



MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL P.G.M.O. 114 EN EL HONDÓN

DELIMITACIÓN Y CLASIFICACIÓN COMO SUELO URBANIZABLE DE LOS TERRENOS DE LA ANTÍGUA FABRICA DE EXPLOSIVOS RIO TINTO Y REORDENACIÓN DE LAS ZONAS COLINDANTES

INDICE.-

1.- ANTECEDENTES.

2.- MEMORIA.

2.1.- Naturaleza y ámbito.

2.2.- Efectos.

2.3.- Justificación de la procedencia de su formulación.

2.3.1.- Incidencia de la actuación sobre el modelo de planeamiento vigente.
Anticipación a la Revisión del Plan General.

2.4.- Información urbanística.

2.4.1.- Situación y características generales.

2.4.2.- Planeamiento vigente.

2.4.3.- Estado actual de los terrenos.

2.4.3.1.- Usos

2.4.3.2.- Edificaciones

2.4.3.3.- Afecciones

2.4.4.- Infraestructuras existentes

2.4.5.- Trámite de participación ciudadana en el proceso de elaboración.





2.5.- Objeto de la modificación.

2.6.- Criterios y alternativas de ordenación.

- 2.6.1.- Análisis de la situación actual
- 2.6.2.- Diagnóstico de la problemática existente
- 2.6.3.- Criterios y soluciones alternativas

2.7.- Justificación de la propuesta.

2.8.- Cuantificaciones.

- 2.8.1.- Cuadro resumen de características
- 2.8.2.- Detalle de las capacidades urbanísticas por ámbitos
- 2.8.3.- Cuantificación de aprovechamientos de Unidades de Actuación. (Art. 99. g) TRLS)

2.9.- Justificación de las dotaciones

2.9.1.- Asignación de usos globales y aprovechamiento de referencia del nuevo sector de suelo urbanizable. Categoría del sector. (Art. 101.c) TRLS).

2.9.2.- Justificación de las dotaciones necesarias por aumento de volumen edificable de uso residencial en la misma proporción fijada por el planeamiento. (Art. 149.2. TRLS).

2.10.- Justificación de la capacidad de las infraestructuras generales

3.- PLANOS.

3.1.- Planos de información.

3.1.1.- Situación en la estructura orgánica del territorio	1/25.000
3.1.2.1- Clasificación y estructura vigente	1/5.000
3.1.2.2.- Ordenación y calificación vigentes	1/2.500
3.1.3.1.A- Estado actual: usos, edificaciones, afecciones, etc.	1/2.500
3.1.3.1.B- Estado actual zona urbana	1/1.000
3.1.3.2.- Estado actual: Ortofoto	1/5.000
3.1.4.- Infraestructuras existentes	
3.1.4.1.A.- Red de pluviales, cuencas y vertientes	1/5.000
3.1.4.1.B.- Propuesta deslinde provisional Rambla El Hondón	1/2.000
3.1.4.2.- Agua, saneamiento y electricidad	1/5.000
3.1.5.1- Catastral general.	1/2.500
3.1.5.2.A- Catastral zona urbana.	1/1.000
3.1.5.2.B- Catastral zona urbana.	1/1.000





3.2.- Planos de proyecto.	
3.2.1. Clasificación y Estructura Territorial	
3.2.1.1.- Clasificación y Estructura Territorial proyectada	1/5.000
3.2.1.2.- Clasificación, delimitación de sectores y estructura territorial	1/3.000
3.2.2.- Integración en la estructura territorial	1/10.000
3.2.3.- Actuaciones en el suelo urbano periférico:	
Delimitación, ordenación y calificación.	1/1.000
3.2.4.- Trazado de redes fundamentales y conexión exterior	
3.2.4.1.- Abastecimiento de agua	1/5.000
3.2.4.2.- Vertido de fecales y pluviales	1/5.000
3.2.4.3.- Energía eléctrica	1/5.000
3.2.5.- Estudio de alternativas	1/10.000
3.2.6.- Estructura viaria general	1/2.500

4.- NORMAS URBANÍSTICAS.

5.- PROGRAMA DE ACTUACIÓN Y PROPUESTA DE GESTIÓN.

6.- ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO.

CONCLUSIÓN

ANEXO: ESTUDIO DE LAS CUENCAS Y LAS VERTIENTES





1.- ANTECEDENTES

Los terrenos que ocupó la antigua fábrica de la Unión de Explosivos Río Tinto, situados al Este del Ensanche de Cartagena, son en la actualidad propiedad de la Sociedad Pública Polígono para el Desarrollo de Cartagena, S.A. (PDC, S.A.), y la mercantil Ercros Industrial, S.A., existiendo un convenio, firmado el 14 de febrero de 2002, en el que se concretan los acuerdos alcanzados entre ambas empresas para el desarrollo urbanístico de los terrenos de su propiedad, con el fin de conseguir, con una actuación conjunta sobre los terrenos de su propiedad, un desarrollo armónico y coherente de esta parte de la ciudad.

El cese definitivo de Potasas y Derivados, la última de las empresas, después de FESA, que había continuado con parte de la actividad de la industria química existente desde principios del siglo XX al Este del Ensanche, ocupando la totalidad de esta zona, es un acontecimiento relevante, dado que supone la eliminación del obstáculo que existía para la expansión natural de la ciudad, en prolongación de principal de sus ejes, el Paseo de Alfonso XIII.

A ello se une la firma del Protocolo de colaboración entre el Ministerio de Fomento, el Gobierno de la Región de Murcia, el Ayuntamiento de Cartagena y el Administrador de Infraestructuras ferroviarias para la remodelación de la red arterial ferroviaria de la ciudad de Cartagena de fecha 22 de junio de 2006, que recoge actuaciones de soterramiento del pasillo ferroviario de acceso a la estación y liberación de suelo no necesario para el uso ferroviario.

2. MEMORIA

2.1.- Naturaleza y ámbito

El presente proyecto tiene la consideración de modificación puntual del Plan General Municipal de Ordenación, aprobado por acuerdo del Consejo de Gobierno de la Comunidad Autónoma de Murcia de fecha 9 de abril de 1987. Su contenido es el que se determina en la presente memoria y en consecuencia con lo que se establece en el artículo 101 del Texto Refundido de la Ley del Suelo de la Región de Murcia y, complementariamente, en el artículo 154 del Reglamento de Planeamiento.

La modificación que se propone se considera estructural, conforme a lo establecido en el art. 149 del Texto Refundido de la Ley del Suelo de la Región de Murcia, dado que afecta a los elementos fundamentales de la estructura general y orgánica del territorio, al proponer la reclasificación de los terrenos y consecuentemente, el ajuste de los sistemas a la nueva estructura que se plantea, siendo de aplicación la tramitación prevista en el art.138 de dicha Ley.





