
**ANTECEDENTES. SITUACIÓN ACTUAL. SITUACIÓN
DE PARTIDA**

**ANEJO
1**

ÍNDICE

1. Introducción y objeto	1
2. Antecedentes Técnicos	1
3. Situación Actual.....	1
3.1. Red Ferroviaria de Santander.....	1
3.1.1. Línea ADIF Ancho Ibérico Palencia - Santander.....	2
3.1.2. Líneas ADIF RAM.....	2
3.2. Estación de Santander.....	3
3.2.1. Ámbito Ancho Ibérico	3
3.2.2. Ámbito Ancho Métrico	4
4. Situación de Partida	7
5. Reportaje Fotográfico.....	9
Ámbito ADIF Ancho Ibérico	10
Ámbito ADIF-RAM.....	26
Plaza de las Estaciones	35
Parque del Agua.....	38
Pasarela sobre las Vías	40

1. Introducción y objeto

En el presente Anejo, en primer lugar, se relacionan todos los antecedentes técnicos del presente “**ESTUDIO INFORMATIVO PARA LA REORDINACIÓN DE ESPACIOS EN LA ESTACIÓN DE SANTANDER**” promovido por el Ministerio de Fomento.

Posteriormente se explicará cual es la situación actual de la estación de fcc de Santander, y la situación de partida del presente estudio.

2. Antecedentes Técnicos

El principal antecedente técnico tenido en consideración a la hora de desarrollar el presente estudio es el “Estudio de viabilidad para la liberación de espacios en la estación de Santander. Fase II”, redactado por la empresa ineco en el año 2017, y encargado por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

El objeto del citado estudio es desarrollar diversas actuaciones encaminadas a liberar espacios dentro del recinto de las estaciones de Santander. Para ello se modificaba la posición de la playa de vías de ancho métrico, así como la playa de vías de mercancías de este mismo ancho; se reponían las afecciones ocasionadas a las vías de ancho ibérico por la citada remodelación; se cubría la zona de andenes de ambos anchos mediante una losa; se integraban los servicios ferroviarios en el edificio actual de la estación de ancho ibérico; se urbanizaba el nivel superior sobre losa y los espacios liberados a nivel de vía; se diseñaba un aparcamiento en superficie para 500 plazas; y a futuro se incluía un Centro comercial, un hotel, y un aparcamiento subterráneo bajo estos.

Otros estudios y proyectos tomados en consideración son.

- ❖ “Estudio de optimización de los espacios ferroviarios en la ciudad de Santander (Cantabria). Fase A.”, redactado por la empresa ineco en el año 2014, y encargado por el Ministerio de Fomento.
- ❖ “Proyecto de duplicación de línea entre Torrelavega y Santander”, actualmente en redacción, y que actúa sobre las vías de ancho ibérico de la estación de Santander.
- ❖ Proyecto del “Paseo del Agua” del Ayuntamiento de Santander.

3. Situación Actual

3.1. Red Ferroviaria de Santander

La red arterial ferroviaria de Santander está formada por tres líneas, una línea perteneciente a ADIF, que se explota en ancho ibérico, y las otras dos pertenecientes a ADIF RAM, que se explotan en ancho métrico.

La línea de ancho ibérico proviene de Palencia por un corredor de entrada a la ciudad que lleva la dirección de suroeste a noreste pasando por Torrelavega y Maliaño. Esta línea es de vía única electrificada.

La primera línea de ancho métrico proviene de Asturias por un corredor de penetración a Santander con dirección oeste-este por Torrelavega y por Santa Cruz de Bezana. Esta línea es de doble vía electrificada.

La segunda línea de ancho métrico tiene su origen en Santander y se dirige a Bilbao por un corredor con dirección oeste-este al sur de la Bahía de Santander pasando por Maliaño y El Astillero. Esta línea es de doble vía electrificada.

Las tres líneas de ferrocarril se unen en el centro urbano de la ciudad de Santander a la altura del polígono industrial de Candina y el parque de La Marga. A partir de los apeaderos de Valdecilla que dan servicio principalmente al Hospital Universitario, las líneas ferroviarias y sus instalaciones se disponen en un área ferroviaria que se denomina Zona de Estaciones y que constituye el ámbito del Estudio; esta área de las estaciones se localiza entre el centro histórico de la ciudad por el norte y el barrio Pesquero por el sur.

En este recinto se incluyen las estaciones de pasajeros de ADIF Ancho Ibérico y RAM, la estación de mercancías de ancho métrico, y los talleres de mantenimiento y reparaciones de RENFE para ancho métrico. Los talleres de RENFE de ancho ibérico se sitúan al oeste, a las afueras de esta Zona de las Estaciones.

3.1.1. Línea ADIF Ancho Ibérico Palencia - Santander

Esta línea está compuesta por una vía única en ancho ibérico de 1.668 mm estando electrificada con catenaria sin compensar. Esta electrificación se realizó en el año 1.954 y es del tipo RENFE a 3.000 voltios en corriente continua.

Desde el año 1995 cuenta con un C.T.C. (Control de Tráfico Centralizado) situado en Santander.

La superestructura de la línea está constituida en la mayor parte del tramo por traviesas RS con sujeción alterna J-2/P-2, que sirve de soporte al carril UIC-54 en B.L.S. (Barra Larga Soldada).

El balasto que sirve de soporte a las traviesas es una mezcla de silíceo con un bajo porcentaje de origen calizo, como resultado del desguarnecido efectuado entre los años 1983 a 1988, presentando un espesor bajo traviesa aproximadamente de 30 cm.

Las traviesas RS son relativamente antiguas, fechadas en su mayoría entre los años 72 y 73, por lo que el grado de meteorización o desgaste que presentan en los dos bloques es acusado.

Los carriles presentan defectos de alineación y nivelación. En alineaciones rectas, los carriles se encuentran desgastados en la cabeza y con rebabas. Con respecto a las alineaciones curvas las 2/3 partes la cara activa de los hilos altos se encuentran con desgastes fuera de tolerancia, además el hilo bajo se encuentra muy aplastado y con rebabas.

Las sujeciones carril-traviesa tipo P-2/J-2 se encuentran en mal estado en un 10% aproximadamente, presentando problemas como falta de apriete, piezas aislantes interiores y exteriores mal colocadas, falta de tornillos de sujeción, placas de asiento desplazadas y aplastadas y falta de alguna de las sujeciones.

La electrificación original data del año 1953 y es del tipo RENFE a 3.000 voltios en corriente continua sin compensar.

La catenaria está montada sobre postes tipo X1 y ménsulas no giratorias con conjunto de suspensión Ca4 con herrajes del tipo H6. Los atirantados presentan herrajes del tipo H5 de diábolos.

