



PLAN ESPECIAL PARA LA REMODELACIÓN E INTEGRACIÓN URBANA DE LA RED
ARTERIAL FERROVIARIA DE CARTAGENA

CONTENIDO

DOCUMENTO 1. MEMORIA Y ANEJOS A LA MEMORIA

DOCUMENTO 2. PLANOS DE INFORMACIÓN

DOCUMENTO 3. PLANOS DE ORDENACIÓN

DOCUMENTO 4. NORMAS URBANÍSTICAS

DOCUMENTO 5. PLAN DE ACTUACIÓN

DOCUMENTO 6. ESTUDIO ECONÓMICO



ESCUELA DE INGENIERÍA DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Y DE INGENIERÍA DE MINAS

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE CARTAGENA

PLAN ESPECIAL PARA LA REMODELACIÓN E INTEGRACIÓN URBANA DE LA RED ARTERIAL FERROVIARIA DE CARTAGENA

DOCUMENTO I. MEMORIA

ÍNDICE

I.1 ANTECEDENTES.....	5
I.1.1 PROTOCOLO DE COLABORACIÓN ENTRE ADMINISTRACIONES.....	5
I.1.2 ESTUDIO INFORMATIVO DE LA REMODELACIÓN DE RAF DE LA CIUDAD DE CARTAGENA.	7
I.2 ESTUDIO DE ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN	10
I.3 MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PGMO DE CARTAGENA.	11
I.4 JUSTIFICACIÓN Y OBJETIVOS DEL PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR EN EL ÁMBITO DE ACTUACIÓN.....	13
I.5 CRITERIOS DE ORDENACIÓN	14
I.6 LEGISLACIÓN Y NORMATIVA APLICABLE	15
I.7 FORMULACIÓN Y TRAMITACIÓN	16
I.8 MEMORIA INFORMATIVA URBANÍSTICA. ESTADO ACTUAL.....	19
I.8.1 SITUACIÓN, SUPERFICIE Y DELIMITACIÓN DEL SECTOR.	19
I.8.2 CARACTERÍSTICAS NATURALES DEL TERRITORIO	21
I.8.2.1 CONDICIONES GEOLÓGICAS Y GEOTECNICAS.....	21
I.8.2.2CONDICIONES TOPOGRÁFICAS DE LA ZONA.....	21
I.8.2.3CONDICIONES CLIMÁTICAS	22
I.8.2.4 VEGETACIÓN EXISTENTE.	22
I.8.3 USOS Y EDIFICACIONES EXISTENTES.....	22
I.8.4 VIARIO EXISTENTE.....	24
I.8.5 EDIFICIOS PROTEGIDOS.....	24
I.8.6 PROPIEDAD DEL SUELO.	26
I.9 MEMORIA JUSTIFICATIVA.....	27
I.9.1 DETERMINACIONES DE PLAN GENERAL QUE EL PLAN ESPECIAL DESARROLLA.....	27

I.9.2 ADECUACIÓN A LAS DIRECTRICES DEL PLAN GENERAL	32
I.9.3 SUELOS POTENCIALMENTE CONTAMINADOS.	33
I.10 MEMORIA DE ORDENACIÓN.....	34
I.10.1 OBJETIVOS Y CRITERIOS DEL PLAN ESPECIAL	34
I.10.2 CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LA ORDENACIÓN.....	35
I.10.2.1. SISTEMA VIARIO	36
I.10.2.2 USOS.....	37
I.10.2.3 VOLUMETRÍA.	38
I.10.3 ANÁLISIS DE LA SOLUCIÓN ADOPTADA.....	39
I.10.3.1 USOS PORMENORIZADOS.....	39
I.10.3.2 SISTEMAS GENERALES DE ESPACIOS LIBRES	42
I.10.3.3 SISTEMAS GENERALES DE EQUIPAMIENTOS.....	42
I.10.3.4 OTROS SISTEMAS GENERALES.....	42
I.10.3.5 RESERVA DE SUELO PARA ESPACIOS LIBRES	43
I.10.3.6 TRAZADO Y CARACTERISTICAS DE LA RED VIARIA	43
I.10.3.7 REDES DE INFRAESTRUCTURAS.....	44
I.10.3.8 UNIDADES DE ACTUACIÓN.	45
I.10.4 CUMPLIMIENTO DE LOS ESTÁNDARES URBANÍSTICOS.....	45
I.10.5 SÍNTESIS NUMÉRICA DE LA ORDENACIÓN.....	46

1.1 ANTECEDENTES

El crecimiento de las ciudades en torno a ejes de comunicación, como autopistas o líneas férreas, es una fuente de problemas para su desarrollo armónico y coherente.

