superar los 3 m de altura útil interior.

Hay que tener en cuenta que un local comercial de estas dimensiones, necesita tener cuantos menos pilares posibles, lo que lleva a tener cantos de viga importantes, que habitualmente tienen 1 metro de descuelgue. A esto se une la gran cantidad de instalaciones, especialmente la presencia de la climatización con descuelgues que pueden ser de similares dimensiones.

Debajo de esta importante cantidad de elementos la altura libre mínima exigida por el Plan General de 2,50 m se queda muy baja al ser la sala de ventas un espacio amplio y diáfano, siendo insuficiente para el formato comercial.

Por ello se acude a esa altura extra o "doble altura" que en todo caso mantiene los invariantes de la ordenanza municipal en cuanto a altura, para garantizar que la presencia sobre la ciudad sea la deseada y establecida en el planeamiento.

Las alturas a cornisa anteriores se aplican conforme a la normativa del PGOU de Santander, esto es, sin perjuicio de la implantación mediante proyecto de los elementos por encima de cornisa (art. 3.5.5) dentro del espacio teórico de cubierta, y de elementos por encima de cubierta (art. 4.2.11).

El **volumen máximo propuesto en alzado bajo rasante** queda determinado por 3 plantas como máximo de sótano bajo la rasante de la plataforma de referencia de cota +3,20, conforme a las condiciones generales del PGOU, si bien no se prevé que se vayan a construir sótanos sino destinar la planta baja a aparcamiento.

(9)

E. Ordenación de accesos (plano nº 7.0, nº 7.1 y nº 7.2)

Los **accesos a los volúmenes** propuestos se configurarán de forma definitiva mediante proyecto de obras, previéndose los siguientes en atención al informe evacuado por la Policía Municipal de Santander al presente Estudio de Detalle:

- Acceso principal de peatones: desde la Calle Castilla, por el chaflán con la Calle Capitán Palacios
- Acceso de vehículos: entrada por la calle Las Rederas y salida por las calles Castilla y Capitán Palacios
- Carga y descarga: según informe de la Policía Municipal de Santander, las labores de carga y descarga necesarias para el suministro de mercancía al edificio objeto de estudio, deberán realizarse de manera general en las reservas de uso común existentes. En el caso de que esto no fuera suficiente, podrán establecerse horarios y lugares diferentes, previa petición razonada y con autorización expresa de la oficina municipal de tráfico.

F.- Medidas de integración ambiental

Se proponen dos medidas de integración en el ambiente.

La primera corresponde a la calidad de la edificación, que en todo caso deberá alejarse de la imagen de las naves industriales para asemejarse a los formatos comerciales existentes, con presencia de acristalamiento en la fachada principal.

Se adjunta una posible propuesta de imagen final sin carácter vinculante:



La segunda corresponde a la integración de los bordes de las zonas que van a quedar descubiertas de la parcela. En concreto en la zona Este de la misma, donde el estudio de detalle no permite edificar, deberán disponerse soluciones verdes para reducir la presencia de la medianera Sur (naves de la Calle Castilla nº 58 y 60) y muro Norte contra los terrenos ferroviarios.

Dicha solución verde se realizará en el interior de la parcela y podrá adoptar distintas soluciones constructivas en proyecto, pudiéndose desarrollar un jardín vertical contra el muro de las estaciones:



f000098a3371c0a99407e83be04101c9

COPIA AUTÉNTICA que puede ser comprobada mediante el Código Seguro de Verificación en <http://sede.ayto-santander.es/validacionDoc>



Ejemplo de jardín vertical

En el muro medianero, y salvo las mayores limitaciones que pueda imponer el código civil, también deberá llevar algún tipo de tratamiento vegetal, ya sea de muro vegetal, jardineras escalonadas, u otros:



Ejemplo de jardinera escalonada

G.- Determinaciones por proximidad al ferrocarril

Los proyectos que se planteen en desarrollo del presente Estudio de Detalle deberán cumplir con la legislación en materia ferroviaria, esto es la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario y el Reglamento del Sector Ferroviario aprobado por Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre.

Los terrenos objeto de Estudio de Detalle no incluyen terrenos ocupados por las vías ferroviarias (sistemas generales), siendo los suelos del ferrocarril colindantes por el norte con la finca.

En el presente Estudio de Detalle se identifica la zona de dominio público, zona de protección y límite de edificación, así como las limitaciones a la propiedad de los suelos incluidos en dichas delimitaciones:

Identificación zonas:

- La **Zona de Dominio Público** comprende los terrenos ocupados por las líneas ferroviarias y una franja de terreno de 8 metros a cada lado de la plataforma medida en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma desde las aristas exteriores de la explanación. En el suelo clasificado urbano o urbanizable sectorizado, esta distancia se reduce a 5 metros.
- La **Zona de Protección** consiste en una franja de terreno a ambos lados de la línea ferroviaria delimitada interiormente por la zona de dominio público y exteriormente, por dos líneas paralelas situadas a 70 metros de las aristas exteriores de la explanación. En el suelo clasificado como urbano o urbanizable sectorizado esta distancia se reduce a 20 metros.
- La **Línea Límite de Edificación**, se sitúa a 50 metros de la arista exterior más próxima de la plataforma medido horizontalmente a partir de la misma. No obstante, en los tramos de las líneas ferroviarias que discurren por zonas urbanas, entendiéndose por tales los suelos clasificados como urbanos o los urbanizables sectorizados, la línea límite de edificación se sitúa a 20 metros de la arista exterior más próxima a la plataforma.