En las estaciones, las agujas aéreas son del tipo cruzado y las catenarias están montadas sobre pórticos funiculares.

La Estación de Santander cuenta con seccionadores telemandados con tecnología Sogitel; además tiene cable guarda de acero.

La línea de alimentación está tendida con conductor de 50 mm² de cobre y cuenta con un cable guarda de acero T50; siendo la tensión de la línea de 55 KV.

Las Instalaciones de Seguridad y Comunicaciones actualmente existentes en la Estación de Santander son:

- Enclavamiento eléctrico de grupos geográficos.
- Bloqueo automático en vía única (B.A.U.).
- Circuitos de vía de audio frecuencia por su inclusión en el C.T.C. de Santander.

Todas estas instalaciones son de tecnología ALCATEL SEÑALIZACIÓN.

Además la estación cuenta con el Puesto Central del C.T.C., donde se encuentran los monitores, líneas Ethernett, y elementos tanto para el envío de órdenes a los enclavamientos de las estaciones que comprende como para la recepción de las informaciones procedentes de los mismos.

3.1.2. Líneas ADIF RAM

La plataforma de ambas líneas está compuesta por dos vías en ancho métrico electrificadas, siendo el sistema de alimentación de la catenaria en corriente continua a la tensión de 1.500 voltios.

La superestructura de la vía está constituida en la mayor parte del tramo por traviesas de hormigón monobloque tipo DW con sujeción HM que sirve de soporte del carril UIC-54 kg/ml. Siendo el balasto silíceo tipo A.

La línea aérea de contacto actual es la convencional de ADIF RAM, adaptación del tipo RENFE. Es una catenaria simple poligonal atirantada en todos los perfiles, formada por un sustentador apoyado y dos hilos de contacto, sin flecha inicial de los hilos de contacto.

La alimentación a la estación se realiza desde la subestación situada en la propia Estación de Santander, y el sistema de alimentación de la catenaria es en corriente continua a tensión nominal de 1.500V.

La altura nominal del hilo de contacto respecto del plano rodadura será de 4,75 m; para pasos a nivel será mayor de 5 m; y en pasos superiores tendrá una altura mínima de 4,30 m.

Las agujas son aéreas del tipo cruzadas, y las ménsulas son las normalizadas por ADIF RAM, conjuntos Ca1 y Ca10, Ca11 y Cn6, tanto en ménsula como en tirante, con tensor de regulación en este último.

La catenaria se sustentará mediante postes del tipo empresillados X o Z galvanizados, excepto en los lugares donde el gálibo horizontal es insuficiente para la ubicación de postes, donde se utilizarán pórticos funiculares sustentados por postes Z.

En cuanto a las Instalaciones de Seguridad y Comunicaciones, la Estación de Santander de ancho métrico, ubicada en el PK 530.749 de las líneas 770 Santander – Oviedo y 780 Bilbao La Concordia – Santander; está dotada de un enclavamiento electrónico de tecnología Alstom.

3.2. Estación de Santander

3.2.1. *Ámbito Ancho Ibérico*

Esta área cuenta con una superficie total de 136.377 m² dentro de la Zona de Estaciones, estando situada en la mitad norte de esta área. En esta estación se diferencian los siguientes elementos:

Estación terminal de viajeros

El área de viajeros de la estación está constituida por la playa de vías, los andenes y el edificio terminal de viajeros.

La playa de vías está formada por cinco vías que dan servicios a los andenes de viajeros y once (11) vías más para el apartado de trenes. Este haz de vías ocupa una superficie de aproximadamente 30.000 m².

Existen dos andenes de viajeros que tienen una longitud de 430 metros aproximadamente estando cubiertos los primeros 190 metros, el ancho de estos andenes es de 8,90 y 9,90 metros.

El edificio de viajeros tiene en planta una superficie de 3.100 m².

Resto de edificaciones

Las principales edificaciones que se encuentran en el recinto ferroviario de la estación son:

- Edificio de Correos con una superficie en planta de 730 m² que cuenta con un muelle de carga y una vía de acceso propia y que actualmente no se usa. El muelle de descarga tiene una superficie aproximada de 740 m².
- Edificio de viviendas con una superficie de 1.700 m² que se sitúa entre los edificios terminales completando la fachada en la Plaza de las Estaciones.
- El edificio ferroviario que alberga el puesto de mando con 130 m² de superficie localizada en el extremo del andén sur.
- Entre la estación de viajeros de ancho ibérico y la estación de viajeros de ancho métrico se sitúa un aparcamiento de vehículos con una superficie aproximada de 12.400 m².
- Los edificios de mantenimiento de infraestructura ferroviaria con alrededor de 1.350 m².
- Nave de alquiler de 1.000 m² contigua al edificio de correos.
- Todas las naves del muelle central, están actualmente en concesión. Estas naves albergan almacenes de distintas marcas. La superficie aproximada de esta zona es 4.700 m².
- El resto de edificios están prácticamente abandonados y en desuso y son el antiguo CTC, las antiguas carboneras y los viejos talleres.

Taller de RENFE para material de ancho ibérico en Santander

El taller de RENFE se sitúa fuera de la Zona de Estaciones al oeste de esta área; cuenta con una superficie trapecial de aproximadamente 42.690 m².

Es un taller antiguo en el que principalmente se mantienen locomotoras. Dispone de 7 vías (algunas electrificadas) con aproximadamente 250 m de longitud para el acceso a los talleres y el estacionamiento del material y de varios edificios (edificio de control de accesos, nave de locomotoras, nave de cercanías, nave principal y pequeñas edificaciones para las instalaciones y para almacenaje de piezas y materiales).

El taller se completa con una nave histórica actualmente en uso para el mantenimiento de locomotoras. Tiene forma de trapecio circular de unos 30 m de fondo y dispone de 6 vías interiores electrificadas y con foso simple. Dispone de barandillas laterales de protección para trabajos en techos. El acceso a esta nave se realiza mediante una plataforma giratoria exterior con vías electrificadas.

3.2.2. Ámbito Ancho Métrico

El área de la estación operada en ancho métrico cuenta con una superficie cercana a los 107.557 m². En la estación se diferencian cuatro zonas:

Zona de viajeros

La zona de viajeros está formada por la playa de vías, los andenes y el edificio terminal de viajeros. Esta playa de vías está constituida por seis vías que dan servicio a los andenes de viajeros, y por 8 vías más para el apartado de trenes. La estación tiene tres andenes principales para viajeros con una longitud de 160 m de largo y 7,8 metros de ancho. Los dos andenes centrales están cubiertos en sus primeros 135 metros. Las seis vías principales de la estación se cierran en cuatro vías generales, dos a Oviedo y otras dos a Bilbao. El edificio de viajeros tiene una superficie aproximada de 1.620 m².