El ámbito comprende, por una parte, los terrenos de la antigua fábrica de la Unión de Explosivos de Río Tinto; y por otra, las zonas urbanas colindantes cuya ordenación es necesario reconsiderar para dar continuidad y conectividad a la nueva estructura de esta parte de la ciudad, que supone el remate de la misma por el Este, lo que incluye asimismo los terrenos de uso ferroviario actualmente existentes en el ámbito.

2.2. Efectos

La aprobación definitiva de la presente modificación le confiere los efectos que se determinan en la Ley del Suelo y que se enumeran en el punto 002 de las Normas Urbanísticas del Plan General.

2.3. Justificación de la procedencia de su formulación

La Revisión del Plan General Municipal de Ordenación de Cartagena de 1987 recogió la realidad existente en el momento de su redacción, dado que las expectativas económicas no propiciaban la introducción de cambios ni en los usos y consecuentemente en la clasificación del suelo, dentro de un planteamiento viable. Por lo tanto, reconoce los usos existentes: industrial allí donde se desarrollaban las actividades de la factoría de la Unión de Explosivos Río Tinto; ferroviario en los terrenos propiedad de RENFE, dentro del recinto de la estación; y calificando con usos de transición los suelos urbanos que quedaban entre la Av. Pintor Portela y la vía del ferrocarril a Madrid. Prueba de esta situación de hecho es el trazado del nuevo acceso a la ciudad de la Autovía a Murcia, que hubo de realizarse en forma de viaducto para no entorpecer la actividad de la fábrica.

El cese de la actividad industrial de la zona supone un cambio radical en las perspectivas de evolución de la ciudad, lo que unido a las grandes transformaciones en su base productiva, la cual ha sufrido un gran proceso de reconversión, propicia la actuación en esta parte de la ciudad y justifica la modificación de las determinaciones del Plan General en la misma.

La previsión de actuaciones en el ámbito de la red ferroviaria de la ciudad de Cartagena por parte de las administraciones públicas implicadas en el proceso, permite y viabiliza las nuevas actuaciones de remodelación urbana que se proyectan.

2.3.1. Incidencia de la actuación sobre el modelo de planeamiento vigente. Anticipación a la Revisión del Plan General.

El Plan General vigente aprobado por acuerdo de Consejo de Gobierno de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia de 9 de abril de 1987, recoge la realidad existente en el momento de su aprobación en el ámbito este del área urbana central, respecto a las instalaciones industriales que entonces se encontraban en pleno funcionamiento. Así el modelo del Plan fijaba los crecimientos residenciales de la ciudad en los ejes norte y oeste,





definiendo usos industriales en la zona este, tomando como eje separador entre estos usos la carretera Cartagena-San Javier.

Sin embargo, la existencia de estos usos industriales, que en el caso de la fábrica de Potasas y Derivados tiene un marcado componente contaminante, se ha traducido en un crecimiento de la ciudad claramente basculado hacia el oeste, al constituirse estos usos, unidos a la existencia del ferrocarril, como una barrera física a la ampliación urbana.

La desaparición de la actividad industrial de Potasas y Derivados supone un cambio radical en las expectativas de evolución de la ciudad que justifica el cambio de modelo propuesto. La nueva situación permite abordar un cambio radical en la estructura urbana de la zona este de la ciudad, que mejore la accesibilidad y la conexión viaria, recuperando la idea de prolongación del Paseo Alfonso XIII mediante la desaparición del viaducto actual de acceso desde la N301. A ello debe unirse las actuaciones previstas en el protocolo de colaboración entre las administraciones central, autonómica y local respecto a la remodelación de la red arterial ferroviaria de Cartagena que incluye el soferriamiento de la línea férrea y la remodelación de la estación término, ambas en el ámbito de actuación.

Los plazos previstos para estas actuaciones, así como la necesidad de relacionar las mismas con el desarrollo urbanístico adecuado en el ámbito y su actuación urbanizadora, justifican la resolución anticipada de la actuación mediante la tramitación de la Modificación Puntual del Plan General, de forma que no quede la misma condicionada a los plazos de la Revisión-Adaptación de dicho Plan General.

2.4. Información urbanística

2.4.1. Situación y características generales

Los terrenos objeto de la presente modificación están situados al Este del Ensanche de Cartagena, entre el trazado del ferrocarril a Madrid y el cabezo de la Viuda, y limitada por el Norte con el trazado del ferrocarril a Escombreras y por el sur con la carretera N 332.

La altimetría de la citada área está comprendida entre los 4,60 m. en la zona Oeste, junto al Paseo de Alfonso XIII y la estación del ferrocarril, los 12/15 metros en la carretera N 322 y la vía del ferrocarril a Escombreras y los 20 metros en la ladera del Cabezo de la Viuda, único accidente de la zona cuya altitud es de 49,84 m. Se trata por tanto de una vaguada suave, hacia el antiguo trazado de la Rambla del Hondón, que vierte sus aguas del tramo que ha quedado de la misma, desde el nuevo encauzamiento hasta el Paseo de Alfonso XIII.





2.4.2. Planeamiento vigente

El Plan General Municipal de Ordenación de Cartagena, aprobado definitivamente el 9 de abril de 1987, contempla en los planos de la serie B de Estructura Territorial y Clasificación del Suelo, a escala 1/5000, plano nº 63, la clasificación como suelo urbano de los terrenos que ocupaban los procesos propios de fabricación de la factoría de la Unión de Explosivos Río Tinto, entre el viaducto y la carretera N 332, y como suelo Urbanizable No Programado, dentro del Área CE 2 el resto de los terrenos de dicha factoría que estaban dedicados a depósitos de materias primas y estériles, situados entre el viaducto y la vía del ferrocarril a Escombreras.

Las características del Área CE 2, según figura en el Capítulo IV de las Normas Urbanísticas del Plan General, son las siguientes:

USO CARACTERÍSTICO: INDUSTRIA LIGERA Y MEDIA

SITUACIÓN Y DENOMINACIÓN	SUPERFICIE TOTAL Ha.	DENSIDAD GLOBAL EDIFICACION m ² /m ²	Nº APROX. DE VIVIENDAS
CE 2	54,66	0,3	-
Solo para reconversión o instalaciones auxiliares de la industria existente, sin ampliación. Reserva de 10 Ha para el S.G. de comunicaciones			

En los planos de Ordenación serie C, nº 40,49, 50, 59 y 60, viene reflejada la calificación y los usos pormenorizados de la zona clasificada como Suelo Urbano, siendo el uso de la parte Este donde se encontraba la fábrica, Industrial, para industria pesada y alternándose en la zona comprendida entre Pintor Portela y la vía del ferrocarril, el uso residencial y el industrial para industria ligera no contaminante. El uso residencial corresponde a la urbanización conocida como Estrella de Oriente, única zona que en la Revisión del Plan General se contempló con este uso y que corresponde a los terrenos que ocupó de la antigua fábrica de “Cervezas el Azor” y cuya ordenación pormenorizada se realizó mediante estudio de detalle.

Los terrenos correspondientes al uso ferroviario quedaron recogidos en el Plan General, plano 63 de la serie B, y plano 59 de la serie C, como Sistema General de Comunicaciones, Sistema ferroviario y otros transportes, T.