Con carácter excepcional, podrá permitirse la ejecución de obras de nueva construcción, en parcelas o solares clasificados como suelo urbano consolidado, siempre que respeten, en todo caso, las condiciones de alineación de los edificios colindantes. Todo ello, previa tramitación del correspondiente procedimiento administrativo de reducción de la línea límite de la edificación, y respetando en todo caso, las condiciones impuestas por la legislación en materia de ruido y vibraciones que le sea de aplicación, que habrá de ser justificada ante



f000098a33710a2a9407e83be04101c9

el citado administrador, debiendo el promotor aceptar y corregir de su cuenta los efectos que en materia de ruido y vibraciones puedan suponer futuras ampliaciones o modificaciones del servicio ferroviaria, incluyendo el cambio de su tipología.

Para el caso del presente Estudio de Detalle, con fecha 1 de septiembre de 2023 se emitió la resolución favorable por parte de Adif para la reducción de dicha línea, ubicándola a una distancia variable de 5,87 metros a 5 metros, medidos desde la arista exterior de la plataforma, por lo que esta será la distancia para la línea límite de edificación a considerar. Cabe destacar que la línea límite de edificación deberá respetarse tanto en la edificación sobre rasante como en las plantas bajo rasante y que, de existir vuelos respecto de la línea de fachada, éstos no podrán invadir dicha línea límite de edificación.

Se incorporan en el apartado de **planos**, el plano que identifica el dominio público, zona de protección y límite de edificación aprobada por ADIF.

Limitaciones a la propiedad:

Las limitaciones al uso de la propiedad de los suelos situados en las zonas de afección del ferrocarril son las establecidas en el Título II, Capítulo III, "Limitaciones a la Propiedad", artículos 12 al 16, de la LSF y por el RSF en todo lo que no se oponga a la Ley. Se resumen a continuación las determinaciones de dichos artículos:

- Zona de dominio público:** Solo podrán realizarse obras e instalaciones, previa autorización de ADIF, cuando sean necesarias para la prestación del servicio ferroviario o bien cuando la prestación de un servicio de interés general así requiera. Excepcionalmente y por causas debidamente justificadas, podrán autorizarse el cruce de la zona, tanto aérea como subterráneo por obras e instalaciones de interés privado.

En suelo urbano y urbanizable sectorizado, previa autorización del ADIF, se podrán realizar en esta zona, obras de urbanización que mejoren la integración del ferrocarril en dichos suelos. En ningún caso se autorizarán obras o instalaciones que puedan afectar a la seguridad de la circulación ferroviaria o impidan su adecuada explotación.

En los supuestos de ocupación de esta zona, el que la realizare estará obligado a la limpieza y recogida del material situado en este terreno.
- Zona de protección:** En esta zona no podrán realizarse obras ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad del tráfico ferroviaria, previa autorización de ADIF. Este podrá utilizar o autorizar la utilización de esta zona por razones de interés general, cuando lo requiera el mejor servicio de la línea ferroviaria o por razones de seguridad del tráfico



f000098a33710a29407e83be04101c9

ferroviario, siendo de resaltar el de integrar en zonas urbanas, el ferrocarril mediante obras de urbanización derivadas del planeamiento urbanístico.

- **Línea límite de edificación:** Queda prohibido cualquier tipo de obra de edificación, reconstrucción o de ampliación, a excepción de las imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las que existieran a la entrada en vigor de la LSF. Se podrán realizar, previa autorización del ADIF, obras de conservación y mantenimiento de las edificaciones existente dentro de la línea límite de edificación siempre que no se cambie el uso y destino de las edificaciones preexistentes.

La línea límite de edificación no será de aplicación en el caso de edificaciones provisionales o desmontables que no requieran ningún tipo de cimentación, ni cuando la obra a ejecutar sea un vallado o cerramiento o muro de contención o de sostenimiento de desmontes y terraplenes que redunde en beneficio de la seguridad para el ferrocarril.

Autorización de ADIF

De acuerdo con lo establecido por la legislación ferroviaria, todas las obras cuya ejecución se prevea en las citadas zonas de afección del ferrocarril requerirán para su ejecución la previa tramitación del expediente administrativo de autorización y resolución por parte de ADIF. Dicha autorización impondrá las condiciones que Adif considere pertinentes para evitar daños y perjuicios a la infraestructura ferroviaria, a sus elementos funcionales, a la seguridad de la circulación, a la adecuada explotación de aquella y al medioambiente.

Ruido

La Legislación de referencia para las infraestructuras ferroviarias de competencia estatal es el Real Decreto 1367/2007 de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003 de 17 de noviembre, del ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas y, por ello, deberá ser tenido en cuenta en la planificación de nuevos desarrollos y edificaciones previstas en colindancia con el ferrocarril.