Cartagena y el trazado de su ferrocarril es un claro ejemplo de cómo la difícil relación entre los núcleos de población y las vías de comunicación puede crear desequilibrios, impidiendo que el desarrollo de la ciudad se produzca de una forma homogénea.

El árbol ferroviario situado al Este de Cartagena provoca un efecto de estrangulamiento y supone una barrera que impide el un crecimiento hacia esa zona y el desarrollo de una trama urbana equilibrada.

Ante esta situación y teniendo en cuenta las previsiones de crecimiento del Municipio hacia el este de la ciudad que se recogen en la Modificación puntual 114 del Plan General Municipal de Ordenación en la zona de “El Hondón” es necesario llevar a cabo la remodelación de la Red Arterial Ferroviaria, procediendo al soterramiento de los accesos a la Estación.

Además, esa remodelación se debe realizar incorporando a Cartagena en la red de altas prestaciones, según las previsiones del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes 2005-2020.

1.1.1 PROTOCOLO DE COLABORACIÓN ENTRE ADMINISTRACIONES

El 22 junio de 2006, se suscribió un convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento, el Administrador Estatal de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), el Ayuntamiento de Cartagena y el Gobierno Regional de Murcia para la remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de la ciudad de Cartagena teniendo en cuenta la incorporación de la ciudad a la red de altas prestaciones.

En este acuerdo de colaboración las administraciones establecieron los siguientes objetivos a cumplir:

- Incorporación del corredor de altas prestaciones Madrid-Levante a la red ferroviaria de Cartagena.
- Mejorar la intermodalidad permitiendo en condiciones de rapidez y comodidad el intercambio con otros modos de transporte.
- Complementar la consecución de los objetivos anteriores con la integración del ferrocarril en la ciudad.

Para llevar a cabo estos propósitos, se llegaron a una serie de acuerdos entre los que podemos destacar:

- Creación de la sociedad “Cartagena Alta Velocidad, S.A” (composición accionarial: Ayuntamiento de Cartagena 25%; Comunidad Autónoma 25%; Ministerio de Fomento 50%). EL objetivo esta sociedad es facilitar la coordinación de las actuaciones correspondientes al desarrollo de las actuaciones programadas y a la transformación urbanística derivada de las obras así como gestionar el desarrollo urbanístico y ejecutar las obras de infraestructura urbana correspondientes a los terrenos liberados en ese entorno.
- La inversión del Ministerio de Fomento será la correspondiente a la adaptación del pasillo ferroviario y la estación existente a la llegada del nuevo corredor de altas prestaciones previsto en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte.
- La financiación de las instalaciones no ferroviarias de la nueva estación correrá a cargo de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, incluyendo la remodelación de vestíbulos, accesos mecánicos a andenes, accesos a la estación, etc.
- La Comunidad Autónoma de Murcia aportará a la operación conforme a las previsiones presupuestarias y de acuerdo con los procedimientos establecidos a estos fines la cantidad de 1,47 millones de euros.
- El Ayuntamiento de Cartagena aportará a la operación la cantidad de 0,63 millones de euros. Además asumirá, a través de la gestión urbanística, la urbanización de los terrenos liberados del uso ferroviario y una vez terminado, la urbanización sobre el nuevo canal de acceso soterrado.

- El Ayuntamiento de Cartagena y la Comunidad Autónoma Región de Murcia promoverán e instarán la aprobación de las modificaciones o revisiones del Planeamiento Urbanístico y las expropiaciones necesarias para la realización de las actuaciones y asumirán el componente urbanístico complementario de las actuaciones ferroviarias propiamente dichas.
- Con cargo a las plusvalías generadas por la modificación del Plan General se financiará parcialmente la obra de soterramiento del ferrocarril desde el Paseo de Alfonso XIII hasta la Avenida Pintor Portela y de la bifurcación del ramal de acceso a Escombreras y de la playa de vías de la estación.
- La planificación urbanística preverá como mínimo, en el ámbito delimitado al efecto por la liberación de los terrenos del uso ferroviario, una edificabilidad de 46.800 metros cuadrados de techo edificable, garantizando que al menos un ochenta por ciento del mismo se destinen al uso residencial y el resto al uso terciario.