2.4.3.- Estado actual de los terrenos

La situación actual de los terrenos objeto de esta modificación es variada, dada su extensión superficial y el carácter periurbano de los mismos. La mayor parte de estos





terrenos son los que ocupaba la antigua fábrica de la Unión de Explosivos Río Tinto y que actualmente está en proceso de demolición y descontaminación y los que ocupan las instalaciones ferroviarias de la estación término de Cartagena.

2.4.3.1.- Usos

Tal como se ha dicho anteriormente, los terrenos que ocupara la antigua fábrica de la Unión de Explosivos Río Tinto están actualmente en desuso y en proceso de descontaminación.

En los terrenos ocupados por la red ferroviaria, se distinguen algunas zonas ya en desuso, y construcciones auxiliares, así como un edificio de viviendas para trabajadores de RENFE. La construcción principal es la propia Estación de ferrocarril.

En las zonas urbanas que se incluyen dentro de la presente modificación los usos existentes están generalmente de acuerdo con la calificación del Plan General para las mismas, salvo en Av. Pintor Portela, y en la calle la Fábrica donde existen algunas viviendas antiguas, en la actualidad habitadas .

2.4.3.2.- Edificaciones

Todas las edificaciones de la antigua fábrica situadas en el Área que se clasifica como suelo urbanizable y sistemas generales, están en proceso de demolición.

Las zonas urbanas están ocupadas por naves destinadas a almacenaje y servicios, así como establecimientos comerciales, y algunas viviendas antiguas, tal como se ha dicho anteriormente.

La construcción principal en la zona de uso ferroviario es la Estación de ferrocarril, edificio catalogado por el Plan general con el grado de protección 2.

2.4.3.3.- Afecciones

Los terrenos objeto de la presente modificación están afectados por el trazado de la Autovía A-30 en su acceso al Cartagena y por el nudo y los ramales de acceso al Puerto de la N-333.

La rambla del Hondón que, históricamente tenía su vertido en el Almarjal, se canalizó en el Plan de Saneamiento del Ensanche hacia el puerto a través de una conducción subterránea que discurre por la calle Capitanes Ripoll, lo que no impedía que dicho ensanche fuese inundado cada vez que se producía un aguacero en la zona Este, hacia el término municipal de La Unión. Éste fue el motivo por el que se realizó el desvío de la citada rambla en la zona Norte de la Media Legua, cortando la vertiente desde este punto. No obstante, la parte del antiguo cauce que queda precisamente dentro de los terrenos a clasificar sigue recibiendo las aguas de una vertiente considerable, lo que deberá tenerse en cuenta a la hora de proyectar los desagües de la zona.





Se incluye en el presente documento una propuesta gráfica de deslinde provisional del dominio público de la Rambla del Hondón, en el tramo que discurre dentro del ámbito de la presente modificación puntual y que se ubica entre el punto de encauzamiento realizado por la Confederación hidrográfica del Segura aguas arriba y la red de colectores de Cartagena. Esta superficie, tiene la consideración de dominio público preexistente, con una superficie de 21.164 m².

La vía del ferrocarril de la línea Cartagena-Madrid discurre en sentido Norte-Sur hasta la estación terminal y el ramal al Valle de Escombreras lo hace hacia el oeste y es el límite norte de la actuación, existiendo una tercera para formar el triángulo de maniobras entre las dos anteriores. Dado que está previsto el soterramiento de la vía de acceso a la estación término, la afección existente en la actualidad se trasformaría en una servidumbre subterránea sobre el dominio público, y desaparecería la vía de maniobra, quedando solamente el ramal al Valle de escombreras.

En la actualidad pueden observarse las dos líneas de alta tensión que daban suministro a la subestación eléctrica de la factoría, las cuales están en desuso, dado que dicha subestación está en proceso de demolición. Además de las anteriores existe una línea aérea de media tensión 2x20 Kv en dirección Norte-Sur que deberá ser soterrada en la futura urbanización.

Las conducciones y desagües de la antigua fábrica han quedado en desuso, pero no los desagües de la Española de Zinc que se realizaban a través de sus terrenos. En la zona Norte existen depósitos de estériles de los procesos de producción que será necesario descontaminar.

En los planos de información nº 3.1.3.1 A y 3.1.3.1 B, así como 3.1.4.1.A y 3.1.4.1.B. se refleja el estado actual de los terrenos, así como los usos edificaciones y afecciones existentes y deslinde provisional de la Rambla del Hondón.

2.4.4.- Infraestructuras existentes

Las infraestructuras existentes en la zona corresponden a las de la antigua fábrica de productos químicos, la cual contaba con acometida eléctrica en alta tensión y acometida de agua de 200 mm de diámetro. Las aguas procedentes de los procesos industriales de baja contaminación se vertían directamente en el colector de pluviales de la rambla del Hondón y las fecales a un colector de 40 mm de diámetro.

En la zona urbana circundante existen los servicios, de acuerdo con el uso y tipología existente. En los planos de información nº 3.4.1.1 y 3.4.1.2 vienen reflejadas las conducciones generales en las que existe posibilidad de acometer las futuras redes de la zona a ordenar.





2.4.5.- Trámite de participación ciudadana en el proceso de elaboración

De acuerdo con lo establecido en el artículo 132 de la Ley 1/2001 del Suelo de la Región de Murcia, la propuesta de modificación se ha tramitado como Avance, según lo dispuesto por Decreto de Alcaldía de 14 de marzo de 2003, publicándose en los diarios regionales El Faro y La Opinión, y en el B.O.R.M. con fecha 19 de marzo de 2003. Durante dicho trámite se han presentado un total de tres sugerencias a la propuesta, parte de las cuales han sido recogidas como criterios generales de la misma.

El proyecto Modificación redactado según lo anterior fue aprobado inicialmente por acuerdo del Excmo. Ayuntamiento Pleno de fecha 9 de febrero de 2004, y sometido el expediente a información pública de la forma reglamentaria, habiéndose presentado durante dicho trámite un total de 38 alegaciones. En el presente documento se recogen las rectificaciones de las alegaciones que han sido estimadas, así como aquellas que resultan de los informes sectoriales emitidos al respecto.

2.5. OBJETO DE LA MODIFICACIÓN

El objeto de la presente modificación puntual del Plan General es la reclasificación como suelo urbanizable residencial de los terrenos de la antigua fábrica de La Unión de Explosivos Río Tinto y la adecuación de los sistemas a la nueva estructura planteada, así como la reordenación de las zonas urbanas colindantes, con el fin de conseguir enlazar convenientemente esta nueva pieza de la ciudad que va a ser la nueva puerta de Cartagena desde su acceso Este, con el ensanche actual.