La Ley del Sector del Ferrocarril en su artículo 7.6 establece la modificación de los Instrumentos de planeamiento urbanístico deberá incorporar las servidumbres acústicas de las líneas, estaciones de transporte de viajeros y terminales de transporte de mercancías que cuenten con mapas de ruido aprobados, además de incluir la



f000098a3710a99407e83be0410c9

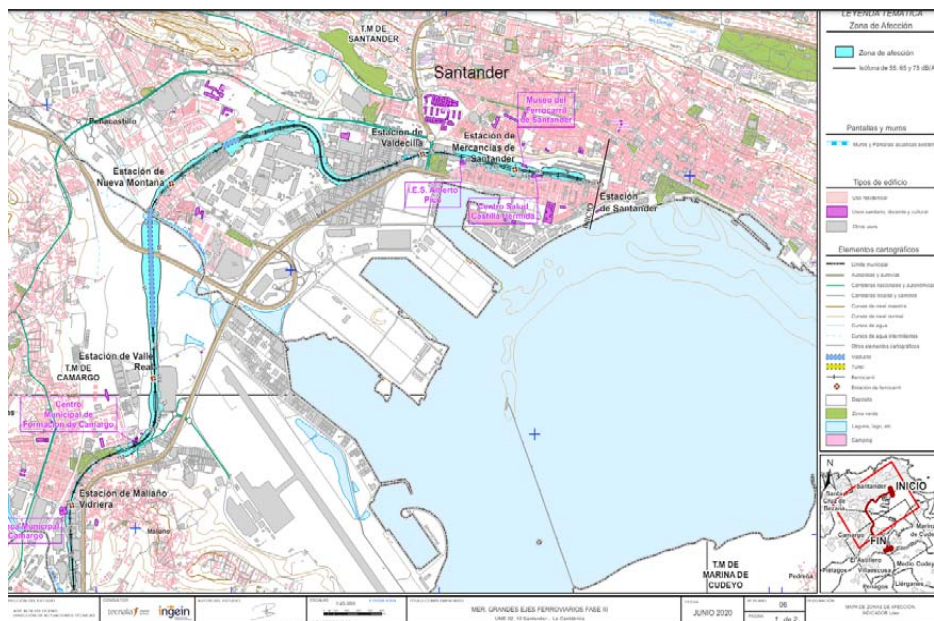
adopción de medidas correctoras eficaces que disminuyan los niveles sonoros hasta los niveles requeridos en caso de superar los objetivos de calidad acústica aplicables.

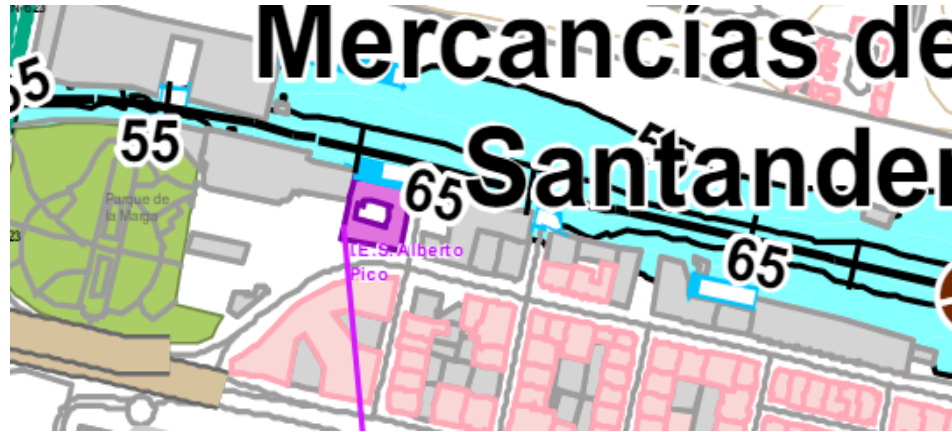
Además, el artículo 15.5 de la LSF señala que, en lo relativo a zonificación e inmisión acústica conforma a la legislación vigente en materia de ruido, toda edificación estará sometida, con independencia de su distancia de separación con respecto a la línea ferroviaria, a las restricciones o limitaciones que resulten del establecimiento de las zonas de servidumbre acústica que se definan como consecuencia de los mapas o estudios específicos de ruido aprobados por el Ministerio de Transportes.

Actualmente no se han definido formalmente servidumbres acústicas en los tramos ferroviarios de competencia estatal de cara a la posible afección de nuevas edificaciones por la infraestructura ferroviaria. Si están aprobados los Mapas de Ruido, dentro de la Unidad Estratégico MER-UME 02_10 SANTANDER-LA CANTABRICA (tercera fase, aprobados el 8 de marzo de 2022, BOE nº 64 de 16 de marzo de 2022), donde la parcela queda fuera de la zona de afección:



10000098a33710a2a9407e83be04101c9





Extracto Mapa de Ruido

Cabe destacar que serán los promotores de los nuevos desarrollos los responsables del cumplimiento legislativo y de ejecutar todas las medidas correctoras oportunas para hacer compatible el uso de las edificaciones con la circulación ferroviaria ya existente en la zona, eximiéndose a Adif, en los términos que legalmente se establecen, de cualquier responsabilidad en el futuro por la normal explotación del ferrocarril.

