



DOCUMENTO 1  
RED VIARIA, TRÁFICO Y APARCAMIENTO  
INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS

PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN DEL  
CONJUNTO HISTÓRICO DE LA VILLA DE COMILLAS  
PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE COMILLAS



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE COMILLAS

EQUIPO REDACTOR

EDUARDO RUIZ DE LA RIVA  
EDUARDO CABANAS MORENO  
PEDRO FERNÁNDEZ LASTRA

E.T.T., S.A.

**RED VIARIA, TRÁFICO Y APARCAMIENTO  
INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS**

Texto Refundido - Junio 2008

## ÍNDICE

7.6.	LA RED VIARIA, EL TRÁFICO Y EL APARCAMIENTO .....	2
7.6.1.	La red viaria de conexión exterior .....	2
Art. 18.-	Zona de dominio público .....	3
Art. 19.-	Zona de protección.....	3
7.6.1.1.	Estado actual de la red .....	6
7.6.1.2.	El tráfico de paso y de acceso al núcleo de Comillas .....	7
7.6.2.	La red viaria interna.....	10
7.6.2.1.	El tráfico interno y la política de aparcamiento.....	11
7.6.2.2.	El transporte público.....	12
7.6.2.3.	El tránsito peatonal .....	12
7.6.3.	La necesidad de una variante que conecte la CA-135 con la CA-131 .....	13
7.6.3.1.	La Alternativa propuesta por el Estudio Informativo .....	13
7.6.3.2.	Una nueva Alternativa Este.....	16
7.6.3.3.	La propuesta de una Variante Oeste .....	17
7.6.3.4.	La propuesta de una Variante Centro .....	19
7.6.3.5.	Comparación entre Alternativas.....	20
7.6.4.	Los accesos al núcleo de Comillas y su red viaria interna .....	23
7.6.4.1.	Los accesos desde la CA-131 y CA-135 .....	23
7.6.4.2.	Las actuales travesías.....	24
7.6.4.3.	La red viaria interna .....	25
7.6.5.	La política de aparcamiento.....	27
7.6.6.	El tráfico peatonal y el transporte público.....	29
7.6.7.	El cumplimiento de la Ley de Cantabria 3/1996, sobre accesibilidad y supresión de las barreras arquitectónicas, urbanísticas y de la comunicación.....	30
7.7.	LAS INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS.....	32
7.7.1.	Situación actual.....	32
7.7.1.1.	Red de Abastecimiento .....	33
7.7.1.2.	Red de Saneamiento .....	34
7.7.1.3.	Red de Energía Eléctrica.....	35
7.7.1.4.	Red de Alumbrado Público .....	36
7.7.1.5.	Red de Telefonía .....	36
7.7.1.6.	Red de Gas .....	36
7.7.1.7.	Las exigencias futuras .....	37
7.7.2.	Las propuestas de desarrollo de las infraestructuras básicas .....	42
7.7.2.1.	En la red de abastecimiento.....	42
7.7.2.2.	En la red de Saneamiento .....	43
7.7.2.3.	En la red de Energía Eléctrica.....	44
7.7.2.4.	En la red de Alumbrado Público.....	45
7.7.2.5.	En la red de Telefonía .....	45
7.7.2.6.	En la red de Gas .....	45

## **7.6. LA RED VIARIA, EL TRÁFICO Y EL APARCAMIENTO**

### **7.6.1. La red viaria de conexión exterior**

El término municipal de Comillas está comunicado a través de las siguientes carreteras:

- CA-131, antigua C-6316 en Torrelavega, de Barreda a La Revilla entre el límite municipal de Ruiloba y el límite municipal de Valdáliga; da servicio al núcleo de Comillas en su relación Este-Oeste, y a los núcleos de Rubárcena, Travía y La Rabia.
- CA-135, antigua S-484, de Cabezón de la Sal a Comillas entre su límite municipal y el de Udias; pone en comunicación a Comillas con su cabecera comarcal y con el enlace de la Autovía del Cantábrico en Cabezón de la Sal, al Sur de Comillas.

Las otras dos carreteras en importancia a destacar, ya dentro del término municipal son:

- CA-361 de la CA-131 al Puerto de Comillas, clasificada como local en el Catálogo de la Red autonómica de Carreteras aprobado por Decreto 55/2000 de 10 de Julio y que da acceso al Barrio y Puerto de Comillas.
- CA-362, acceso a Ruiseñada desde el cruce con la CA-135 en Comillas, también clasificada como local en este Catálogo.

El resto de los caminos municipales más importantes a destacar son:

- Camino asfaltado de La Rabia a Rioturbio sin clasificar, de dependencia municipal.
- Camino asfaltado de Comillas a Travía por el litoral costero, sin clasificar y con la misma dependencia que el acceso anterior.
- Camino asfaltado de la CA-131 en La Rabia a Travía, que termina uniéndose con el anterior en el propio núcleo de Travía.
- Caminos asfaltados, continuación de la CA-362 desde Ruiseñada a La Molina y hasta Peñacastillo, donde enlaza nuevamente con la CA-135

Las dos primeras carreteras están clasificadas como primarias dentro de la Red Autonómica de Carreteras, y por tanto sujetas a las determinaciones que sobre el Uso y Defensa de las carreteras establece la actual Ley de Carreteras de Cantabria 5/1996 de 17 de Diciembre.

Por su parte, tanto las carreteras locales, accesos al Puerto y a Ruiseñada, como los caminos asfaltados municipales, a Rioturbio y a Trasvía, están también sujetos a las determinaciones establecidas por la Ley de Carreteras de Cantabria en cuanto al uso y defensa de las carreteras autonómicas, y reflejados en el Plano de Situación actual de la Red Víaia recogido en el documento de Información.

Esta Ley de Carreteras de Cantabria establece en su Capítulo III "Uso y defensa de las carreteras" la zona de influencia de las mismas. Esta zona de influencia se subdivide en dos: zona de dominio público y zona de protección, estableciéndose diferencias entre ellas basadas en los usos y actividades en ellas permitidas.

#### **Art. 18.- Zona de dominio público**

*La zona de dominio público está formada por los terrenos ocupados por las carreteras y sus elementos funcionales, y una franja de terreno complementaria a cada lado de tres metros de anchura, medidos horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación.*

#### **Art. 19.- Zona de protección**

- 1. La zona de protección consistiría en una franja de terreno a cada lado de la carretera, delimitada interiormente por la zona de dominio público y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de dieciocho metros, medidos en horizontal, perpendicularmente al eje de la carretera y desde las citadas aristas para las carreteras primarias, catorce metros para las secundarias y diez metros para las locales.*
- 2. Las líneas que delimitan la zona de protección, con carácter general constituyen las líneas de edificación. Cuando en una carretera de titularidad autonómica o municipal las edificaciones sean continuada, o las características del lugar hagan imposible el respeto de las distancias señaladas en los párrafos anteriores, la Administración titular de la carretera, previo informe favorable de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda, podrá reducir excepcionalmente aquellas, siempre que quede garantizada una suficiente ordenación de los márgenes de la carretera y el adecuado control de sus accesos.*

*Al mismo tiempo que se hace coincidir con carácter general la línea de edificación con el límite exterior de la zona de protección, la propia Ley, a través del art. 24 "Tramos urbanos y travesías" incluida en la sección 2ª "De las autorizaciones y limitaciones en casos singulares" del mismo Capítulo III, reconoce la excepcionalidad de ciertos hechos urbanísticos.*

*Así en el segundo punto del art. 24 se indica que "los instrumentos de planeamiento establecerán las distancias de la edificación a las carreteras autonómicas en los tramos que discurran por suelo urbano, así como el calificado como núcleo rural".*

*En todo caso se señalan con carácter general unas distancias mínimas, que son de ocho metros en el caso de las carreteras regionales (primarias) o comarcales (secundarias) y de seis metros en el caso de las carreteras locales. No obstante, atendiendo a la existencia de edificación en las márgenes de la carretera que definan alienaciones consolidadas, podrán reducirse las distancias anteriores, siempre que quede garantizada la seguridad vial.*

En cuanto a la **Normativa Urbanística** aplicable, la Dirección General de Carreteras, Vías y Obras del Gobierno de Cantabria, señala que " ...para definir la jerarquía de las carreteras, se atenderá a lo dispuesto en el Decreto 55/2.000, de 10 de Julio, por el que se aprueba el Catálogo de la Red Autonómica de Carreteras de Cantabria. Se considera necesario incluir la relación de carreteras autonómicas del Municipio, de acuerdo con el citado Decreto, en el texto de la normativa urbanística, recogiendo la clasificación antes mencionada".

*Por su parte el art. 13 "Gestión" de la Ley de Cantabria 5/1996 de 17 de Diciembre, de Carreteras de Cantabria señala en su punto primero que "la administración titular, con carácter general, gestionará las carreteras y caminos a su cargo". En este sentido, la Dirección General de Carreteras, Vías y Obras del Gobierno de Cantabria velará por el estricto cumplimiento **tanto en suelo urbano, como urbanizable y rústico**, en lo que atañe **exclusivamente a las carreteras autonómicas**, de la legislación sectorial vigente en la Comunidad Autónoma de Cantabria.*

*En todo caso, en suelo urbano atravesado por viario autonómico y tan sólo en presencia de edificaciones en las márgenes de las carreteras que definan alineaciones consolidadas, el equipo redactor puede realizar **una propuesta expresa** (que no un señalamiento unilateral) a partir de los criterios señalados en la Ley. La citada propuesta debe definir correctamente, en el texto y en los planos,*

los tramos afectados y las nuevas distancias a la línea de edificación que se proponen. A este respecto la Consejería de Obras Públicas y Vivienda emitirá informe vinculante.

De igual manera, el equipo redactor estudiará la necesidad de considerar como **travesía**, de acuerdo con la definición dada por el art. 42.1 de la Ley 5/1996 de Carreteras de Cantabria, alguno o algunos de los tramos urbanos atravesados por la red de carreteras autonómicas a los efectos señalados por la Ley. Si se diera tal circunstancia, quedaría constancia de los tramos considerados como travesías en la Normativa y en los planos de ordenación.

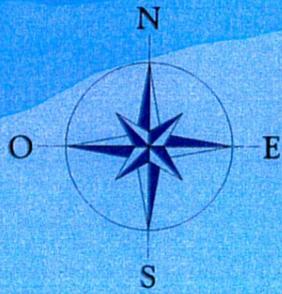
En todo caso, más allá de las condiciones específicas de las carreteras autonómicas en los tramos de suelo urbano consolidado, y la general referencia al sometimiento a la Ley de Carreteras de Cantabria, se debe incluir un párrafo en el que se indique que en **Suelo Urbano de nueva creación, Suelo Urbanizable y Suelo Rústico** las servidumbres de carreteras consistirán en una zona de protección delimitada interiormente por la zona de dominio público, y exteriormente por una paralela a la arista exterior de la explanación a una distancia de **18 metros para carreteras primarias, 14 metros para las secundarias y 10 metros para las locales**, medidos en horizontal, perpendicularmente al eje de la carretera. La referida paralela constituye al mismo tiempo la línea de la edificación.

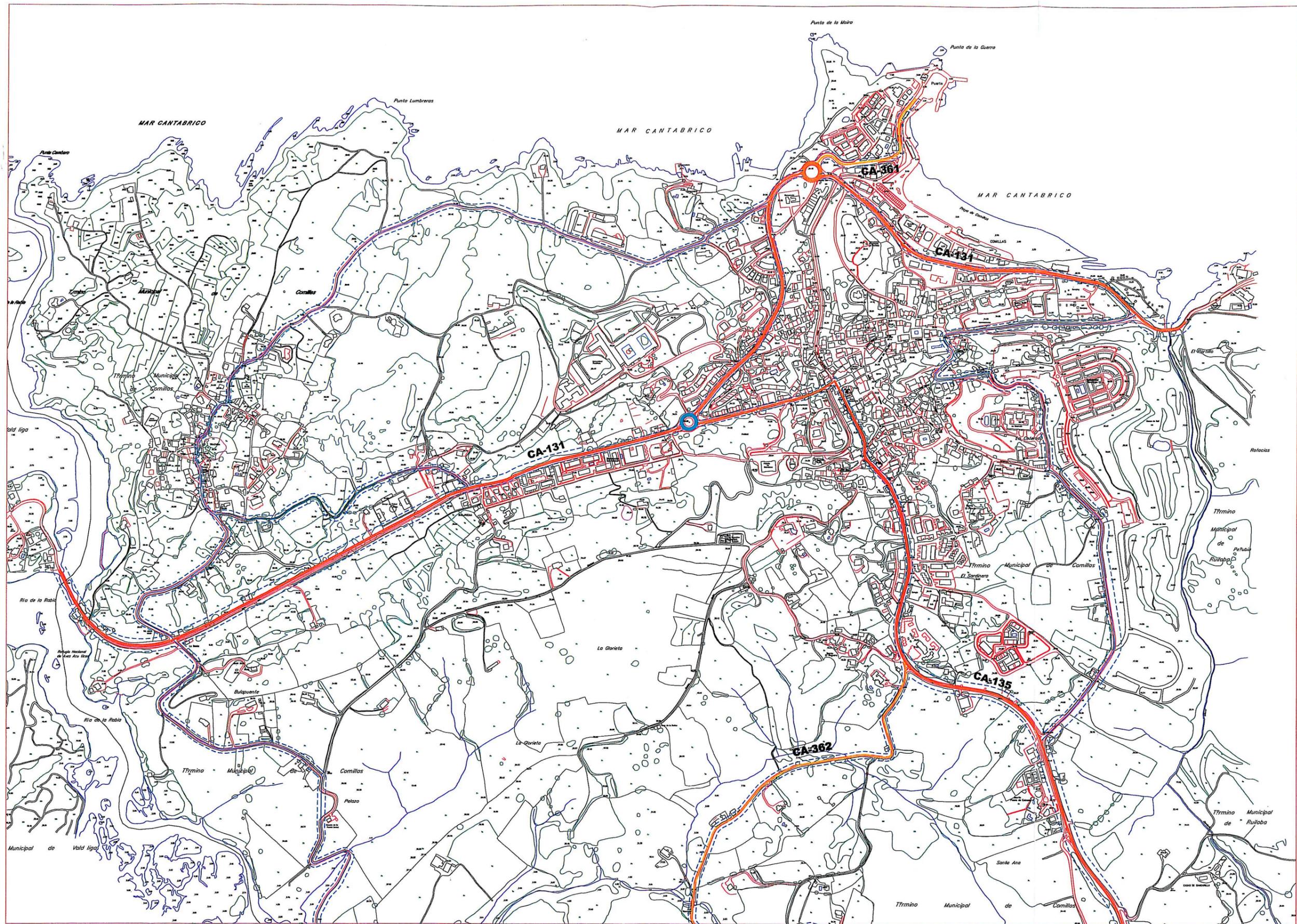
En los terrenos clasificados como Suelo Urbanizable, a la hora de redactar en el futuro instrumentos de planeamiento que desarrollen ese tipo de suelo, la línea de edificación deberá respetar las distancias establecidas en su momento para la zona de protección.

Dado que por parte de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda se pretenden limitar al máximo los futuros accesos, en los terrenos clasificados como Suelo Urbano de nueva creación y Suelo Urbanizable, deberán preverse caminos alternativos de acceso independientes de la carretera autonómica, definiendo los mismos a partir de los ya existentes en el Suelo Urbano Consolidado, y que deberán evitar al máximo, nuevas conexiones con las carretera autonómicas.

En el Suelo Urbano, ya sea Consolidado o No Consolidado (como es el caso del suelo urbano de nueva creación), el Plan General deberá contener el trazado y características de la red viaria. En el caso de Suelo Urbanizable, esto sólo será necesario para los sistemas generales de comunicaciones, permitiéndose dejar los detalles de la definición del futuro viario para un instrumento de planeamiento de desarrollo (Plan Parcial, Plan Especial, ...).

# M A R C A N T Á B





<p><b>PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN DEL CONJUNTO HISTÓRICO DE LA VILLA DE COMILLAS</b></p> <p><b>PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE COMILLAS</b></p> <p><b>EXCMO. AYUNTAMIENTO DE COMILLAS</b></p>	<p><b>LEYENDA</b></p> <p><b>JERARQUIA DE LA RED VIARIA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: red; font-weight: bold;">—</span> RED AUTONÓMICA PRIMARIA CA-131 Y CA-135</li> <li><span style="color: orange; font-weight: bold;">—</span> RED AUTONÓMICA LOCAL CA-361 Y CA-362</li> <li><span style="color: blue; font-weight: bold;">—</span> RED MUNICIPAL</li> </ul> <p><b>ZONA DE PROTECCIÓN DE LA RED VIARIA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="border-bottom: 1px dashed blue; width: 20px; display: inline-block;"></span> 18 METROS</li> <li><span style="border-bottom: 1px dashed orange; width: 20px; display: inline-block;"></span> 10 METROS</li> <li><span style="border-bottom: 1px dashed blue; width: 20px; display: inline-block;"></span> 10 METROS</li> </ul> <p style="text-align: center;"><b>CALZADA</b></p> <p style="font-size: small;">ARISTA EXTERIOR DE LA EXPLANACIÓN 3 m. LÍMITE DE DOMINIO PÚBLICO 15 m. LÍMITE DE EDIFICACIÓN 15 m.</p>	<p><b>DOCUMENTO DE PLAN</b></p> <p><b>JERARQUIA Y LÍMITES A LA EDIFICACION DE LA RED VIARIA ACTUAL</b></p>	<p>fecha 01_2003</p> <p>norte</p> <p>escala 1: 5000</p> <p>plano nº 1</p>															
			<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; font-size: x-small;"> <tr><td>1</td><td>2</td><td>3</td></tr> <tr><td>4</td><td>5</td><td>6</td></tr> <tr><td>7</td><td>8</td><td>9</td></tr> <tr><td>10</td><td>11</td><td>12</td></tr> <tr><td>13</td><td>14</td><td>15</td></tr> </table>	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	2	3																
4	5	6																
7	8	9																
10	11	12																
13	14	15																

### **7.6.1.1. Estado actual de la red**

Las dos carreteras primarias han sido acondicionadas en los últimos años en sus tramos Barreda-Límite de Comillas, Variante de Comillas, y Comillas-La Rabia, en la CA-131, y Cabezón de la Sal-Comillas en la CA-135.

- En el primer caso la carretera CA-131 presenta una sección tipo de 6,5/8 metros de calzada/plataforma antes de Comillas; **un tramo sin acondicionar desde Casasola hasta la Variante de Comillas con sección 5/6**; un tramo urbano, Variante Norte, con aceras y aparcamiento en las márgenes en la zona de la Playa de Comillas; y una sección reducida de 5,5/6 metros entre el final de la variante de Comillas y La Rabia, sección debida al particular entorno ambiental por el que discurre esta carretera.
- Por su parte la CA-135 se ha planteado con una sección tipo 6,5/8 metros de calzada/plataforma con características de carretera de velocidad de proyecto de 80 km/hora, y buenas condiciones de trazado y visibilidad, mejorando así la antigua carretera de conexión de Comillas con Cabezón de la Sal (S-484).

La mejora de esta carretera ha coincidido en el tiempo con la puesta en servicio de la Autovía del Cantábrico en el tramo Virgen de la Peña-Cabezón de la Sal-Lamadrid, completando así la totalidad de esta autovía en Cantabria, y facilitando las conexiones de Comillas con su entorno provincial, y con las Comunidades Autónomas limítrofes.

La conexión de la CA-135 en el enlace de Cabezón de la Sal con la AP-8, es básica para entender la nueva funcionalidad de la carretera CA-135, y las potencialidades futuras que la nueva accesibilidad a Comillas supone para este núcleo y para todo su término municipal.

### **7.6.1.2. El tráfico de paso y de acceso al núcleo de Comillas**

El término municipal de Comillas soporta en la actualidad dos tipos de tráfico, de paso, y de acceso/salida, tráficos que circulan por las carreteras autonómicas primarias antes mencionadas:

- Los tráficos de paso tienen dos origen/destino diferentes: los procedentes de Torrelavega y Santillana del Mar que se dirigen hacia La Revilla y San Vicente de la Barquera; y los tráficos de paso que procedentes desde Cabezón de la Sal también quieren ir a Valdáliga al oeste, o a Ruiloba al este de Comillas, atravesando su Casco Histórico.
- Los tráficos de acceso/salida al núcleo y a sus barrios de Comillas, están originados por su propia actividad residencial y comercial, y por el turismo que atrae por su monumentalidad e historia.

Los tráficos de paso discurren respectivamente por las actuales carreteras CA-131 de Barreda a La Revilla por Comillas y por la CA-135 de Cabezón de la Sal a Comillas; el punto de encuentro de ambas carreteras es el cruce localizado en la glorieta de la Universidad Pontificia.

- La CA-131 tiene una funcionalidad Este-Oeste y canaliza tráficos costeros que obviamente presentan puntas muy acusadas durante los fines de semana y especialmente en la época estival, como consecuencia del acceso desde la Comarca de Santander y desde Torrelavega a las playas de Oyambre en Valdáliga, y Merón, en San Vicente de la Barquera.

Partiendo de los últimos datos de tráfico facilitados por el Servicio de Carreteras Autonómicas del Gobierno de Cantabria, puede hablarse de crecimientos de la IMD desde los 4.100 vehículos/día en 1996 a los 5.827 vehículos/día, con un 8% de pesados registrados en el año 2001. En verano de dicho año se han llegado a registrar 9.653 vehículos/día durante el mes de Agosto, con puntas de 10.881 y 10.529 vehículos/día respectivamente, los sábados y domingos de dicho mes.

- Por su parte la CA-135 cumple funciones de acceso desde Cabezón de la Sal y su Comarca, a Comillas y zonas costeras de Valdáliga y San Vicente de la Barquera ó Ruiloba y Cobreces al Este; con la puesta en servicio en Abril de 2002 de la totalidad de la Autovía del Cantábrico en Cantabria, el enlace de Cabezón de la Sal y su conexión con la carretera CA-135, pasará a cumplir

funciones de canalización del tráfico Autovía-Costa. Este hecho incrementará sin duda el actual tráfico que discurre por esta carretera, que ha pasado de los 2.053 vehículos/día de 1995, a los 2.400 vehículos/día el año 2003, y a valores del orden de más de 7.000 vehículos/día, no superando el tráfico de pesados, niveles significativos del 7%, en verano del año 2001, una vez abierta al tráfico la totalidad del itinerario Cabezón de la Sal-Comillas.

Estos tráficos de paso se superponen a los tráficos de acceso generados por la propia actividad del núcleo de Comillas, y por el atractivo turístico que supone la visita a Comillas bien desde Santillana del Mar, o bien, en visita vespertina, desde Potes y Picos de Europa.