En el mismo ámbito hay una serie de edificaciones como son dos edificios de oficinas de 330 y 325 m² de superficie respectivamente, al sur de la estación; el edificio de la subestación eléctrica que suministra energía eléctrica a la playa de vías de la estación y a las vías generales Oviedo-Santander y Santander-Bilbao;

y dos pequeños edificios, uno junto a los andenes de 160 m², y otro, de 520 m², junto a los talleres de material motor.

Zona de mercancías

En total son 18 vías, de las cuales solo las tres primeras se encuentran electrificadas, mientras que las 15 restantes se utilizan para el estacionamiento y maniobra de los trenes, pues no existe la manipulación física de cargas.

Es por tanto una estación para descomponer y formar nuevos trenes con destinos exteriores a la propia estación.

Esta zona tiene aproximadamente 15.500 m².

Zona del taller de reparaciones de material remolcado

Es uno de los principales talleres de RENFE para ancho métrico; cuenta con todas las instalaciones necesarias para la reparación de vehículos y trabajos mayores de mantenimiento; se sitúa al oeste del recinto ferroviario de la estación, cercano al Hospital de Valdecilla.

Las labores desarrolladas en el mismo alcanzan desde trabajos en carrocería y pintura como reperfilado y estocaje de bogíes y de puesta a punto de motores.

Este taller consta de una amplia playa de vías para estacionamiento del material remolcado y de una gran nave para taller, oficinas e instalaciones del personal, que está dividida en varias zonas perfectamente diferenciadas. Ninguna de las vías, tanto interiores como exteriores, está electrificada. La gestión actual del taller depende de RENFE INTEGRIA.

El área aproximada de la nave es de 10.000 m²; de la cual la zona de oficinas e instalaciones para el personal tiene una superficie aproximada de 600 m².

Zona de depósito y taller de mantenimiento eléctrico

Situado al sur del recinto ferroviario, lindando con la calle Castilla, en él se desarrollan actividades de mantenimiento de primer nivel (lavado de vehículos o el suministro de combustible) y de segundo nivel, tanto para mantenimiento preventivo como correctivo (eléctrica, mecánica y confort) y para vehículos eléctricos y automotores (diesel), con las unidades de los trenes de viajeros, principalmente cercanías, siendo su gestión realizada por RENFE INTEGRIA.

Consta de tres edificios, el primero de ellos es el taller, de unos 2.400 m². Contiene cuatro vías interiores en foso electrificadas; y dos vías interiores bajo puente grúa sin electrificar y hormigonadas a cota de cabeza de carril o cota 0, con una longitud aproximada de 50 m útiles. Anexo a este edificio hay otro de aproximadamente 300 m² que contiene espacio para las oficinas, aseos, vestuarios, comedor, etc. En el exterior hay un tercer edificio de una planta de unos 120 m² con instalaciones para el personal, principalmente usado por los maquinistas.

A continuación, se incluye una vista aérea de la Estación de Santander:



4. Situación de Partida

Tres son las actuaciones en el interior o entorno de la estación de Santander que provocan tener que establecer una situación de partida, distinta a la situación actual, estas son:

- Proyecto de duplicación de línea entre Torrelavega y Santander.

Este proyecto encargo de ADIF a ineco, y actualmente en redacción, tiene como actuación fundamental duplicar la vía de la línea de ancho ibérico Palencia – Santander entre la localidad de Torrelavega y el final de línea en la estación de Santander.

En la estación de Santander no solo duplica la vía única de la línea, sino que además modifica las vías de apartado en la estación.

- Actuaciones para la liberación de espacios en la estación de Santander. Fase I.

En esta denominada Fase I de la liberación de espacios, se procede al traslado de las dependencias que se ubican en los edificios ferroviarios con acceso desde la calle Castilla, residencia de vacaciones, el edificio anexo y la base de mantenimiento de instalaciones de seguridad.

Esta actuación se encuentra actualmente en fase final de ejecución.

Las actuaciones en detalle son:

- Traslado de Residencia de Vacaciones. Existe una vivienda laboral (actualmente vacía) propiedad de ADIF, situada en el edificio de la estación de Red de Ancho Métrico, que podría sustituir a la actual vivienda de vacaciones. El coste estimado del traslado sería aproximadamente de 2.500 euros (IVA no incluido).
- Traslado de archivo. Es necesario trasladar el archivo del departamento de recursos humanos de la extinta FEVE y el archivo de Infraestructura (Inversiones), que actualmente ocupan un espacio de 278 m³ en el edificio de la residencia de vacaciones, así como el archivo del Área de Inversiones situado en el Edificio Anexo de Oficinas, que ocupa un espacio de 100 m³. Por tanto, haría falta un espacio total para reposición del archivo de 378 m³.

El archivo se trasladaría al edificio que finalmente acoja al personal del Edificio Anexo.