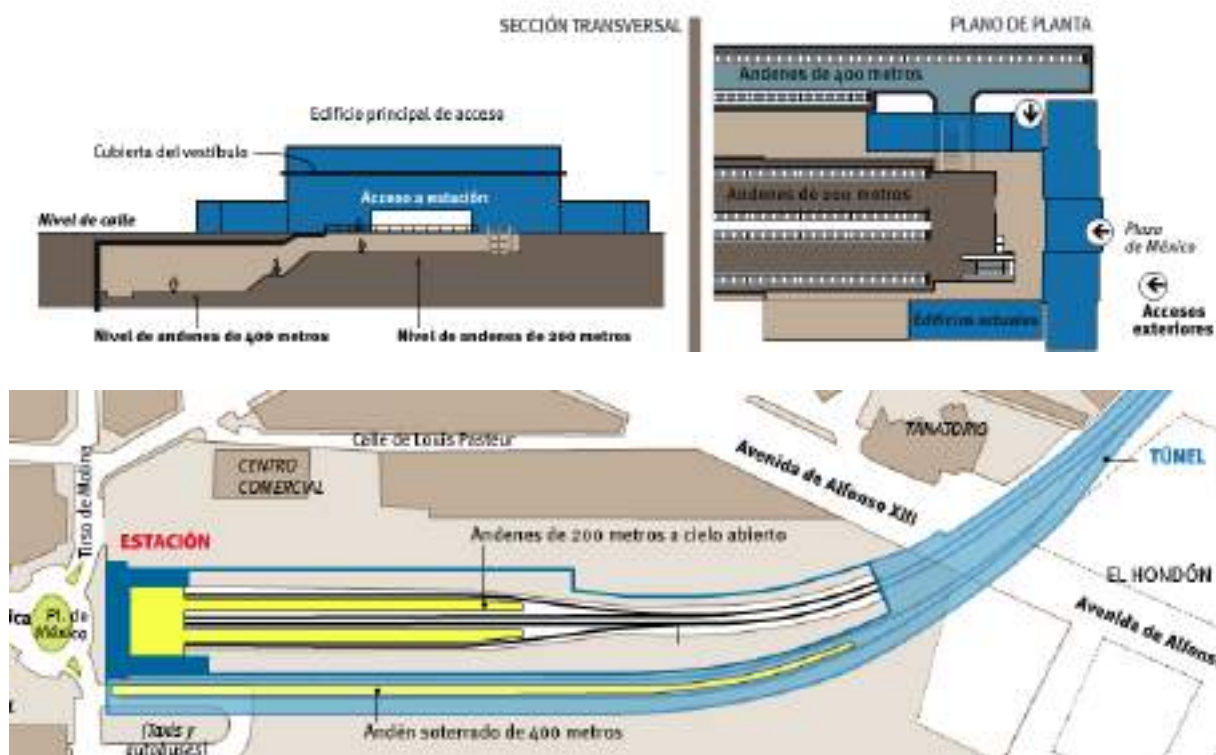
1.1.2 ESTUDIO INFORMATIVO DE LA REMODELACIÓN DE RAF DE LA CIUDAD DE CARTAGENA

Con fecha 24 de junio de 2009, fue aprobado el Estudio Informativo de la Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Cartagena mediante la resolución 26065 de la Secretaria de Estado de Planificación e Infraestructuras, publicada en el BOE nº 180 (27 de Julio de 2009).

El objeto del Estudio Informativo fue el analizar y definir de las actuaciones necesarias para conseguir los objetivos previstos en el protocolo de colaboración suscrito entre las administraciones. Se tuvieron en cuenta los objetivos ferroviarios y urbanísticos , incluyendo la Red Ferroviaria de Cartagena en la nueva Red de Altas Prestaciones definida en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020 (PEIT), sin la pérdida de su actual carácter de centralidad, además de la integración de la red ferroviaria prevista en el casco urbano.