En este sentido, se deberá tener en cuenta que aquellas obras a realizar dentro de las zonas de dominio público o de protección del ferrocarril que tengan la finalidad de limitar el ruido o las vibraciones que provoca el tránsito por las líneas ferroviarias, deberá ser autorizada por Adif y deberán ser costeadas por los promotores de las mismas (art.16.1.LSF).

En la documentación para la solicitud de la autorización de la edificación, Adif podrá requerir un estudio específico del nivel de ruido y de las vibraciones producidas por el ferrocarril en el interior de los edificios, así como de las correspondientes medidas adoptadas para garantizar que el índice de percepción vibratoria y el nivel de ruido dentro de la edificación no supera el permitido por la legislación vigente.

Planificación ferroviaria

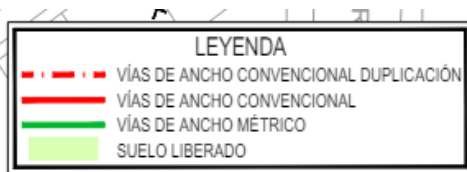
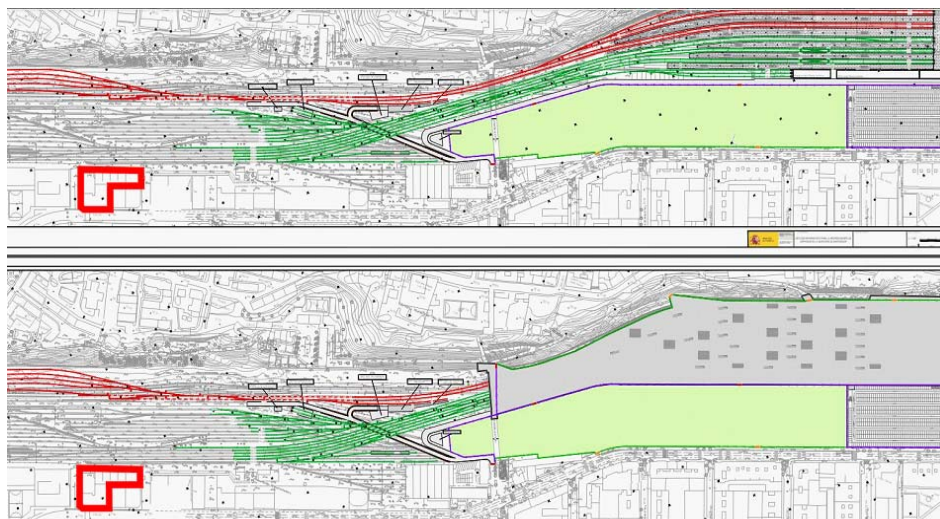
En las inmediaciones de la parcela se encuentra definitivamente aprobado el "Estudio informativo para la Reordenación de espacios en la Estación de Santander" (BOE nº 250, de 16 de octubre de 2018).



f000098a33710a29407e83be04101c9

Este estudio informativo no afecta a la parcela objeto del presente Estudio de Detalle, puesto que ni siquiera se modifican las vías en sus inmediaciones, por lo que tampoco se modifican las servidumbres legales aprobadas por Adif.

En las siguientes imágenes extraídas del estudio informativo se marca en rojo la posición de la parcela:



Extracto plano estudio informativo, indicando la parcela en rojo. Cota inferior, cota superior y leyenda



1000098a33710a29407e83be04101c9

8.- Justificación urbanística y factibilidad de la propuesta

A continuación, se justifica el cumplimiento de la normativa del Plan General de Ordenación Urbana de Santander por la ordenación objeto del presente estudio de detalle.

CUMPLIMIENTO DE DETERMINACIONES URBANÍSTICAS CALLE CASTILLA Nº 62

DETERMINACIÓN	PGOU	ESTUDIO DE DETALLE
USO (art. 11.1.9)	Dominante prioritario: productivo de oficinas y/o comercial	Productivo comercial
SÓLIDO CAPAZ (art. 1.1.3)	La totalidad de la parcela	Según ED
Nº PLANTAS (art. 11.1.3)	3	Según ED (máx. 3)
ALTURA MÍN. CORNISA	9,50	Según ED (> 9,50 m)
ALTURA MÁX. CORNISA (art. 4.2.2)	0,5 + (3,30 x 3) = 10,40 m	Según ED (< 10,40 m)
ALTURA MÁX. TOTAL (servidumbres aeronáuticas)	+ 48 m desde el nivel del mar	<+48 m (3,20 de plataforma+10,40 de cornisa+ elementos por encima de cornisa)
EDIFICABILIDAD MÁX. (art. 11.1.4)	1.880,80 x 3 x 0,96 = 5.416,70 m ²	EDIFICABILIDAD ≤ 5.416,70 m ² *
POSICIÓN DE LA EDIFICACIÓN (art. 11.1.6)	Entre medianeras	Según ED
FONDO EDIF. MÁXIMO (art. 11.1.7)	libre	Según ED
LONGITUD EDIF. MÁXIMO (art. 11.1.7)	libre	Según ED (es inscribible en un círculo de 90 m de diámetro- art. 4.2.7)
RECTÁNGULO ENVOLVENTE MÁX. (art. 11.8.7)	libre	Según ED (es inscribible en un círculo de 90 m de diámetro- art. 4.2.7)
ADOSAMIENTO A ALINEACIONES EXTERIOR DE MANZANA (art. 11.1.7)	obligatorio	Según ED