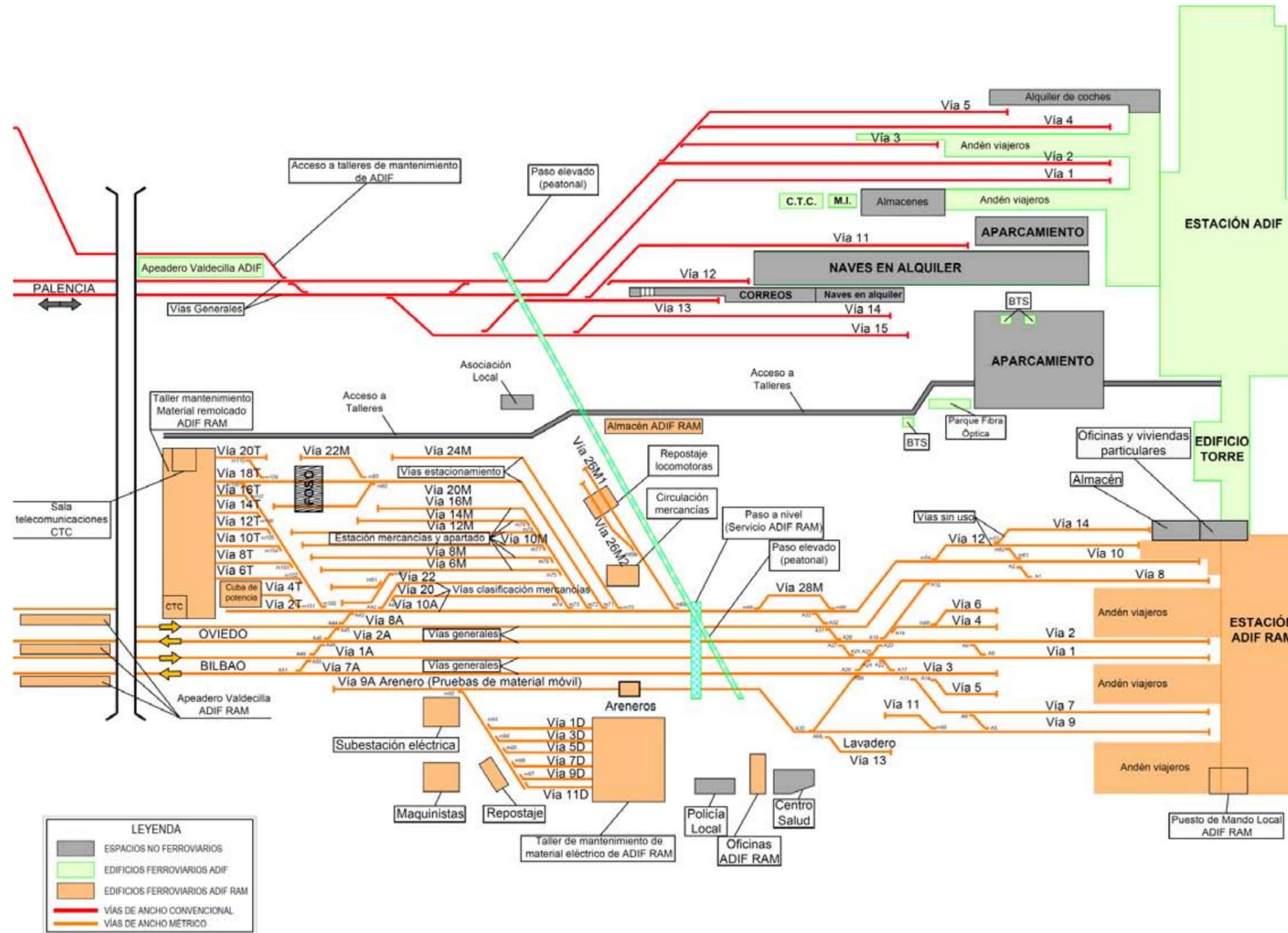
- Traslado de Base de Mantenimiento de IISS. Para su reubicación, se necesita buscar un espacio para albergar un pequeño almacén de unos 120 m² y un espacio de oficina para encargados y operarios donde estarían puntualmente que puedan documentar los partes de trabajo y mantenimiento. Se propone el traslado a la base de mantenimiento de red ibérico en Santander de la Subdirección de la Zona Norte. Se estima que el coste estimado del traslado sería aproximadamente de 3.500 euros.
- Traslado de Oficinas. Resulta el elemento de más compleja reubicación, y por ello se proponen dos opciones alternativas para su análisis: el traslado del personal a la primera planta de la estación de viajeros de ancho métrico (lo que obligaría a un traslado del personal de Renfe allí ubicado al edificio cuartel) y el traslado a la torre que se ubica entre las dos estaciones.

Estas actuaciones suponen la liberación de una franja de terreno a lo largo de la calle Castilla de unos 1.700 m².

- Proyecto del Paseo del Agua.
 - Prolongación del paseo existente. El nuevo vial peatonal tendrá una longitud aproximada de 700 m, llegando así hasta el Parque del Agua, y con conexiones directas con la calle Concepción Arenal, mediante rampas y escaleras peatonales. El paseo será de 4 metros de ancho y contará con pavimento de hormigón barrido, un peto de borde a base de jaula de gaviones, e iluminación encastrada en el muro de borde contra la ladera en el que también se “cuelgan” los bancos.
 - Dos ascensores panorámicos. Se realizará una conexión peatonal mediante una pareja de ascensores panorámicos para salvar el desnivel existente de 22 metros entre la Plaza de Las Estaciones y la calle Alta, con una parada intermedia en el paseo del Parque del Agua.

Esta actuación se encuentra en fase de redacción, y se estima que su ejecución pueda comenzar en el año 2018, de forma que el paseo y los ascensores entrarían en servicio antes de que acabe ese mismo año.

El esquema de vías y las dependencias del recinto de la estación que resultan de estas actuaciones son la denominada situación de partida, que es la que a continuación se muestra.



5. Reportaje Fotográfico

A continuación, se presenta el reportaje fotográfico de la zona de actuación del presente estudio, estando ésta situada en el entorno ferroviario de la Estación de Santander.

Dicha zona abarca las Estaciones de ADIF y ADIF RAM, así como sus playas de vías, y los talleres de RENFE OPERADORA para ancho métrico, y el entorno de la estación ferroviaria.

ÁMBITO ADIF ANCHO IBÉRICO



Fotografía Nº 1. Fachada principal de la Estación de ADIF de Santander



Fotografía Nº 3. Vía 5 de aparatado y aparcamiento de vehículos de alquiler.



Fotografía Nº 2. Estación ADIF, zona de alquileres de vehículos



Fotografía Nº 4. Andén de cabecera de la Estación de ADIF



Fotografía Nº 5. Vista de la vía 4



Fotografía Nº 7. Detalle del pórtico de electrificación.



Fotografía Nº 6. Vista de la vía 5 de estacionamiento.



Fotografía Nº 8. Vista general de las marquesinas de la estación de ADIF.



Fotografía Nº 9. Edificios de Mantenimiento de Infraestructuras y PM de ADIF.



Fotografía Nº 11. Nave en alquiler.



Fotografía Nº 10. Edificio almacén de FEVE.



Fotografía Nº 12. Vista general de vías de apartado de mercancías de ADIF RAM.



Fotografía Nº 13. Vista general de vías de apartado de mercancías ADIF RAM.



Fotografía Nº 15. Vista general de los talleres de RENFE de mercancías de ancho métrico.



Fotografía Nº 14. Vista de la vía general procedente de Palencia.



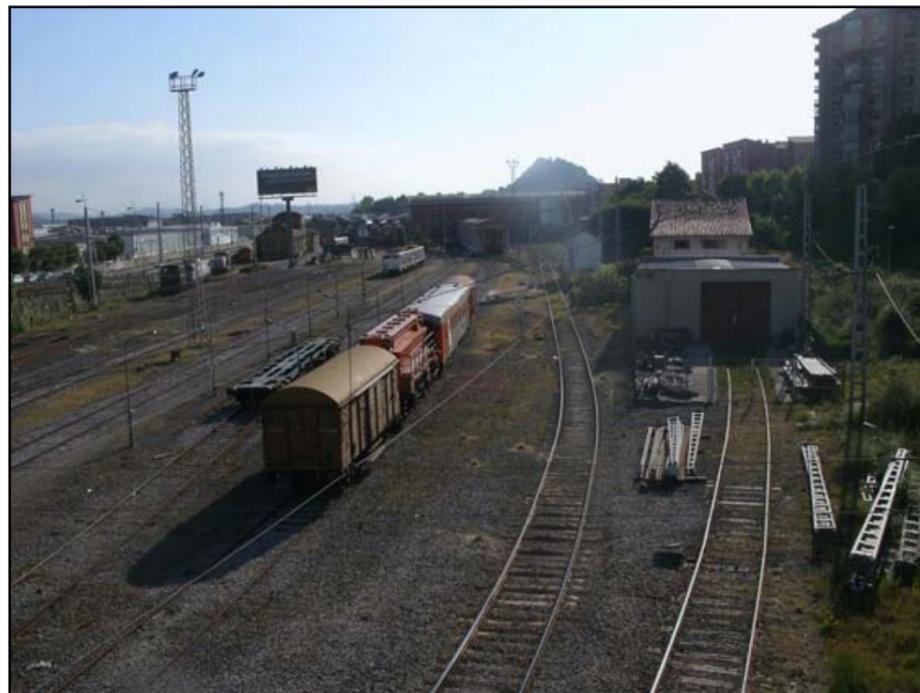
Fotografía Nº 16. Vía de acceso a los talleres de RENFE (vía izquierda) de ancho ibérico.