2.6.- CRITERIOS Y ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN

2.6.1. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL

En la Revisión del Plan General Municipal vigente se estableció la estructura básica de la ciudad mediante una serie de viales en sentido transversal, así como las nuevas penetraciones por el Norte y el Oeste, para paliar el grave problema de conexión entre los distintos barrios de la ciudad y dar servicio a las nuevas zonas urbanizables. La ciudad y los barrios se habían desarrollado en forma de abeto, apoyándose en la vía más importante de acceso al casco urbano, que era la carretera N-301, dando la espalda por otra parte al trazado del ferrocarril y a los distintos recintos industriales y militares, por lo que la conectividad entre las distintas zona y barrios era escasa y, en algunos caso, nula.

Con independencia del bajo grado de ejecución y de desarrollo que han tenido al día de la fecha las infraestructuras previstas en la Revisión del Plan General, los desarrollos urbanísticos y la polarización de las actividades económicas en ciertas zonas de la ciudad





han dejado ver que el modelo propuesto en la citada Revisión se quedó escaso en sus previsiones, y sobre todo incapaz de soportar nuevos requerimientos, como consecuencia de nuevas clasificaciones o desarrollos urbanísticos.

2.6.2.- DIAGNOSTICO DE LA PROBLEMÁTICA EXISTENTE

La morfología piramidal de la ciudad y las sombras producidas por el trazado del ferrocarril, así como las instalaciones industriales y militares existentes hasta finales del siglo XX, han generado un desequilibrio entre el área urbana central, formada por el casco histórico y el ensanche y el resto de los barrios y zonas periférica. La estructura de esta área que se apoya fundamentalmente en los dos ejes principales que son el Paseo de Alfonso XIII, en sentido Este-Oeste y la Alameda de San Antón, en sentido Norte-Sur, así como en la primera de las rondas previstas cerrando el área en la Revisión del Plan General, formada por las calle Ronda Ciudad de la Unión y la Calle Jorge Juan está al límite de su capacidad, dada la gran densidad de la misma, por lo que no solamente no puede soportar de forma directa el aumento de densidad que suponen los nuevos crecimientos, sino que requiere de actuaciones para mejorar su conectividad, la capacidad de sus vías y la dotación de aparcamientos, para paliar el efecto indirecto que siempre existirá sobre la misma, dada su centralidad, así como el producido por las nuevas implantaciones comerciales en la misma, como es el caso de la instalación de El Corte Ingles.

Aunque están previstos nuevos accesos para la ciudad por el Oeste y por el Norte, así la ejecución de la Ronda Trasversal que unirá ambos accesos, el acceso Este seguirá siendo el de mayor densidad, considerando que en el mismo confluyen la autopista a Alicante y la autovía de La Manga, aunque lo que más influye en las puntas es el tráfico local, por el hecho de que las zonas industriales se sitúan precisamente al Este de la ciudad, lo que se verá incrementado una vez se ponga en servicio la nueva actuación del SEPES en Los Camachos, que supone multiplicar por tres la superficie industrial existente en la actualidad.

2.6.3.- CRITERIOS Y SOLUCIONES ALTERNATIVAS

La Ciudad es como un gran organismo vivo y por tanto su crecimiento debe ser armónico par evitar malformaciones. La incorporación de una nueva pieza a la misma, no puede suponer una descompensación para el resto, sino que por el contrario tiene que servir para complementar, terminar y reestructurar lo existente.

La nueva zona residencial de El Hondón debe ser autónoma en cuanto a estructura y dotaciones, pero no una pieza aislada con respecto a la zona colindante y con el resto de la ciudad sino que, por el contrario, debe ser un elemento que mejore la accesibilidad y conectividad entre esta zona, las nuevas áreas de actividad y la ciudad existente.

La prolongación del Paseo de Alfonso XIII es un anhelo legítimo de la ciudad y un indicador inequívoco del crecimiento de su principal estructura anterior. Esta actuación constituye el principio fundamental de la modificación que, aunque siendo sencillo y directo





en su formulación, deberá vencer numerosas dificultades para poderlo llevar a cabo, siendo tres las condiciones imprescindibles para su prolongación:

- 1.- sustitución de viaducto actual de la A 30 para desplazar el punto de acceso a la ciudad hacia el levante, con el fin de que sea el elemento relevante de lo que tiene vocación de ser un nuevo centro para la misma.
- 2.- eliminación del efecto barrera del ferrocarril contra el cual termina actualmente el Paseo de Alfonso XIII para poder dar continuidad al mismo en absoluto acuerdo con su rasante.
- 3.- canalizar las aguas del resto de la rambla del Hondón que ha quedado desde su encauzamiento y de los vertidos actuales a la misma

Son varias las alternativas que existen para la prolongación del Paseo de Alfonso XIII, bajo la premisa de garantizar el enlace y permeabilidad en el ensanche existente y ofrecer un nuevo ámbito urbano cohesionado, donde la edificación en manzana permita la complementariedad de vivienda, equipamiento y servicios :

- A).-Prolongación del eje del Paseo hasta el encuentro con la N-332, donde se organizaría el nudo de acceso a través de una rotonda con las dimensiones adecuadas. Esta alternativa es la mas clara y sencilla en lo que respecta a la estructura viaria, además de económica, pues soluciona el acceso a la ciudad al puerto y la conexión con la N-332 en un solo nudo, y permite organizar la trama del nuevo ensanche como prolongación de la existente, pero dejaría la mayor parte del sector al norte de esta vía y alejado del centro de masas de las manzanas.
- B).- Trazado de un eje paralelo a la directriz de la N-332 a la altura del Paseo, con lo que el eje de éste último quebraría hacia el noreste una vez dentro del sector, hacia una gran rotonda de al menos 140 metros de diámetro. Esta alternativa toma como directriz de referencia para el nuevo ensanche la de la Avenida de América frente a la estación actual. Esta dirección permite la disposición ordenada de las manzanas, ya que deja la transición junto a la vía del ferrocarril de Escombreras y favorece la conexión con las nuevas áreas de equipamientos.
- C).- Prolongación del eje del Paseo y prolongación del eje de la autovía antes de entrar en el viaducto, los cuales se unirían en un punto central de la nueva zona urbana en una plaza de dimensiones similares a la actual Plaza de España. Esta solución permitiría establecer, de una forma directa desde esta plaza, alternativas de conexión directa con el Norte y el Sur de la ciudad, descargando de esta manera al ya saturado Paseo, y mantiene el enlace actual con la N-333 de acceso al puerto. No obstante, hay que considerar que la estructura del sector sería más irregular y la perspectiva del acceso a la ciudad menos relevante, ya que





se realizaría tal como está en la actualidad, por debajo del puente existente.

Se deben prever conexiones directas con la estructura urbana colindante para conseguir que el nuevo sector no sea un arrabal periférico sino que se convierta en el nuevo ensanche y puerta de acceso a la ciudad, así como propiciar la creación de vías alternativas que descarguen de tráfico al Paseo y al resto del actual ensanche, ya saturado.