* A justificar pormenorizadamente en el proyecto de edificación

9.- Conclusiones

El presente documento constitutivo de la memoria del estudio de detalle de la parcela sita en la Calle Castilla nº 62 da cumplimiento a los requisitos para llevar a buen fin la ordenación pretendida, la cual desarrolla el Plan General de Ordenación Urbana de Santander en los términos del interés general que éste promueve.

Santander, Abril 2024



f000098a33710a99407e83be04101c9

29/04/2024 16:29

202400041052

REGISTRO GENERAL
Ayuntamiento de Santander



f000098a3371d0a99407e83be04101c9

COPIA AUTÉNTICA que puede ser comprobada mediante el Código Seguro de Verificación en <http://sede.ayto-santander.es/validacionDoc>

Anexo único. - Autorización de ADIF para la reducción de la línea límite de edificabilidad

(20)



f000098a33710a29407e83be04101c9

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: ZG16W966DTSHTJE4WW3HY2H74C

Verificable en <https://sede.adif.gob.es/csv/valida.jsp>

Expediente: R.L.L.E.U. 30/22

ADIF
SALIDA
01/09/2023 09:14
202399700005076

RESOLUCIÓN DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

María Luisa Domínguez González, en calidad de Presidenta de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), con domicilio a efectos de notificaciones en la C/ Sor Ángela de la Cruz n.º 3 (28020 – Madrid), actuando en nombre y representación de la mencionada Entidad en el ejercicio de las facultades legalmente atribuidas en materia de fijación de la Línea Límite de Edificación, dicta la presente **RESOLUCIÓN**, con base en los siguientes:

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO. – Con fecha 1 de agosto de 2022, D. Lucas Sarabia del Castillo, con DNI número 13629566L, solicitó a ADIF la reducción de la línea límite de edificación (LLE) para la parcela con referencia catastral 4422003VP3131H0001DU, situada en el número 62 de la calle Castilla, en el término municipal de Santander (Cantabria).

SEGUNDO. – La solicitud de reducción de la línea límite de edificación se fundamenta en que la parcela citada es colindante con la línea férrea "780 BILBAO LA CONCORDIA-SANTANDER", entre los PP.KK. 531/817-531/896, por el margen izquierdo, siendo necesaria dicha reducción para la construcción de un edificio comercial, previa demolición de la nave existente en la actualidad.

TERCERO. – La reducción de la línea límite de edificación solicitada se ubica a una distancia variable, medida desde la arista exterior de la plataforma, de:

- 5,87 metros frente al P.K. 531/817. La mencionada arista se sitúa a 5,67 metros del borde exterior del carril más próximo.
- 5,38 metros frente al P.K. 531/857. La mencionada arista se sitúa a 5,65 metros del borde exterior del carril más próximo.
- 5 metros Frente al P.K. 531/896, el punto más desfavorable para el ferrocarril. La mencionada arista se sitúa a 8,96 metros del borde exterior del carril más próximo.

CUARTO. – Recabados los informes internos y externos necesarios para el análisis de la solicitud de reducción de la línea límite de edificación se ha pronunciado favorablemente sobre la misma la Subdirección General de Planificación Ferroviaria del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y en idéntico sentido, han informado la Gerencia de Área de Patrimonio y Urbanismo Norte de ADIF y la Subdirección de Operaciones de RC Norte de ADIF.

Por su parte, la Dirección de Gabinete, Desarrollo y Coordinación de la D.G. de Planificación, Estrategia y Proyectos de ADIF emitió informe con las siguientes conclusiones:

1. *Las actuaciones planteadas afectan al PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE PROTECCIONES ACÚSTICAS RESULTANTES DE LOS PLANES DE ACCIÓN CONTRA EL RUIDO. FASES I Y II. ÁREA Nº 2 ZONA NORTE. PAÍS VASCO, ASTURIAS, ARAGÓN Y CASTILLA LEÓN. ÁREA Nº 5 RED DE ANCHO MÉTRICO. ASTURIAS Y CANTABRIA, actualmente en proceso de licitación.*
2. *El citado proyecto prevé la ejecución de una pantalla para la atenuación de los niveles de ruido generados por el tráfico ferroviario en el municipio de Santander para la protección del Instituto Alberto Pico. Ésta se dispone en la línea 780 Torrelavega - Santander, Red de Ancho Métrico en las inmediaciones de la entrada a la estación del municipio en su margen izquierda, pk 531+900 aproximadamente.*