Fotografía Nº 17. Vía general hacia Palencia. Apeadero de ADIF Valdecilla.



Fotografía Nº 19. Vía general de la Línea Ferroviaria de ADIF Palencia-Santander



Fotografía Nº 18. Vista general de las vías de apartado de los talleres de RENFE OPERADORA para ancho ibérico.



Fotografía Nº 20. Detalle del puente móvil de los talleres de RENFE OPERADORA



Fotografía Nº 21. Vista del interior de la nave de reparación de locomotoras de RENFE para ancho ibérico.



Fotografía Nº 23. Vista de los edificios de ADIF. Mantenimiento de Infraestructuras y PM.



Fotografía Nº 22. Vista general del acceso de los talleres de RENFE para ancho ibérico.



Fotografía Nº 24. Nave en alquiler



Fotografía Nº 25. Naves en alquiler.



Fotografía Nº 27. Marquesinas de la Estación de ADIF vistas desde el aparcamiento.



Fotografía Nº 26. Naves en alquiler.



Fotografía Nº 28. Aparcamiento Norte de la Estación.



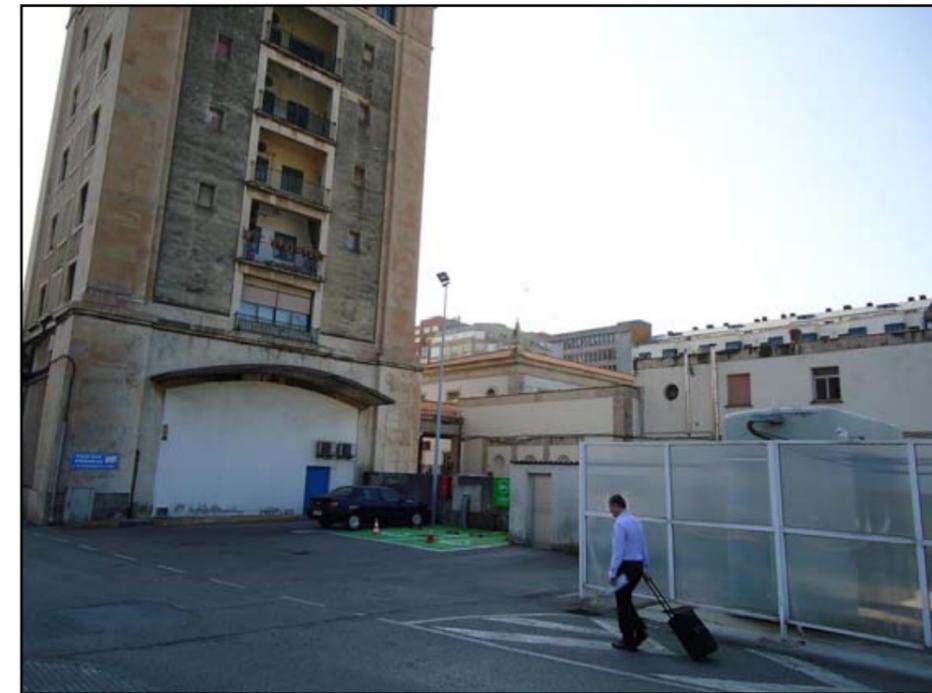
Fotografía Nº 29. Edificio de Circulación de ADIF junto al edificio de viajeros.



Fotografía Nº 31. Acceso a los aparcamientos visto desde el aparcamiento Sur.



Fotografía Nº 30. Edificio de Protección Civil de ADIF junto al edificio de viajeros.



Fotografía Nº 32. Lavadero de vehículos y punto de recarga de vehículos eléctricos.



Fotografía Nº 33. Edificio de viviendas.



Fotografía Nº 34. Aparcamiento Sur visto desde el vial de acceso.



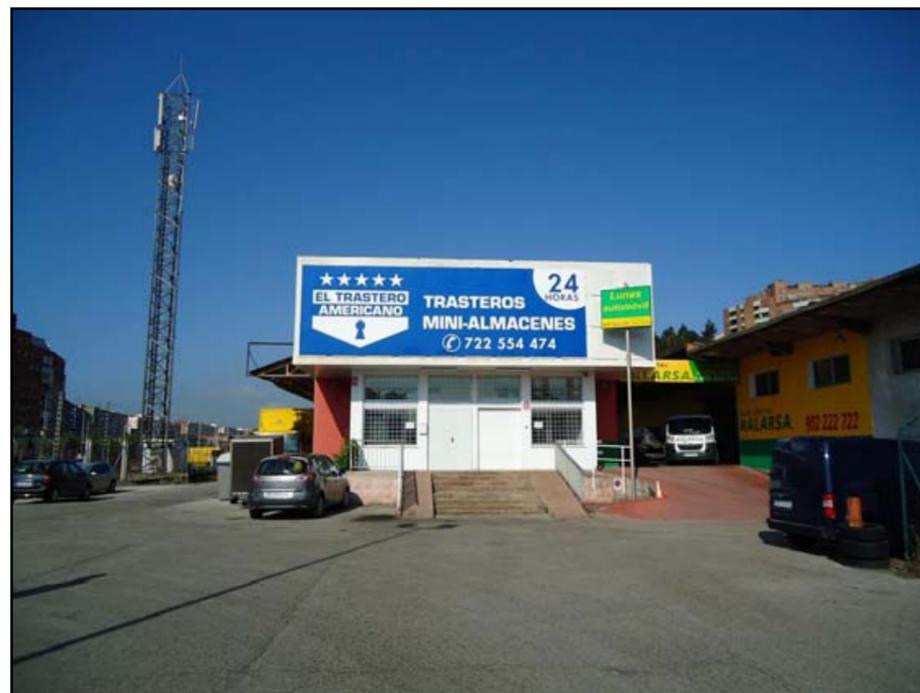
Fotografía Nº 35. Naves en alquiler del aparcamiento Sur.