Dicho estudio presentó solamente el desarrollo de una solución, ajustada a los criterios definidos en el protocolo de colaboración. En ella se desarrollan una serie de actuaciones:

- Actuaciones ferroviarias:
 - Adecuación del pasillo ferroviario de acceso a Cartagena al equipamiento y parámetros necesarios para la implantación de servicios ferroviarios de alta velocidad, incluyendo la ampliación de la plataforma hasta configurar una doble vía de acceso a la estación de Cartagena y una tercera vía de conexión con el puerto de Escombreras.
 - Adecuación de la estación de Cartagena a la prestación de los servicios previstos, manteniendo y mejorando la accesibilidad y centralidad actuales. En este apartado, se define una configuración de la estación con dos zonas diferentes, una con cuatro vías y andenes de 200 m. de longitud y otra subterránea paralela a la anterior con dos vías que acogerían trenes de 400 m. de longitud.



Nueva estación prevista. Fuente: Cartagena Alta Velocidad

- Actuaciones de integración urbanística: Soterramiento del pasillo ferroviario, a lo largo de 762 m. entre la avenida del Pintor Portela y la futura prolongación

de la avenida de Alfonso XIII que posibilitará el desarrollo urbanístico previsto por el Ayuntamiento.



Situación futura. Fuente: Cartagena Alta Velocidad

Las actuaciones previstas en el Estudio Informativo permiten liberar una superficie de 38940 m² que será cedida a la sociedad Cartagena Alta Velocidad.

La inversión total del estudio informativo asciende a 100,5 millones de euros.

Para las actuaciones establecidas en el convenio inicial, se calcula una inversión de 81,08 millones de euros desglosados de la siguiente manera:

	SOTERRAMIENTO	ESTACIÓN (FASE I)	ESTACIÓN 400 m	TOTAL
Reconversión accesos ferroviarios y adecuación de la estación	3.447.151,40	13.563.408,94	949.701,40	17.960.261,74
Soterramiento del FFCC desde Alfonso XIII hasta Pintor Portela, bifurcación del ramal a Escombreras y playa de vías.	26.143.482,03	9.070.106,28	27.903.372,27	63.116.960,58
Subtotal actuaciones del protocolo de colaboración	29.590.633,43	22.633.515,22	28.853.073,67	81.077.222,32
Instalaciones no ferroviarias de la estación	0,00	14.212.199,06	0,00	14.212.199,06
Otras actuaciones		5.177.504,12		
Total		100.466.925,5		

1.2 ESTUDIO DE ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN

Se ha realizado un estudio de alternativas para la evaluación de diferentes posibilidades de ordenación. El estudio se presenta totalmente desarrollado en el *Anejo I Estudio de Alternativas* y define tres posibilidades de ordenación con diferentes parámetros.

Finalmente, para el cumplimiento de los objetivos alcanzados en el protocolo de colaboración de integración urbana del ferrocarril en la ciudad, permitiendo un crecimiento homogéneo y equilibrado de la misma, así como el objetivo de satisfacer las necesidades presupuestarias del proyecto mediante una adecuada gestión urbanística de los terrenos liberados por ADIF, se define como opción más adecuada la alternativa B.

Esta alternativa, que se desarrolla en este plan especial, establece que es necesario un aumento de la edificabilidad bruta del sector para poder financiar la parte del presupuesto no aportada por ninguna de las administraciones.

El sector, dispondrá de 114.370 m² de techo del que un 90.6% corresponde a techo residencial y el 9.4 % restante a techo de uso comercial.

En la alternativa se ha mantenido la calificación actual de los terrenos ocupados por la estación y del pasillo ferroviario. El aumento de la superficie de los sistemas generales de espacios libres y de equipamientos definidos por el PGMO de Cartagena, necesario por el aumento de la superficie de techo residencial, se ha resuelto dentro del propio ámbito de acuerdo a los preceptos establecidos por el Texto Refundido de la Ley del Suelo de la Región de Murcia.

1.3 MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PGMO DE CARTAGENA

En el PGMO de Cartagena se define como modificación la alteración de los elementos o determinaciones concretas contenidas en el Plan que puedan realizarse sin contemplar la globalidad del Plan, por no afectar a aspectos sustanciales configuradores de las características básicas de la ordenación.

El aumento de la edificabilidad bruta del ámbito de actuación, necesario para el cumplimiento del objetivo de financiación, supone una variación de las determinaciones contenidas en el Plan, por tanto, se hace necesario realizar una modificación puntual del PGMO, que en virtud del acuerdo número diez alcanzado en el protocolo de colaboración, las administraciones deberán promover e instar a su aprobación:

“Decimo: El Ayuntamiento de Cartagena y la Comunidad Autónoma Región de Murcia promoverán e instarán la aprobación de las modificaciones o revisiones del Planeamiento Urbanístico y las expropiaciones necesarias para la realización de las actuaciones y asumirán el componente urbanístico complementario de las actuaciones ferroviarias propiamente dichas.”