E. P. E ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
CÓDIGO DIR3: EA0009171

1 de 5



ADIF
SALIDA
01/09/2023 09:14
202399700005076

3. Considerando la proximidad entre la necesaria pantalla prevista para proteger el Instituto Alberto Pico ya existente y la nueva propuesta de edificación comercial, cabe mencionar las siguientes cuestiones:

- La ejecución de la nueva zona comercial en las inmediaciones de la plataforma ferroviaria con altura de unos 12 m en tres plantas, puede derivar en una problemática a corto plazo para Adif no sólo relativa a la variable acústica, sino también vibratoria, de no haberse evaluado previamente.
- Para evitar este escenario, se considera necesario solicitar al Promotor en las siguientes etapas de ordenación, a la hora de redactar el Proyecto o Proyectos de Urbanización y Edificación, la realización de los estudios técnicos específicos para determinar la problemática esperada sobre ambas variables y, con base en la normativa sectorial vigente, de precisarse, diseñar las medidas correctoras necesarias para el cumplimiento de los objetivos de calidad de aplicación.
- Las medidas correctoras resultantes, de precisarse, se asumirán por el Promotor y se considerarán gastos de urbanización, estarán fundamentadas en trabajos técnicos que serán previamente analizados por los Departamentos oportunos de Adif."

Finalmente, el Ayuntamiento de Santander y la Consejería de Obras Públicas, Ordenación del Territorio y Urbanismo del Gobierno de Cantabria no han remitido, hasta la fecha, los informes correspondientes, por lo que, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 35.2 del Real Decreto 2387/2004, de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario, en relación con lo establecido en el artículo 80.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, habiendo transcurrido el plazo de dos meses sin que se hayan recibido dichos informes, debe entenderse que dichas Administraciones no se oponen a la reducción solicitada.

QUINTO.- Realizado el análisis de riesgos exigido en cumplimiento del Procedimiento Especifico ADIF-PE-101003-009-SC-312 de "Gestión de Riesgos relacionados con Autorizaciones y Reducciones en la zona de dominio público, zona de protección y línea límite de edificación en la RFIG administrada por ADIF/ADIF-AL", no se identifican afecciones a las funciones de la gestión de tráfico, mantenimiento o seguridad ni afectación a los diferentes subsistemas que puedan generar riesgos en la circulación ferroviaria.

SEXTO.- Con fecha 22 de agosto de 2023 se notificó al solicitante la apertura del trámite de audiencia, habiendo manifestado este su conformidad.

A los anteriores *Antecedentes de Hecho* son de aplicación los siguientes

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- ADIF se configura como un organismo público de los previstos en el artículo 84, apartado 1, letra a) segundo, de la Ley 40/2015, de Régimen Jurídico del Sector Público, adscrito al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en consonancia con lo establecido en el artículo 22 de la Ley 38/2015, del Sector Ferroviario.

SEGUNDO.- A tenor del artículo 23.1. e) de la Ley 38/2015, del Sector Ferroviario, en relación con el artículo 3.1.d) del R.D. 2395/2004, del Estatuto de ADIF, esta Entidad tiene la función de realizar el control e inspección de la infraestructura ferroviaria que administre, de sus zonas de protección y de la circulación ferroviaria que sobre ella se produzca.

TERCERO.- Regula el Capítulo III del TÍTULO II de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (LSF), las denominadas "Limitaciones a la propiedad", dedicando el artículo 15 a la Línea Límite de

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: ZG16W966DTSHTJE4WW3HY2H74C

Verificable en <https://sede.adif.gob.es/csv/valida.jsp>





ADIF
SALIDA
01/09/2023 09:14
202399700005076

Edificación y permitiendo el artículo 15.4 a los administradores generales de infraestructuras el establecimiento de la línea límite de edificación a una distancia inferior a las señaladas en el apartado 2 del mismo precepto.

Por cuanto antecede, a la vista de los informes emitidos y al amparo de lo dispuesto en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, la PRESIDENTA DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

RESUELVE

ACORDAR LA REDUCCIÓN DE LA LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN, SOLICITADA POR D. LUCAS SARABIA DEL CASTILLO, A UNA DISTANCIA VARIABLE DE CINCO METROS CON OCHENTA Y SIETE CENTÍMETROS (5,87 METROS) FRENTE AL P.K. 531/817; CINCO METROS CON TREINTA Y OCHO CENTÍMETROS (5,38 METROS) FRENTE AL P.K. 531/857; Y CINCO METROS (5,00 METROS) FRENTE AL P.K. 531/896, medidos desde la arista exterior de la plataforma, para la parcela sita en el número 62 de la calle Castilla, en el término municipal de Santander (Cantabria), adyacente a la línea férrea "780 BILBAO LA CONCORDIA-SANTANDER", entre los PP.KK. 531/817-531/896 (margen izquierdo).