Fotografía Nº 36. Estaciones BTS de comunicaciones en el aparcamiento Sur.



Fotografía Nº 38. Parque de fibra óptica junto al aparcamiento Sur.



Fotografía Nº 37. Almacenes en alquiler en el aparcamiento Sur.



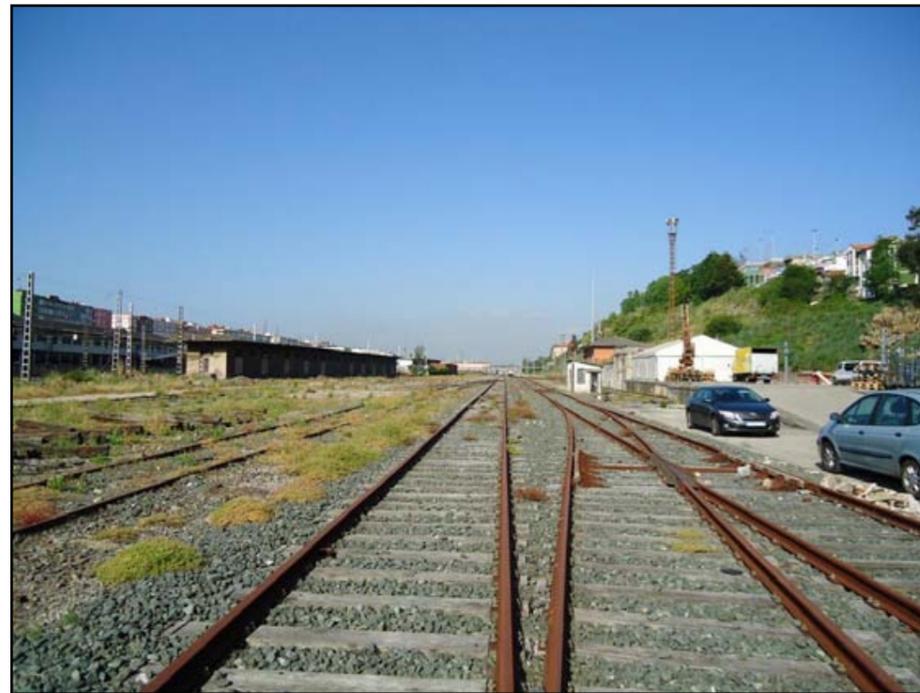
Fotografía Nº 39. Vías de estacionamiento de ancho ibérico.



Fotografía Nº 40. Edificio de correos



Fotografía Nº 42. Instalaciones de Correos. Al fondo el antiguo PM de ADIF.



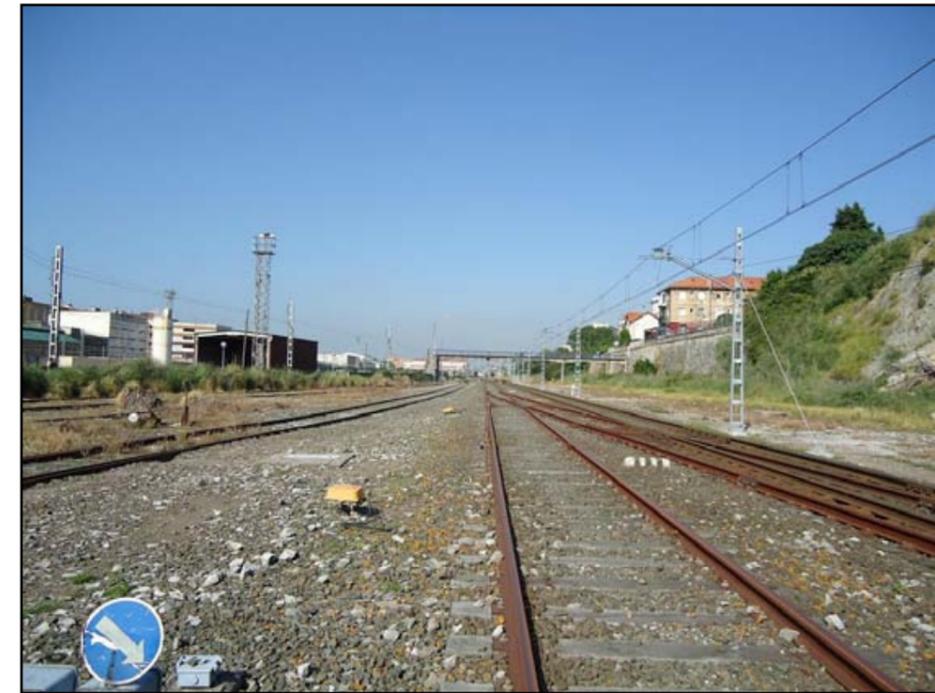
Fotografía Nº 41. Vista general de la playa de vías de ADIF (ancho ibérico).



Fotografía Nº 43. Acceso a la playa de vías de ancho ibérico.



Fotografía Nº 44. Acceso a la playa de vías de apartado de ancho ibérico.



Fotografía Nº 46. Aparato de acceso a la vía general Palencia-Santander sentido Palencia.



Fotografía Nº 45. Edificio en concesión a Amigos del Ferrocarril.



Fotografía Nº 47. Acceso a la vía general desde las vías de apartado de ancho ibérico.



Fotografía Nº 48. Vista de las vías generales. A la izquierda los talleres de mercancías de RENFE para ancho métrico.



Fotografía Nº 50. Detalle de la explanación junto a las vías de ADIF de ancho ibérico.



Fotografía Nº 49. Pasarela de peatones sobre las vías de ADIF de ancho ibérico.



Fotografía Nº 51. Antiguo puesto de mando de ADIF. A la derecha una torre de repetición de Tren Tierra.



Fotografía Nº 52. Cabecera del andén 2. Estación de ancho ibérico.



Fotografía Nº 54. Marquesina del andén 2 y a la derecha del andén 1.



Fotografía Nº 53. Vías 4 y 5 de ancho ibérico vistas desde la cabecera de andén 2.



Fotografía Nº 55. Final de vía de la vía 5 de ancho ibérico.



Fotografía Nº 56. Andén de cabecera visto desde el andén.



Fotografía Nº 58. Punto limpio de la Estación.



Fotografía Nº 57. Andén 1 visto desde el andén de cabecera.



Fotografía Nº 59. Salas de Telecomunicaciones de ADIF.

ÁMBITO ADIF-RAM



Fotografía Nº60. Vista general de las vías de la Línea Oviedo-Santander y Bilbao-Santander de ADIF RAM.



Fotografía Nº 60. Oficinas de ADIF RAM.



