



4. NORMAS URBANÍSTICAS

TITULO SEXTO.- Normas particulares en suelo urbano

4.3.3.- OTROS PLANES ESPECIALES

Se añade lo siguiente:

9.- Plan Especial la Estación: La zona que comprende los terrenos propiedad de RENFE, zonas de maniobra y estación, junto con los comprendidos entre dicha estación y la alineación formada por el Paseo de Alfonso XIII y la calle Luis Pasteur, deberán ordenarse mediante un Plan Especial, de acuerdo con la nueva estructura del sistema ferroviario y con la implantación de usos residenciales en los terrenos no ocupados por este uso.

Se establecen las siguientes edificabilidades:

Zona de RENFE.-	0,582 m²/m²
	46.800 m²e
de los que	80% uso residencial mínimo
	resto uso terciario

Zona Urbana consolidada.- 3,00 m²/m²

El Plan Especial deberá ordenar formalmente en conjunto todo el ámbito de actuación, delimitando dos unidades de ejecución, una en la actual zona de RENFE y otra en la zona urbana consolidada.

Los usos globales previstos son los siguientes:

Para la actual zona urbana el uso característico será el residencial.

En la zona de RENFE se mantendrá la calificación de sistema general ferroviario en los terrenos que funcionalmente sean necesarios para el mantenimiento del servicio de la nueva estación, sin perjuicio de poder contemplar usos terciarios complementarios de carácter lucrativo, incluso con el establecimiento en su caso de una zonificación de tipo espacial, en régimen de titularidad horizontal. En el resto de los terrenos el uso característico será el residencial, pudiéndose destinar parte a usos terciarios. Dentro de esta zona se adscribirán los terrenos de la antigua vía al Muelle de Alfonso XIII, como sistema general, por el que discurrirá, de forma subterránea, el canal de drenaje de pluviales.





En la asignación de los usos pormenorizados y edificabilidades de carácter lucrativo se deberá tener en cuenta la edificabilidad global que se asigna a cada una de las zonas, de manera que la edificabilidad media resultante de cada unidad de actuación corresponda con la global asignada.

El Plan Especial establecerá las nuevas rasantes, tanto interiores como exteriores, teniendo en cuenta las actuaciones colindantes. En la alineación con el Paseo de Alfonso XIII deberá preverse la transición desde la cota actual de la Calle Luis Pasteur a la cota que se establece para el nuevo sector.

Se contemplarán las actuaciones previstas en el 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 incluyen el soterramiento del pasillo ferroviario de acceso a la Estación desde el enlace de la vía de ancho ibérico de Escómbresas hasta la nueva Estación, posibilitando el paso de la carretera N301 a nivel con el terreno; la depresión de la rasante de la Estación para posibilitar el soterramiento de la vía y la realización de las actuaciones de diseño, ordenación urbanística y evaluación económico-financiera de la actuación.

TITULO SEPTIMO.- NORMAS ADICIONALES

Se incluyen en este título las condiciones para el desarrollo de los suelos urbanizables clasificados, con posterioridad a la entrada en vigor de la ley 6/98 sobre régimen urbanístico del suelo y valoraciones, mediante modificaciones puntuales del Plan General.

UR (EH) Suelo Urbanizable en El Hondón

Unidad Urbanística EH 1.- “Sector el Hondón” y Sistemas Generales adscritos.

* **Situación.-** Terrenos situados al Este del Ensanche, comprendidos entre la vía del ferrocarril a Escombreras por el Norte; la carretera N 332 por el Sur; el cabezo de la Viuda por el Este y la vía del ferrocarril Cartagena Madrid por el Oeste.

* **Usos**

Uso característico:	Residencial
Usos compatibles:	Terciario y equipamientos
Usos incompatibles:	Industrial 3ª y 4ª categoría





***Afecciones**

En el plano de clasificación de suelo se señala el entorno de protección del B.I.C. del monumento de la Torre Ciega. Previamente a la aprobación del planeamiento de desarrollo deberán realizarse las prospecciones arqueológicas necesarias, de acuerdo con lo que establezca la Dirección General de Cultura.

