



## ÁMBITO DE SUELO URBANO: UEF (ESTACIÓN)

El ámbito comprende la zona que incluye los terrenos propiedad de ADIF, zonas de maniobra y estación, y corredor de vías a soterrar desde el puente de Torreciega, así como los terrenos situados entre dicha estación y la alineación formada por el Paseo de Alfonso XIII y la calle Luis Pasteur.

Este ámbito deberá ordenarse mediante 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 y condiciones particulares:

### Zona 1- Zona de ADIF:

Edificabilidad máxima de 63.684 m<sup>2</sup>e, de los que, al menos, el 80% se destinará al uso residencial y el resto al uso terciario.

El Plan General prevé los Sistemas Generales necesarios de la zona, para un techo residencial máximo de 50.950 m<sup>2</sup>e. En el caso de que la ordenación definitiva del Plan Especial suponga un incremento de esta edificabilidad residencial, los Sistemas que se precisen se resolverán en el propio ámbito.

Se deberá reservar un mínimo de 4.052 m<sup>2</sup>e para uso residencial de vivienda protegida.

Superficie mínima de Sistema General de Espacios Libres vinculado o adscrito: 3.367 m<sup>2</sup>

Superficie mínima de Sistema General de Equipamientos vinculado o adscrito: 2.072 m<sup>2</sup>

### Zona 2 -Zona Urbana consolidada:

Índice de edificabilidad: 3,00 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>

El Plan General prevé los Sistemas Generales necesarios de la zona, para un techo residencial máximo de 38.475 m<sup>2</sup>. En el caso que la ordenación definitiva del Plan Especial, suponga un incremento de esta edificabilidad, los Sistemas que se precisen se resolverán en el propio ámbito.

### Condiciones generales de ordenación:

La ordenación se llevará a cabo mediante la redacción de un Plan Especial específico para cada zona, debiendo justificarse la posibilidad de conexión y permeabilidad entre ambas. No obstante, en el caso de que así se decida, podrá realizarse un único Plan Especial para todo el ámbito de actuación, delimitando dos unidades de actuación, una en la actual zona de ADIF (Zona 1) y otra en la zona urbana consolidada (Zona 2).

Los usos globales previstos son los siguientes:

- Para la actual zona urbana, Zona 2, el uso característico será el residencial.
- En la zona de ADIF, Zona 1, 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.

Las zonas señaladas en los planos con destino a sistemas generales se podrán reajustar en forma y posición en el plan especial que desarrolle la actuación.

Se establece expresamente la posibilidad de ampliar el ámbito del Plan Especial abarcando la parcela EP colindante del sector El Hondón, a los sólo efectos de su ordenación conjunta, lo que permitirá una mejor ordenación de la edificabilidad asignada con un sistema viario adecuado.

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, en el caso que así sea, corresponda con la global asignada a su zona. La edificabilidad asignada a los suelos dotacionales públicos y sistemas generales, no computa como aprovechamiento urbanístico.



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.

El Plan Especial incluirá en su normativa como condición para la obtención de licencia edificatoria que los proyectos de nueva edificación incluidos en el ámbito deberán incluir un estudio específico del nivel de ruido y de las vibraciones producidos por el ferrocarril en el ambiente interior de los edificios, así como de las correspondientes medidas adoptadas por dichos proyectos que aseguren que el índice de percepción vibratoria y el nivel de ruidos dentro de la edificación no supera el permitido por la normativa sectorial vigente.

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 Escombreras 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.

El Plan Especial que desarrolle la actuación se adecuará a los proyectos ferroviarios que desarrollarán la propuesta que para la nueva Red Arterial Ferroviaria de Cartagena recoge el correspondiente Estudio Informativo.

Al estar previsto el soterramiento de la vía de acceso a la estación término se generarán nuevas superficies sobre el dominio ferroviario. Como consecuencia el trazado ferroviario soterrado conservará su calificación como Sistema General de Comunicaciones Ferroviario, disponiéndose un Sistema General de Comunicaciones Viario en la superficie generada tras el soterramiento. Se contempla la superposición de dominios públicos con la correspondiente doble calificación. En cualquier caso se establece la compatibilidad de estos usos con los elementos de diversa índole que permitan la iluminación natural de la zona de andenes y aquellos otros de carácter técnico y de servicio ferroviario, tales como salidas de emergencia, ventilación, etc. Todo ello con independencia de las servidumbres específicas de la Ley del sector Ferroviario y su reglamento.

Respecto a las condiciones a tener en cuenta para el estudio y análisis de la compatibilidad en emplazamientos afectados por 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 suelo contaminados o normativa que lo sustituya, en el momento de elaboración del Plan Especial que desarrolle la actuación donde se ubiquen emplazamientos afectados y/o declarados como contaminados se deberá incluir documentación complementaria, que será validada por el órgano competente de la Comunidad Autónoma y que incluirá:

- Delimitación e inventario de detalle de los emplazamientos con suelos potencialmente contaminados o declarados expresamente,
- Redacción de proyectos y programas de detalle de las actuaciones necesarias para la limpieza y recuperación de dichos emplazamientos,
- Justificación de que la zonificación propuesta es compatible con el análisis de riesgos, y
- Actuaciones necesarias para la limpieza y recuperación de los emplazamientos identificados,