La modificación consiste en aumentar la superficie de techo edificable de 102.159 m² a 114.370 m² y en la definición de dos unidades de actuación diferentes para el desarrollo del sector.

Se mantiene la calificación de Sistema General Ferroviario actual para la superficie ocupada por la estación de ferrocarril, y la doble calificación para el corredor ferroviario como Sistema General de Comunicaciones Viario en superficie y Sistema General de Comunicaciones Ferroviario bajo rasante.

Los Sistemas Generales de Espacios Libres definidos por el PGMO, aumentan su superficie para adecuarse a la nueva superficie de techo disponible en el sector. Según el Texto refundido de la Ley del Suelo de la Región de Murcia, los Sistemas Generales del Espacios libres deben ocupar una superficie de al menos 20 m² por cada 100 m² de aprovechamiento residencial

referida a la totalidad del suelo urbano y urbanizable sectorizado, incluido el correspondiente a los propios sistemas generales.

Para la unidad de actuación I la ordenación definida establece una superficie residencial de 47.883 m² de techo residencial, lo que supone un aumento de 9.408 m² en relación a los 38.940 m² para los que el plan general preveía los Sistemas Generales. El nuevo sistema General de Espacios libres se resuelve dentro de la propia unidad de actuación reservando una superficie de suelo equivalente al 20% del aumento de techo residencial: 1.882 m².

Para la unidad de actuación 2, la ordenación definitiva dispone 55.786 m² de techo residencial frente a los 50.950 previsto por el PGM0. Este aumento de 4.836 m² supone un aumento de los sistemas generales de espacios libres en 967 m² los que unidos a los 3.367 m² inicialmente previstos hacen un total de 4.334 m².

En cuanto a los Sistemas Generales de Equipamientos, la Ley no establece una dotación mínima. En este caso, se opta por mantener la superficie mínima obligatoria que establece actualmente el Plan General, por dos motivos principalmente: esta actuación es una actuación de interés general en la que no existe un beneficio privado y la propia estación de ferrocarril, que se encuentra incluida en este Plan Especial dentro Sistema General Ferroviario, puede considerarse también como un sistema de equipamiento público.

Para el cumplimiento del artículo 10.b de la Ley del Suelo 8/2007 en relación a la reserva de vivienda protegida se deberá reservar un mínimo del 10% del incremento de edificabilidad residencial en la Unidad de Actuación I, por encontrarse la superficie de la Unidad de actuación en situación de suelo urbanizado y un mínimo del 30% del incremento de edificabilidad residencial de la Unidad de Actuación 2 por encontrarse la misma en situación de suelo rural según la Ley del Suelo estatal.

Debido a la baja cuantía mínima de superficie de vivienda de protección en la Unidad de Actuación I, se permitirá agrupar toda la reserva de vivienda protección en una solo Unidad de Actuación.

La reserva mínima debido al incremento de edificabilidad deberá ser superior a:

$$0,1 * 9408 + 0,3 * 4836 = 2392 \text{ m}^2$$

A lo que hay que añadir la reserva inicialmente prevista por el PGM de 4052 m².

Por tanto la reserva mínima de vivienda de protección pública para la totalidad del sector debe ser igual o superior a 6444 m².

1.4 JUSTIFICACIÓN Y OBJETIVOS DEL PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR EN EL ÁMBITO DE ACTUACIÓN

Una vez que la modificación puntual del PGM de Cartagena haya sido aprobada, el Plan Especial de Reforma Interior (PERI) se presenta como la figura de planeamiento adecuada para el desarrollo de la actuación. Pues los PERI podrán tener por objeto llevar a cabo actuaciones aisladas y la implantación de usos y actuaciones urbanísticas como es el caso.

Actualmente el pasillo ferroviario supone una barrera para el crecimiento de la ciudad hacia la zona de levante. La previsión de crecimiento urbano previsto en esa zona, queda claramente reflejada en el Plan Parcial “El Hondón”, pero la presencia del ferrocarril impide la creación de una trama urbana continua.