Protecciones al ferrocarril: Se respetarán las protecciones al ferrocarril indicadas en el Reglamento que desarrolla la LOTT, distancias para la zona de dominio público, zona de protección y línea de edificación.

*** Características generales para este área:**

Suelo Urbanizable en el que se delimita el sector y los sistemas generales adscritos y se concretan las condiciones para su desarrollo, como una unidad urbanística integrada, las cuales son las siguientes:

- Superficie del Sector	639.033,00 m ²
- Sistema general viario	95.844,00m ²
- Sistema general ferroviario	9.432,00 m ²
- Sistema general de espacios libres	100.545,00 m ²
- Sistema general de equipamientos	81.500,00 m ²
 Superficie Area El Hondón	 926.354,00 m ²
 Sistemas Generales existentes:	
- Viario (autovía penetración actual)	106.653,00 m ²
- Ferrocarril (tramo noreste línea Escombreras)	3.834,50 m ²
- Rambla del Hondón	21.164,00 m ²
 Superficie neta Area El Hondón	 794.702,50 m ²
(deducida superficie sistemas generales existentes)	
Aprovechamiento global de Referencia	0,755 m ² /m ²
 Edificabilidad total	 600.000 m ²

*** Condiciones de ordenación:**

- En el plano de estructura general y clasificación de suelo se señalan los viales de sistema local que deben considerarse en la ordenación de forma vinculante, como elementos estructurantes, junto con los viales de sistema general propuestos y como continuación y complemento de la estructura actual.





- Una parte de los espacios libres deberán situarse, como elemento bisagra de transición, entre las manzanas del sector y el trazado actual de la vía del ferrocarril a Madrid
- Se deberá efectuar un estudio de rasantes con el fin de conseguir unificar la altimetría de todo el ámbito con la existente en sus límites Norte y Sur.
- Respecto a las condiciones establecidas por la Confederación Hidrográfica del Segura respecto a la Rambla de El Hondón, la franja que resulte correspondiente al dominio público hidráulico, deberá quedar exenta de edificación o de cualquier instalación o equipamiento, no siendo admisible ningún otro uso que no sea el de carácter público general.

*** Condiciones de la Declaración de Impacto Ambiental de 07/06/05 (BORM nº162 de 16/07/05):**

1. Condiciones para la compatibilidad de la actuación con la existencia de suelos potencialmente contaminados:

PRIMERA. Con carácter previo a cualquier labor de urbanización, edificación o de cualquier otra índole, asociada a actuaciones derivadas de la presente Modificación Puntual nº114 del PGOU, se deberá proceder, por parte de los agentes que lleven a cabo la ejecución y desarrollo de la misma, a realizar lo siguiente:

- a) Delimitación e inventario de detalle de los emplazamientos con suelos que estén contaminados debido a la presencia de componentes de carácter peligroso, de origen antrópico, evaluando los riesgos para la salud humana o el medio ambiente, de acuerdo con los criterios y estándares que, en función de la naturaleza de los suelos y de los usos, se determinen según los criterios definidos en la condición segunda de este punto 1. la metodología, estudios y resultados para tal delimitación e inventario deberán ser validados por la Dirección General de Calidad Ambiental.
- b) La redacción de los proyectos y programas de detalle de las actuaciones necesarias para proceder a la limpieza y recuperación de aquellos emplazamientos identificados con suelos contaminados, que deberán ser aprobados por la Dirección General de Calidad Ambiental.





- c) Las actuaciones necesarias para la limpieza y recuperación de los emplazamientos identificados con suelos contaminados en la forma y plazos en que se determine por la Dirección General de Calidad Ambiental, en la aprobación de los proyectos y programas de detalle.

SEGUNDA. Los criterios para delimitar e inventariar emplazamientos con suelos contaminados en los terrenos afectados por la presente Modificación Puntual nº114 del PGOU serán inicialmente los definidos en el Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados (BOE nº15, 18/01/05). En caso de que este Real Decreto resulte de aplicación a obras de urbanización, edificación o de cualquier otra índole asociadas a actuaciones derivadas de la citada Modificación Puntual aún no ejecutadas, tales obras o actuaciones deberán ajustarse a lo que disponga el referido Real Decreto.