Una cuestión fundamental es el estudio y la adecuación de las rasantes, con el fin de cambiar el carácter de la zona para que pueda perder su actual denominación de “el hondón”. Esto será posible con el relleno de la vaguada existente entre la cota de la carretera de La Unión y la vía del ferrocarril, situada al Sur y al Norte, respectivamente, incluso modificando suavemente la rasante actual del Paseo desde la plaza de Alicante en las actuaciones a realizar en las zonas colindantes del nuevo sector.

Las condiciones de ordenación y usos del suelo urbano circundantes deben ser redefinidas en orden a integrar estas zonas en nueva estructura creada, y con la ordenación del nuevo sector.

2.7.- JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA

Se delimita un Área Urbanística Integrada en los terrenos que ocupaba la antigua fábrica de la Unión de Explosivos de Río Tinto, que incluye la delimitación del Sector de suelo urbanizable y de los sistemas generales vinculados al mismo, estableciendo como viario local vinculante el necesario para conseguir la conexión de este nuevo sector y el actual ensanche, estando prevista la organización de un parque central equipado, en la bisagra entre el actual ensanche y el sector, dada su vocación de convertirse en el nuevo ensanche de la ciudad.

El equipamiento correspondiente al Club Social de Explosivos RíoTinto fue recogido por el Plan General como equipamiento existente, y no responde a unas previsiones concretas del Plan. En la nueva actuación resulta más conveniente reordenar los equipamientos en función del nuevo carácter de la actuación, a desarrollar en las áreas de equipamientos y zonas verdes en torno al Cabezo de la Viuda como Sistemas Generales, a los que se añaden los sistemas locales que se materializarán en el desarrollo del Plan Parcial.

Respecto a la estructura general a establecer en la zona, finalmente, y tras el planteamiento ante la Demarcación de Carreteras de propuestas de mejora de los accesos viarios a Cartagena con solicitud de cesión del tramo de la A30 afectado, se decide como más adecuada la alternativa “A” descrita en primer lugar, es decir, la que proyecta la prolongación del Paseo Alfonso XIII hasta su encuentro con la N332 y la CT33, resueltos en un único nudo con sus ramales de salida, que permite la disposición ordenada y regular de todas las manzanas con una estructura en prolongación de la ya existente en el ensanche





actual, como la solución más clara y sencilla. A tal efecto se realiza una propuesta básica de mejora de los accesos viarios principales a Cartagena contemplados para el Plan Parcial del sector del Hondón, que, sometida a consulta previa de la Dirección General de Carreteras, es informada favorablemente. Esta solución se incorpora al presente documento.

Se delimita un ámbito de suelo a ordenar mediante un Plan Especial, correspondiente a los terrenos de RENFE, accesos ferroviarios y estación, conforme a las condiciones generales derivadas de la nueva estructura prevista y las que resultan del Protocolo de Colaboración entre el Ministerio de Fomento, el Gobierno de la Región de Murcia, el Ayuntamiento de Cartagena y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias para la remodelación de la red arterial ferroviaria de Cartagena, firmado en Madrid el 22 de junio de 2006.

Dentro de este ámbito y sólo a efecto de su ordenación conjunta, se incluyen los terrenos situados entre la estación y el Paseo de Alfonso XIII, terrenos que ahora mismo se encuentran edificados y ocupados y que tienen la clasificación de suelo urbano consolidado, pero que resulta necesario replantear en sus usos y ordenación urbanística en orden a su adecuada integración con los nuevos espacios que resulten de las transformaciones urbanas a realizar en el ámbito del espacio ferroviario.

En el suelo urbano colindante con el nuevo sector, actualmente calificado como industrial, se redefinen las condiciones, tanto de ordenación como de uso, con el fin de conseguir la integración de su estructura con la de dicho sector. Se propone la prolongación de la Av. Ingeniero de la Cierva y de la calle Mahón, ordenando el resto de la zona con asignación de los usos pormenorizados, residencial, equipamientos y espacios libres. Son dos las zonas afectadas:

- Una, situada entre la urbanización Estrella de Oriente y el puente de Torreciega, quedando una de las parcelas de dicha urbanización afectada por la prolongación de la Av. Ingeniero de la Cierva, habiéndose delimitado en esta zona dos Unidades de Actuación para el reparto de los beneficios y las cargas que se generan como consecuencia de las nuevas determinaciones del planeamiento.
- La otra corresponde con los terrenos que se encuentran dentro de la delimitación de la UA 4 EN.

Se establece una tipología aislada, similar a la existente en el entorno, con lo que se pretende evitar el efecto barrera con el nuevo sector y propiciar la transición al parque que se propone como bisagra entre el ensanche y dicho sector.





SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO

PLAN PARCIAL DEL AREA DE EL HONDÓN

	Superficie total m2	Índice Edif m2/m2	Edificabilidad m2e
Sector El Hondón	639.033,00	0,9389	600.000,00
S.G. vinculados al sector			
SG de comunicaciones			
- Viario	95.844,00		
- Ferroviario	9.432,00		
S.G. Espacios libres	100.545,00		
S.G. Equipamientos	81.500,00		
Area El Hondón	926.354,00		
Sup. de dominio público existente:			
- Viario (autovía penetración actual)		106.653,00	
- Ferrocarril (tramo noreste línea Escombreras)		3.834,50	
- Rambla del Hondón		21.164,00	
Superficie neta Area El Hondón		794.702,50	
(deducida superficie de dominio público existente)			
Aprovechamiento de Referencia		0,755	

SISTEMA GENERAL DE ESPACIOS LIBRES

S.G. no vinculados al sector	49.455,00
Ambito total	975.809,00

Densidad global de edificación en el ámbito de El Hondón 0,61 m2/m2





2.8.2.- Detalle de capacidades urbanísticas por ámbitos

ACTUACIONES EN SUELO URBANO

Unidad de Actuación 4 EN

Manzanas	Superficie	Índice edificabilidad	Edificabilidad
Manzana (Residencial)	19.491,80 m ²	2,50 m ² /m ²	48.729,50 m ²
Manzana (Sistema General de Espacios Libres)	14.434,25 m ²		
Viaro local	11.635,63 m ²		
Total	45.561,68 m²	1,07 m²/m²	48.729,50 m²

Unidad de Actuación 7 EN

Manzanas	Superficie	Índice edificabilidad	Edificabilidad
Manzana (Equipamiento Administrativo)	6.804,23 m ²		
Manzana Norte (Residencial)	6.463,26 m ²	5,00 m ² /m ²	32.316,30 m ²
Manzana (Espacio libre local)	6.164,78 m ²		
Manzana Sur (Residencial)	7.672,73 m ²	5,00 m ² /m ²	38.363,65 m ²
Viaro local	8.788,53 m ²		
Total	35.893,53 m²	1,97 m²/m²	70.679,95 m²

Unidad de Actuación 8 EN

Manzanas	Superficie	Índice edificabilidad	Edificabilidad
Manzana (Residencial)	1.988,13 m ²	3,00 m ² /m ²	5.964,39 m ²
Viaro local	1.310,12 m ²		
Total	3.298,25 m²	1,81 m²/m²	5.964,39 m²