**Las IMDs son reflejo de la suma de todos estos tráficos: de paso y acceso/salida, y resulta difícil diferenciar qué porcentaje corresponde a cada caso, porcentaje que varía según días de la semana, y semanas y épocas del año.**

Además la falta de información sobre el tráfico en las carreteras autonómicas tampoco contribuye al conocimiento de los tráficos y de su composición; por ello resultaría necesario efectuar por parte de la Dirección General de Carreteras, Vías y Obras del Gobierno de Cantabria, un estudio más detallado de estas Intensidades de tráfico a partir de nuevos datos de aforos y encuestas.

Estos aforos y encuestas origen/destino, deberían hacerse especialmente en épocas punta del verano, meses de Julio y Agosto principalmente, y en puntos significativos de la red de acceso, CA-131 y CA-135, de forma que por diferencia de aforos se pueda llegar a una clara determinación sobre la composición del tráfico total.

En cualquier caso, el tráfico de paso por Comillas por la CA-131 está "resuelto" por la actual variante norte de esta carretera, que aún presentando características de travesía urbana, soluciona de manera razonable el tráfico Este-Oeste a su paso por Comillas, evitando el cruce por su Centro Histórico. Quedarían por resolver en esta variante-travesía problemas puntuales como:

- Su entrada al término de Comillas desde Ruiloba con el cruce sobre el Arroyo de Gandarias, en vías de resolución.
- Su formalización en una glorieta situada al Este del núcleo que indicara el inicio de la zona más urbanizada.

- Su mejor integración urbana, potenciando su función como vía de cornisa y paseo sobre la playa de Comillas, ampliando su función peatonal y reduciendo paulatinamente su papel como vial de aparcamiento.

Por el contrario el tráfico de paso que accede a Comillas por la CA-135 hasta su cruce con la CA-131 en la glorieta de la Universidad Pontificia, presenta serios problemas de falta de capacidad, sobre todo en época estival, a su paso por el núcleo de Comillas; en concreto esto sucede en el tramo existente entre Fuente Real, el Bar Filipinas en su cruce con la antigua travesía de la carretera Comillas-La Revilla, y la citada glorieta de la Universidad Pontificia.

En época estival estos problemas son mucho más graves generándose colas y problemas en este cruce, además de conflictos peatonales y rodados, dado el escaso espacio en el que se producen todos los movimientos de cruce, giro y carga/descarga a las actividades adyacentes (Supermercado, Gasolinera, Bar, ...).

La puesta en servicio de la Autovía del Cantábrico no ha hecho más que incrementar estos problemas, dado el atractivo que tiene su enlace en Cabezón de la Sal para acceder a Comillas, o continuar hasta La Rabia y zonas costeras de los municipios de Valdáliga y San Vicente de la Barquera.

La continuación de ambos tráficos de paso, Este-Oeste y Sur-Oeste hacia estas zonas está también resuelto a partir del encuentro de la CA-131 con la salida de Comillas hacia la ría de La Rabia.

La obra de ensanche y mejora de esta carretera, Comillas-La Rabia, y de su futura prolongación hasta el cruce con el acceso a la Playa de Oyambre y La Revilla, ha encontrado un punto de equilibrio en su diseño entre la funcionalidad y la protección ambiental.

Dado que este itinerario presenta una funcionalidad, bien simplemente de conexión interior con Comillas o San Vicente de la Barquera, o bien recreativo-turístico, **ya que para viajes rápidos está la Autovía del Cantábrico**, se considera acertado su diseño, siempre y cuando se insista en la corrección de los efectos ambientales y en el mantenimiento de la replantación en los márgenes de los ejemplares arbóreos perdidos.

### **7.6.2. La red viaria interna**

Se apoya fundamentalmente en las travesías de las carreteras primarias antes mencionadas, travesías que bien han sido resueltas por una variante, como es el caso de la CA-131 con su variante Norte de Comillas, o bien están pendientes de resolución como es el caso de la CA-135.

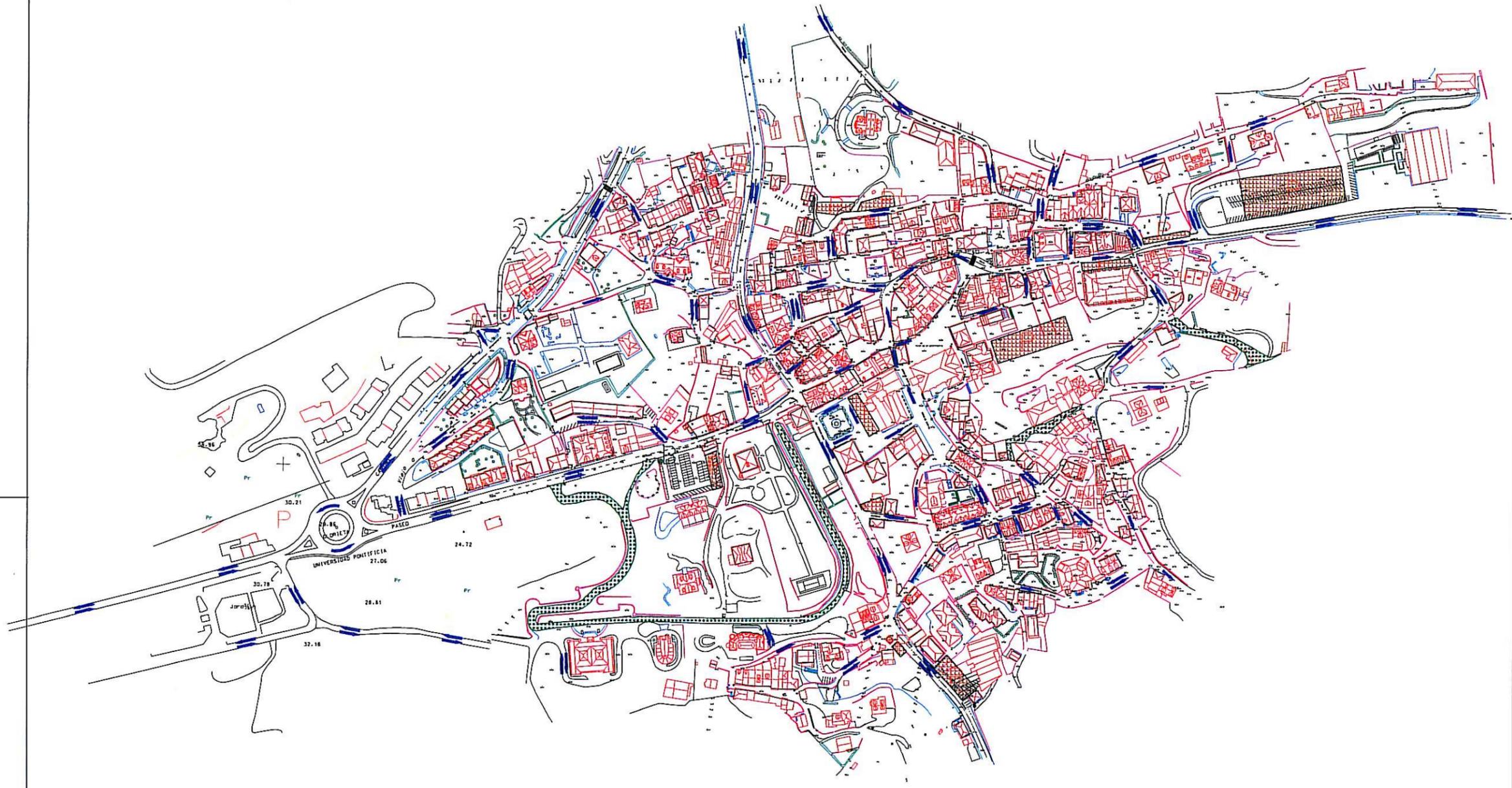
El resto del viario interior está conformada por una estrecha red de calles, como corresponde al carácter histórico de la villa y núcleo de Comillas, y a una sucesión de antiguos caminos de conexión con sus barrios más cercanos al núcleo de Velecio, La Campa, Sobrellano y La Moria.

El nuevo callejero refleja el viario principal interno del núcleo y su jerarquía funcional según conecte los principales lugares institucionales, administrativos y/o turísticos de interés.

La calidad actual de la urbanización es escasa salvo en lo que se refiere a sus zonas más centrales, Plaza de la Constitución, Corro de San Pedro y Plazas de Ibañez y de Ortíz de Zárate; recientemente también se ha acondicionado la calle Ignacio Fernández de Castro y González de la Reguera y parte de la de El Prado, con empedrado en su pavimentación.

Últimamente se ha procedido también a la reurbanización de las calles Antonio Gaudí y Paseo de Solatorre dentro de las obras de mejora de la travesía de la CA-135, y del Paseo Antonio Garelly, dentro del Plan de Saneamiento Integral de Comillas; las respectivas Consejerías de Obras Públicas y Medio Ambiente han sido los responsables de su ejecución en coordinación con los servicios municipales.

El resto del viario presenta características urbanísticas irregulares con muy diferentes tipos de pavimentos, tanto en sus zonas centrales como en zonas periféricas y requerirían la redacción de nuevos proyectos que sirvieran para reurbanizar los barrios del Centro Histórico.



PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN DEL  
CONJUNTO HISTÓRICO DE LA VILLA DE COMILLAS  
PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE COMILLAS



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE COMILLAS

EQUIPO REDACTOR  
EDUARDO RUIZ DE LA RIVA  
EDUARDO CABANAS MORENO  
PEDRO FERNÁNDEZ LASTRA  
E.I.T.S.A.

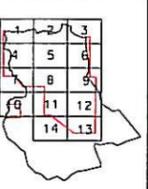
LEYENDA

-  SENTIDOS DE CIRCULACIÓN
- P** APARCAMIENTOS
- B** PARADA BUS
-  ITINEARIO PEATONAL

DOCUMENTO DE PLAN

ORDENACIÓN DEL TRAFICO  
APARCAMIENTO Y TRANSPORTE

fecha  
8.2006  
norte  
escala  
1:4.000  
plano n°



### **7.6.2.1. El tráfico interno y la política de aparcamiento**

No existen datos de las Intensidades de tráfico que se producen en el viario interior, en particular el de sus calles principales: travesía Este-Oeste (conformada por las calles Antonio López – Antonio Sánchez Movellan – Marqués de Comillas – Paseo de Solatorre), y Sur-Norte (Paseo Estrada – Las Infantas – Paseo de Antonio Garelly), calles en las que se produce la confluencia del tráfico interno y del tráfico de paso.

Mientras tanto sirven de referencia las cifras de vehículos censados en Comillas en el año 2002, 808 vehículos ligeros, 85 vehículos semipesados, 13 autobuses y 244 motocicletas, correspondientes a una población residente de 2.447 habitantes.

Estas cifras aumentarían con la población con residencia secundaria de 8.770 personas, lo que daría lugar a otros 3.508 nuevos vehículos<sup>1</sup> circulando en las épocas de mayor ocupación veraniega.

A estas cifras hay que medir el parque de vehículos de la población visitante alojada en Comillas, estimada en 1.520 personas, es decir otros 760 vehículos adicionales<sup>2</sup>, y el de la población visitante no alojada, estimada en 4.000 personas, que utilizarían entre 1.000 y 2.000 vehículos adicionales.

Es decir, en épocas invernales existen 800 vehículos circulando, correspondientes al censo de vehículos propios de Comillas, y en época punta veraniega habría un número de vehículos **adicionales** comprendido entre los 5.260 y los 6.260 vehículos, lo que da idea de la presión que sobre el viario ejercen sus necesidades de circulación.

En cuanto al aparcamiento sólo se puede “garantizar”<sup>3</sup> el aparcamiento **en residencia** de los vehículos censados y de los vehículos residentes con residencia secundaria, es decir de 4.300 vehículos, suponiendo que una parte estarían aparcados en el propio viario urbano; el resto, unos 2.000 vehículos en época pico, competirían con éstos en la búsqueda diaria de aparcamiento, hecho éste constitutivo de uno de los principales problemas de la movilidad actual en Comillas.

---

<sup>1</sup> Suponiendo una media de 400 vehículos/1.000 habitantes.

<sup>2</sup> Suponiendo 1 vehículos por cada 2 personas.

<sup>3</sup> Suponiendo que todos ellos tienen plaza de aparcamiento asegurada en garaje o en parcela urbanizada.

La política que al respecto sigue el actual Ayuntamiento, se limita a prohibir el aparcamiento en las zonas más céntricas en períodos y horarios concretos de la época veraniega, dirigiendo a los vehículos a las zonas de aparcamiento existentes en los alrededores del casco, sin facilitar mayor información a los visitantes que llegan por primera vez al núcleo. Esta situación determina que los conflictos sobre aparcamiento sean frecuentes y que la demanda en zonas céntricas supere con creces su capacidad actual.

#### **7.6.2.2. El transporte público**

Se limita a la línea de San Vicente de la Barquera-Comillas-Torrelavega-Santander de la Compañía La Cantábrica, con tres servicios diarios en invierno y cuatro servicios diarios en verano, durante los meses de Julio, Agosto y Septiembre. Recientemente se ha puesto en servicio una línea diaria Comillas-Madrid, servicio que se intensifica en la época estival.

Existen dos paradas situadas en los extremos del casco: al lado del Palacio de Sobrellano, y en la salida Este al lado del Puente Portillo, sobre el Arroyo Gandarias. Son refugios en regular estado de conservación, con falta de información, y a veces destrozados en sus elementos más frágiles por actos de vandalismo urbano, que precisan de una puesta al día tanto en lo que a conservación se refiere, como en la información sobre los servicios existentes.

#### **7.6.2.3. El tránsito peatonal**

En consecuencia con la calidad antes mencionada sobre la urbanización viaria, y reflejada en los ejemplos antes expuestos, el tráfico peatonal resulta complicado para un núcleo como el de las características de Comillas, en el que debería primar la movilidad a pie, o no motorizada, por itinerarios claros y bien urbanizados.

De particular incidencia resultaban los cruces con las carreteras/calles principales del casco, en particular el denominado cruce del Bar Filipinas, en el que el descontrol viario, peatonal y rodado adquiría su máximo exponente sobre todo en época veraniega, hecho este ya solucionado con las obras efectuadas. Sin embargo sigue pendiente de resolución el tránsito peatonal por la travesía Este-Oeste del casco, el acceso a la Playa desde el aparcamiento, y los recorridos interiores a los barrios. Urge por tanto el establecimiento de una política de mejora del tráfico peatonal y ciclista, que favorezca los desplazamientos a pie o en medios no motorizados evitando el uso indiscriminado de los vehículos ligeros, política de especial aplicación en la época estival.

### **7.6.3. La necesidad de una variante que conecte la CA-135 con la CA-131**

La resolución a los problemas de paso y acceso a Comillas pasa en consecuencia por construir una variante de la actual carretera CA-135 que evite su paso por el núcleo de Comillas y conecte con la CA-131 bien al Este o al Oeste de su núcleo principal de población.

Los actuales niveles medios de tráfico, así como las puntas que se registran los meses de Julio y Agosto, con su consiguiente efecto sobre el actual viario de acceso y paso por Comillas, así lo indican, y de esta forma está además recogido en el II Plan de Carreteras de Cantabria 2001-2008, aprobado por el Consejo de Gobierno de Cantabria en el año 2001.

En este documento de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda del Gobierno de Cantabria, se recogía la actuación Variante Comillas Este para el período 2005-2008, reconociendo problemas urbanísticos y medioambientales para su eventual ejecución.

#### **7.6.3.1. La Alternativa propuesta por el Estudio Informativo**

La solución de la variante Este de Comillas ya fue analizada en un Estudio Informativo, de fecha Enero de 1998, por la Consejería de Obras Públicas y Vivienda del Gobierno de Cantabria.

Su propuesta de trazado, realizada de acuerdo con la nueva Norma de Trazado 3.1-IC, se plantea con radio mínimo 175 metros, rampa máxima 6% y parámetro mínimo en los acuerdos verticales de 5.000.

La planta de trazado, con una longitud aproximada de 1,832 kilómetros, parte de la CA-135 antes del cruce con el acceso a la Cooperativa de Ruiseñada, para después de discurrir por el término de Comillas, cruzar al de Ruiloba por encima del Arroyo de Gandarias, discurrir paralelo al mismo y finalizar en la CA-131 en su punto de cruce con el mencionado cauce en una glorieta localizada encima del Arroyo, y que sustituiría al actual puente sobre la playa.

Tal y como se refleja en su Memoria, *...“el presente estudio, a pesar de su denominación de Estudio Informativo y de tratar de un tramo de nueva carretera que se plantea como variante de población, **no contempla más de una solución.***

*Esto es debido a que múltiples condicionantes (oroográficos, de asentamiento poblacional, de existencia de áreas a proteger, etc...) no permiten "a priori" la consideración de otro corredor diferente del que aquí se propone, **ya que la alternativa de variante por el Oeste del núcleo de Comillas, comportaría una afección a la finca del Palacio de Sobrellano, lo cual la hace descartable de forma inmediata.***

*Dentro del corredor propuesto se elige la ladera Este de la vaguada, al ser ésta suelo no urbanizable, en tanto que la ladera Oeste es suelo urbanizable en desarrollo en la actualidad.*

*La solución estudiada para la variante Este de Comillas tiene una longitud de 1.800 metros de nuevo trazado, más 900 metros de ramales para su conexión con la carretera C-6316, actual C-131.*

*Se inicia por medio de una intersección en T con la carretera S-484, actual C-135, existente (asumiendo la mejora de trazado de la misma según el proyecto clave 5/97-6/30).*

*La variante discurre en forma de S hasta cruzar el arroyo Gandarias, en el Pk 0+680, mediante una obra de fábrica; a partir de aquí viene paralela al cruce del Arroyo por su margen derecha, a un nivel 8 a 10 metros por encima del mismo y procurando respetar el cauce existente. Alterna tramos en desmonte, media ladera y algunos en terraplén, donde se cruza sobre las vaguadas existentes. Los terraplenes se han limitado hacia el lado del río mediante muros de escollera. En todo momento se cumplen sobradamente las condicionantes de radios, pendientes, etc..., exigidas por la Orden de Estudio y la Normativa vigente.*

*Al final del trazado, en el Pk 1+800, la variante se conecta a la carretera C-6316 y a la vía de acceso a Comillas mediante una intersección en glorieta. El trazado de los ramales de unión se prolonga de manera que se consiga también una mejora de las condiciones existentes en la C-6316.*

*La carretera proyectada conlleva la realización de terraplenes y desmontes de considerable altura y volumen.*

*Para limitar el espacio ocupado por los terraplenes, en especial hacia el lado del arroyo cuando son paralelos a éste, se construirán muros de escollera colocada que pueden tener alturas superiores a 10 metros en algunos puntos".*

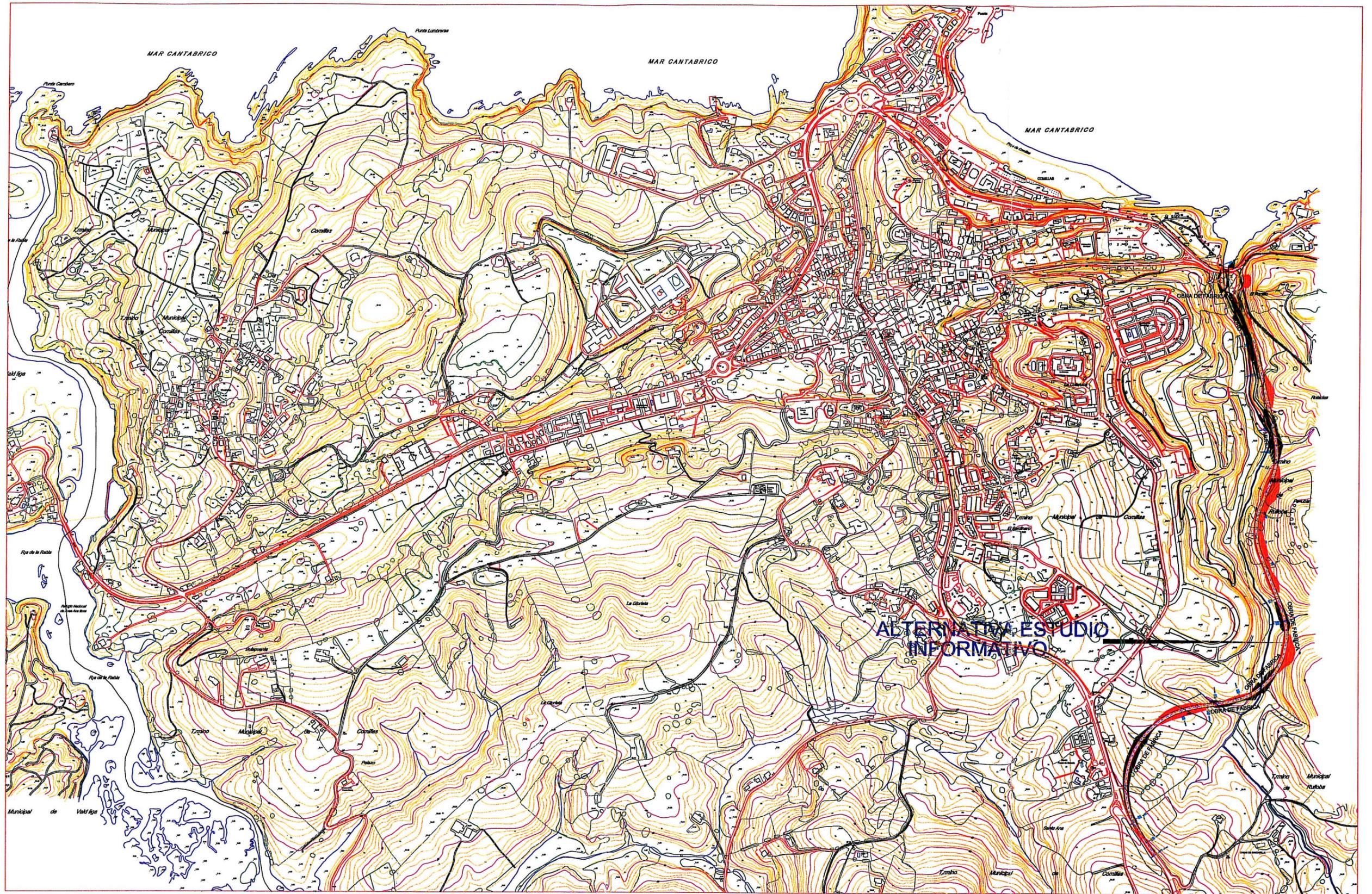
El coste estimado por el Estudio Informativo para su ejecución era de 572,4 millones de pesetas (3,44 millones de euros).