TERCERA. La Comunidad Autónoma declarará que los suelos afectables pueden ser destinados a los usos propuestos tras la comprobación de que se han realizado de forma adecuada las operaciones de limpieza y recuperación aprobadas y que se cumplen los criterios y estándares que, en función de la naturaleza de los suelos y de los usos, hayan sido definidos según la condición segunda establecida en el párrafo anterior.

2. Medidas relacionadas con la calidad ambiental:

- a) El planeamiento de desarrollo, en su caso, así como las nuevas infraestructuras, proyectos o actividades previstas o que se deriven del desarrollo de esta Modificación Puntual, deberán someterse, en función de su naturaleza y de la normativa vigente, al trámite ambiental que les corresponda.
- b) Los Instrumentos de Desarrollo de Planeamiento derivados de esta Modificación Puntual, deberán contemplar las obras necesarias de saneamiento para la evacuación de las aguas residuales. Las conducciones de saneamiento deberán incorporar las medidas necesarias al objeto de no afectar en ningún supuesto (fugas, roturas, etc) a





- las aguas subterráneas. Las redes de recogida para las aguas pluviales y las aguas residuales serán de carácter separativo.
- c) Se garantizará el cumplimiento de la normativa vigente en materia de vertidos, residuos, emisiones a la atmósfera y suelos contaminados, así como de los planes nacionales y regionales en estas materias.
 - d) En general, se estará a lo dispuesto en la legislación estatal y autonómica vigente sobre ruido y en particular, en el Decreto 48/98 de 30 de julio, sobre protección del Medio Ambiente frente al Ruido en la Región de Murcia. Los instrumentos de planeamiento de desarrollo para el suelo urbano y urbanizable situado junto a autopistas y autovías deberán ser informados, en su caso, con carácter previo a su aprobación definitiva, por la Dirección General de Calidad Ambiental, conforme a lo establecido en el artículo 13 del referido Decreto 48/98, de 30 de julio.
 - e) Los Instrumentos de Desarrollo de Planeamiento recogerán las actuaciones y determinaciones que, en su caso, establezca la Confederación Hidrográfica del Segura, como Órgano competente en esta materia, en relación al hecho de que en el ámbito de esta modificación puntual se encuentre la Rambla de El Hondón.

3. Adaptación de los instrumentos de Desarrollo de Planeamiento a las Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Litoral de la Región de Murcia.

Los instrumentos de planeamiento de desarrollo u otras actuaciones derivadas de esta Modificación, se adaptarán a lo establecido en las Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Litoral de la Región de Murcia.

4. Medidas relacionadas con el Patrimonio Histórico-Cultural y Arqueológico.

Con carácter previo al desarrollo de la Modificación Puntual, se deberá consultar a la Dirección General de Cultura, como Órgano competente, en relación a la prospección arqueológica realizada, incluida en el Estudio de Impacto Ambiental evaluado. Los Instrumentos de Desarrollo de Planeamiento recogerán las actuaciones y determinaciones





que, en su caso, establezca el órgano competente en materia de patrimonio histórico-cultural y arqueológico.

*** Régimen Transitorio:**

En tanto no se apruebe el correspondiente planeamiento de desarrollo los propietarios del suelo incluidos dentro de los ámbitos delimitados deberán respetar las siguientes incompatibilidades:

En los terrenos incluidos dentro de la Unidad Urbanística UR EH 1, tanto dentro de sector delimitado como en los sistemas generales adscritos, señalados en los planos serie “C” de Estructura Territorial, no se permitirán obras o instalaciones, salvo las obras para ejecución de sistemas generales o las de carácter provisional, en las condiciones previstas en el artículo 93 de la Ley del Suelo de la Región de Murcia, por un plazo de dos años, renovable solamente de forma justificada.