Fotografía Nº 61. Vista de los almacenes de ADIF RAM.



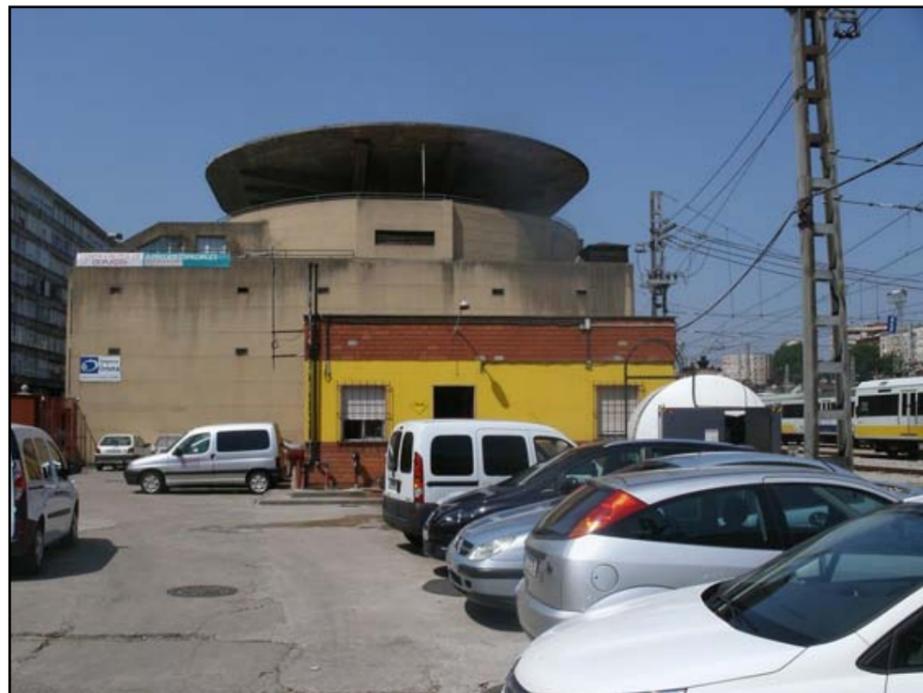
Fotografía Nº 61. Centro Ambulatorio.



Fotografía Nº 62. Vivienda en alquiler de ADIF RAM.



Fotografía Nº 64. Garaje privado.



Fotografía Nº 63. Edificio de maquinistas ADIF RAM.



Fotografía Nº 65. Antiguo CTC y PM de ADIF RAM. Actualmente se encuentra el factor de mercancías y el enclavamiento de ADIF RAM.



Fotografía Nº 66. Vías generales de ADIF RAM. A la derecha el Taller de Viajeros.



Fotografía Nº 68. Vía de acceso al punto de repostaje de combustible.



Fotografía Nº 67. Taller de Viajeros de ADIF RAM e instalaciones de arenero.



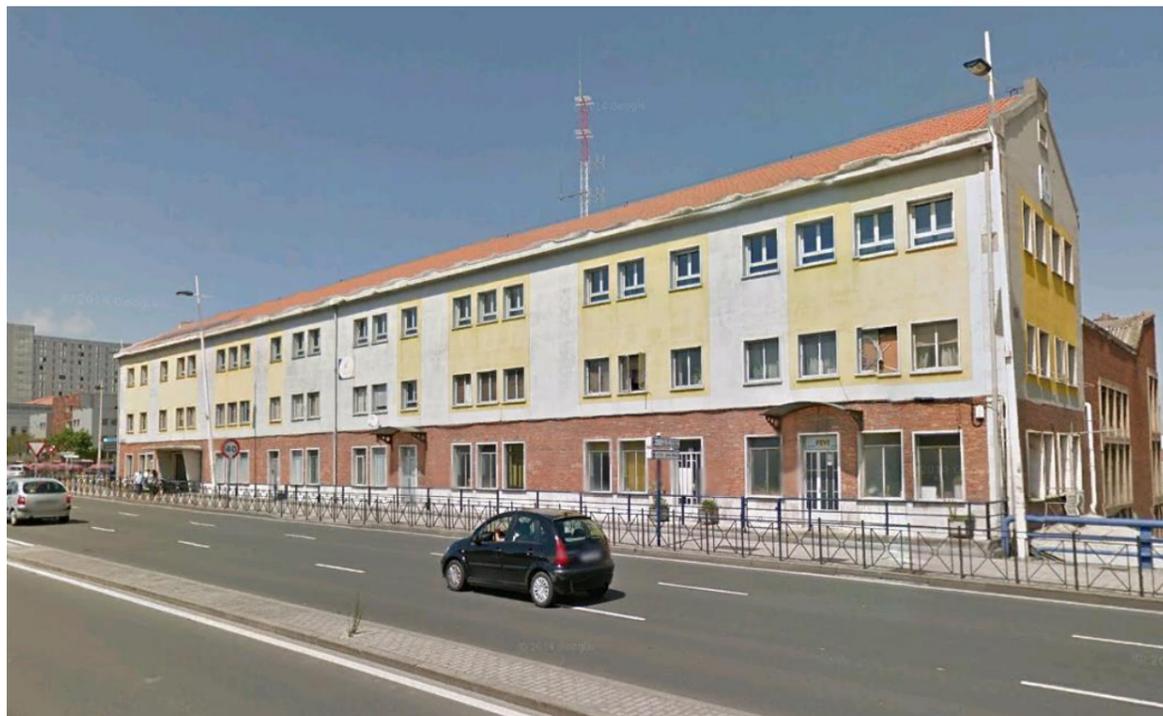
Fotografía Nº 69. Vista de la subestación eléctrica de ADIF RAM.



Fotografía Nº 70. Vista desde el interior de la subestación eléctrica de ADIF RAM.



Fotografía Nº 72. Playa de vías del Taller de Mercancías de ADIF RAM. En el centro foso de observación.