**A pesar de (o más bien debido) ésta propuesta única, la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno de Cantabria, dictó el 24 de Marzo de 2000 una Declaración denegatoria de Impacto Ambiental debido a las siguientes razones:**

*“... Desde el punto de vista medioambiental se considera que la realización de la variante Este de Comillas provocaría:*

- *Un impacto negativo irreversible sobre el cauce del río Gandarias como consecuencia de los diversos encauzamientos, y especialmente del entubado final en su desembocadura.*
- *Un impacto negativo irreversible sobre la vegetación de ribera, calificada como hábitat a proteger por la Directiva Hábitat y así transpuesto a la legislación española.*
- *La pérdida de la funcionalidad biológica del río Gandarias y su bosque de ribera como corredor biológico y de conexión entre diferentes hábitats.*
- *La impermeabilización y pérdida de la conectividad territorial entre el cauce del río Gandarias y el resto de su ladera Este.*
- *Un efecto paisajístico muy negativo sobre la garganta del río Gandarias, que perdería su aspecto de área natural.*
- *Un efecto paisajístico muy negativo sobre la fachada litoral, que se vería afectada por la realización de la glorieta de conexión de la variante Este y la carretera C-6316. Es necesario señalar, que dicha glorieta iría parcialmente ubicada sobre suelos clasificado por las Normas Subsidiarias de Comillas como Suelo No Urbanizable de Protección Paisajística.*

*El Informe concluye con la siguiente consideración: **en base a los datos expuestos, teniendo en cuenta el elevado coste ambiental que supondría la ejecución de la variante Este de Comillas propuesta, no se considera ambientalmente justificable el elevado impacto que sufriría el entorno para el de la carretera propuesta**.*



PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN DEL  
CONJUNTO HISTÓRICO DE LA VILLA DE COMILLAS  
PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE COMILLAS

 EXCMO. AYUNTAMIENTO DE COMILLAS

EQUIPO REDACTOR      EDUARDO RUIZ DE LA RIVA      E.T.T., S.A.  
EDUARDO CABANES MONDGO  
PEDRO FERNÁNDEZ LASTRA

DOCUMENTO DE PLAN

ALTERNATIVA E. INFORMATIVO DE CONEXIÓN  
ENTRE LA CA-135 Y LA CA-131

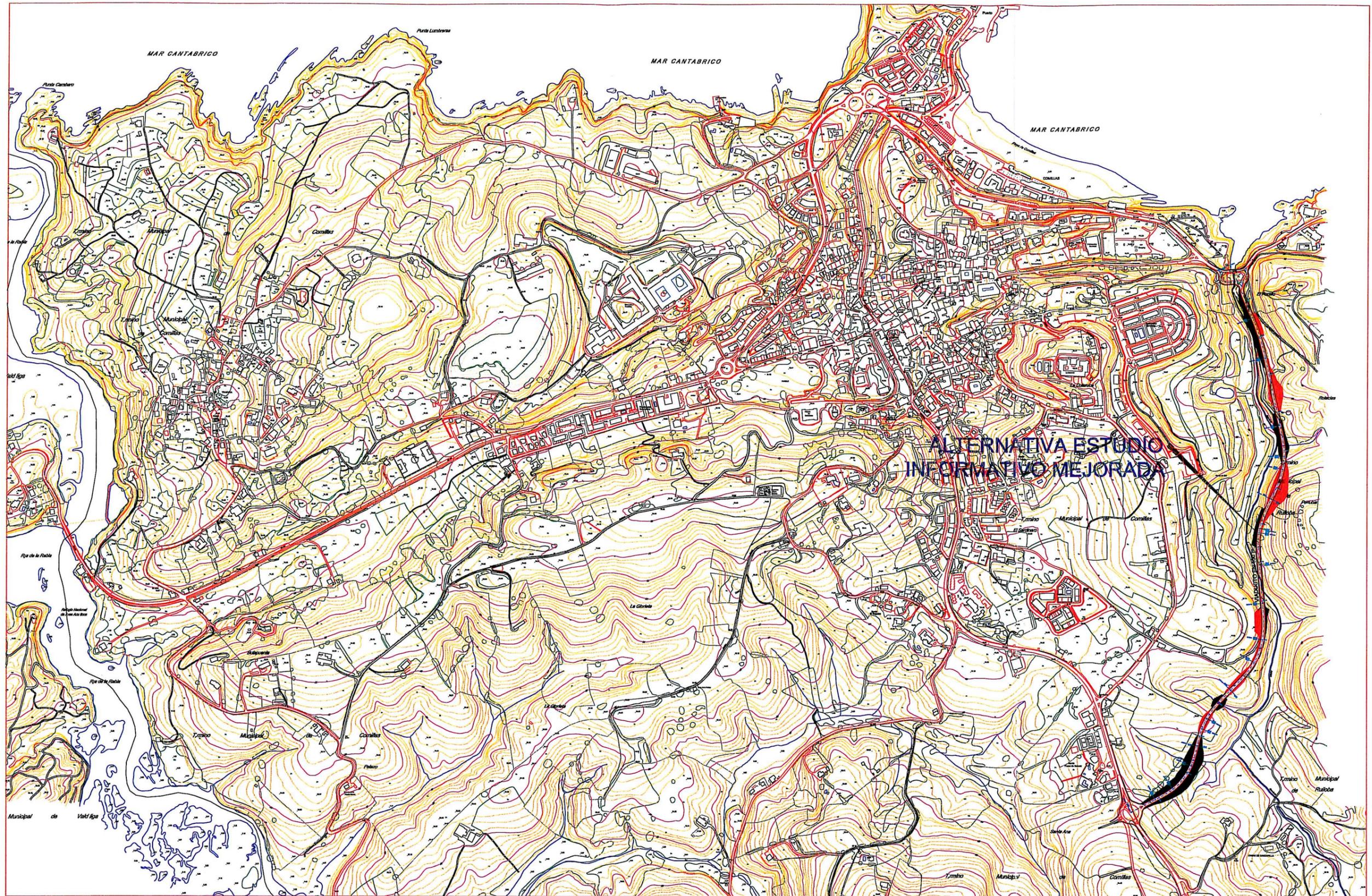
fecha 07.2004

norte 

escala 1 : 8.000

plano nº 1

1	2	3
4	5	6
7	8	9
10	11	12
13	14	15



PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN DEL  
CONJUNTO HISTÓRICO DE LA VILLA DE COMILLAS  
PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE COMILLAS



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE COMILLAS

EQUIPO REDACTOR

EDUARDO RUIZ DE LA HITA  
EDUARDO CABANAS MORENO  
PEDRO FERNÁNDEZ LAITRA

E.T.S., S.A.

DOCUMENTO DE PLAN

ALTERNATIVA :E. INFORMATIVO MEJORADA  
DE CONEXIÓN ENTRE LA CA-135 Y LA CA-131

fecha  
07\_2004

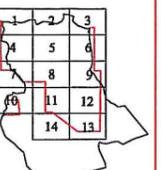
norte

escala

1 : 8.000

plano nº

1



### **7.6.3.2. Una nueva Alternativa Este**

A partir de esta denegación, se ha intentado plantear una solución Este más acotada al terreno actual, en concreto por la margen izquierda del Arroyo de Gandarias y apoyada sobre la superficie del Campo de Golf de la actual Urbanización Rovacias (Alternativa Este), de 1,631 kilómetros de longitud.

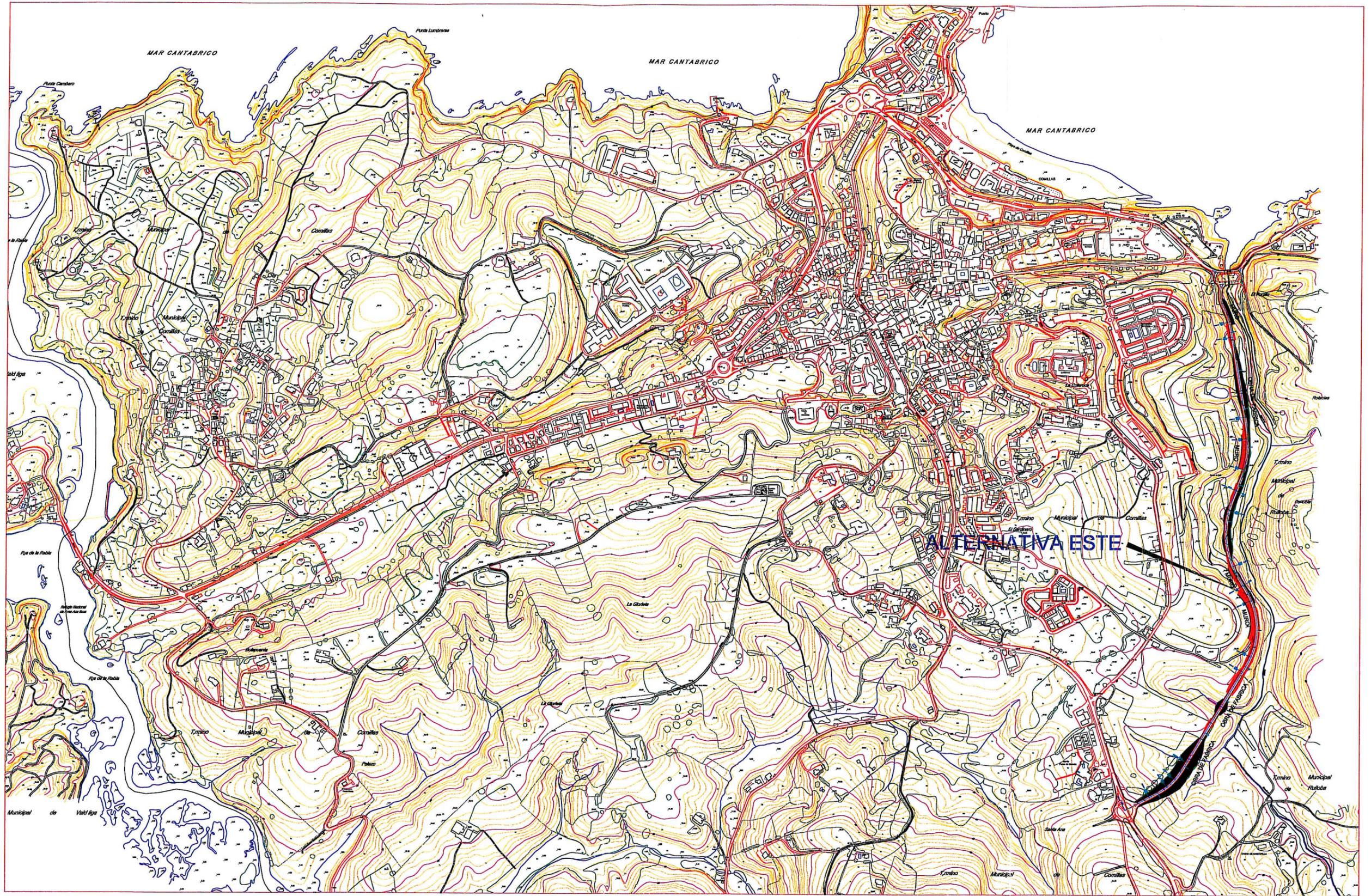
Ello supondría en principio una ocupación de terrenos ya en vías de urbanizar y con un uso deportivo y de ocio, pero menores movimientos de tierra, ya efectuados, y menor afección ambiental al Arroyo de Gandarias y a su desembocadura a la Playa del Portillo.

Las ventajas de esta Alternativa Este son fundamentalmente las ambientales, ya reseñadas, de ocupación de suelos ya destruidos respecto de su estado natural, y las funcionales en relación a los tráficos Cabezón de la Sal ⇔ Comillas Este y Playa de Comillas.

Por el contrario los inconvenientes son el grado de avance de la Urbanización de Rovacias, y el conflicto que puede suponer la ocupación y sustitución de los actuales y previstos usos al borde del Arroyo, así como la no resolución de los tráficos de paso Cabezón de la Sal ⇔ Comillas Oeste que verían aumentado su actual recorrido con los problemas de uso que este hecho puede conllevar para la utilización de la nueva variante Este.

Las características de esta vía deberían de ser netamente urbanas con sección de 6,5/8 y acera en la margen izquierda marcando el límite con la Urbanización Rovacias; el margen derecho debería ser el terraplén que lleva al cauce del Arroyo Gándarias, cauce que debería ser recuperado para su uso público aprovechando la construcción de esta variante.

**Además podría aprovecharse esta Alternativa para solucionar los accesos a Rovacias, muy limitadas por las características del viario de acceso al núcleo de Comillas, y que encontraría en la nueva variante una solución definitiva.**



PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN DEL  
CONJUNTO HISTÓRICO DE LA VILLA DE COMILLAS  
PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE COMILLAS



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE COMILLAS

EQUIPO REDACTOR

EDUARDO BUÍZ DE LA RIVA  
EDUARDO CABANAS MORINO  
PEDRO FERNÁNDEZ LAstra

S.T.T., S.A.

DOCUMENTO DE PLAN

ALTERNATIVA ESTE DE CONEXIÓN  
CONEXIÓN ENTRE LA CA-135 Y LA CA-131

fecha  
07\_2004

norte

escala  
1 : 8.000

plano nº  
1



### **7.6.3.3. La propuesta de una Variante Oeste**

Aunque la Memoria del Estudio Informativo en su apartado referido a que la "Variante de Comillas no puede plantearse por el Oeste del núcleo, por afectar a terrenos de la finca del Palacio de Sobrellano", sí es posible plantear desde este Plan una Alternativa Oeste del núcleo que permitiera solucionar:

- Los problemas de paso del tráfico CA-135 desde Cabezón de la Sal, hacia el Oeste de Comillas y zonas costeras de Valdáliga y San Vicente de la Barquera.
- El acceso al núcleo y playa de Comillas por la conexión establecida entre la nueva variante y la CA-131 en su salida hacia La Rabia, que permitiría retroceder hasta Comillas y su playa a los tráficos procedentes de la CA-135, descargando así el paso por el cruce del Bar Filipinas y su entorno.

Esta Variante Oeste partiría cerca del cruce previsto por la Variante Este, en este caso en el propio cruce con el acceso al Polígono de Ruiseñada, para saliendo hacia el Oeste, cruzar la carretera de Comillas a Ruiseñada, pasar por debajo del Camino de Grañón, proseguir apoyándose en la cara sur de la ladera del Camino de Espinosa, cruzar en túnel y salir a la CA-131 a la altura del Campo de Fútbol de Comillas en dirección a la Ría de La Rabia, de 2,315 kilómetros de longitud.

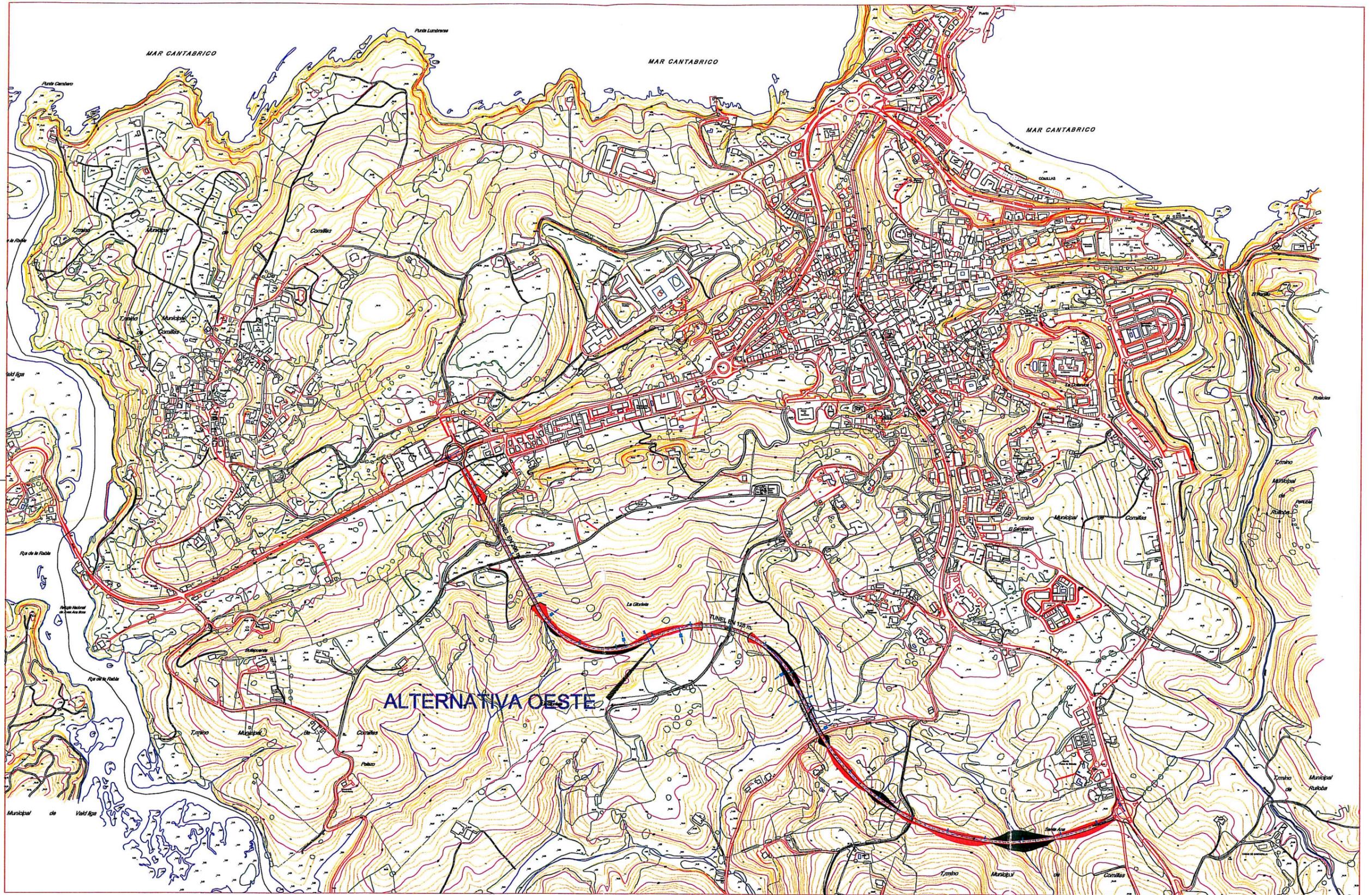
En todo su recorrido la variante propuesta no afecta ni por supuesto a la finca del Palacio de Sobrellano, de la que queda muy alejada, aunque sí se acerca al Parque Natural de Oyambre, cuya definición, por Ley 4/1988 de 26 de Octubre, no resulta afectada por esta Alternativa Oeste; sí se afectaría al Parque si se admite la nueva delimitación realizada por el Plan Especial de Protección de su Zona Periférica Agrícola Ganadera realizada el 11 de Mayo de 1998.

Además se apoya en terrenos ocupados por prados y pastizales sin especial uso, procurando evitar en cualquier caso desmontes o terraplenes que puedan afectar además al entorno paisajístico en el que la futura variante se integraría.

No obstante, las características de esta nueva vía deberían ser netamente suburbanos, con una sección suficiente, 6,5/8, y paseo litoral en su margen derecha dirección CA-131 que permitiera la prolongación del actual paseo a La Rabia en uno de sus márgenes.

El control de accesos debería ser completo, evitando afecciones a la nueva variante que puedan disminuir su funcionalidad y favorecer la colonización de sus márgenes; se propone en consecuencia plantear una zona de reserva que impida la edificación a menos de 100 metros de la línea exterior de la calzada proyectada, planteando en la banda resultante una gran masa arbórea, que sirva de barrera vegetal y acústica a la futura variante; el límite Oeste podría servir de referencia a la línea definitiva del entorno del Parque de Oyambre y de su eventual ampliación.

La nueva variante Oeste conectaría en la CA-135 en una glorieta que serviría para definir la llegada a la zona urbana del núcleo de Comillas, y en la CA-131 en otra glorieta que pudiera favorecer bien el tráfico de paso por la CA-131, o bien el tráfico entre la variante y su prolongación hacia la Ría de La Rabia. De esta forma se garantizaría la continuidad de la Red Autonómica de Carreteras, pudiendo entonces ceder al Ayuntamiento de Comillas el tramo de la CA-135 sustituido en su funcionalidad por la nueva variante, planteando de esta forma su completa transformación en vía urbana desde la glorieta con la C-135, hasta su final en la glorieta de Solatorre, pasando por el cruce del Bar Filipinas y por el Paseo del Marqués de Comillas.



PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN DEL  
CONJUNTO HISTÓRICO DE LA VILLA DE COMILLAS  
PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE COMILLAS



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE COMILLAS

EQUIPO REDACTOR

EDUARDO RUIZ DE LA RIVA  
EDUARDO CABANAS MORENO  
PEDRO FERNÁNDEZ LAITRA

E.T.T., S.A.

DOCUMENTO DE PLAN

ALTERNATIVA OESTE DE CONEXIÓN  
ENTRE LA CA-135 Y LA CA-131

fecha

07\_2004

norte

escala

1 : 8.000

plano nº

1

1	2	3
4	5	6
7	8	9
10	11	12
13	14	15

#### **7.6.3.4. La propuesta de una Variante Centro**

Además de estas dos Alternativas cabe plantear una Variante Intermedia entre ambas que conecte la CA-135, partiendo desde el mismo cruce de acceso al Polígono Ruiseñada, con la CA-131 en el final Oeste de la Variante Norte de Comillas.

Este trazado supone pasar por debajo del Camino de Grañón en falso túnel, y en túnel de 343 metros de longitud bajo el Camino de Espinosa, desembocando en la actual glorieta, que necesitaría ser ampliada, de cruce de la Variante Norte de Comillas con el Paseo de Solatorre enfrente de la ladera del Seminario Pontificio, con una longitud de 1,932 kilómetros.

