

PLAN PARCIAL DEL "SECTOR CC1.1"
CARTAGENA CENTRO
(Texto Refundido)

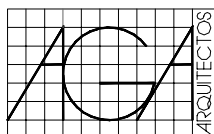
1.5.- MEMORIA JUSTIFICATIVA

1.5.1.- OBJETIVOS

Los objetivos del presente Plan Parcial son los previstos en el P.A.U. para toda el Área CC 1, en la parte que le corresponde:

** Desarrollo del Área, como el nuevo Ensanche Norte de la Ciudad de Cartagena, estructurando los equipamientos y espacio libres previstos por dicho Plan General dentro de su modelo de desarrollo, como pieza fundamental de remate de la segunda corona urbana, que debe servir a su vez de articulación de los usos productivos colindantes.*

** Integración de los sectores en la estructura general de la zona, encardinándose con esta a través de las vías generales que la delimitan, como son la carretera F 35 a S. Javier y la Vereda de S. Félix y a su vez, integrar las dos nuevas vías previstas en el Plan General como es la Penetración Este (Acceso Norte) a la ciudad, que parte de la Autovía a Murcia hasta la rotonda de la calle Jorge Juan, que es la 2ª ronda de la ciudad, a modo de espina dorsal, y el Eje Transversal, que parte del la Autovía, en su acceso a la Actuación Industrial de Cabezo de Beaza hasta la calle Beriso, como 3ª ronda, y que es elemento clave en las relaciones transversales entre usos y zonas. Por el Sur, los terrenos de la antigua vía del ferrocarril deben convertirse en el elemento vertebrador de las relaciones peatonales entre el Ensanche y los barrios, a modo de "Vía Verde", conectando con la prevista sobre el trazado del antiguo trazado del ferrocarril a Lorca en los suelos urbanizables de los*



PLAN PARCIAL DEL “SECTOR CC1.1”
CARTAGENA CENTRO
(Texto Refundido)

Dolores. La delimitación del ámbito se concreta, de acuerdo con la Modificación puntual 112, por los límites naturales existentes.

** Proporcionar suelo apto para edificar viviendas de la tipología que actualmente demanda el mercado en la zona, de carácter colectivo y situadas en un entorno de calidad, que cubran las necesidades existentes en la ciudad de Cartagena.*

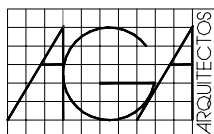
** Proyectar y ejecutar las dotaciones, los viales y las infraestructuras, que completen y complementen la estructura urbana de la zona..*

1.5.2.- CRITERIOS DE LA ORDENACION

En el Programa de Actuación Urbanística redactado por el Ayuntamiento se han señalado de forma muy expresa los criterios de ordenación que deben seguirse para la consecución de los objetivos previstos, dado que la delimitación de los sectores y de los sistemas generales adscritos es muy expresa y supone ya una preordenación de la zona.

Las determinaciones que vienen reflejadas en los planos del P.A.U. se complementan con las condiciones de ordenación de las Normas así como con las determinaciones de los informes sectoriales. Las Normas para la Unidad Urbanística CC 1.1 son las siguientes:

** Deben establecerse vías de servicios paralelas al vial de sistema general sobre el que se plantea el Acceso Norte a la ciudad. Dado que el Sector que se plantea es discontinuo, será en el Plan Parcial donde se concreten los viales de conexión entre la estructura general viaria propuesta y dicho Sector; estos*



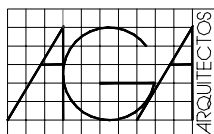
PLAN PARCIAL DEL “SECTOR CC1.1”
CARTAGENA CENTRO
(Texto Refundido)

viales tendrán una anchura de 10 m., computarán como superficie de sector y el intervalo entre los mismos no será inferior a 100 m.

* Los espacios libres y equipamientos se situarán convenientemente según su función y no en espacios residuales, debiendo ser elementos separadores de los usos residenciales para dar permeabilidad a las edificaciones. Junto a la calle Pajarita y con el fin de compensar el déficit existente en el Bº de Peral, se reservará una superficie para equipamientos públicos colectivos, con una superficie aproximada de 20.000 m², y de baja densidad edificatoria.