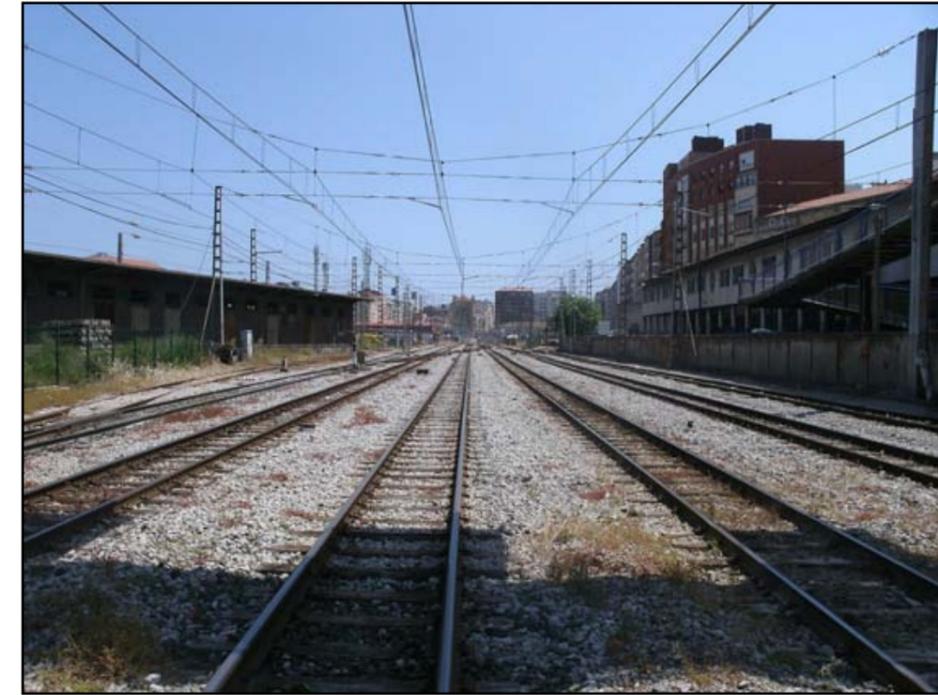
Fotografía Nº 71. Edificio de oficinas de ADIF RAM; en el mismo se encuentra el puesto de mando del CTC de línea, y la sala de comunicaciones del mismo.



Fotografía Nº 73. Fotografía Nº 74. Playa de vías del Taller de Mercancías de ADIF RAM.



Fotografía Nº 75. Pasarela de peatones sobre las vías generales de ADIF RAM.



Fotografía Nº 77. Vías generales de ADIF RAM vistas desde el paso a nivel. Al fondo la Estación de Santander



Fotografía Nº 76. Paso a nivel para el acceso al Taller de Mercancías de ADIF RAM.



Fotografía Nº 78. Lavadero de material de ancho métrico.



Fotografía Nº 79. Oficinas de ADIF RAM.



Fotografía Nº 82. Playa de vías de la Estación de ADIF RAM.



Fotografía Nº 80. Nave de mantenimiento de instalaciones de seguridad.



Fotografía Nº 83. Playas de vías de la Estación ADIF RAM. Sentido Bilbao - Oviedo



Fotografía Nº 81. Andén de vía 9 de la Estación de ADIF RAM.



Fotografía Nº 83. Andén de vía 1 y 7 de la Estación de ADIF RAM.



Fotografía Nº 82. Edificio de viajeros de la Estación de ADIF RAM.



Fotografía Nº 84. Andén de vía 2 y 8 de la Estación de ADIF RAM.



Fotografía Nº 85. Locales en alquiler de ADIF RAM.



Fotografía Nº 88. Electrificación ente vías en la estación de ADIF RAM.



Fotografía Nº 87. Andén de vía 9 de la Estación de ADIF RAM.



Fotografía Nº 89. Cabecera estación desde andén sur.

PLAZA DE LAS ESTACIONES



Fotografía Nº 90. Fachada de la Estación de Viajeros de Santander.



Fotografía Nº 92. Acceso al aparcamiento Norte y Sur en la fachada de la Estación.



Fotografía Nº 91. Fachada de la Estación de Viajeros de Santander. Cafetería en concesión.



Fotografía Nº 93. Fachada de la Estación de Viajeros de Santander. Acceso a ADIF



Fotografía Nº 94. Fachada de la Estación de Viajeros de Santander. Acceso a ADIF



Fotografía Nº 95. Fachada de la Estación de Viajeros de Santander. Rent a Car.

PARQUE DEL AGUA



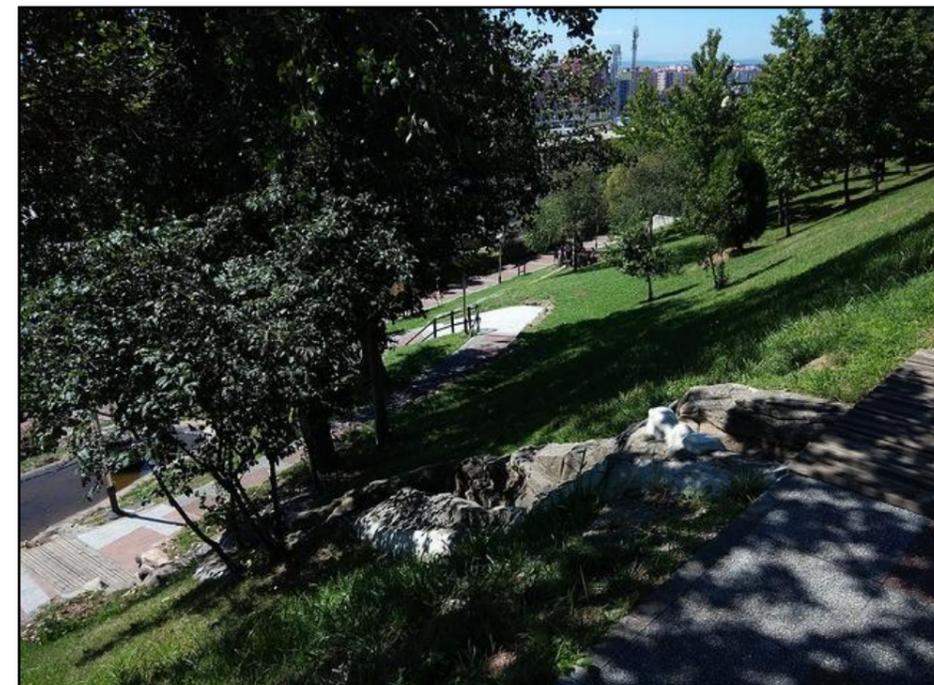
Fotografía Nº 96. Paseo del Agua. Vista desde la pasarela hacia la Estación.



Fotografía Nº 98. Paseo del Agua. Zona realizada junto a la Estación.



Fotografía Nº 97. Paseo del Agua. Vista desde la pasarela. Tramo sin ejecutar.



Fotografía Nº 99. Paseo del Agua. Vista de conjunto próxima a la Estación.

PASARELA SOBRE LAS VÍAS



Fotografía Nº 100. Pasarela sobre las vías. Vista desde el ascensor.



Fotografía Nº 10286. Pasarela. Vista lateral sobre las vías.



Fotografía Nº 101 Pasarela. Vista del acceso a la plataforma.



Fotografía Nº 103. Pasarela sobre las vías. Vista del tablero.



Fotografía Nº 104. Vista del ascensor junto a la pasarela.



Fotografía Nº 106. Ascensor y pasarela sobre las vías. Vista de conjunto.



Fotografía Nº 87. Ascensor y pasarela. Vista de conjunto.