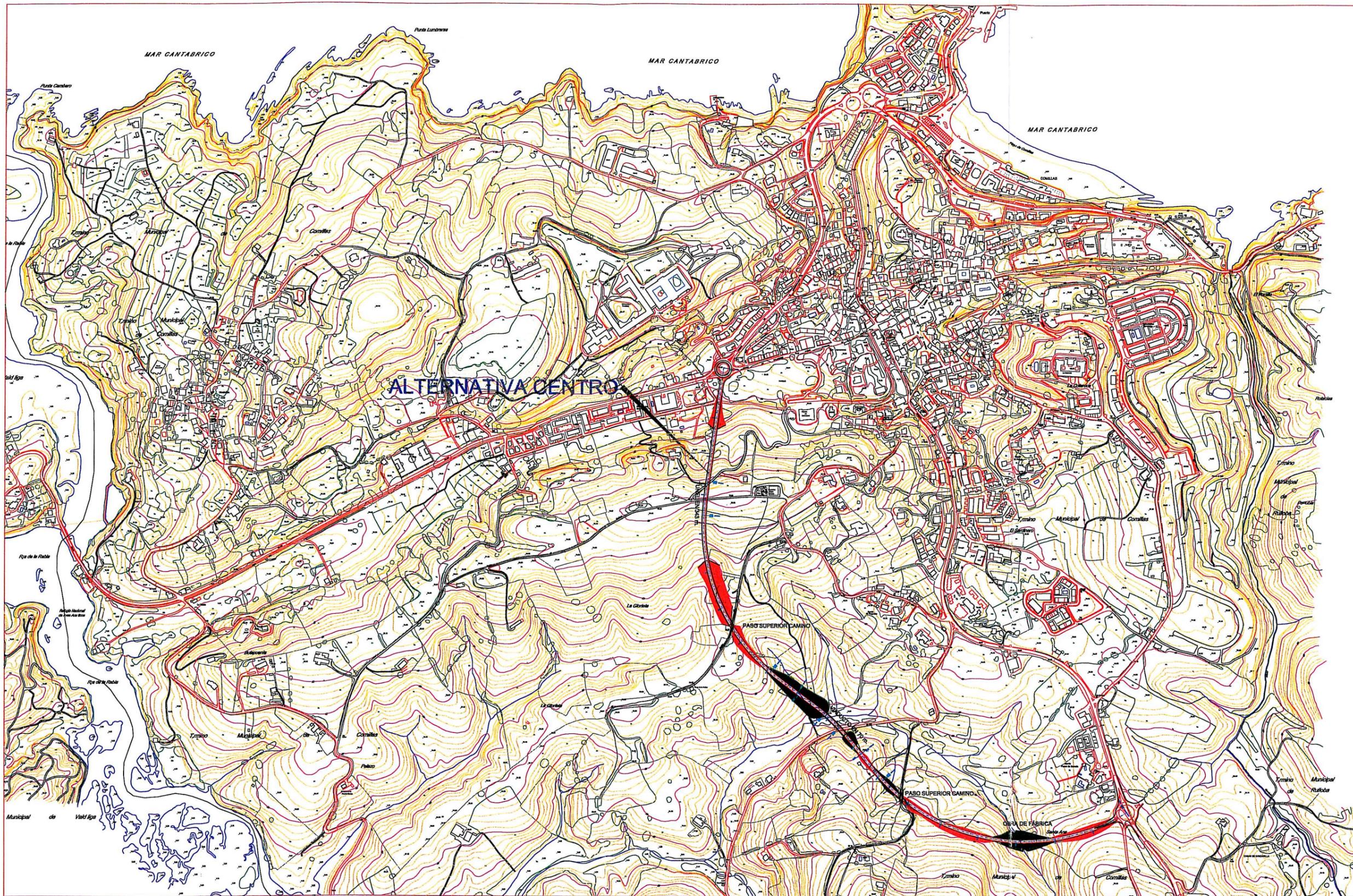
Esta llegada netamente urbana presenta diferentes ventajas como son: la buena accesibilidad lograda en la variante en su relación con el propio núcleo de Comillas; la mejor conexión con los tráficos Este-Oeste, por la relación que establece con la Variante Norte; la llegada a un lugar histórico perfectamente visible desde la propia salida del túnel localizado al final del itinerario.

Por el contrario los inconvenientes principales se centran en el efecto paisajístico de la carretera y del túnel, a cuidar en el momento de realización del Proyecto de Construcción correspondiente, y la falta de capacidad en términos de tráfico puede tener el punto de encuentro de la nueva Variante con la Variante Norte, problema éste presente con la época veraniega, y que puede tener una repercusión en la propia funcionalidad y seguridad del túnel en dirección salida hacia Comillas.

La sección tipo de esta variante debería ser 6,5/8 metros con acera, o paseo peatonal, en su margen derecha, acera que debería prolongarse a lo largo de todo el recorrido, túnel incluido, haciendo de éste un elemento urbano y utilizable por peatones y/o ciclistas.

La Alternativa Centro permitiría resolver con un nuevo trazado los problemas que plantea el tráfico de paso y acceso a Comillas frente a las Alternativas Este y Oeste que solucionan mejor los respectivos tráficos de paso, y no solucionan los tráficos de acceso.

Por el contrario la Alternativa Centro presenta el problema indicado de posible falta de capacidad en la época veraniega de la glorieta de llegada a Comillas, cruce que precisaría de un control de su tráfico para evitar retenciones que procederían a la propia funcionalidad del túnel de la parte final de su recorrido.



PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN DEL  
 CONJUNTO HISTÓRICO DE LA VILLA DE COMILLAS  
 PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE COMILLAS



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE COMILLAS

EQUIPO REDACTOR

EDUARDO BLIZ DE LA RIVA  
 EDUARDO CABANAS MORENO  
 PEDRO FERNÁNDEZ LASTRA

E.T.T., S.A.

DOCUMENTO DE PLAN

ALTERNATIVA CENTRO DE CONEXIÓN  
 ENTRE LA CA-135 Y LA CA-131

fecha

07\_2004

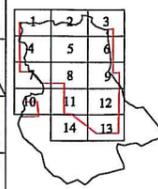
norte

escala

1 : 8.000

plano nº

1



#### **7.6.3.5. Comparación entre Alternativas**

Respecto a las **longitudes respectivas**, la Alternativa Este es la más corta y no tiene ningún túnel, con lo cual resulta la más barata, incluso respecto a la Alternativa del Estudio Informativo, que tenía un cruce sobre el Arroyo Gándarias y nuevas estructuras para apoyar la glorieta final que se planteaba.

La Alternativa Oeste tiene más de 2,3 kilómetros de longitud y dos túneles de 296 y 125 metros respectivamente, mientras que la Alternativa Centro presenta una longitud de más de 1,9 kilómetros y un solo túnel de 343 metros, además de un falso túnel bajo el Camino de Grañón.

En cuanto a la **funcionalidad**, la Alternativa del Estudio Informativo y la Alternativa Este, no solucionan el tráfico hacia las playas de Oyambre y Merón, ni tampoco ayudan al tráfico de acceso al Centro de Comillas; la Alternativa Oeste por el contrario no soluciona los tráfcos de paso hacia el Este ni tampoco el de acceso a Comillas; la Alternativa Centro soluciona el tráfico de acceso y puede ayudar en la resolución conjunta de los tráfcos de paso hacia el Este y Oeste del núcleo.

En cuanto al **impacto ambiental**, las Alternativas Este del núcleo no afectan a espacios protegidos, salvo en lo establecido en el Plan de Ordenación del Litoral para el término de Ruiloba; tanto la afección al arroyo Gándarias, a pesar de lo indicado en el Informe al respecto realizado con ocasión del Estudio Informativo, no presentan problemas ambientales que puedan considerarse más allá de moderados, y perfectamente corregibles, hecho éste extensible a las zonas urbanizadas de Rovacias (ver Estudio de Impacto Ambiental).

La Alternativa al Oeste sí afecta al Parque Natural de Oyambre, en su borde más cercano a Comillas y precisaría por tanto de un ajuste de trazado que minimizara la afección a esta zona, ya periférica del Parque; la Alternativa Centro tiene un fuerte componente paisajístico a y desde Comillas, y su tratamiento desde este punto de vista, con particular en su confluencia con la glorieta de la Universidad Pontificia, resulta complicada en la integración del viario con el entorno monumental del Palacio del Marqués de Comillas y el frente de la Universidad.

Desde el punto de vista urbanístico, la Alternativa del Estudio Informativo resulta atractiva, tanto por situarse en un extremo del término municipal, sin afectar a suelos urbanos ni urbanizables, y cerrar el sistema viario de acceso-salida y circunvalación de una manera integrada con el desarrollo urbano. Sin embargo la Alternativa Este por Rovacias, sí ocasiona una modificación urbanística sustancial

sobre la urbanización Rovacias, asumible técnicamente, pero complicada en su gestión urbanística.

Por su parte las Alternativas Oeste resultan integradas en la propuesta de ordenación hecha para el término, cerrando, más o menos cerca, el eventual desarrollo urbano de su núcleo central; quizás la Solución Centro permite mejor control sobre el desarrollo urbano que la Solución Oeste, que permitiría una mayor dispersión de los desarrollos al Oeste del núcleo.

Por tanto y si hubiera que resumir los pros y contras de cada Alternativa en una jerarquía operacional se tendría, sobre 5 puntos lo siguiente:

	Alt. EI	Alt. E	Alt. C	Alt. O
Longitud y Coste	4	5	3	2
Funcionalidad	5	5	5	2
Impacto Ambiental	4	5	2	2
Desarrollo Urbanístico	5	2	4	3
Total	18	17	14	9

La Consejería de Obras Públicas del Gobierno de Cantabria, y en concreto la Dirección General de Carreteras, han optado como alternativa seleccionada y desarrollada a nivel de Proyecto, una versión mejorada de la alternativa Este que a su vez era la alternativa del Estudio Informativo de 1999. Esta alternativa ha sido objeto de la correspondiente de la Declaración de Impacto Ambiental y aceptada por el Ayuntamiento de Comillas, como variante de la CA-135 y por el de Ruiloba al discurrir en parte por este término municipal.

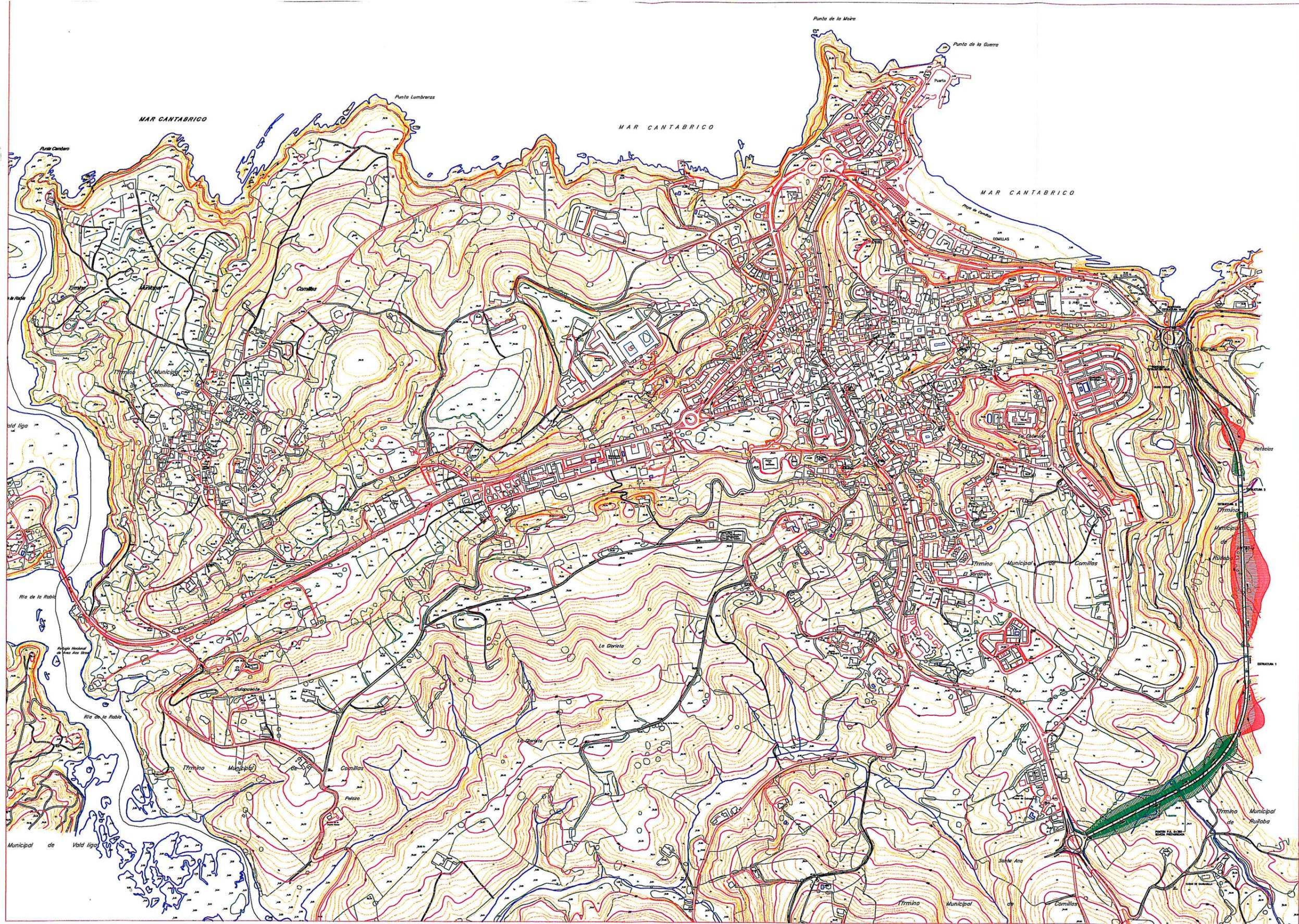
En este Documento del Plan General para su Aprobación Definitiva, se incorpora el trazado específico de esta alternativa elegida, trazado que ha sido facilitado por la propia Dirección General de Carreteras del Gobierno de Cantabria a efectos de que no haya discrepancias entre el proyecto en redacción y el Plan General.

El núcleo central de Comillas necesita a corto plazo la resolución de los tráficos de paso procedente de la CA-135 y de los de relación con la CA-131; **es la Alternativa escogida la que mejor puede resolver estos problemas tanto por su relación con el resto del viario de Circunvalación, Alternativa Norte, como por su encaje urbanístico dentro de la propuesta general de ordenación.**

Para un mejor desarrollo y comprensión de este apartado hay que referirse al Estudio de Impacto Ambiental del Plan, y en particular al capítulo dedicado a la comparación ambiental de las alternativas de variante.

En cualquier caso la propuesta final de Variante de Comillas adoptada, cuenta en consecuencia con el apoyo de la Dirección General de Carreteras, Vías y Obras del Gobierno de Cantabria, lo que garantiza su inmediata ejecución.

Se adjunta plano general de la solución propuesta.



<p>PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN DEL CONJUNTO HISTÓRICO DE LA VILLA DE COMILLAS</p> <p>PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE COMILLAS</p> <p> EXCMO. AYUNTAMIENTO DE COMILLAS</p> <p>EQUIPO REDACTOR</p> <p style="font-size: small;">EDUARDO RUIZ DE LA RIVA EDUARDO CABANAS MORENO PEDRO FERNÁNDEZ LASTRA</p> <p style="text-align: right; font-size: x-small;">E.T.T., S.A.</p>	<p>DOCUMENTO DE PLAN</p> <p>SOLUCIÓN PROPUESTA CONEXIÓN ENTRE LA CA-135 Y LA CA-131</p>	<p>fecha</p> <p>11_2006</p> <p>norte</p> <p>escala</p> <p>1 : 5.000</p> <p>plano nº</p> <p>1</p>	
---	---	--	--

#### **7.6.4. Los accesos al núcleo de Comillas y su red viaria interna**

A partir de la definición de la red de carreteras primarias que afectan al término municipal de Comillas, CA-131 y CA-135, y de la propuesta de la variante a establecer entre ambas carreteras, es posible pasar a estudiar la situación actual de los accesos al núcleo de Comillas y la de su red viaria interna de conexión entre sus diferentes barrios.

##### **7.6.4.1. Los accesos desde la CA-131 y CA-135**

**En la CA-131, al Este del núcleo,** queda por finalizar la conexión de esta carretera en su entrada hasta la variante Norte de Comillas; el tramo Casasola-Variante Norte precisa de un acondicionamiento que indique la llegada de esta carretera interurbana a un área urbana.

Ello supone la progresiva disminución de la velocidad de proyecto en este tramo final, el tratamiento de la carretera como vía urbana con aceras y puntos de cruce (gasolinera y "mirador" existente al lado de la Casa de los Montalvo), ensanche del actual puente para poder prolongar las aceras, y llegada a un cruce que posibilite efectuar con seguridad los movimientos de giro a la izquierda que permitan el acceso al núcleo histórico.

Este tramo debe ser objeto de un tratamiento similar en sus características urbanas, al dado al tramo opuesto, salida Oeste de la CA-131; glorieta final, velocidad moderada, aceras y paseos peatonales, revegetación y tratamiento de márgenes, etc...

La velocidad en los accesos no es prioritaria, sí su funcionalidad y carácter más urbano, recuperando así la necesaria transición entre los itinerarios interurbanos y los viarios más integrados en las áreas urbanas. El tratamiento final que se le de al acceso Este es determinante en este caso.

**En cuanto a la CA-135 y su llegada al núcleo de Comillas por el Sur,** su carácter final vendrá marcado por la solución definitiva que se ha dado al problema del tráfico de paso entre esta carretera y la CA-131 hacia La Rabia, y a la propuesta final de la variante.

Si la variante se formaliza con las características anteriormente indicadas, los actuales accesos deben transformarse en calles más urbanas por ampliación de aceras, plantación de arbolado, creación de lugares de aparcamiento, carga y

descarga, resolución de todos los cruces a nivel, señalización informativa urbana, y de todos aquellos elementos que modifiquen el carácter final de este acceso en Fuente Real.

Cabe pensar en que además de la eventual glorieta que marque el inicio de la nueva variante, se plantee una nueva intersección posiblemente también tipo glorieta, en el cruce de la actual carretera con el acceso a Las Ruedas y La Coteruca, Es entre estas dos glorietas, y de esta última hasta prácticamente el Centro, donde se debería potenciar el carácter urbano de este acceso desde la carretera CA-135.

#### **7.6.4.2. *Las actuales travesías***

Al igual que las obras realizadas en la CA-135 y Paseo Antonio Garelly, el resto de los itinerarios de travesía, en particular la antigua travesía de la CA-131 en su acceso por La Colasa y entronque con la CA-135, en el cruce marcado por el Bar Filipinas, necesitan de una transformación radical que las haga vías urbanas y urbanizadas, primando su función peatonal frente al resto de los tráficos.

Sin perder su carácter de travesía, estos viarios deben ser transformados en su sección, distribución de espacio rodado y peatonal, tratamiento urbanístico y funcionalidad.

Por ello se debe seguir acometiendo, tanto desde el propio Ayuntamiento como desde la Dirección General de Carreteras, Vías y Obras del Gobierno de Cantabria, la transformación de estas travesías en vías urbanas, lo que implica con mayor énfasis la resolución del problema de la variante a corto plazo para evitar conflictos de tránsito en época estival.

En la ejecución de estos Proyectos se debe seguir el criterio mantenido en el acondicionamiento de la CA-135, manteniendo su carácter y materiales existentes, mediante recolocación cuando sea posible o su sustitución por elementos de las mismas características, contemplando las infraestructuras básicas de pavimentación de calzadas y aceras, infraestructuras de saneamiento, drenaje, abastecimiento, telefonía, redes eléctricas, alumbrado público y otros servicios (red de riego, hidrantes, etc.).

#### **7.6.4.3. La red viaria interna**

El resto de la red viaria interna se puede dividir a su vez en cuatro grupos según su funcionalidad actual y futura:

- **Itinerarios de funcionalidad mixta**, tanto para el tráfico rodado como para el tráfico peatonal, indicada en los planos a escala 1:1.400 y 1:1.000 del núcleo de Comillas. Incorpora los accesos actuales y el principal viario de conexión externa/interna, así como los viarios más locales, que en cualquier caso tienen esta funcionalidad mixta, con cierta preferencia para el tráfico rodado, tráfico en cualquier caso compatible con el tránsito peatonal.

En esta línea, y dentro del Plan de Excelencia Turística, el Ayuntamiento de Comillas, junto con el Gobierno de Cantabria y la Secretaría de Estado de Turismo del Ministerio de Economía y Hacienda, ha desarrollado un Proyecto de urbanización de las zonas centrales del Casco Histórico, Plaza de Joaquín del Piélago y Corro de Campíos, con el objetivo de transformar y mejorar su actual carácter, favoreciendo el uso peatonal frente al resto del tráfico y el aparcamiento.

- **Itinerarios de conexión con los diferentes barrios** desde los itinerarios externos, con tratamiento específico de calles y con carácter netamente urbano. También deben compatibilizar su uso por parte de tráfico rodado y peatonal pero con preferencia para este último.

La ordenación del viario y del aparcamiento, la regulación de la carga y descarga, el acceso a cada uno de los barrios reconocibles en el núcleo de Comillas, La Moría, Velecio y La Campa, y su mejor conexión con el viario anterior, debe estar en la base de las propuestas de diseño y mejora de este tipo de calles.

- **Itinerarios de preferencia peatonal** en los que la coexistencia entre el tráfico debe decantarse definitivamente hacia el peatón, bien por tratamiento del viario, o bien por regulación de horarios y usos. El viario se corresponde con las calles más céntricas e históricas del núcleo: Corro de Campíos, Plaza de Joaquín del Piélago, Corro de San Pedro, y la zona monumental, ya peatonalizada del Palacio de Sobrellano, El Capricho y el Paseo de Solatorre.

La potenciación del uso peatonal de estas zonas debe estar en la base de la remodelación de este viario, que en cualquier caso no tendrá solución de continuidad con el resto del viario tanto de conexión como de funcionalidad mixta.

- **Zonas de aparcamiento y paradas de autobús**, serán los últimos elementos a considerar en el uso del viario actual; **hay que potenciar y favorecer la accesibilidad a los aparcamientos de disuasión existentes en los cuatro extremos del actual núcleo de Comillas**, evitando la entrada de los vehículos al Centro Histórico y ordenar nuevas zonas de aparcamiento en sus cercanías en sustitución de las plazas que la peatonalización propuesta eliminará con carácter definitivo.

La ordenación del uso de las plazas resultantes, será también objeto de detalle, estableciendo una prioridad a su uso por parte de los residentes y maniobras de carga y descarga; por el contrario los visitantes regulares y eventuales deberán ser dirigidos hacia las zonas de aparcamiento más extremas, o en su caso hacia las plazas a reordenar en las áreas centrales del núcleo. Su tratamiento, a pesar de su funcionalidad, debe ser coherente con el nuevo carácter que se quiere dar al viario interior, sobre todo a los que se plantean en las zonas más centrales del núcleo.

En el caso de las paradas de los autobuses interurbanos de La Cantábrica, se debe plantear no sus reubicaciones, acertadas, sino más bien la remodelación de sus actuales emplazamientos, dignificando este modo de transporte y el tiempo de espera de sus usuarios.

En cuanto a los autobuses turísticos que operan en el núcleo tanto para visitas turísticas como playeras, debe reordenarse su tendencia actual a aparcar en las zonas más céntricas de la actual Variante Norte, como en las cercanías al Palacio de Sobrellano. Se debe establecer que, una vez bajados los viajeros, los autobuses se dirijan a zonas más alejadas del Centro como pueden ser el aparcamiento del Camping, un nuevo aparcamiento a construir al Oeste del Núcleo, e incluso un aparcamiento aledaño al Campo de Fútbol, lugar cercano al encuentro de la CA-131 en una de las soluciones alternativas propuestas para la variante. Para recoger a los viajeros de estos vehículos, bastaría una llamada para que el autobús volviera a recogerlos en un sitio más céntrico, pero en el que no tendría que estar aparcado el autobús durante todo su tiempo de estancia en Comillas.

### **7.6.5. La política de aparcamiento**

La progresiva reducción de plazas de aparcamiento en el Centro de Comillas por la peatonalización de sus principales Corros y Plazas debe ir acompañada tanto de la potenciación de los aparcamientos de disuasión existentes y de la mejora de su conexión peatonal con las zonas más centrales del núcleo, como de la creación de nuevas plazas de aparcamiento por la progresiva urbanización y aprovechamiento de los espacios residuales actualmente existentes en zonas cercanas al Centro.