En relación con la construcción de un edificio comercial en la parcela de referencia, previa demolición de la nave existente en la actualidad, las actuaciones a realizar se harán siempre de conformidad con el planeamiento urbanístico vigente y con arreglo a las siguientes condiciones:

a) El presente Acuerdo de reducción de la línea límite de edificación no exime al petitionerio de la obligación de solicitar las demás licencias y autorizaciones necesarias, entre ellas la requerida por el artículo 16 de la Ley 38/2015, del Sector Ferroviario.

En este sentido, con independencia de la reducción de la línea límite de edificación acordada mediante esta resolución, cuando las obras deban ejecutarse dentro de la zona de protección del ferrocarril, el petitionerio deberá solicitar, con carácter previo a la realización de las mismas, la preceptiva autorización de ADIF, debiendo ajustar su petición de autorización a lo establecido en el artículo 66.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, y cumplir los requisitos establecidos en el Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, pudiendo ADIF imponer las condiciones que estime necesarias para evitar cualquier posible riesgo en relación con la circulación, seguridad y/o plataforma e infraestructura ferroviaria.

b) La reducción acordada se realiza sin perjuicio de terceros y dejando a salvo los derechos preexistentes sobre los terrenos o bienes, no suponiendo, en ningún caso, la cesión de dominio público ferroviario o de otros terrenos de titularidad de ADIF o administrados por éste, ni la asunción por ADIF de responsabilidad alguna respecto del solicitante de la reducción o de terceros.

c) El Acuerdo de reducción de la línea límite de edificación conlleva la obligación del solicitante de cumplir con cuantos requisitos resulten exigibles en virtud de la legislación medioambiental vigente.

d) ADIF no asume, como consecuencia del presente Acuerdo de reducción de la línea límite de edificación, ningún tipo de responsabilidad en relación con los daños y perjuicios, de toda índole, que pudieran originarse, en el futuro, al solicitante o a terceros, a causa de las circulaciones ferroviarias, o por cualquier otro motivo cuyo origen radique en la normal explotación del ferrocarril, ya sean los producidos a causa de vibraciones (tales como aparición de grietas y otros desperfectos), ya sean los derivados de la contaminación acústica (molestias por ruidos, etc.), responsabilidades que son asumidas íntegramente por el solicitante, quedando obligado éste a trasladar dichas responsabilidades a los sucesivos adquirentes de los inmuebles situados en la zona objeto de la solicitud con íntegra indemnidad para ADIF.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: ZG16W966DTSHJTJE4WW3HY2H74C

Verificable en <https://sede.adif.gob.es/csv/valida.jsp>



1000098a33710a29407e83be04101c9



ADIF
SALIDA
01/09/2023 09:14
202399700005076

e) El Promotor de la actuación deberá adoptar todas las medidas necesarias para evitar cualquier incidencia que pueda surgir por el ruidos y vibraciones que la circulación de los trenes pueda motivar. Se considera necesario solicitar al Promotor en las siguientes etapas de ordenación, a la hora de redactar el Proyecto o Proyectos de Urbanización y Edificación, la realización de los estudios técnicos específicos para determinar la problemática esperada sobre variables acústica y vibratoria y, con base en la normativa sectorial vigente, de precisarse, diseñar las medidas correctoras necesarias para el cumplimiento de los objetivos de calidad de aplicación.

f) Las medidas correctoras resultantes, de precisarse, se asumirán por el Promotor y se considerarán gastos de urbanización, estarán fundamentadas en trabajos técnicos que serán previamente analizados por los Departamentos oportunos de Adif.

g) Las construcciones que se autoricen no deberán comportar para ADIF carga alguna, ni en el momento de su ejecución ni a lo largo de su vida útil. En el supuesto que en el futuro dichas construcciones se vean afectadas por alguna obra o actuación ferroviaria, las mismas no se incluirán en el correspondiente expediente expropiatorio.

Contra la presente Resolución, que pone fin a la vía administrativa, cabe interponer recurso potestativo de reposición ante la Presidenta de la Entidad, en el plazo de un mes a contar desde el día siguiente a la notificación de la misma, o, bien directamente recurso contencioso-administrativo, en el plazo de dos meses, contados de la misma forma, ante los Juzgados Centrales de lo Contencioso-administrativo; todo ello de conformidad con lo establecido en los artículos 112, 114, 123 y 124 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y en los artículos 9.1.c) y 46.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa.

LA PRESIDENTA DE LA E.P.E. ADIF

Firmado electrónicamente por: MARIA LUISA DOMINGUEZ GONZALEZ
31.08.2023 17:17:39 CEST

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: ZG16W966DTSHTJE4WW3HY2H74C