* La tipología de las edificaciones estará de acuerdo con la categoría a la que se adscribe el sector, que es Residencial de alta densidad, lo que supone la edificación en altura con el número de plantas necesario para poder materializar la edificabilidad prevista.

* La sección del vial previsto de forma coincidente con el antiguo trazado del ferrocarril a Madrid, en el tramo que va desde “la pinada de las seiscientas” hasta el límite del Sector, seguirá el mismo criterio que se ha considerado en los Planes de los sectores BH 1 y LD 1, tendente a que el mismo se convierta en la principal vía de relación urbana de la ciudad, con carácter preferentemente peatonal, a integrar en el Plan Especial que recoja el itinerario 9 previsto por la Dirección General de Infraestructuras de Turismo a realizar desde Cartagena a Totana. Se deberá resolver la continuidad de la vía peatonal y carril bici en el cruce con el acceso Norte.



PLAN PARCIAL DEL “SECTOR CC1.1”
CARTAGENA CENTRO
(Texto Refundido)

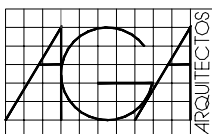
A continuación se exponen las determinaciones derivadas de los informes sectoriales, en la medida en que afectan a los criterios de ordenación adoptados:

- Informe del Servicio de Patrimonio Histórico de la Dirección General de Cultura de fecha 29 de mayo de 2.006 (N/expdte.: 413/2006)

Se hace constar, tanto a nivel textual como gráfico en el presente documento, a los efectos de cualquier tipo de obra que conlleve remoción de terrenos, la existencia de un yacimiento arqueológico catalogado en la Carta Arqueológica Regional (Lo Gallego, nº 461/98) situado en el límite de la actuación e incluido parcialmente dentro del mismo, y que será objeto de las correspondientes excavaciones con metodología arqueológica previas a la aprobación del proyecto de urbanización.

En relación a los molinos de viento incluidos en el ámbito de actuación, y tras las comprobaciones pertinentes, se observa que el molino de harina con número 9 de inventario (Coordenadas UTM X: 679.800,00 Y: 4.166.800,00) queda fuera del ámbito territorial del sector e incluido en la delimitación del sector C.C.1.2. , por lo que deberá quedar contemplado en el Plan Parcial de ese sector. En relación con los molinos nº 50 y nº 51, quedan recogidos en el presente texto de manera gráfica y textual grafiándose su entorno de protección (circunferencia de 50 metros de diámetro) inherente a su condición de B.I.C., y condicionando cualquier propuesta de restauración sobre los mismos a la autorización de la Dirección General de Cultura.

- Informe de la Dirección General de Carreteras de fecha 17 de mayo de 2.006



**PLAN PARCIAL DEL “SECTOR CC1.1”
CARTAGENA CENTRO
(Texto Refundido)**

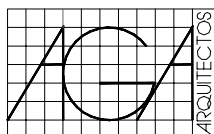
El presente documento adopta los criterios del mismo en lo relativo a la conexión del eje transversal con la rotonda del primer acceso al Polígono Industrial Cabezo Beaza con el fin de que los radios de curvatura de las entradas y salidas a la rotonda cumplan con los criterios existentes sobre diseño de glorietas, si bien y dado que el Proyecto de “Construcción de glorietas y ordenación de accesos en la travesía de las carretera F-35 a su paso por el Polígono Industrial Cabezo Beaza” no está en fase de ejecución, ha de entenderse que las soluciones técnicas al citado problema debe ser objeto de instrumentos más precisos como el Proyecto de Urbanización del Sector, que deberá justificar y acreditar el cumplimiento de los criterios legales y reglamentarios vigentes para el diseño de glorietas.

A esto efectos se adecúa la zona viaria junto a esta rotonda a fin de garantizar el giro a derechas desde el eje transversal a la carretera F-35 en dirección a Cartagena Centro.