Plan Especial Estación

Zonas	Superficie	Índice edificabilidad	Edificabilidad
Terrenos de la actual estación	80.415,82 m ²	0,582 m ² /m ²	46.800,00 m ²
Terrenos C/Luis Pasteur	12.824,85 m ²	3,00 m ² /m ²	38.474,55 m ²
Total	93.240,67 m²		85.274,55 m²





SUELO URBANIZABLE - Área Urbanizable "El Hondón"

Densidades y capacidades futuras

Clasificación	Superficie	Aprovechamiento sector	Edificabilidad
Superficie neta del Sector EH	639.033,00 m ²	0,9389 m ² /m ²	600.000,00 m ²
Sistemas Generales vinculados			
Sistema General de Comunicaciones:			
-Sistema General Viario (acceso ciudad y puerto)	95.844,00 m ²		
-Sistema General Ferroviario (línea a Escombreras)	9.432,00 m ²		
Sistema General de Espacios Libres	100.545,00 m ²		
Sistema General de Equipamientos	81.500,00 m ²		
Area El Hondón	926.354,00 m ²		
Sistemas Generales No vinculados			
Sistema General de Espacios Libres (Cabezo Viuda)	49.455,00 m ²		
Unidad Urbanística	975.809,00 m ²		

**Aprovechamiento y rentabilidad urbanística futura
(Aprovechamiento de referencia)**

Régimen actual de los terrenos	Superficie	Aprovechamiento de referencia	Aprovechamiento
Superficie patrimonial actual	794.702,50 m ²	0,755 m ² /m ²	600.000,00 m ²
Superficie de dominio público existente:			
Viario (autovía de penetración actual)	106.653,00 m ²		
Ferrocarril (tramo noreste de línea a Escombreras)	3.834,50 m ²		
Rambla del Hondón	21.164,00 m ²		
Sistemas Generales no vinculados (obtención onerosa)			
Cabezo de la Viuda	49.455,00 m ²		
Total Unidad Urbanística Integrada	975.809,00 m ²		





2.8.3.- Cuantificación de aprovechamientos de Unidades de Actuación. (Art. 99. g) TRLS)

Unidad	Superficie	Suelo edificable	Edificabilidad	Indice Edif.	%Suelo Edificable	Producto
UA 4 EN	45.591,91	19.491,80	48.729,47	1,07	42,75%	0,457
UA 7 EN	35.893,53	14.135,99	70.679,95	1,97	39,38%	0,776
UA 8 EN	3.298,25	1.988,13	5.964,39	1,81	60,28%	1,091
	84.783,69	35.615,92	125.373,81	1,48	42,00%	0,6216

Los aprovechamientos asignados en cada una de las unidades responden a criterios de ordenación basados en adecuación tipológica y cargas urbanísticas existentes, entre ellas las de edificaciones e instalaciones en funcionamiento que resulta preciso eliminar.





2.9. JUSTIFICACIÓN DE LAS DOTACIONES

Justificación del cumplimiento de parámetros urbanísticos limitativos (Sistemas Generales)

Incremento del Sistema General de Espacios libres (art. 98.b y 149.2)			
Conceptos	Parciales	Totales	Comprobación
Incremento de Sistema General de Espacios Libres			
S.G. Espacios Libres en UA 4 EN	14.434,25 m ²		
S.G. Espacios Libres no vinculados Cabezo Viuda	49.455,00 m ²		
S.G. Espacios Libres en el Area El Hondón	100.545,00 m ²		
Total incremento S.G. Espacios Libres		164.434,25 m²	164.434,25 m²
Incrementos de edificabilidad residencial			
Incremento edificabilidad residencial UA 4 EN	48.729,50 m ²		<p>Cumple</p>
Incremento edificabilidad residencial UA 7 EN	70.679,95 m ²		
Incremento edificabilidad residencial UA 8 EN	5.964,39 m ²		
Incremento edificabilidad residencial Plan Especial Estación	85.274,55 m ²		
Edificabilidad residencial Plan Parcial Hondón	600.000,00 m ²		
Total		810.648,39 m²	
Mínimo incremento S.G.E.L. (20 m ² /100 m ² residenciales)		162.129,68 m ²	162.129,68 m ²

Incremento del Sistema General de Equipamientos (art. 149.2)			
Conceptos	Parciales	Totales	Comprobación
Incremento de Sistema General de Equipamientos			
S.G. Equipamientos en el Area El Hondón	81.500,00 m ²		
Total incremento S.G. Equipamientos		81.500,00 m²	81.500,00 m²
Incrementos de edificabilidad residencial			
Incremento edificabilidad residencial UA 4 EN	48.729,50 m ²		<p>Cumple</p>
Incremento edificabilidad residencial UA 7 EN	70.679,95 m ²		
Incremento edificabilidad residencial UA 8 EN	5.964,39 m ²		
Incremento edificabilidad residencial Plan Especial Estación	85.274,55 m ²		
Edificabilidad residencial Plan Parcial Hondón	600.000,00 m ²		
Total		810.648,39 m²	
Proporción de S.G.E. en el suelo urbanizable s/planeamiento vigente (10 m ² /100 m ² residenciales)		81.064,84 m ²	81.064,84 m ²





Sistemas Generales a obtener por vinculación al Sector Hondón (art. 102.4)			
Conceptos	Parciales	Totales	Comprobación
Superficie del Area El Hondón (Sector + SG vinculados)		926.354,00 m ²	
Sistemas Generales vinculados:			
Sistema General de Comunicaciones			
Sistema General Viario (acceso ciudad y puerto)	95.844,00 m ²		
Sistema General Ferroviario (línea a Escombreras)	9.432,00 m ²		
Sistema General de Espacios Libres	100.545,00 m ²		
Sistema General de Equipamientos	81.500,00 m ²		
Total		287.321,00 m ²	
Superficie de dominio público existente:			
Viario (autovía de penetración actual)	106.653,00 m ²		
Ferrocarril (tramo noreste de línea a Escombreras)	3.834,50 m ²		
Rambla del Hondón	21.164,00 m ²		
Total		131.651,50 m ²	
Superficie local a ordenar mediante Plan Parcial		639.033,00 m ²	
Edificabilidad del ámbito		600.000,00 m ²	
Aprovechamiento del Sector (Edificabilidad/Superficie Sector)		0,9389 m ² /m ²	Alta Densidad
Superficie neta Area El Hondón			
Sector + SG vinculados – S dominio público existente		794.702,50 m ²	
Aprovechamiento de Referencia (Edificabilidad/Superficie neta Area)		0,755 m ² /m ²	Alta Densidad

La superficie máxima de sistemas generales vinculados al sector cumple el requisito establecido en el art. 102.3. de la Ley del Suelo según el cual el aprovechamiento resultante de aplicar el aprovechamiento de referencia a la superficie del sector más la de los sistemas generales correspondientes no supera el máximo de la categoría asignada por el Plan General.