En este sentido, uno de los principales objetivos del Plan es adecuar y remodelar la red ferroviaria, soterrando el ferrocarril desde el Paseo de Alfonso XIII hasta Pintor Portela permitiendo así la prolongación del Paseo Alfonso XIII hasta la nueva conexión con la autovía A-30 prevista en el Plan parcial “El Hondón” y el crecimiento hacia la zona Este de manera apropiada.

La remodelación total de la estación ferroviaria de Cartagena permitirá llevar a cabo una actuación urbanística sobre los suelos ferroviarios de titularidad estatal que resulten innecesarios para la explotación ferroviaria. Destinando dicho espacio a edificios de uso residencial, terciario, espacios libres y equipamientos, el Plan Especial pretende conjugar los objetivos de mejora del espacio y de eficaz aprovechamiento de las plusvalías resultantes para financiar el conjunto de las actuaciones.

Garantizar la intermodalidad de la futura estación es otro de los objetivos esenciales a cumplir. El Plan especial dispondrá los espacios necesarios que permitan su carácter intermodal así como su comunicación eficaz con los demás modos de transporte.

El Plan Especial deberá contener un grado adecuado de precisión definiendo las determinaciones específicas a su fin. Incorporará la previsión de las obras a realizar y un plan de actuación para el proceso de gestión, ejecución de las obras y plazos de edificación.

Se desarrollará la ordenación pormenorizada del sector, con la zonificación y asignación de usos y tipologías correspondiente; así como una evaluación económica de los costes de ejecución de las obras de urbanización y de implantación de los equipamientos y servicios.

1.5 CRITERIOS DE ORDENACIÓN

Debido al cumplimiento necesario de los objetivos del Plan Especial descritos en el apartado anterior de integración urbana y soterramiento del pasillo ferroviario, obteniéndose las plusvalías necesarias para la financiación cumpliendo con las condiciones de la normativa vigente en materia urbanística, hace necesario que deban establecerse los siguientes criterios de ordenación:

En la Unidad de actuación 2, se mantiene la calificación como Sistema General Ferroviario en los terrenos que funcionalmente son necesarios para el mantenimiento del servicio de la nueva estación y que han sido definidos por el Estudio Informativo para la Remodelación de la RAF de Cartagena.

El uso característico en la Unidad de actuación 1 y en los terrenos liberados en la Unidad de Actuación 2 será el uso residencial.

La ordenación de la parcela calificada como Sistema General Ferroviario se definirá en el proyecto constructivo de la futura estación.

El plan especial no define la superficies e instalaciones necesarias para alojar plazas de aparcamiento o de estacionamiento momentáneo, ni para alojar paradas de transporte público,

ya que los accesos rodados y peatonales se ordenarán mediante el mencionado proyecto constructivo de la estación en la parcela destinada a tal efecto.

El plan especial si incluye la ordenación pormenorizada del sector. Se determinan en posición y forma las dotaciones necesarias de Sistemas Generales de Espacios Libres y Equipamientos donde se podrán ubicar los servicios públicos según las necesidades específicas del ámbito.

Se definen las parcelas de uso lucrativo así como los viales que permitan el desarrollo de una trama urbana equilibrada, con una adecuada conexión con el resto del territorio urbano y con la zona de nuevo desarrollo en el sector de “El Hondón”.

De igual forma se prevé la implantación de un número adecuado de plazas de garaje, de titularidad pública y privada, tanto en superficie como en zonas subterráneas y de un carril bici en determinados viales.

Se incluye en la ordenación una gran zona peatonal en la Unidad de Actuación 2, calificada como espacio libre en las que se podrán disponer instalaciones de uso recreativo y lúdico así como terrazas de los establecimientos de hostelería y restauración que puedan establecerse en los plantas bajas de los edificios adyacentes.

1.6 LEGISLACIÓN Y NORMATIVA APLICABLE

En la redacción de este Plan Especial se tiene en cuenta:

- Legislación estatal básica Ley 8/2007, de 28 de Mayo, de Suelo.
- Legislación Autonómica, Texto Refundido de la Ley del Suelo de la Región de Murcia aprobado mediante Decreto Legislativo 1/2005 de 10 de Junio.
- Plan General Municipal de Ordenación de Cartagena.
- Reglamentos de Planeamiento, Gestión y Disciplina de 1978.

- Reglamento de valoraciones de la Ley del Suelo aprobado por el Real Decreto 1492/2011, de 24 de octubre.