- Dirección General del Medio Natural de fecha 6 de noviembre de 2.006 y 10 de diciembre de 2007

De acuerdo con las determinaciones de este informe en relación con la vía pecuaria denominada “Colada de la Cuesta del Cedacero”, se adoptan los siguientes criterios de ordenación:

Se dispone un trazado alternativo de la vía pecuaria para que discurra por el sector manteniendo su integridad superficial (53.875 m²) y los puntos de entrada y salida del mismo. Dicho trazado tiene una anchura variable pero mantiene en todo caso un ancho mínimo de 10 m. Asimismo, el nuevo trazado garantiza la unión o conexión de la Colada de la Cuesta del Cedacero con la Colada del Cabezo Beaza. Será obligación en todo caso del Proyecto de Urbanización del Sector, la planificación y ejecución de los cruces de la vía



**PLAN PARCIAL DEL “SECTOR CC1.1”
CARTAGENA CENTRO
(Texto Refundido)**

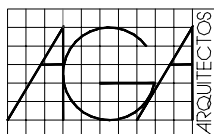
pecuaria con los viales (internos o de sistemas generales) previstos, habilitando los pasos necesarios para garantizar la continuidad de la misma y su itinerario actual, debiéndose consensuar la solución entre los organismos implicados (D.G. de Medio Ambiente, D.G. de Carreteras y Ayuntamiento de Cartagena) y quedando en todo caso los tratamientos superficiales sometidos a aprobación por parte de la D.G. de Medio Natural. En todos caso, y de acuerdo al informe de 10 de diciembre de 2007, se tramitará expediente propio de cambio de trazado ante el organismo competente, pudiendo el trazado propuesto incluir ajustes que repercutan en la mejora de la vía pecuaria.

- Informe de la Dirección General de Ferrocarriles de fecha 31 de mayo de 2.006.

Se grafían las correspondientes zonas de limitación a la propiedad establecidas en la normativa sectorial en vigor, reubicando el aparcamiento subterráneo inicialmente previsto de manera que no se construya dentro de la línea de edificación (50 mts).

Asimismo se introduce en las correspondientes ordenanzas particulares de las NN.UU. del presente documento, para aquellas parcelas próximas a las zonas de protección indicadas en plano por las posibles modificaciones de las mismas como consecuencia de posibles desdoblamientos una vez se concrete el proyecto del trazado definitivo de la línea ferrea, la obligación de someter la concesión de licencias municipales de edificación al previo informe de RENFE que considere el Ayuntamiento, así como la obligación de solicitar informe previo en el resto de casos en que así lo establezca la normativa sectorial vigente.

1.5.3.- JUSTIFICACION DE LA SOLUCION ADOPTADA



PLAN PARCIAL DEL “SECTOR CC1.1”
CARTAGENA CENTRO
(Texto Refundido)

En cuanto a los límites del Sector y de los sistemas generales adscritos, se recogen los establecidos por el P.A.U. de una manera concreta sobre base topográfica digital, con las adaptaciones necesarias derivadas de la mayor precisión de éste documento.

Tal como se decía anteriormente, la delimitación del Sector y de los sistemas generales que se realiza en el P.A.U. supone una preordenación del mismo, al quedar dividido dicho sector en cuatro zonas separadas por los viales de sistema general, como son el Acceso Norte a Cartagena y el eje Transversal, así como por el trazado del ferrocarril a Madrid. La ordenación se plantea por tanto como complemento de las determinaciones básicas del P.A.U., distribuyendo en primer lugar los espacios libres y los equipamientos de sistema local preceptivos en cada una de estas zonas, como elementos estructurantes de las mismas, cumplimentando lo dispuesto en el artículo 106 de la Ley del Suelo de la Región de Murcia y estableciendo el viario necesario para dar acceso a las parcelas edificables resultantes, así como los aparcamientos públicos. De esta manera, la estructura pormenorizada de cada una de las zonas en que queda dividido el Sector CC 1 se concibe como una unidad urbanística básica, aunque con un carácter diferenciado, según se sitúen en relación a los viales y equipamientos de sistema general, o junto los espacios libres.

De acuerdo con lo anterior, la edificabilidad prevista se distribuye entra las parcelas edificables resultantes de la ordenación, de una manera uniforme, aumentando ligeramente la densidad en aquellas parcelas que se sitúan junto a Acceso Norte, con tolerancia en este caso de usos comerciales y terciarios.