5. PROGRAMA DE ACTUACIÓN Y PROPUESTA DE GESTIÓN

El suelo que en la presente modificación se clasifica como suelo urbanizable deberá desarrollarse con su propio programa, lo que no supone ninguna variación en el programa de actuación del Plan General.

Los terrenos correspondientes al Sistema General de Espacios Libres del Cabezo de la Viuda, no vinculados al Area de suelo urbanizable de El Hondón, serán objeto de un Convenio Urbanístico específico entre el Ayuntamiento de Cartagena y la Sociedad Pública Polígono para el Desarrollo de Cartagena, SA, a los efectos de su obtención.

En las unidades de actuación UA4 EN, UA EN 7 y UA 8 EN, delimitadas en el actual suelo urbano consolidado con el fin de realizar la equidistribución de los beneficios y las cargas generadas por las nuevas determinaciones del planeamiento, el sistema de actuación será en un principio cualquiera de los previstos en la legislación urbanística como de **iniciativa privada**; pasados dos años desde la aprobación de la presente modificación sin que los propietarios del suelo hayan mostrado algún interés en la gestión mediante la solicitud formal del inicio del expediente correspondiente, el Ayuntamiento iniciará la gestión de dichas unidades a través de cualquiera de los sistemas de **iniciativa pública**. El urbanizador deberá tener en cuenta en la gestión, como cuestión previa, el realojo de los moradores legales, así como el traslado de las industrias existentes, pudiendo solicitar para esto último la colaboración del Ayuntamiento en la consecución de parcelas adecuadas, de los suelos industriales en desarrollo.





El Plan Especial a redactar de forma conjunta en los terrenos de RENFE y en los que se encuentran entre la estación y la alineación marcada por el Paseo de Alfonso XIII y la calle Luis Pasteur, contemplará dos unidades de actuación independientes, una para los terrenos de RENFE y otra para los clasificados como suelo urbano, actualmente edificados, y establecerá el sistema de gestión y su propio programa para cada una de ellas.

Dentro de la unidad de actuación que se delimite en los terrenos de RENFE se adscribirán los terrenos del trazado de la antigua vía al Muelle de Alfonso XII. El desarrollo de esta unidad de actuación se vinculará al soterramiento del actual trazado de la vía del ferrocarril a Madrid, desde Torreciega hasta la estación, según las previsiones establecidas en el 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.

El desarrollo del suelo urbanizable de El Hondón estará condicionado al cierre y levante de las instalaciones del tramo de vías de maniobra de la estación de Cartagena al Valle de Escombreras.

6. ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO

Las actuaciones que se desarrollen en el ámbito deberán ejecutarse con total autonomía y a costa íntegramente de los promotores y propietarios del suelo. No obstante:

La obtención de los terrenos del Sistema General de Espacios Libres del Cabezo de la Viuda, no vinculados al Area de suelo urbanizable de El Hondón, serán objeto de un Convenio Urbanístico específico entre el Ayuntamiento de Cartagena y la Sociedad Pública Polígono para el Desarrollo de Cartagena, SA.

De acuerdo con el Protocolo de colaboración suscrito 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, en Madrid, a 22 de junio de 2006, se establece la previsión de las siguientes actuaciones:

- Reconversión de accesos ferroviarios y Adaptación de la Estación:
12,0 Millones €.
 - Soterramiento del ferrocarril desde el Paseo Alfonso XII hasta la Avenida Pintor Portela y de la bifurcación del Ramal de acceso a Escombreras y de la playa de vías de la Estación:
20,80 Millones €
- TOTAL INVERSIÓN** **32,80 Millones €**





Distribución de Inversiones:

MINISTERIO DE FOMENTO	12,00 Millones €
COMUNIDAD AUTONOMA DE MURCIA	1,47 “
AYUNTAMIENTO DE CARTAGENA	0,63 “
SOCIEDAD (entre las partes según Protocolo)	18,70 “

CONCLUSIÓN


Con la presente memoria y los planos que la acompañan se da por concluida la redacción del Proyecto de Modificación Puntual del Plan General en el Área del El Hondón y zonas adyacentes, recogiendo en el presente documento la subsanación de deficiencias apuntadas por la Comisión de Coordinación de Política Territorial según Orden Resolutoria del Consejero de de Obras Públicas, Vivienda y Transportes de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia de Suspensión del otorgamiento de aprobación definitiva de fecha 17 de noviembre de 2005, así como la subsanación de las deficiencias apuntadas por el Director General de Vivienda, Arquitectura y Urbanismo en escrito de 25 de junio de 2007.


COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA REGIÓN DE MURCIA
 CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS, VIVIENDA Y TRANSPORTES
 Diligencia: Aprobado definitivamente por Excmo. Sr. Consejero de fecha.....- 2. OCT. 2007.....
 EL SUBDIRECTOR GRAL. DE URBANISMO



Cartagena, julio de 2007

LA ARQUITECTA MUNICIPAL


 -Fdo.- Mónica Lavía Martínez

Por acuerdo del Excmo. Ayuntamiento Pleno de fecha 1.07.07 se aprobó el documento de subsanación de deficiencias de la Orden de fecha 17.11.05, en que se consigna la presente diligencia.



25 SET. 2007
 Cartagena,
 El Secretario






ANEXO

ESTUDIO DE LAS CUENCAS Y LAS VERTIENTES

El ámbito de la Modificación nº 114 del Plan General Municipal de Ordenación recoge las aportaciones de las aguas pluviales procedentes de la cuenca residual resultante tras la ejecución de la canalización del “Desvío de la Rambla del Hondón” que discurre al Este de la actuación, obra que realizó la Confederación Hidrográfica del Segura, en cauce cubierto y en túnel, hasta el mar y que se entiende por lo tanto suficiente para evitar la entrada de agua por el Este al ensanche de Cartagena, incluido el sector objeto de reclasificación por la presente modificación como suelo urbanizable.

La aguas que de dicho cauce residual pueda recibir la cuenca actual se prevé sean enviadas al mar por canal distinto del anterior, bien de nueva construcción y/o utilizando el antiguo canal cubierto que discurre por el Paseo de Alfonso XIII, Capitanes Ripoll, Cuesta del Batel, hasta el puerto

En el plano 3.1.4.1 se contempla el ámbito de la cuenca residual que ha quedado tras la ejecución del desvío de la Rambla del Hondón hasta el mar. La cuenca residual es de pequeñas dimensiones y se extiende por el Norte hasta la divisoria de aguas que une la Vereda San Félix y el Cabezo de Beaza; por el Sur hasta el Cabezo de los Moros y Lo Campano; por el Este hasta la línea divisoria formada por el Cabezo de Beaza y el Cabezo de La Viuda y por el Oeste la divisoria de aguas de la vertiente Sur del Cabezo de la Fraila.

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, dejaría sin posibilidad de entrada de aguas al actual canal cubierto del Paseo de Alfonso XIII, 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).

Los cálculos realizados para el diseño de la nueva conducción son estimativos, ya que su dimensionamiento deberá realizarse con posterioridad a la aprobación definitiva del Plan Parcial, en el Proyecto de Urbanización, una vez se haya definido la estructura viaria, rasantes, tipo de pavimentación y se avance en la definición de los suelos periféricos integrados en la descrita cuenca residual, para mejor estimación de los caudales de evacuación.

Cartagena, mayo de 2004


**COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA
REGIÓN DE MURCIA**
 CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS,
 VIVIENDA Y TRANSPORTES
 Diligencia: Aprobado definitiva-
 mente por Excmo. Sr. Consejero
 de fecha.....- 2.Oct. 2007.....
 EL SUBDIRECTOR GRAL. DE URBANISMO

EL INGENIERO MUNICIPAL DE
CAMINOS CANALES Y PUERTOS

Fdo.- Juan Canalejo Almagro

Por acuerdo del Excmo. Ayuntamiento Pleno de fecha 31.07.07 se aprobó el documento de subsanación de deficiencias de la Orden de fecha 27.11.05, en que se consigna la presente diligencia.



25 SET. 2007

Cartagena,
El Secretario