En relación a los aparcamientos existentes se pueden contabilizar las siguientes plazas:

- Aparcamiento Playa de Comillas: 200 plazas
- Aparcamiento en Variante Norte entre el Cementerio Gótico y el Camping: 200 plazas
- Aparcamiento en el resto de la Variante Norte entre el Cementerio Gótico y el Palacio de Sobrellano: 200 plazas
- Aparcamiento en la entrada Este zona polideportivo: 200 plazas
- Aparcamiento Palacio de Sobrellano: 28 plazas
- Aparcamiento Centro Histórico contabilizando el existente en diferentes puntos: 100 plazas
- Paseo de Solatorre: 50 plazas

En total existen 978 plazas de aparcamiento disponibles de las que el Centro podría utilizar 128 plazas, ya que el resto se sitúan de manera exterior al Casco.

En la propuesta de actuación se plantea la construcción de nuevos espacios de aparcamiento y ordenación de las existentes, hasta el siguiente número de plazas:

- En las proximidades de la variante en la zona del Parque, cercano al Puerto: 200 plazas
- Al final de la variante, a pie del Seminario Pontificio: 145 plazas (cabría hacer dos plantas con lo que se doblaría su capacidad)
- A lo largo del Paseo de Garell y en el Ámbito de Actuación Directa situado junto al Cementerio: 150 plazas
- En la entrada de Cabezón de la Sal por Fuente Real: 80 plazas
- En la Residencia de Ancianos en la zona de nuevo ensanche: 100 plazas
- En el Parque del Marqués de Comillas: 60 plazas
- En la zona de la Bolera, enfrente del Hotel Casal del Castro: 200 plazas
- En los alrededores del actual campo de fútbol: 100 plazas

- En la Plaza de Joaquín Pielago: 20 plazas
- En el aparcamiento en la entrada Este de la zona del polideportivo cabe plantear su ampliación construyendo un aparcamiento de dos plantas con una capacidad adicional de 200 plazas, de manera que una parte pudiera estar dedicada a aparcamiento de residentes y otra a aparcamiento de rotación. El sistema para su construcción sería de concesión administrativa por un período determinado por obligación de urbanizar las superficies finales del aparcamiento creando un lugar de encuentro (plaza, estación de autobuses, mercado semanal, .... ), cercano al Centro.
- A la entrada de la carretera de Cabezón de la Sal, en la finca La Cadena y en la ampliación del equipamiento previsto en el Colegio Público en la zona de Regato Callejo, aparcamientos que servirán para atender las demandas en días punta de los tráficos procedentes de la CA-135. En total 200 plazas.

En total se plantean como mínimo 1.455 nuevas plazas de aparcamiento que unidas a las anteriores nos darían un total mínimo de 2.433 plazas de aparcamiento disponibles, que cubrirían las necesidades globales del núcleo en épocas punta.

En cualquier caso la aplicación de una política restrictiva para el vehículo privado, fundamentalmente en los meses de Julio y Agosto limitará la capacidad de acceso real al Centro de dichos vehículos, disuadiendo de su uso en las horas centrales del día al establecer un período horario de regulación del aparcamiento en las zonas centrales señaladas al efecto.

Este horario, que variará en invierno y en verano debería extenderse en la época estival desde las 12:00 horas hasta las 24:00 horas de manera que el Centro quedara liberado en su mayor parte del uso del vehículo privado, quedando en uso los taxis y otros servicios públicos; sólo existirían señaladas una serie de plazas de aparcamiento en rotación de hasta 1 hora de duración pagando una tasa definida al efecto y gestionada por el Ayuntamiento.

En invierno este horario podría anularse, controlando en cualquier caso el uso que se hace del aparcamiento en las zonas destinadas a tal efecto, zonas que habría que definir en ordenaciones en detalle posteriores.

El horario de carga y descarga debería ser asimismo regulado dentro de los horarios fijados, de manera que antes de la 10:00 horas, y en su defecto antes de las 12:00 horas todas estas operaciones estuvieran finalizadas y no interfirieran con el resto del tráfico peatonal y privado.

La posibilidad de encontrar plaza para aparcar en el resto del Centro debería de quedar limitada a los residentes y/o comerciantes, dejando un resto de plazas para visitantes recurrentes; por su parte los visitantes esporádicos deberían ser reconducidos a los aparcamientos de disuasión existentes o a implantar en los extremos del núcleo.

Se pretende de esta manera mejorar la función y vitalidad del Casco Histórico impidiendo aparcamientos prolongados y regulando su uso para el comercio en las zonas más centrales del núcleo.

#### **7.6.6. El tráfico peatonal y el transporte público**

Como consecuencia de todo este proceso reurbanizador se establecerían zonas y calles de preferencia peatonal, e itinerarios peatonales de acceso al Centro Histórico que permitiera el mejor uso de todos los espacios públicos resultantes.

Estos itinerarios peatonales conectarían además las dos zonas destinadas a las paradas de transporte público, estableciendo un circuito completo peatonal de Este a Oeste del núcleo, complementario de un eje mixto peatonal-tráfico privado Norte-Sur entre la Playa de Comillas y su núcleo central.

El tratamiento urbanístico de estos itinerarios variará en función de la zona atravesada, de la densidad de tráfico peatonal, del carácter monumental, comercial o de ocio de cada parte del núcleo, ... y de su potencial uso para otras actividades.

Así en el eje Este-Oeste el Proyecto de Acondicionamiento de la actual travesía, desde el final del acceso a Comillas desde el Puente Portillo hasta el Paseo de Solatorre, debe tener un carácter de coexistencia entre los tráficos rodados y peatonales, llegando a que incluso pudiera cerrarse al tráfico en su parte central entre la calle de Antonio López y el Paseo Estrada.

- En su parte inicial se deben formalizar aceras a ambos lados de la calzada resultante y zonas limitadas de aparcamiento.
- En el encuentro con la actual travesía, entre la Plaza de la Constitución y el Corro de San Pedro, debe plantearse un espacio público con preferencia peatonal y uso de aparcamiento y tráfico rodado de paso, convirtiéndolo en una nueva plaza.

- El estrechamiento de la calle Antonio Sánchez de Movellán debe resolverse mediante semáforos que den paso a un sentido u otro del tráfico, en función de la ordenación final del tráfico que se de a esta travesía, actualmente en sentido único, dirección salida hacia Ruiloba.
- El cruce con el Paseo Estrada debe ser objeto de un proyecto específico de reordenación y señalización semafórica para garantizar la seguridad de todos los movimientos.

En sentido Norte-Sur ya se han efectuado las obras necesarias para mejorar el tráfico rodado y peatonal que deben servir de ejemplo para otras actuaciones a realizar en el Casco Histórico.

Respecto a las zonas más centrales del núcleo, se debe proceder, tal y como se está haciendo, a su pavimentación, bien mediante la ampliación del sistema de empedrado utilizado ya en la Plaza de la Constitución, o bien mediante el uso de otros materiales, adoquines de caliza, ya presentes en la urbanización del Centro Histórico, y que habría que rescatar.

Se deben ir haciendo proyectos piloto de urbanización dentro de un esquema de tráfico rodado y peatonal como el recogido en este Plan, tanto para las zonas más centrales, como para los accesos al casco desde las carreteras autonómicas, logrando así una gradualidad en el tránsito de lo interurbano a lo urbano siempre de acuerdo con las características históricas de cada parte del núcleo, proyectos que deben extenderse al resto de los barrios y núcleos del término municipal: Velecio, La Moria, Sobrellano, La Campa, .. y Trasvía, Rubárcena, Rioturbio y Ruiseñada.

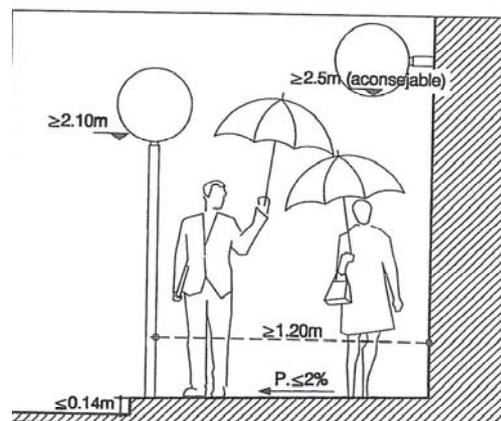
#### **7.6.7. El cumplimiento de la Ley de Cantabria 3/1996, sobre accesibilidad y supresión de las barreras arquitectónicas, urbanísticas y de la comunicación**

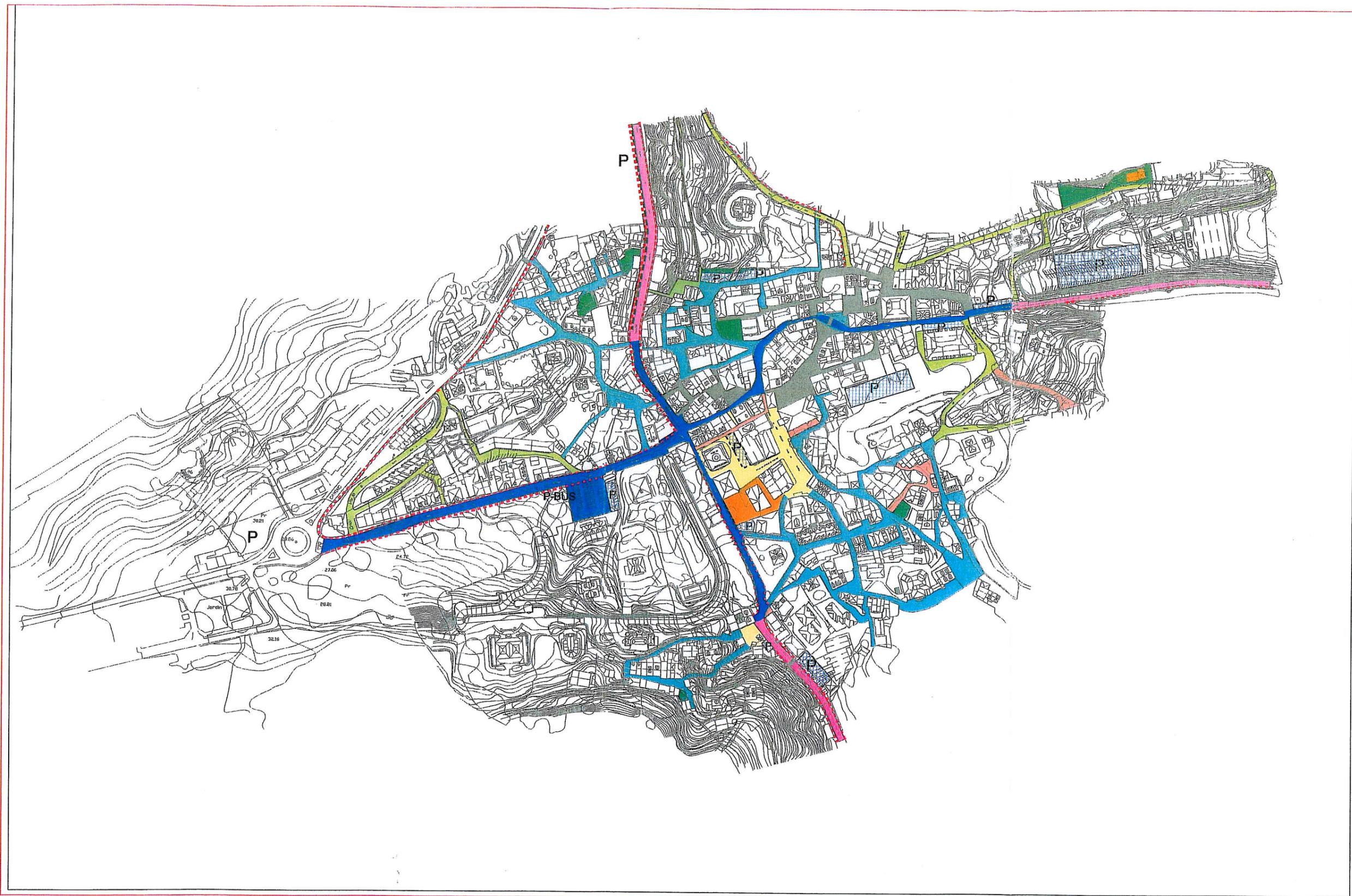
En todas las actuaciones relativas a la red viaria, aparcamiento, tráfico peatonal y transporte público, se deberá garantizar el cumplimiento de esta Ley, tal y como se recoge en las Normas de Urbanización, elaborando un Plan Especial de actuación para adaptar las vías públicas, los parques y los demás espacios de uso público a las Normas de Accesibilidad.

Tanto los elementos de urbanización y de mobiliario urbano, como los itinerarios peatonales y los pavimentos, deben cumplir con lo especificado en los anexos correspondientes de la mencionada Ley.

En este sentido hay que destacar como las recientes obras de mejora del Centro Histórico han tenido en cuenta las disposiciones de esta Ley en cuanto a ancho de aceras, eliminación de obstáculos, gálibos horizontales y verticales, tratamiento de pavimentos en los cruces, y acceso de personas con minusvalías a todos los espacios y equipamientos públicos.

Se adjunta una sección tipo incluida en la mencionada Ley a efectos de su aplicación al caso de este Plan General.





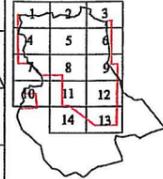
**PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN DEL  
CONJUNTO HISTÓRICO DE LA VILLA DE COMILLAS**

**PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE COMILLAS**


**EXCMO. AYUNTAMIENTO DE COMILLAS**

EQUIPO REDACTOR: **BERNARDO RUIZ DE LA RIVA, JERONIMO CABANAS MORINO, PEDRO FERNÁNDEZ LARREA**  
 E.T.T., S.A.

LEYENDA	
	PAVIMENTO EN EMPEDRADO, O ADOQUÍN CALIZO, EXISTENTE
	AMPLIACIÓN DE PAVIMENTACIÓN EN EMPEDRADO, SIMILAR AL EXISTENTE
	REURBANIZACIÓN AREA CENTRAL ENTORNO DEL CORRO DE CAMPIOS Y DE LA PLAZA DE JOAQUÍN PELLAGO, CON TRATAMIENTO DE ADOQUINADO DE PIEDRA DE CALIZA, SIMILAR AL DE LA CALLE DE LOS OBISPOS, SIN DIFERENCIAR ACERAS Y CALZADA Y USO PREFERENTEMENTE PEATONAL.
	ACONDICIONAMIENTO SINGULAR DE LA TRAVESÍA EN EL AREA CENTRAL CON PAVIMENTO ADOQUINADO SIN DIFERENCIACIÓN ENTRE CALZADA Y ACERAS CON TRAFICO MIXTO RODADO-PEATONAL.
	PAVIMENTO AGLOMERADO EN CALZADAS Y CORRECCIÓN HIDRAULICO EN ACERAS AMPLIANDO LAS EXISTENTES Y CONSTRUYENDO ITINERARIOS DONDE NO EXISTAN CON TRAFICO MIXTO RODADO-PEATONAL.
	ZONAS CON PAVIMENTO EXISTENTE A CONSERVAR, MEJORAR O RECUPERAR
	REURBANIZACIÓN BARRIOS DE VELECIO, LA MORIA LA CAMPA Y SOBRELLANO, CON TRATAMIENTO DE EMPEDRADO O AGLOMERADO EN CALZADAS. SUBTERFANEACIÓN TENDIDOS AEREO EXISTENTES PARA ESPACIOS PUBLICOS
	AREAS A OBTENER O QUALIFICAR PARA ESPACIOS PUBLICOS
	NUEVOS ACCESOS PEATONALES
	ZONAS DE APARCAMIENTO EXISTENTES O A CONSTRUIR
	APARCAMIENTOS EN LINEA A CONSTRUIR ACERAS A CONSTRUIR O AMPLIAR DE ANCHO MINIMO 1,5 m.

<b>DOCUMENTO DE PLAN</b>		fecha 07_2004
<b>ACTUACIONES PREVIAS INDICATIVAS EN EL CENTRO HISTÓRICO</b>		 norte escala 1 : 4.000 plano nº 1
		

## **7.7. LAS INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS**

### **7.7.1. Situación actual**

La situación actual de las infraestructuras de abastecimiento, saneamiento, energía eléctrica, alumbrado público, telefonía y gas, en el término municipal, dada su carencia en los archivos municipales, se ha obtenido de las consultas a las siguientes Compañías:

#### **Abastecimiento de Aguas**

GESTAGUA  
D. MARCELINO SIERRA  
Plaza de Viales, 12  
39340 - Suances – Cantabria

#### **Energía Eléctrica**

VIESGO - D. SERGIO MIER  
COMERCIAL TORRELAVEGA  
C/ Medio 12  
Torrelavega – Cantabria

#### **Red de Comunicaciones**

TELEFÓNICA  
INGENIERIA PLANTA EXTERIOR  
D. JESÚS MARÍN  
Plaza de Manuel Llano, s/n  
39011 – Santander

#### **Abastecimiento y Saneamiento**

ASCAN  
Actual Concesionario del Servicio de  
Aguas

#### **Alumbrado Público**

Ayuntamiento de Comillas  
Tienda de electrodomésticos Manolo

#### **Gas**

Gas Natural Santander  
SR. HOYOS

A partir de sus respuestas se han elaborado los Planos en los que recoge la implantación actual de los servicios correspondientes de acuerdo con la Información recibida por cada Compañía y de los propios Servicios Técnicos Municipales, ampliándolos en las áreas centrales con ocasión del desarrollo de los proyectos de urbanización y acondicionamiento de las plazas y travesías del núcleo.

#### **7.7.1.1. Red de Abastecimiento**

El núcleo de Comillas se abastece principalmente de tres depósitos situados detrás del Palacio del Marqués de Comillas. Estos depósitos son ampliaciones sucesivas que se han ido realizando según las necesidades del núcleo. Sus capacidades son:

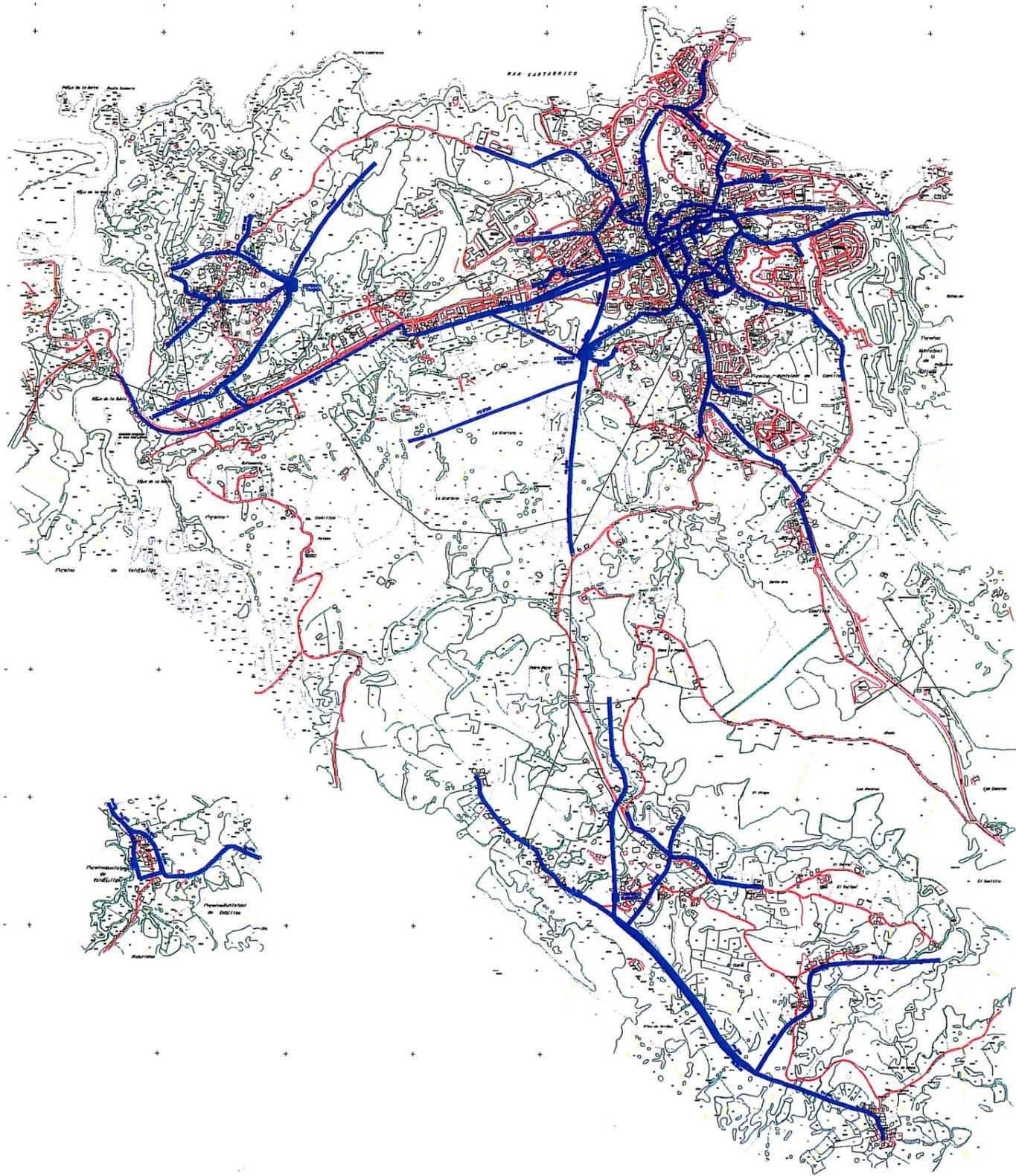
- ✓ Primero: 200 m<sup>3</sup>
- ✓ Segundo: 350 m<sup>3</sup>
- ✓ Tercero: 2.500 m<sup>3</sup>

Se abastecen de una tubería de diámetro 200 mm que procede de Roiz. Esta tubería que se realizó en el Plan de Valdaliga, continúa hacia Trasvía, donde se reduce a un diámetro de 90 mm para alimentar al depósito, que se encuentra en condiciones muy precarias.

Con esta actual situación y con un suministro diario de 250 litros por habitante y día, se puede garantizar el suministro a 12.200 habitantes por día. Del total de 2.685 viviendas totales censadas, son 2.580 viviendas las abonadas a Ascan, actual concesionario del Servicio, es decir que a una media de 4 habitantes por vivienda, el consumo estaría garantizado para 10.320 habitantes y 1.680 pernoctaciones puntuales, cifras éstas indicativas de lo ajustado de la oferta actual.

Desde otro punto de vista, y considerando **la población residente anualmente (2.447) y la de alojamiento secundario (8.770), se puede decir que "de momento" la infraestructura realizada es suficiente, aunque sujeta si no a restricciones, sí a falta de caudal y presión en momentos punta de la época estival, Agosto en particular, mes en el que la suma de población residente y veraneante, más los visitantes esporádicos, o pernoctaciones puntuales, pueden dar origen a problemas en la red de abastecimiento, ajustada estrictamente a las necesidades actuales.**

En los núcleos de Trasvía y Ruiseñada, el abastecimiento está regulado por sendos depósitos de 75 m<sup>3</sup>, lo que garantiza abastecimiento a 240 personas día por núcleo, consumo también ajustado a la solución sobre la base de la relación de viviendas habituales y secundarias en los barrios con datos del año 2002.



PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN DEL  
 CONJUNTO HISTORICO DE LA VILLA DE COMILLAS  
 PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA DE COMILLAS

 EXCMO. AYUNTAMIENTO DE COMILLAS

EQUIPO REDACTOR

EDUARDO RUIZ DE LA RIVA  
 EDUARDO CABANAS MORENO  
 PEDRO FERNANDEZ LASTRA

E.T.T. S.A.

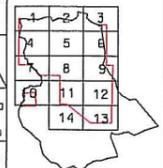
LEYENDA

 RED DE ABASTECIMIENTO DE AGUA

DOCUMENTO DE PLAN

RED DE ABASTECIMIENTO DE AGUA

fecha	7_2004
escala	1:20.000
plano nº	11



#### **7.7.1.2. Red de Saneamiento**

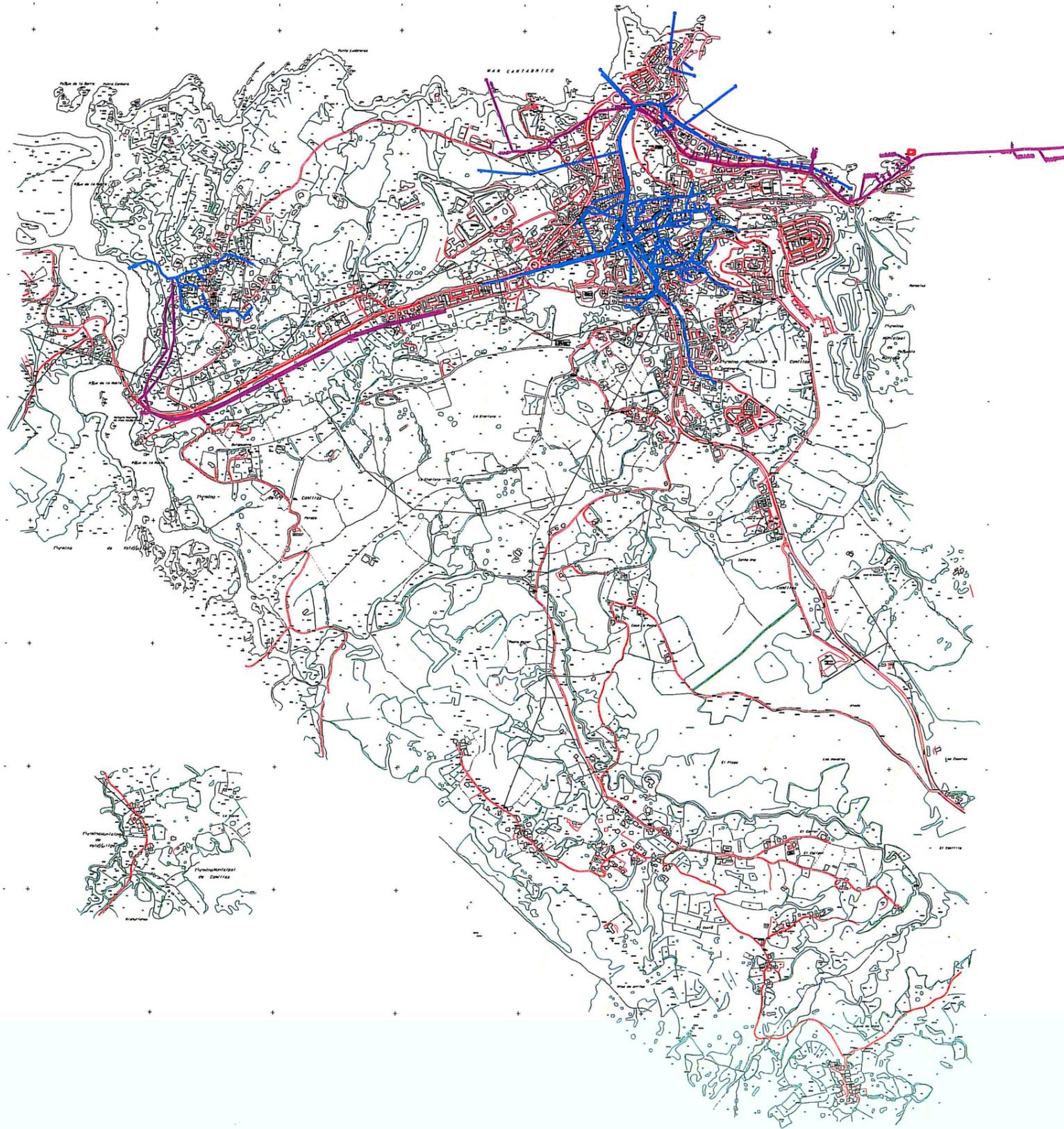
La red de saneamiento en Comillas se encuentra en un estado totalmente precario: la sección de las canalizaciones es insuficiente y el material que las compone se encuentra muy deteriorado por su no renovación desde la fecha de su construcción detrás del Puerto, sin ninguna depuración previa, ni control sobre si todas las aguas fecales y de lluvia son recogidas, o si se pierden en su recorrido hasta su salida al mar.

Esta falta de capacidad es la causa de las recurrentes inundaciones que se registran en Comillas casco, entre el Bar Filipinas y el aparcamiento donde se sitúa en invierno el Mercado, auténtico punto bajo y de concentración de las aguas pluviales del núcleo.

Las recientes obras realizadas en el Paseo Garellly y Paseo de Solatorre junto con la obra complementaria de mejora del saneamiento y drenaje en toda esta zona, han resuelto este problema que sin embargo subsiste en la actual travesía entre el Bar Filipinas y el edificio de La Colasa, con proyecto de mejora de su urbanización y redes.

El control de la red lo lleva a cabo personal de la Empresa Concesionaria de Aguas, que son a los que se debe la información recogida en este Plan sobre situación y estado de la red; sólo mediante un estudio mucho más detallado, y sobre todo mediante la prospección directa de la red podría conocerse en estado real que en cualquier caso se podría calificar de preocupante y con riesgo de que se vuelvan a producir inundaciones como las sucedidas en 1983 y en la década de los noventa.

En los núcleos de Trasvia, Rioturbio y Ruiseñada el saneamiento presenta las mismas carencias que en el núcleo principal, estando prevista en diferentes planes regionales su mejora y puesta al día.



PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN DEL  
CONJUNTO HISTÓRICO DE LA VILLA DE COMILLAS  
PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE COMILLAS



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE COMILLAS

EQUIPO REDACTOR

EDUARDO RUIZ DE LA RIVA  
EDUARDO CABANAS MORENO  
PEDRO FERNÁNDEZ LASTRA

E.T.A., S.A.

LEYENDA

  RED DE SANEAMIENTO

DOCUMENTO DE PLAN

RED DE SANEAMIENTO

fecha

8.2006

norte

escala

1:20.000

plano nº

1



### **7.7.1.3. Red de Energía Eléctrica**

La distribución eléctrica principal en el municipio de Comillas, se realiza con una red 12 kv propiedad de Viesgo, desde dos líneas alimentadoras principales:

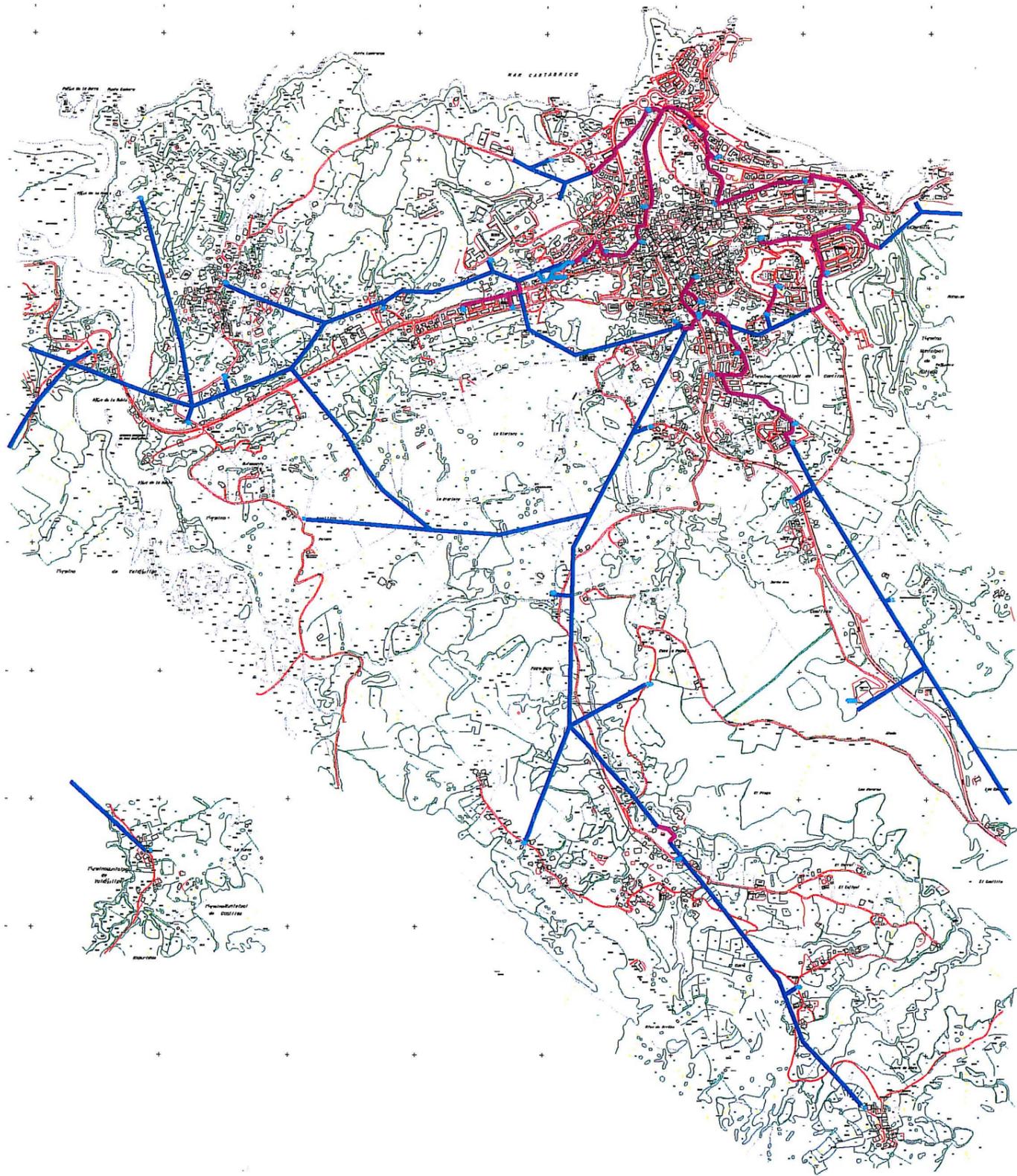
- Línea 12 kv Comillas, desde la subestación 55/12 kv de Cabezón
- Línea 12 kv Comillas 1, desde la subestación 55/12 kv de San Vicente

Con estas infraestructuras se atiende el suministro eléctrico actual a unos 3.200 clientes en el municipio de Comillas.

Esta red eléctrica de Media Tensión que alimenta actualmente a todo el municipio de Comillas, se encuentra al límite de su capacidad, no siendo posible atender nuevos crecimientos con las suficientes garantías de calidad y continuidad de suministro.

**El estado actual, prácticamente de saturación de la red, es reconocido hasta por la propia Compañía que recogen en un escrito reciente (Mayo de 2004): "... que la red eléctrica de Media Tensión que alimenta actualmente Comillas se encuentra saturada y ya comprometida al atender los suministros de las promociones de viviendas construidas en los últimos años; en consecuencia, para atender nuevos suministros se hace necesaria la construcción de nuevas infraestructuras eléctricas capaces de cubrir la nueva demanda, siendo afrontados los costes necesarios por los solicitantes correspondientes".**

Por lo tanto, para poder atender nuevas demandas en la zona, se hace necesario la construcción de nuevas infraestructuras eléctricas y/o reforzar las existentes, de forma que sean capaces de atender los crecimientos esperados con las suficientes garantías de calidad y seguridad de suministro eléctrico.



PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN DEL  
CONJUNTO HISTORICO DE LA VILLA DE COMILLAS  
PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA DE COMILLAS

 EXCMO. AYUNTAMIENTO DE COMILLAS

EQUIPO REDACTOR

EDUARDO RUIZ DE LA RIVA  
EDUARDO CABANAS MORENO  
PEDRO FERNÁNDEZ LASTRA

E.T.I., S.A.

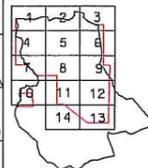
LEYENDA

 RED ELECTRICA DE MEDIA TENSION

DOCUMENTO DE PLAN

RED ELECTRICA

fecha	7.2004
escala	1:20.000
plano n°	1



#### **7.7.1.4. Red de Alumbrado Público**

La red de alumbrado público de dependencia municipal está recogida en sus zonas central, de la Información facilitada por el técnico encargado de su instalación y mantenimiento (Electrodomésticos Manolo).

Su situación, prácticamente aérea en todo el casco, puede calificarse también de precaria, con falta de homogeneidad y calidad, sobre todo en las zonas centrales; sólo las actuaciones más recientes, Variante Norte, presentan un grado de calidad aceptable.

#### **7.7.1.5. Red de Telefonía**

Facilitada por la propia Compañía Telefónica, la red de telefonía, de carácter aéreo, cubre las necesidades del núcleo central y de los barrios, reflejándose su situación en el plano adjunto.

#### **7.7.1.6. Red de Gas**

Facilitada por la propia Compañía Telefónica, la red de gas, de carácter aéreo, cubre las necesidades del núcleo central y de los barrios, reflejándose su situación en el plano adjunto.



PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN DEL  
CONJUNTO HISTÓRICO DE LA VILLA DE COMILLAS  
PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA DE COMILLAS

 EXCMO. AYUNTAMIENTO DE COMILLAS

EQUIPO REDACTOR

EDUARDO RUIZ DE LA RIVA  
EDUARDO CABANAS MORENO  
PEDRO FERNÁNDEZ LASTRA

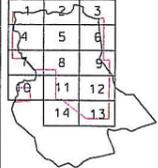
E.T.T., S.A.

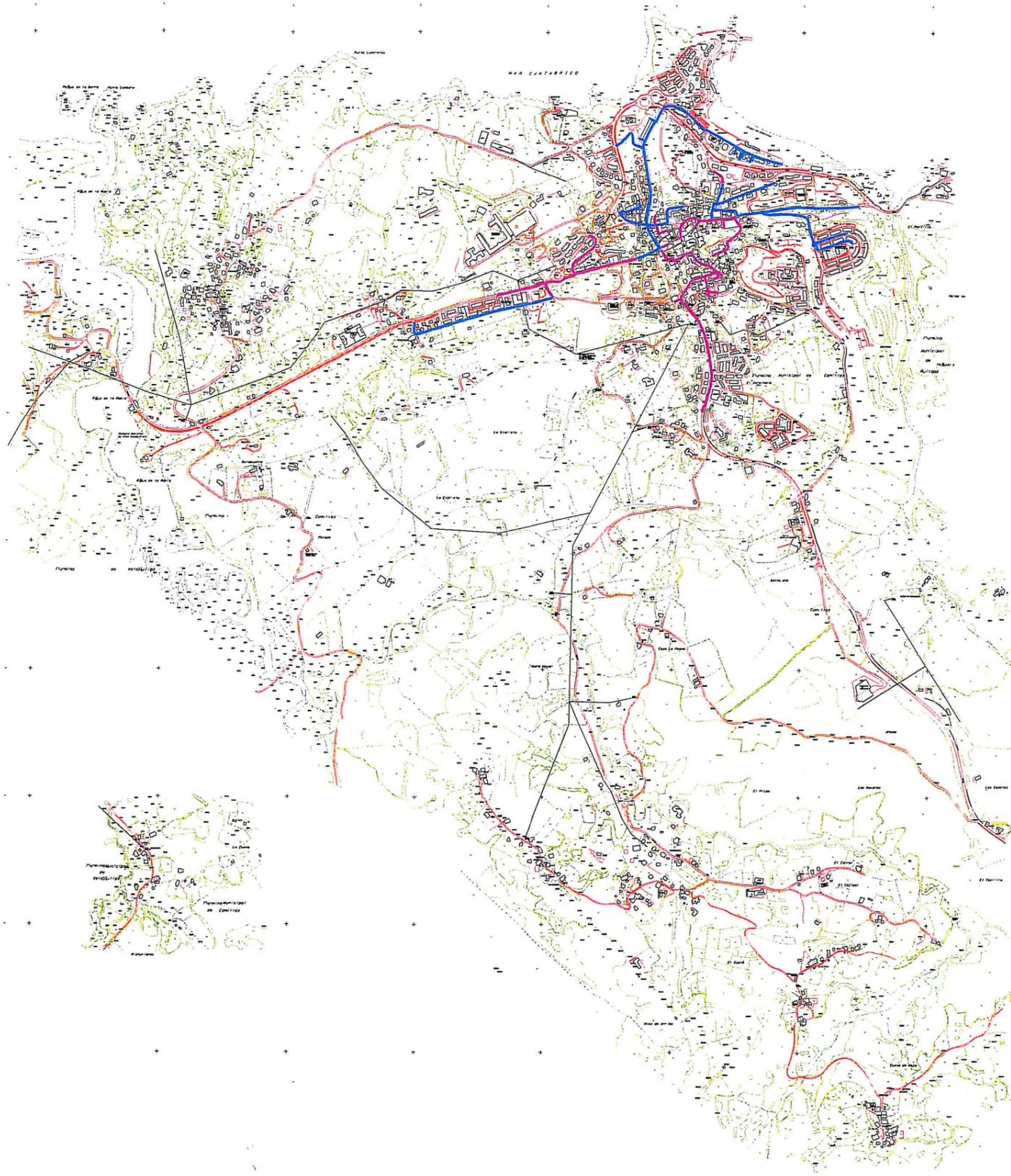
LEYENDA

— RED DE TELEFONIA

DOCUMENTO DE PLAN

RED DE TELEFONIA

fecha	7_2004
hor.te	
escala	1 : 20.000
plano n°	



PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN DEL  
CONJUNTO HISTORICO DE LA VILLA DE COMILLAS  
PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA DE COMILLAS



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE COMILLAS

EQUIPO REDACTOR

EDUARDO RUIZ DE LA RIVA  
EDUARDO CABANAS MORENO  
PEDRO FERNANDEZ LASTRA

E.T.T., S.A.

LEYENDA

 RED DE DE GAS

DOCUMENTO DE PLAN

RED DE GAS

fecha

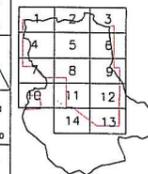
7\_2004

norte

escala

1 : 20.000

plano n°



#### **7.7.1.7. Las exigencias futuras**

Están definidas no sólo por la exigencia de los propios usuarios, sino también por diferentes Leyes y Planes de Ordenación de carácter regional, que inciden en el uso racional de las infraestructuras, y en la necesidad de garantizar su suministro para los nuevos desarrollos.

Así en el Artículo 32 sobre Protección de Medio Ambiente de la **Ley del Suelo de Cantabria** 2/2001 se indica que *"...de conformidad con el tratado de la Comunidad Europea, el planeamiento municipal asumirá como objetivo prioritario la protección del medio ambiente, su conservación y mejora, prestando especial atención a la utilización racional de los recursos, el abastecimiento y depuración de las aguas, el tratamiento de residuos y, en general, la integración de las construcciones en el entorno circundante, con el designio final de alcanzar un nivel alto de protección"*.

Por su parte el **Plan de Ordenación del Litoral** en su documento de Aprobación Inicial Artículos 12, 17, 18 y 21, establece la necesidad de adecuar los desarrollos residenciales y de actividades a los desarrollos infraestructurales para evitar déficits en los servicios prestados.

#### Art. 12. Cálculo de la capacidad de acogida

1. *De acuerdo con la información disponible, para el cálculo de la capacidad de acogida se atenderá a los siguientes parámetros:*
  - a) *Población, estimando tanto la población residente como la estacional*  
*A estos efectos, la población residente se corresponderá con la población censada, corregida en su caso con otros parámetros que se puedan ponderar en atención a las características del municipio*  
*La población estacional se estimará a partir de las residencias vacantes y de las plazas turísticas en hoteles, casas rurales y campings.*
  - b) *Recursos e infraestructuras de abastecimiento, saneamiento y energía del municipio.*
  - c) *Equipamientos, con especial atención a los educativos y sanitarios.*
  
2. *Al objeto de realizar el cálculo anterior, deberán valorarse las tendencias de crecimiento tanto poblacional como de construcción de viviendas y programas o proyectos de implantación de actividades económicas y de infraestructuras y equipamientos, utilizando para ello los datos censales, así como otras circunstancias extraordinarias debidamente justificadas.*

3. *En función de los parámetros anteriores, se estudiará la situación de partida en el momento de redacción del Plan General de Ordenación Urbana,, realizando el balance entre los recursos, infraestructuras y equipamientos existentes y los demandados, a efectos de comprobar la suficiencia de los mismos o la existencia de posibles déficits.*
4. *El Plan General de Ordenación urbana deberá prestar especial atención a estos posibles déficits iniciales, estableciendo las previsiones necesarias para corregirlos.*
5. *El Planeamiento propondrá el crecimiento del municipio para cada uno de sus núcleos, conforme al horizonte temporal fijado, en función de los cálculos anteriores, dirigiéndose, con carácter general, hacia las áreas con menor capacidad de carga.*

*No obstante, en los núcleos de carácter rural de dimensión y dinámica poblacional reducida, el planeamiento motivadamente podrá prever crecimientos urbanísticos superiores a los resultantes conforme a los cálculos anteriores, siempre que dicho crecimiento no suponga una transformación de su morfología.*

*El planeamiento podrá reequilibrar los crecimientos entre sus distintos núcleos siempre que estos no se dirijan hacia áreas de menor capacidad de carga y se prevean las infraestructuras y dotaciones necesarias.*

6. *Se calcularán los recursos, infraestructuras y equipamientos necesarios para el crecimiento previsto conforme a la legislación aplicable y atendiendo, entre otros, a los siguientes criterios:*
  - a) *En abastecimiento se contemplará tanto la población permanente como la estacional y demandas industriales, agrícolas y ganaderas.*
  - b) *En saneamiento se calculará la capacidad de tratamiento de aguas residuales, tanto para la población residente como la estacional y las demandas industriales, agrícolas y ganaderas.*
  - c) *En energía, se estimará la capacidad de suministro para todos los usos consuntivos*
  - d) *En la red viaria, se calculará su capacidad.*
  - e) *Los equipamientos educativos se calcularán prioritariamente para la población permanente.*

- f) *Los equipamientos sanitarios considerarán fundamentalmente la población permanente, aunque a efectos de superficie necesaria, se tendrá en cuenta también la estacional.*
7. *El crecimiento urbanístico se adaptará a la posibilidad real de obtener los recursos, infraestructuras y equipamientos necesarios para el crecimiento propuesto. En todo caso, se deberá prever en los documentos del Plan, y en particular en el Estudio Económico Financiero, cuando éste sea necesario, la consecución de las infraestructuras y equipamientos para los crecimientos previstos.*
8. *La alteración sustancial de las condiciones de crecimiento con relación a la capacidad de acogida del municipio constituye un supuesto de revisión de planeamiento urbanístico.*

Art. 17. Suministro y transporte de energía

*Los planeamientos municipales procurarán el soterramiento de sus tendidos aéreos en aquellos espacios que por su significación y valor patrimonial, ambiental o paisajístico se considere necesario para el mantenimiento de sus valores.*

Art. 21. Gestión de agua

1. *Se fomentará una utilización más eficiente del agua, la implantación de las nuevas tecnologías y la renovación de las redes. El planeamiento municipal adoptará las medidas necesarias para facilitar la gestión supramunicipal de las instalaciones asociadas a la gestión del agua.*
2. *Se potenciará la reutilización de las aguas residuales convenientemente tratadas, aplicándola a procesos industriales, regadíos u otros usos similares.*
3. *Se fomentará la implantación de las nuevas redes de saneamiento de tipo separativo para construir estaciones de depuración más eficientes, con la mínima afección a los drenajes naturales y facilitando la reutilización.*
4. *En las inmediaciones del dominio público hidráulico el planeamiento establecerá una ordenación acorde a los fines de su protección, preferentemente orientada a su conservación medioambiental mediante técnicas como la localización de espacios libres que mantengan la vegetación*

*de ribera, y evitando los desarrollos urbanísticos en los espacios de mayor valor agrológico, inundables y de valor hidrogeológico acreditado.*

5. *Los planeamientos urbanísticos contemplarán las actuaciones necesarias para erradicar los vertidos directos tanto al dominio público hidráulico como al marítimo terrestre, para asegurar que los vertidos mantengan las condiciones de calidad determinadas por la normativa aplicable, con especial atención a los industriales, agrarios y ganaderos.*

*No se admitirán pozos negros, que se clausurarán paulatinamente para ser sustituidos por sistemas individuales de depuración cuando no sea posible su conexión al alcantarillado.*

Por tanto este documento debe justificar la adecuación de la propuesta de ordenación hecha, el desarrollo de nuevas infraestructuras básicas, dado que las actuales están ya al límite de su funcionalidad para una población como la existente de alrededor de 2.500 residentes permanentes, 9.500 residentes en verano, 3.000 personas pernoctando entre hoteles y campings un día puente de verano, y 5.000 transeúntes que pasan, pero no pernoctan, por el municipio.