El incremento de Sistemas Generales que se propone en la presente modificación puntual del Plan General cumple con lo establecido en los artículos 98 a) y 149.2 de la citada Ley, en relación al aumento de la edificabilidad residencial.

2.9.1. Asignación de usos globales y aprovechamiento de referencia del nuevo sector de suelo urbanizable. Categoría del sector. (Art. 101.c) TRLS).

El uso global del sector de suelo urbanizable sectorizado EH1 será el uso **Residencial**, siendo usos compatibles los usos terciarios y de equipamientos. El aprovechamiento de referencia se fija en 0,755 m²/m², siendo el aprovechamiento del sector de 0,9389 m²/m².

Por sus características y la densidad de edificación propuesta, se asigna el sector a la categoría de **Alta Densidad**, según la clasificación establecida en el art. 101.b) del TRLS.





Se delimita un Area Urbanística que incluye la delimitación del nuevo sector de suelo urbanizable sectorizado de El Hondón al que se vinculan los sistemas generales necesarios para garantizar su adecuada inserción en la estructura territorial. Estos se materializan en el viario estructurante que supone el nuevo acceso a la ciudad y los Espacios Libres de Sistema General en torno al Cabezo de la Viuda.

De acuerdo con el modelo de nuevo ensanche que se proyecta para este sector, su índice neto de edificabilidad media no supera el máximo previsto para la alta densidad de 1,00m²/m², quedando éste finalmente de 0,9389 m²/m². Este límite, que se fija en coherencia con el modelo urbano previsto en el planeamiento de desarrollo (Plan Parcial), en combinación con las limitaciones establecidas en el art. 102.3. del TRLS, nos lleva a establecer otro sistema de obtención para parte de los Espacios Libres de Sistema General previstos, los cuales no quedarán vinculados directamente al sector de El Hondón, aunque sí estará prevista su delimitación y obtención.

2.9.2. Justificación de las dotaciones necesarias por aumento de volumen edificable de uso residencial en la misma proporción fijada por el planeamiento. (Art. 149.2. TRLS).

Para obtener un parámetro comparativo, se ha cuantificado la proporción prevista en el Plan General de Sistemas Generales de Equipamientos para el suelo urbanizable, programado y no programado para sectores de uso característico residencial:

A. SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO. Título Quinto de Normas para sectores de suelo urbanizable programado del Plan General.

1º CUATRIENIO

Sistemas Generales de Equipamientos previstos:

-Area de equipamiento general entre Barrio Peral, Hogar del Cabo, Ensanche y Vía de penetración Este (4-1)	3,578 Ha
- Equipamiento deportivo, espacio libre y viario entre vía del ferrocarril, C/Lugo y Pedro Díaz (6-1), (6-2), (6-3)	3,745 Ha
Total	7,323 Ha o 73.230 m²

Edificabilidad total de uso residencial:

- Sector Rambla	234.245 m ² e
- Sector Finca Beriso	100.001 m ² e
- Sector La Loma de Canteras	110.538 m ² e
- Sector La Loma de Mar de Cristal	100.240 m ² e
- Sector Los Belones W	44.778 m ² e
- Sector Las Brisas	23.640 m ² e





Total 613.442 m2e

Resulta para el 1º Cuatrienio de Suelo Urbanizable Programado una proporción de 11,94 m2 de SG Equipamientos por cada 100 m2e de uso residencial.

2º CUATRIENIO

Sistemas Generales de Equipamientos previstos:

- Equipamientos de Sistema General de Bº de la Concepción (3-1)	0,888 Ha
- Sistema General deportivo en Alumbres (15-1)	2,00 Ha
- Equipamiento deportivo en el Algar	2,70 Ha
Total	5,588Ha o 55.880 m2

Edificabilidad total de uso residencial:

- Sector Central Campo de la Rosa	45.720 m2e
- Sector Los Nietos	40.293 m2e
- Sector La Aparecida 1	28.212 m2e
- Sector La Aljorra W	49.644 m2e
- Sector Finca Medina	44.897 m2e
- Sector Los Urrutias 1	88.093 m2e
- Sector Los Ventorrillos	26.555 m2e
- Sector Algar Residencial	29.704 m2e
Total	353.118 m2e

Resulta para el 2º Cuatrienio de Suelo Urbanizable Programado una proporción de 15,82 m2 de SG Equipamientos por cada 100 m2e de uso residencial.

Realizando el cálculo para todo el Suelo Urbanizable Programado:

- Superficie de SG Equipamientos prevista	$73.230 + 55.880 = 129.110$ m2
- Superficie edificable de uso residencial	$613.442 + 353.118 = 966.560$ m2e

Resulta para todo el **SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO** una proporción de **13,36** m2 de SG Equipamientos por cada 100 m2e de uso residencial.

B. SUELO URBANIZABLE NO PROGRAMADO. Título Sexto de Normas para las áreas de suelo urbanizable no programado del Plan General.

Sistemas Generales de Equipamientos previstos:

- En el área CC1, Cartagena Centro (según MODPG 112)	77.166 m2
- En el área CO-5	50.000 m2
- En el área de El Algar AG-1	20.000 m2





- En el área CO3-CO4 (mediante PAU)	55.772 m2
Total	202.938 m2

Edificabilidad total de uso residencial:

- Los Dolores LD1, LD2, LD4	367.484 m2e
- Barrio Peral BP1	186.600 m2e
- Los Barreros LB1	45.850 m2e
- La Palma LP4, LP5	84.560 m2e
- Bº Concepción BC1	13.725 m2e
- Cartagena Centro CC1	849.600 m2e
- Cartagena Oeste CO1, CO2, CO3-CO4, CO5 CO6	849.262 m2e
- Vista Alegre VA1	54.400 m2e
- El Albuñón EA1	33.880 m2e
- La Aparecida LA1	17.754 m2e
- Pozo Estrecho PE1	25.400 m2e
- Isla Plana IP1, IP2	312.905 m2e
- Perla de Levante PL1	108.400 m2e
- El Algar AG1	27.500 m2e
- Roche	24.020 m2e
Total	3.001.340 m2e

Resulta para todo el Suelo Urbanizable No Programado una proporción de 6,76 m2 de SG Equipamientos por cada 100 m2e de uso residencial.

RESUMEN PARA EL SUELO URBANIZABLE

- Superficie total de SG Equipamientos	129.110 (UP) + 202.938 (UNP) = 332.048 m2
- Superficie edificable total de uso residencial	966.560 (UP) + 3.001.340 (UNP) = 3.967.900 m2e

Proporción de SGE para el suelo urbanizable en el Plan General $332.048 \times 100 / 3.967.900$
8,36 m2 de SGE / 100 m2 edificables de uso residencial

Se propone en la presente Modificación un parámetro medio de **10m2 de SGE /100m2e** de incremento de edificabilidad de uso residencial, superior a la media fijada por el planeamiento vigente para el suelo urbanizable.