Verificable en <https://sede.adif.gob.es/csv/valida.jsp>





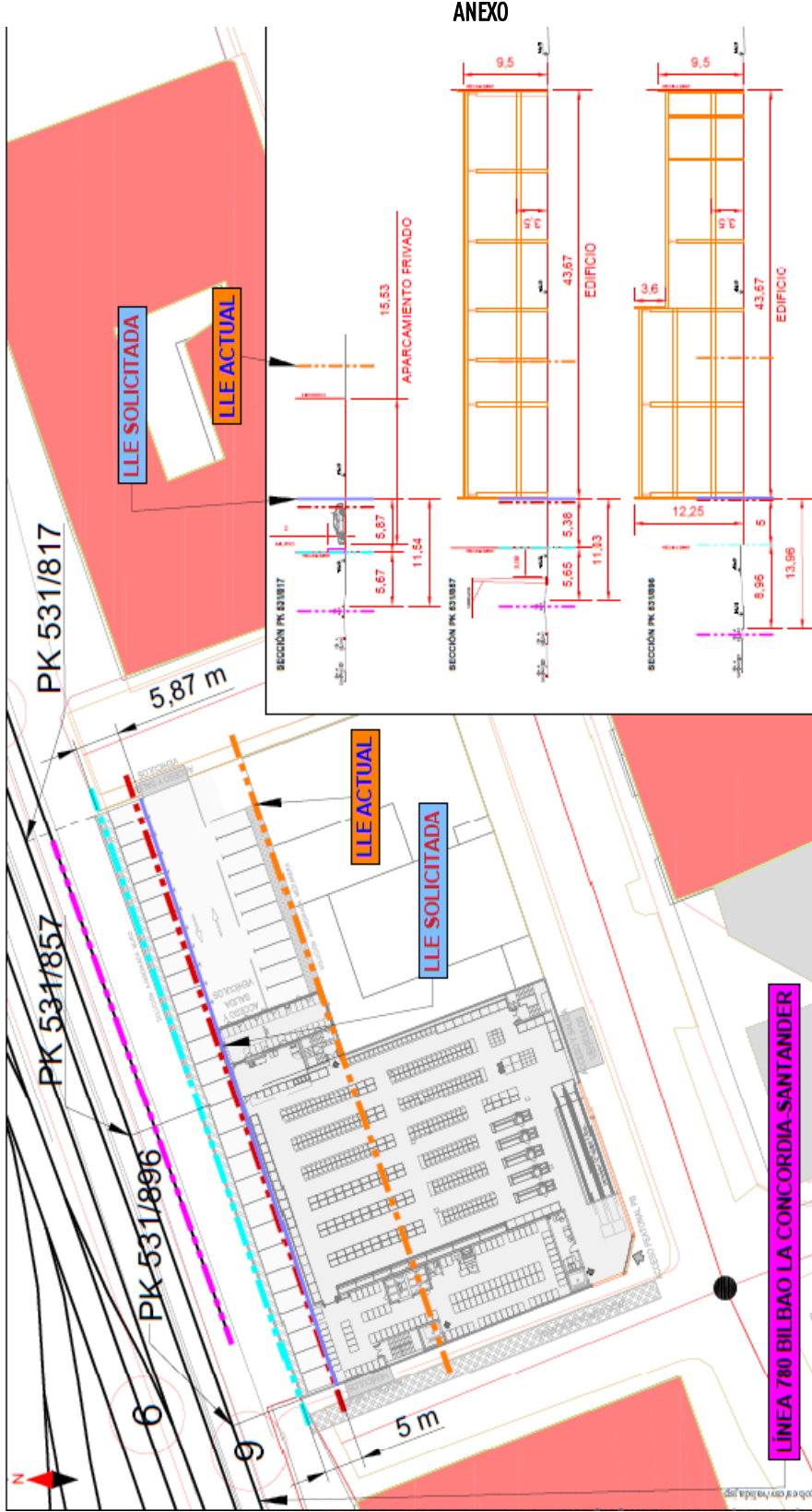
1000098a33710a29407e83be04101c9



La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: ZG16W966DTSHTE4WW3HY2H74C
Verificable en <https://sede.adif.gob.es/csv/valida.jsp>



ADIF
SALIDA
01/09/2023 09:14
202399700005076



DIRECCIÓN de MANTENIMIENTO Subdirección de Operaciones de R.C. Norte Jerárquica de Área de Mantenimiento VALLADOLID	
FECHA	NOMBRE
MAY 2023	JM IGLESIAS
MAY 2023	JM IGLESIAS
COMPROB.	
ESCALAS	INDICADAS
DIP. R.L.L.U. 30/2022: "Autorización para REDUCCIÓN DE LA LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN EN ZONA URBANA PARA LA CONSTRUCCIÓN DE UN CENTRO COMERCIAL, ENTRE LOS PP.KK. 531817 Y 531896, LADO IZQUIERDO DE LA LÍNEA 780 BILBAO LA CONCORDIA-SANTANDER, EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE SANTANDER (CANTABRIA)"	

PLANTA Y SECCIÓN SIN ESCALAS	
EJE DE VÍA	
ARISTA EXTERIOR DE EXPLAN (Y PLATAFORMA)	
LÍNEA LÍMITE DE ZONA DE DOMINIO PÚBLICO	
LÍNEA LÍMITE DE ZONA DE PROTECCIÓN	
(COINCIDE CON LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN)	

Firmado electrónicamente por: JESUS RAMOS GARCIA
19.03.2023 09:34:19 CEST

TÉCNICO TERRITORIAL
FDC/JESUS RAMOS GARCIA