Sobre estas cifras hay que diagnosticar la situación actual, y sobre las cifras de crecimiento previstas para las futuras residencias, alrededor de 1.200 viviendas, es sobre lo que habría que hacer: las previsiones futuras de desarrollo de las infraestructuras.

LOCALIDAD	VIVIENDAS (2002) Residentes	VIVIENDAS (2002) No residentes	TOTAL	RESIDENTES HABITUALES (*) <sub>1</sub>	RESIDENTES DE VERANO (*) <sub>2</sub>	TOTAL RESIDENTES EN VERANO	VIVIENDAS FUTURAS	RESIDENTES FUTUROS (*) <sub>3</sub>
COMILLAS	710	1.870	2.580	1.991	9.350	11.341	1.100	4.400
RUBARCENA	12	22	38	34	110	144		
TRASVIA	54	97	123	151	485	636		
RIOTURBIO	12	22	19	34	110	144		
RUISEÑADA BARRIOS	34	67	101	221	335	556	100	400
				<b>2.431</b>	<b>10.390</b>	<b>12.821</b>	<b>1.200</b>	<b>4.800</b>

(\*)1 Considerando 3 personas por vivienda.

(\*)2 Considerando 5 personas por vivienda.

(\*)3 Considerando 4 personas por vivienda.

Si consideramos un consumo de 250 litros/día por habitante tendríamos;

LOCALIDAD	TOTAL RESIDENTES EN VERANO	RESIDENTES OCASIONALES (*)	TOTAL	CONSUMOS ACTUALES (m <sup>3</sup> )	RESIDENTES FUTUROS	CONSUMO FUTURO (m <sup>3</sup> )
COMILLAS	11.341	2.268	13.609	3.402	18.009	4.502
RUBARCENA	144	29	173	43	173	43
TRASVIA	636	127	763	191	763	191
RIOTURBIO	144	29	173	43	173	43
RUISEÑADA BARRIOS	556	111	667	167	667	167
	<b>12.821</b>	<b>2.564</b>	<b>15.385</b>	<b>3.846</b>	<b>20.185</b>	<b>5.046</b>

(\*)Se consideran los habitantes totales por 1,2. Se debe al turismo alojado en hoteles, camping y de paso.

Con este cuadro se obtiene el consumo actual que tiene el municipio y las necesidades futuras.

Se puede decir que en un futuro inmediato, será necesario la ampliación de las infraestructuras existentes del municipio, y no sólo sustituyendo las canalizaciones que distribuyen el agua a los barrios mas antiguos, que se encuentran muy deterioradas, sino construyendo de nuevos depósitos.

## **7.7.2. Las propuestas de desarrollo de las infraestructuras básicas**

### **7.7.2.1. En la red de abastecimiento**

**Para el núcleo de Comillas será necesario por tanto la construcción de un nuevo depósito junto al actual en el Alto de Espinosa, de al menos otros 2.000 m<sup>3</sup> que garantice a corto y medio plazo el suministro de agua.**

**Además este Plan plantea una reserva de suelo en la zona de equipamiento incluida en el Polígono Industrial de la Cooperativa de Ruiseñada, para un nuevo depósito de 5.000 m<sup>3</sup> unido a la Autovía del Agua que garantice a largo plazo el suministro a todo el área de Comillas y a sus eventuales desarrollos.**

Este caudal está garantizado por la construcción de la Autovía del Agua, Proyecto del Gobierno de Cantabria que pretende garantizar el agua a toda la Región, y que contempla tanto una conexión a Comillas en el Pk 16,600 de esta tubería de  $\phi$  600-800 mm, como la construcción de este nuevo depósito en la zona del Polígono Industrial que sustituya y amplíe la capacidad actual de almacenamiento en Comillas. Dicha capacidad de transporte garantiza un caudal comprendido entre 565,4 l/seg y 1.005 l/seg, como caudal del Plan Valdáliga a la zona de Comillas y área costera comprendida entre Val de San Vicente y Comillas.

En el caso de Trasvía, se encuentra en fase de contratación por parte del Gobierno de Cantabria la construcción de un nuevo depósito de 350 m<sup>3</sup> para asegurar el correcto funcionamiento. El depósito actual, de 75 m<sup>3</sup>, está construido con materiales muy antiguos, que producen constantemente averías que dejan a la población sin suministro; de hecho no se puede llenar en su totalidad por el riesgo que esto supondría.

**Además se plantea en este Plan General la conexión entre las redes de Comillas y Ruiseñada para garantizar el suministro de este núcleo de población.**

También deben ponerse en marcha diferentes proyectos de reurbanización de las áreas centrales y de las travesías que no sólo afectan a su pavimentación, sino a sus servicios en general y a la red de abastecimiento en particular.

#### **7.7.2.2. En la red de Saneamiento**

El Proyecto de Saneamiento y Estación Depuradora de Aguas Residuales promovido por la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria es la garantía de la mejora del actual sistema de no depuración existente en Comillas con capacidad para atender una población equivalente de más 35.000 habitantes.

El objetivo que se pretende atender con las obras contenidas en el "Proyecto de saneamiento y EDAR en los TT.MM. de Comillas y Ruiloba (Cantabria)", es definir y describir los estudios necesarios para la definición completa de las obras de la red de saneamiento de Comillas, conduciendo las aguas residuales bien por gravedad o, cuando sea necesario, mediante impulsiones hasta la EDAR de nueva ejecución .

**Se plantean dos posibles localizaciones para la nueva estación depuradora: una situada entre Comillas y Travía, cerca de la línea de costa, y otra junto al futuro Cementerio Municipal. La primera propuesta ya está recogida en un proyecto realizado en Diciembre de 2005 y que se adjunta al final de este apartado, mientras que la segunda está en fase de redacción de proyecto por parte de la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria.**

Además, se prevé conectar la red de saneamiento existente en el municipio de Ruiloba con la nueva red de saneamiento de Comillas de manera que se unifique su tratamiento y vertido.

Aprovechando las obras, se pretende recoger las aguas residuales de los núcleos de Oyambre, en el término municipal de San Vicente de la Barquera, Ceceño, en el término municipal de Valdáliga, y La Rabia, Travía y Rubárcena, en el término municipal de Comillas.

La EDAR se diseña para dar servicio a los municipios afectados en el año horizonte 2030. De acuerdo con los datos recopilados y las prognosis de crecimiento poblacional se dimensiona para 7.600 habitantes equivalentes de población permanente y 35.200 habitantes equivalentes de población estacional. En el año 2005 esos parámetros corresponden con 3.400 habitantes equivalentes de población permanente y 21.200 habitantes equivalentes de población estacional.

Después de estudiar diversos emplazamientos, la EDAR se proyectó en una vaguada situada en las proximidades de la Universidad Pontificia, en dirección a Travía, en el límite del Parque Natural de Oyambre. Se pensaba que esta ubicación

reducía el impacto visual de la instalación ya que no era visible desde el núcleo de Comillas. Sin embargo la puesta en marcha del proyecto Campus Comillas ha hecho repensar este emplazamiento quedando pendiente en este Plan el determinar su implantación final que deberá responder a su idoneidad funcional, ambiental y urbanística. Se adjunta no obstante planos del último proyecto realizado.

Además, y dentro de los Proyectos en curso de urbanización de Plazas y Travesías centrales de Comillas, está prevista, y en curso de ejecución, la construcción de una red separativa que garantice el correcto vertido y depuración de las aguas pluviales y fecales, evitando sobrecostes innecesarios a la depuración prevista.

En los núcleos menores está prevista, dentro del Plan de Actuaciones en Infraestructura Hidráulica Local (PIHL), la mejora del Saneamiento en Rioturbio y en Ruiseñada, como complemento del Proyecto de saneamiento del resto de los núcleos del termino municipal. En Travía no se plantea la ejecución de una red de pluviales por la baja densidad y alto porcentaje de terreno libre, lo que facilita la absorción actual del agua de lluvia.

#### **7.7.2.3. En la red de Energía Eléctrica**

Actualmente Viesgo, con la colaboración del ayuntamiento de Comillas, está trabajando en la construcción de una nueva subestación 55/12 kv en la zona de su línea 55 kv de alimentación desde Cabezón. Esta nueva subestación ampliará la capacidad de distribución en 12 kv y mejorará la fiabilidad del suministro eléctrico en la zona, tanto de los clientes actuales como futuros.

Además de estas instalaciones, para poder atender con las suficientes garantías de calidad y seguridad de suministro los posibles aumentos de demanda derivados de futuros desarrollos urbanísticos planificados en este PGOU de Comillas, será necesario desarrollar nuevas infraestructuras y/o reforzar las existentes (Construcción de nuevas líneas MT desde la futura subestación 55/12 kv de la zona hasta las áreas en desarrollo, nuevos centros MT/BT, ...). Así desde la nueva subestación, se plantea la construcción de una línea hasta el cruce de La Cadena desde donde se hará la distribución a las zonas de nuevo desarrollo.

Estos refuerzos de la Red de Distribución Eléctrica han de ser estudiados y analizados por Viesgo en función de los planes de desarrollo propuestos para este municipio, y de esta forma, poder coordinar un desarrollo conjunto de las infraestructuras necesarias.

#### **7.7.2.4. En la red de Alumbrado Público**

Los proyectos de urbanización en marcha en las Plazas centrales y en las travesías contemplan el soterramiento y mejora de la actual red de alumbrado público, propuestas que habría que extender progresivamente al resto de los barrios y núcleos del término municipal.

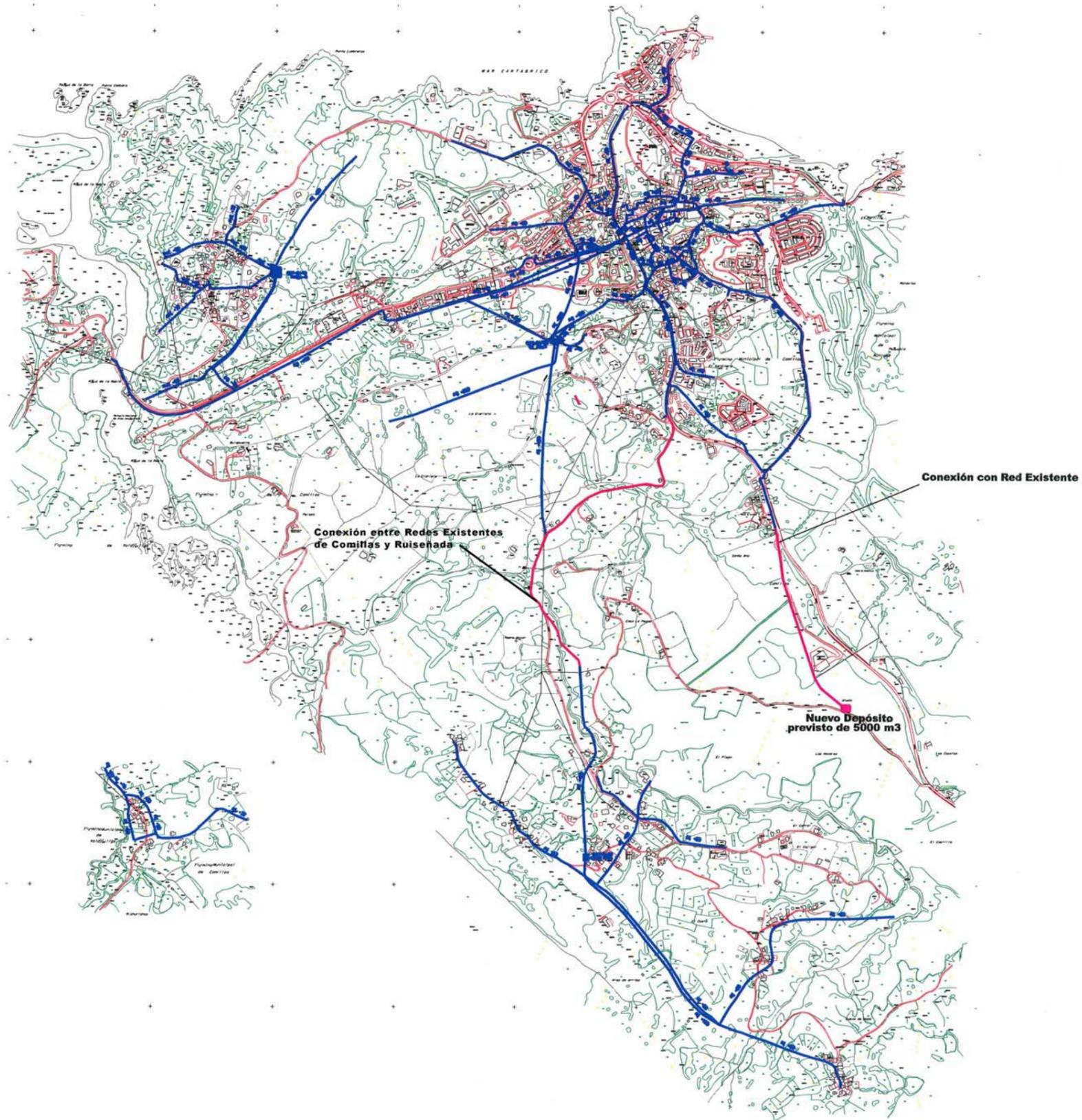
En esta línea y dentro de los programas de la Dirección General de Cooperación Local del Gobierno de Cantabria está previsto invertir en la mejora y desarrollo de la red de alumbrado público de Ruiseñada y sus barrios.

#### **7.7.2.5. En la red de Telefonía**

No se contemplan ampliaciones de la red sino más bien el enterramiento de líneas en las Plazas Centrales y Travesías, en los proyectos en marcha, política extensible al resto de los barrios del núcleo central.

#### **7.7.2.6. En la red de Gas**

No se plantean ni problemas de capacidad, ni de suministro futuro.



PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN DEL  
CONJUNTO HISTORICO DE LA VILLA DE COMILLAS  
PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA DE COMILLAS



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE COMILLAS

EQUIPO REDACTOR

EDUARDO RUIZ DE LA RIVA  
EDUARDO CABANAS MORENO  
PEDRO FERNANDEZ LASTRA  
E.I.T., S.A.

LEYENDA

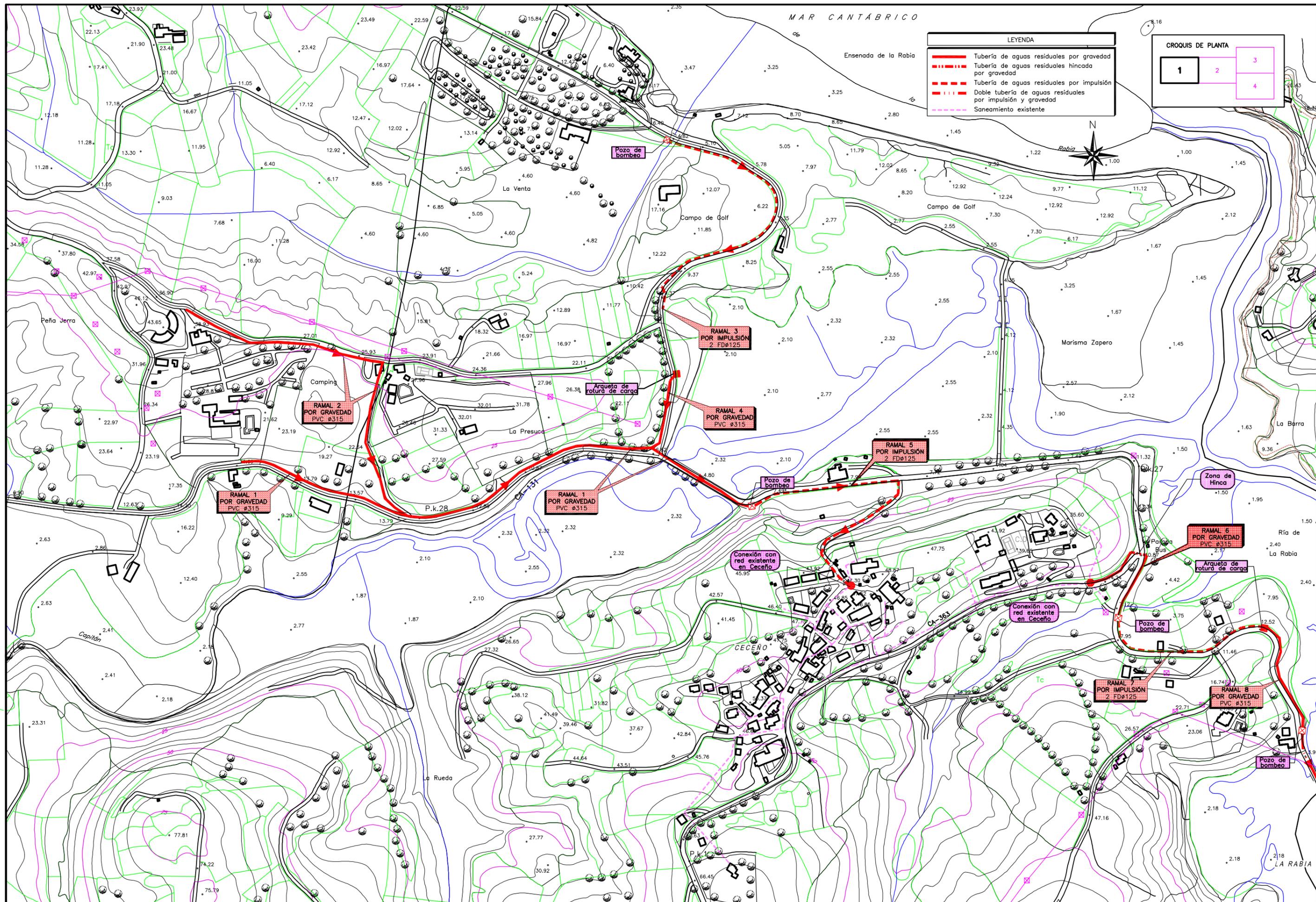
- RED DE ABASTECIMIENTO DE AGUA
- RED FUTURA DE ABASTECIMIENTO

DOCUMENTO DE PLAN

RED DE ABASTECIMIENTO DE AGUA  
PROPUESTA

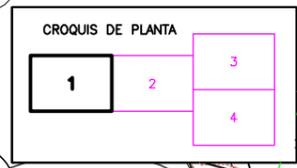
fecha  
11.2006  
norte  
escala  
1:20.000  
plano nº