2.10.- JUSTIFICACIÓN DE LA CAPACIDAD DE LAS INFRAESTRUCTURAS GENERALES

Energía eléctrica

Las previsiones de carga para el sector son las siguientes:

5911 viviendas a razón de 5,75 kw/viv:

Se necesitará instalar la potencia siguiente: $15,3 + (5911-21) \times 5,75 \times 0,5 =$ 16949,05
 15% para instalaciones comunes de edificaciones 2542,36

Equipamientos: $148806 \text{ m}^2 \times 0,1 \text{ kw/m}^2 =$ 14880,6

Sistema local de espacios libres: $123456 \text{ m}^2 \times 0,0005 \text{ kw/m}^2 =$ 61,73

Parque Forestal: $173375 \text{ m}^2 \times 0,0003 \text{ kw/m}^2 =$ 52,01

Alumbrado público: $343175 \text{ m}^2 \times 0,0008 \text{ kw/m}^2 =$ 274,54

Total 34760,29 kw

Por lo que se necesitará la instalación de una línea desde la subestación de La Asomada, que debe discurrir soterrada por los suelos urbanos y que se estima de 240 kv, y que servirá también para dotación al Nuevo Hospital.

Suministro de agua

Las dotaciones estimadas para el sector son las siguientes con coeficiente punta 2,4:

viviendas: $5911 \text{ viv} \times 4,5 \text{ hab/viv} \times 150 \text{ l/hab/día} / (10 \times 3600) =$ 110,83

Equipamientos: $148806 \text{ m}^2 \times 20 \text{ l/m}^2 / (10 \times 3600) =$ 82,67

Sistema local de espacios libres: $123456 \text{ m}^2 \times 5 \text{ l/m}^2 / (10 \times 3600) =$ 17,15

Parque forestal: $173375 \text{ m}^2 \times 1 \text{ l/m}^2 / (10 \times 3600) =$ 4,82

suma 215,47

Hidrantes: $2 \times 16,66 \text{ l/s} =$ 33,32





Primando el consumo de las viviendas, por ser mayor la hipótesis de 100 % de sus consumos, sobre el 50 % de viviendas más dos hidrantes, se debe dotar al sector con una canalización de diámetro 500 mm, capaz de conducir el caudal de 215,47 l/s a una velocidad de 1,098 m/s, que supondría en realidad un reparto del consumo en 12,5 horas, que para la conducción general de abastecimiento se considera suficiente, si el punto de toma fuese único.

Existen distintas posibilidades de toma que son:

- La conducción de MCT que discurre por la N 301 antigua lindante al sector, de 400 mm
- Las conducciones de MCT que discurren por Torreciega y al Norte del Cabezo de la Viuda, de 450 mm y 500 mm.
- La conducción de municipal de 800 mm que discurre desde el depósito de Cabezo Beza por carretera de San Javier y Calle Pintor Portela.

Se deberá, probablemente, conectar a las 3 redes, mediando informe previo de Aquagest y Mancomunidad de los Canales del Taibilla, quedando como alternativa también posible, la acometida directa al depósito de Mancomunidad en el Cabezo Beza.

Red de Alcantarillado (pluviales)

Debe establecerse un sistema separativo, ya que los colectores mixtos existentes son manifiestamente insuficientes para la recogida de todos los caudales, principalmente de aguas pluviales, que llegarán al sector, los cuales provienen no sólo del sector que se desarrolla, sino también del Polígono industrial, los suelos de futuro desarrollo urbano al norte de la actuación del Hondón, el Sector CC1, Santa Lucía y Los Mateos y otros que pudieran incorporarse.

El caudal estimado de aguas de lluvia, capaz de llegar al punto más bajo previsible de la actuación, es de unos 50 m³/s. Uno de los desagües posibles es el canal cubierto de la Rambla del Hondón que discurre por el Paseo de Alfonso XIII, por C/ Capitanes Ripoll, al puerto. Su capacidad está limitada a 24 m³/s, insuficientes para la actuación y además, en teoría, tiene agotada su capacidad con el interceptor de pluviales construido en la calle Jorge Juan, que conecta con el canal cubierto.

Por otra parte, el previsible soterramiento de la estación de ferrocarril, dejará al canal cubierto, sin posibilidad de entrada al actual canal cubierto, a los caudales de pluviales que ya ahora y los futuros que se generen, pudieran evacuar por el mismo, por lo que independientemente de su cantidad es necesario buscar una solución alternativa a los mismos. En este aspecto se debe tener en cuenta la trinchera que conduce la vía existente desde la estación de ferrocarril al puerto, con un actual y desde hace años, nulo movimiento de trenes, y en consecuencia próxima a desaparecer. Este espacio con las cesiones oportunas podría ocuparse con la canalización de desagüe de pluviales al mar.





La pendiente máxima alcanzable sería del 2,5 por mil por lo que la conducción necesaria sería en una primera estimación de 2,3 x 7 m, o sección equivalente (2,5 x 6,50m, 2,6 x 6,2, p.e).

Alcantarillado (fecales)

De acuerdo con los consumos antes fijados para el agua potable, el vertido estimado a la red será del 80% de los caudales vertidos a la red (viviendas + equipamientos) = $0,8 \times (184,72 + 82,67) = 213,91$ l/s

Como alternativas para recibir estos caudales se puede utilizar el ovoide que discurre por el Paseo de Alfonso XIII, con una dimensión aproximada de 1,76 x 1,30 m, que comienza en el cruce de Capitanes Ripoll con el Paseo de Alfonso XIII, o bombear las aguas fecales hacia la Depuradora del Cabezo Beaza.

La solución de bombeo la consideramos inadecuada, tanto desde el punto de vista de conservación de las instalaciones, como por la razón de existir un bombeo suficiente en la Plaza de España, capaz de absorber el incremento de caudales de la nueva actuación. Y no existiendo gran distancia entre el punto de entronque y el bombeo, consideramos inadecuada la construcción de uno nuevo y su canalización de impulsión por su coste. Es, sin embargo necesario, el considerar la necesidad de descargar de aguas pluviales el ovoide al que consideramos debe entroncarse, por razón de mantener un caudal más uniforme en la depuradora, como por aprovechamiento adecuado del interceptor de pluviales, construido por las calles Jorge Juan y Esparta, y los colectores de pluviales construidos en el Paseo de Alfonso XIII, que descargan en el canal cubierto que discurre por Capitanes Ripoll.

Por tanto el punto de entronque de las aguas fecales se fija en el ovoide del Paseo de Alfonso XIII en el cruce con Capitanes Ripoll, al Oeste de la intersección.

3. PLANOS

Se modifican el plano nº 63 serie B de Estructura Territorial y Clasificación del Suelo, escala 1/5.000, en la zona que contempla el plano 3.2.1 del presente proyecto y los planos 40, 49, 50,59,60, de Ordenación, serie C, escala 1/1.000, según lo reflejado en el plano 3.2.3.

Una vez aprobada definitivamente la presente modificación, se volcarán sus determinaciones sobre los planos anteriormente citados, como texto refundido de la misma. Se aporta plano 3.2.1.1. modificado del Plano 63 de la serie B.