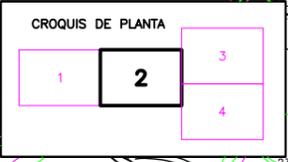
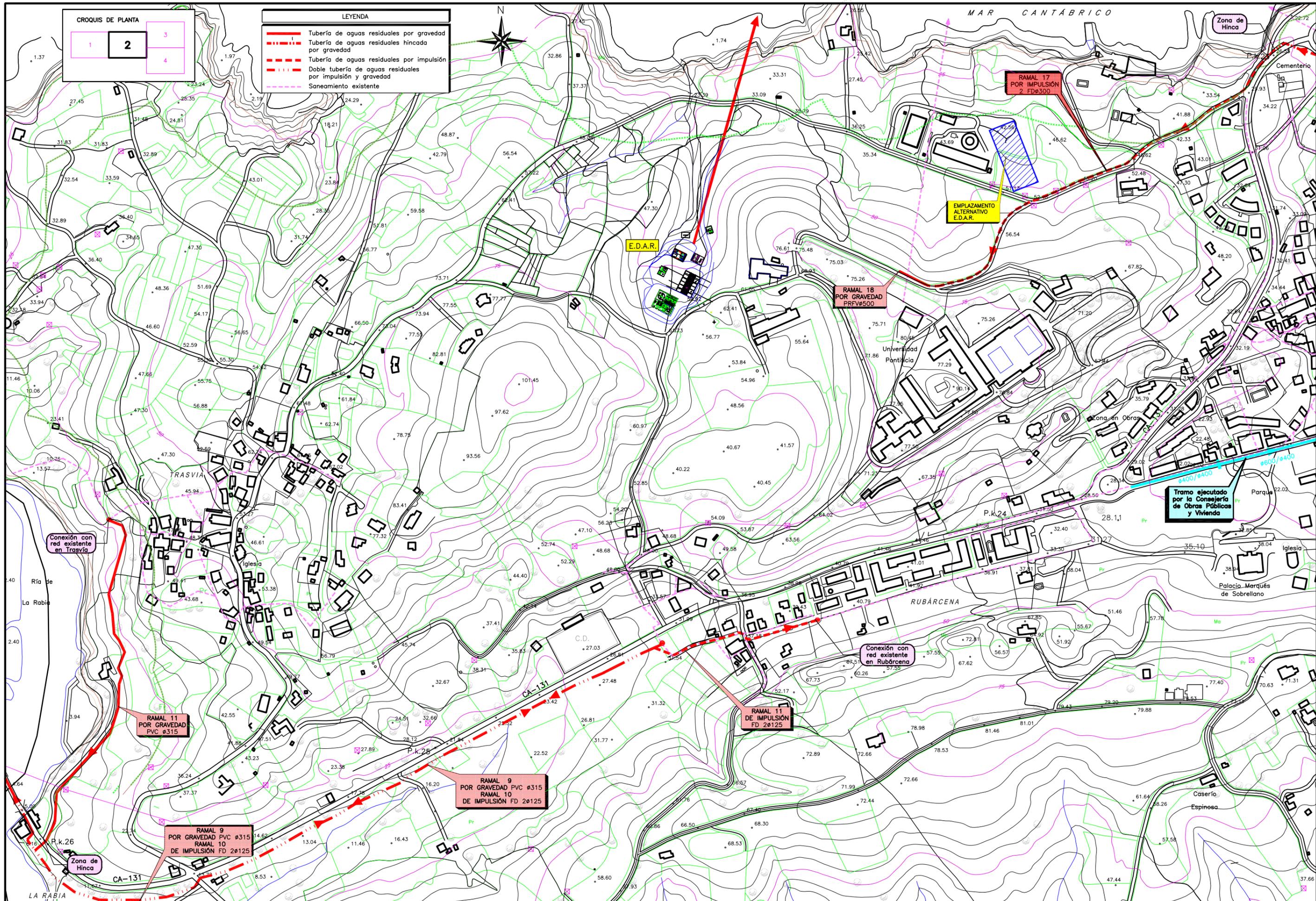




LEYENDA

	Tubería de aguas residuales por gravedad
	Tubería de aguas residuales hincada por gravedad
	Tubería de aguas residuales por impulsión
	Doble tubería de aguas residuales por impulsión y gravedad
	Saneamiento existente





LEYENDA

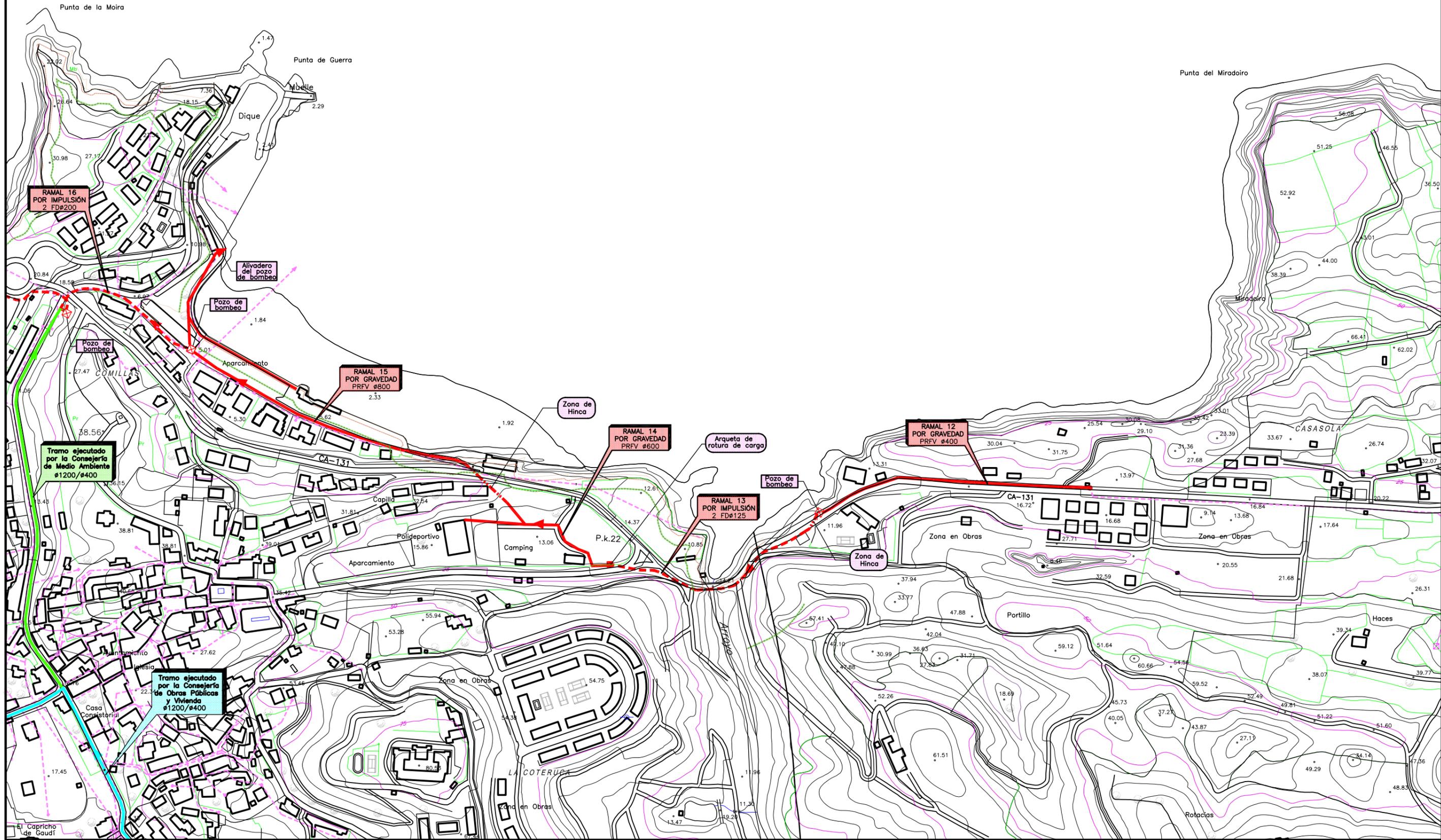
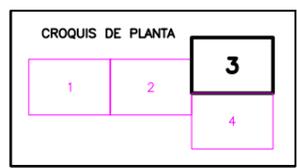
	Tubería de aguas residuales por gravedad
	Tubería de aguas residuales hincada por gravedad
	Tubería de aguas residuales por impulsión
	Doble tubería de aguas residuales por impulsión y gravedad
	Saneamiento existente

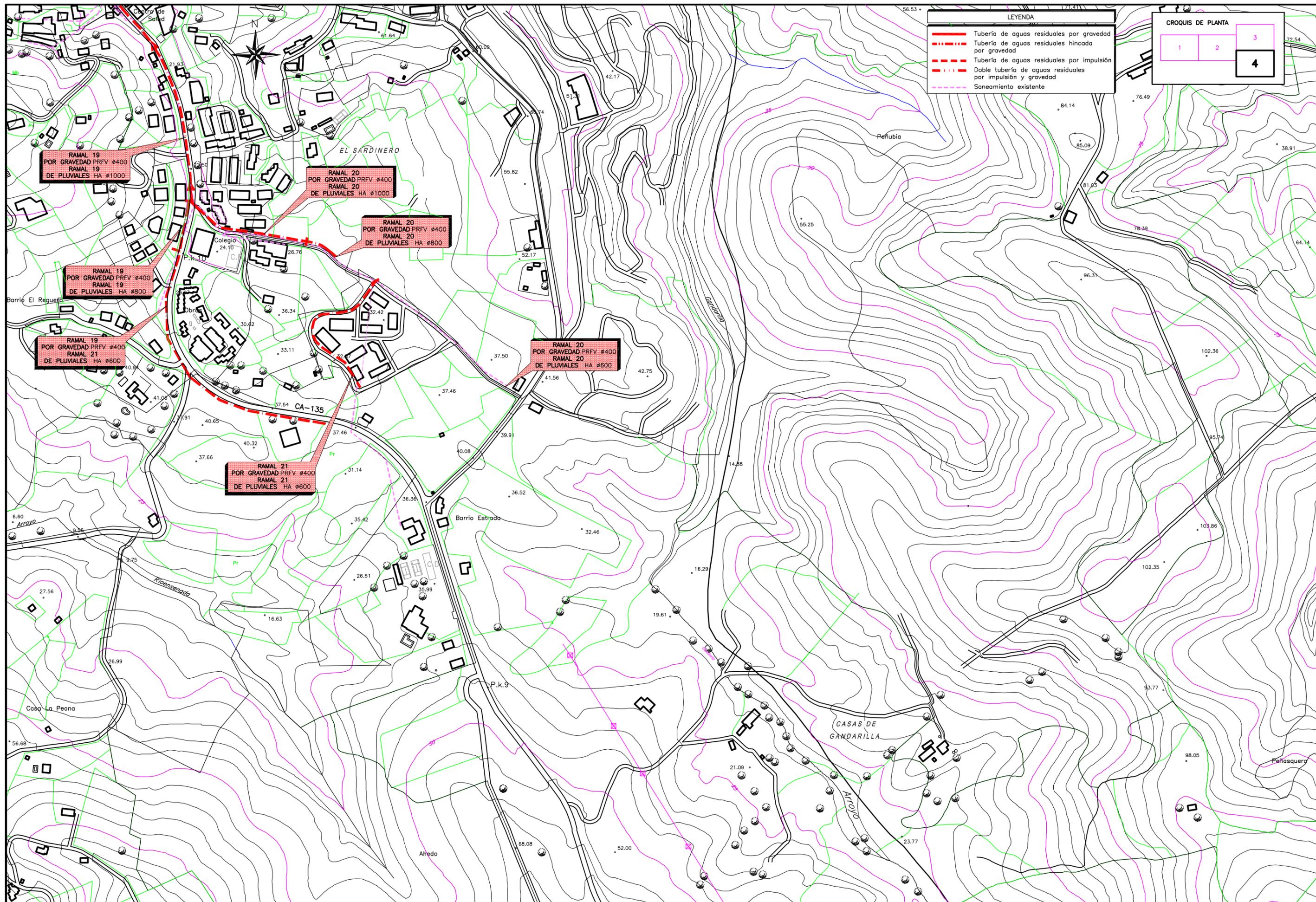




MAR CANTÁBRICO

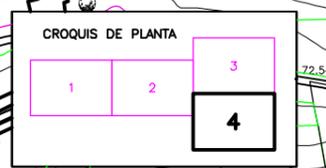
LEYENDA	
	Tubería de aguas residuales por gravedad
	Tubería de aguas residuales hincada por gravedad
	Tubería de aguas residuales por impulsión
	Doble tubería de aguas residuales por impulsión y gravedad
	Saneamiento existente



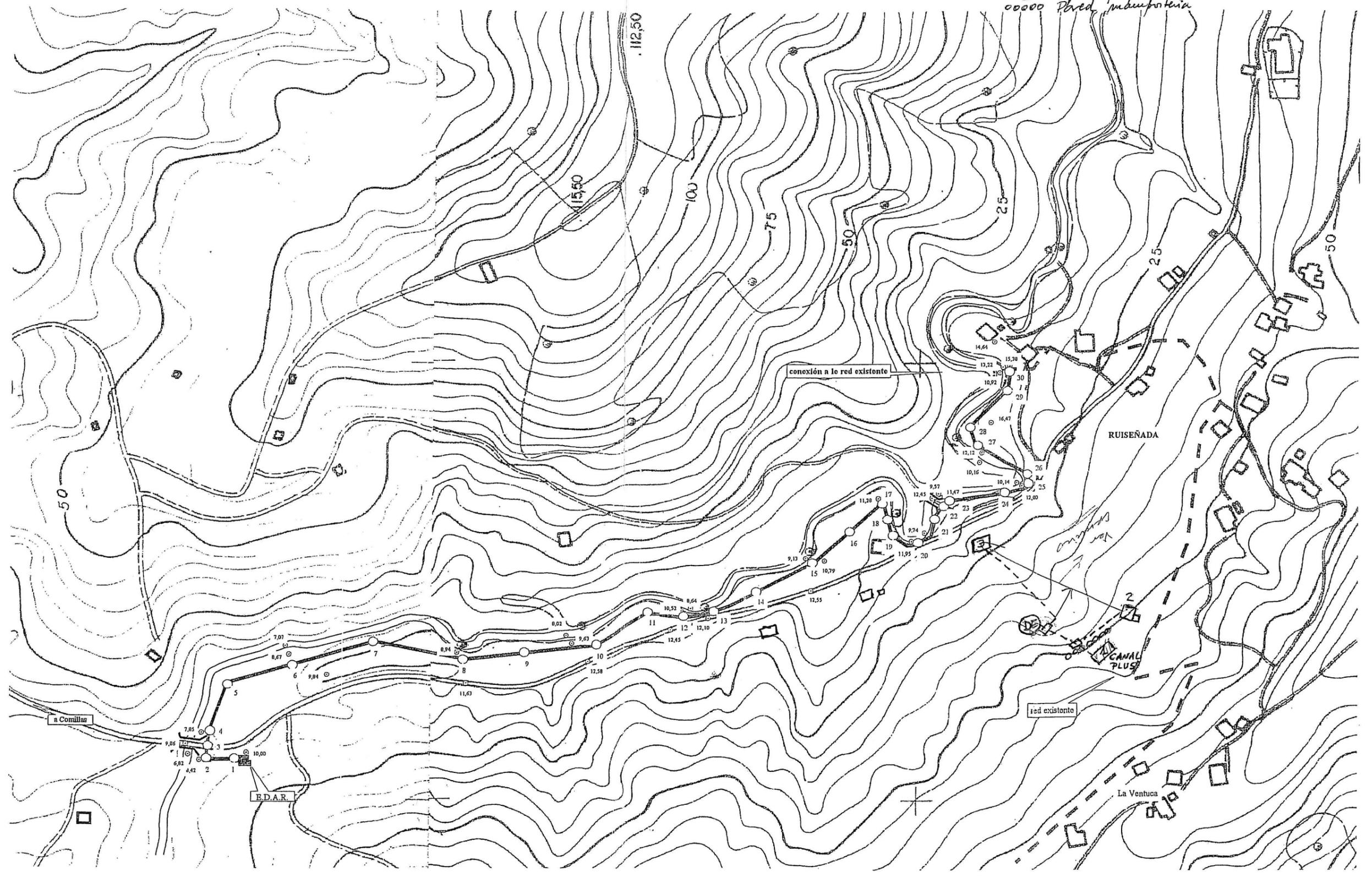


LEYENDA

	Tubería de aguas residuales por gravedad
	Tubería de aguas residuales hincada por gravedad
	Tubería de aguas residuales por impulsión
	Doble tubería de aguas residuales por impulsión y gravedad
	Saneamiento existente



- Saneamiento proyectado
- - - Saneamiento existente
- ⊙ DE Depuradora existente
- Agueta proyectada
- 00000 Pared mancomunada



Gobierno de Cantabria  
 Consejería de Economía y Hacienda  
 Dirección General de Cooperación Local

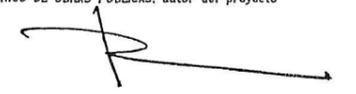
Proyecto: SANEAMIENTO EN RUISEÑADA 3ª FASE

Hoja Nº 2 - PLANA GENERAL

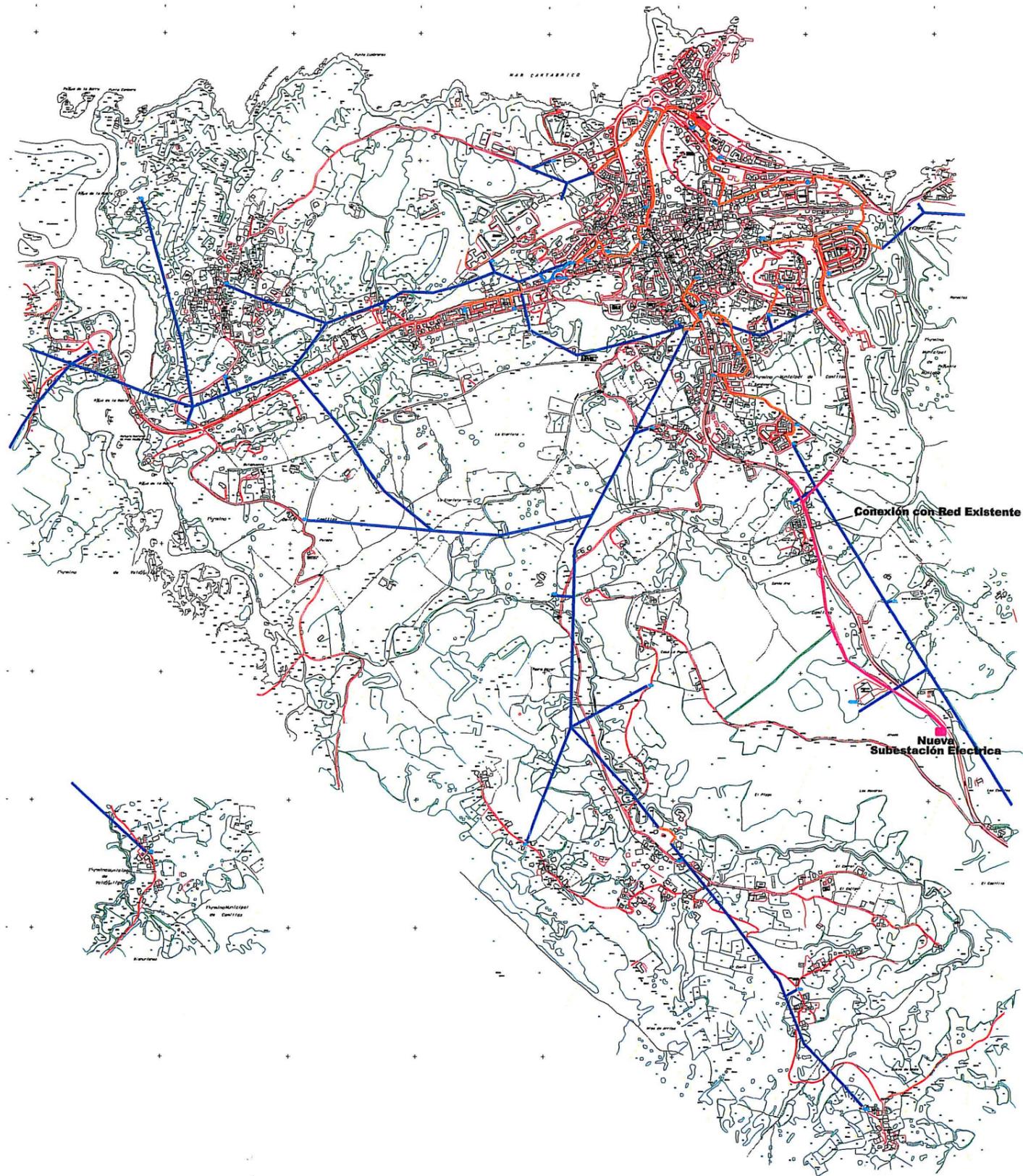
escala

15-MARZO-2.001

EL INGENIERO TÉCNICO DE OBRAS PÚBLICAS, autor del proyecto



ROBERTO GARCÍA BARRERA, Colegiado Nº 3.893



PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN DEL  
CONJUNTO HISTÓRICO DE LA VILLA DE COMILLAS  
PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE COMILLAS



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE COMILLAS

EQUIPO REDACTOR

EDUARDO RUZ DE LA RIVA  
EDUARDO CASANES MORENO  
PEDRO FERNÁNDEZ LASTRA

E.T.T., S.A.

LEYENDA

- RED ELECTRICA DE MEDIA TENSIÓN
- NUEVA RED ELECTRICA DE MEDIA TENSIÓN

DOCUMENTO DE PLAN

RED ELÉCTRICA  
PROPUESTA

fecha

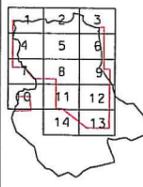
1.2006

norte

escala

1:20.000

plano n.º



En resumen las **actuaciones** a considerar para el **Estudio Económico Financiero del Plan General de Ordenación Urbana** son las siguientes:

- Reurbanización de las Plazas de Joaquín del Piélago y Corro de Campíos  
Presupuesto de Ejecución por Contrata: 961.534,95 €  
Financiación: Plan de Excelencia Turística. Ya ejecutado
- Acondicionamiento de la Travesía de la CA-135 entre Fuente Real y la Universidad Pontificia  
Presupuesto de Ejecución por Contrata: 941.436,09 €  
Financiación: Consejería de Obras Públicas y Vivienda. Ya ejecutado
- Saneamiento y Acondicionamiento del Paseo Garellly  
Presupuesto de Ejecución por Contrata: 971.488,64 €  
Financiación: Consejería de Medio Ambiente. Ya ejecutado
- Acondicionamiento de las calles Antonio López, y Antonio Sánchez de Movellán  
Presupuesto de Ejecución por Contrata: 795.947,10 €  
Financiación: Plan de Excelencia Turística. Pendiente de Licitación
- Construcción de un nuevo depósito de Abastecimiento de 2000 m<sup>3</sup>  
Presupuesto de Ejecución por Contrata: 250.000€  
Financiación: Ayuntamiento de Comillas.  
Plazo de ejecución: 2009.
- Plan de Saneamiento y construcción de la Estación Depuradora de Aguas Residuales  
Presupuesto de Ejecución por Contrata: 18.000.000 €  
Financiación: Consejería de Medio Ambiente.  
Plazo de ejecución: 2009 - 2013.
- Mejora de la Red de Saneamiento de los Barrios de Trasvía, Rioturbio y Ruiseñada  
Presupuesto de Ejecución por Contrata: 1.200.000 €  
Financiación: Consejería de Medio Ambiente

- Construcción de una nueva subestación y mejora de la Red Energía Eléctrica  
Presupuesto de Ejecución por Contrata: 3.000.000 €  
Plazo de ejecución subestación: 2009.  
Financiación: A. Regional y Enel Viesgo.  
Plazo de ejecución Línea M.T. Subestación – La Cadena: 2009.  
Financiación: A. Regional, A. De Comillas, Enel Viesgo, propietarios de suelo urbanizable: API – 3, API – 4, API – 5 y SUD - 2.  
Plazo de ejecución Línea A. T. Cabezón de la Sal - Comillas: 2011.  
Financiación: A. Regional y Enel Viesgo.
- Reurbanización de los barrios del Velecio, La Moria, Sobrellano y La Campa.  
Presupuesto de Ejecución por Contrata: 1.810.000 €  
Financiación: Ayuntamiento de Comillas. Con Proyecto de Ejecución para el Barrio de Velecio
- Construcción de aparcamientos reversibles en lugares estratégicos de la red viaria: Universidad Pontificia, Polideportivo, ...  
Presupuesto de Ejecución por Contrata: 400.000 €  
Financiación: Por desarrollo de las diferentes propuestas de actuación urbanística