1.7 FORMULACIÓN Y TRAMITACIÓN

El Texto Refundido de la Ley del Suelo de la Región de Murcia, Decreto Legislativo 1/2005 de 10 de Junio, establece las siguientes determinaciones sobre los planes de Planes Especiales de Reforma Interior y Rehabilitación:

Artículo 107. Definición.

El Plan Especial es el instrumento adecuado para la implantación de usos y actuaciones urbanísticas especiales en las distintas clases y categorías de suelo, en desarrollo del planeamiento general o, en el caso de no estar previsto en el mismo, cuando se justifique su procedencia.

Artículo 108. Finalidad.

1. En desarrollo de las previsiones contenidas en el planeamiento general municipal, los Planes Especiales podrán tener por finalidad la ordenación sectorial de un territorio, la realización de actuaciones urbanísticas específicas o el establecimiento de determinadas medidas de protección, según proceda de acuerdo con su objeto.

2. Los Planes Especiales no podrán sustituir a los Planes Generales en su función de instrumentos de ordenación integral del territorio, por lo que, en ningún caso, podrán clasificar suelo, aunque sí introducir modificaciones y limitaciones a los usos previstos.

Artículo 109. Objeto de los Planes Especiales.

Con carácter meramente enunciativo, los Planes Especiales podrán tener por objeto:

- a) *El desarrollo de los sistemas generales de comunicaciones, infraestructuras, espacios libres y equipamiento comunitario.*
- b) *La protección de vías de comunicación, vías verdes e itinerarios de especial singularidad.*
- c) *Obras y servicios de saneamiento.*
- d) *La reforma interior y rehabilitación urbana.*
- e) *La ordenación y protección de conjuntos históricos, sitios históricos, zonas arqueológicas o áreas declaradas Bien de Interés Cultural.*
- f) *La ordenación de núcleos rurales.*
- g) *La adecuación urbanística de áreas de especiales características.*
- h) *La protección del paisaje.*
- i) *Complejos e instalaciones turísticas.*
- j) *Cualesquiera otras finalidades análogas.*

Artículo 110. Contenidos generales.

1. Los Planes Especiales se elaborarán con el grado de precisión correspondiente a los Planes Parciales en lo que se refiere a las determinaciones que constituyen sus fines e incorporarán la previsión de obras a realizar, la determinación del sistema de actuación, cuando la naturaleza de la obra requiera su ejecución, y la delimitación, en tal caso, de Unidades de Actuación.

2. Las determinaciones específicas serán las que dimanen de su naturaleza, del Plan General o de la aplicación de la legislación sectorial.

Artículo 114. Planes Especiales de reforma interior y rehabilitación.

1. Los Planes Especiales de reforma interior y rehabilitación en suelo urbano podrán tener por objeto llevar a cabo actuaciones aisladas para la descongestión del suelo urbano, creación de dotaciones urbanísticas y equipamiento comunitario, saneamiento de barrios, resolución de

problemas de accesibilidad, circulación o de estética y mejora del medio ambiente o de los servicios públicos y otros fines análogos, como calificación de suelo para vivienda protegida.

2. Cuando se trate de operaciones de reforma interior no previstas en el Plan General, el Plan Especial no podrá modificar la estructura fundamental de aquel, debiendo justificar su incidencia y coherencia con el mismo.

3. El Plan Especial determinará la prima de aprovechamiento para vivienda de protección pública conforme a lo que disponga en su caso el PGMU, y, en su defecto, en una cuantía de hasta el 20% del porcentaje de aprovechamiento del ámbito de actuación que se destine a vivienda protegida, previendo el aumento de dotaciones en la cuantía fijada por el planeamiento general y calificando específicamente como residencial protegido el suelo necesario para su localización.

Artículo 124. Documentos de los Planes Especiales.

Los Planes Especiales deberán contener los documentos necesarios para recoger las determinaciones propias de su naturaleza y finalidad, con el grado de precisión adecuado a sus fines, que se concretarán en los documentos siguientes:

- a) Memoria descriptiva y justificativa de la conveniencia y oportunidad del Plan Especial de que se trate.*
- b) Estudios complementarios, que deberán incorporar el estudio de impacto ambiental en los supuestos previstos en esta Ley.*
- c) Planos de información y de ordenación a escala adecuada.*
- d) Normas específicas.*
- e) Plan de Actuación.*
- f) Catálogo de bienes y espacios protegidos, en su caso.*
- g) Estudio económico.*

Artículo 127. Planes Parciales y Especiales y Estudios de Detalle.

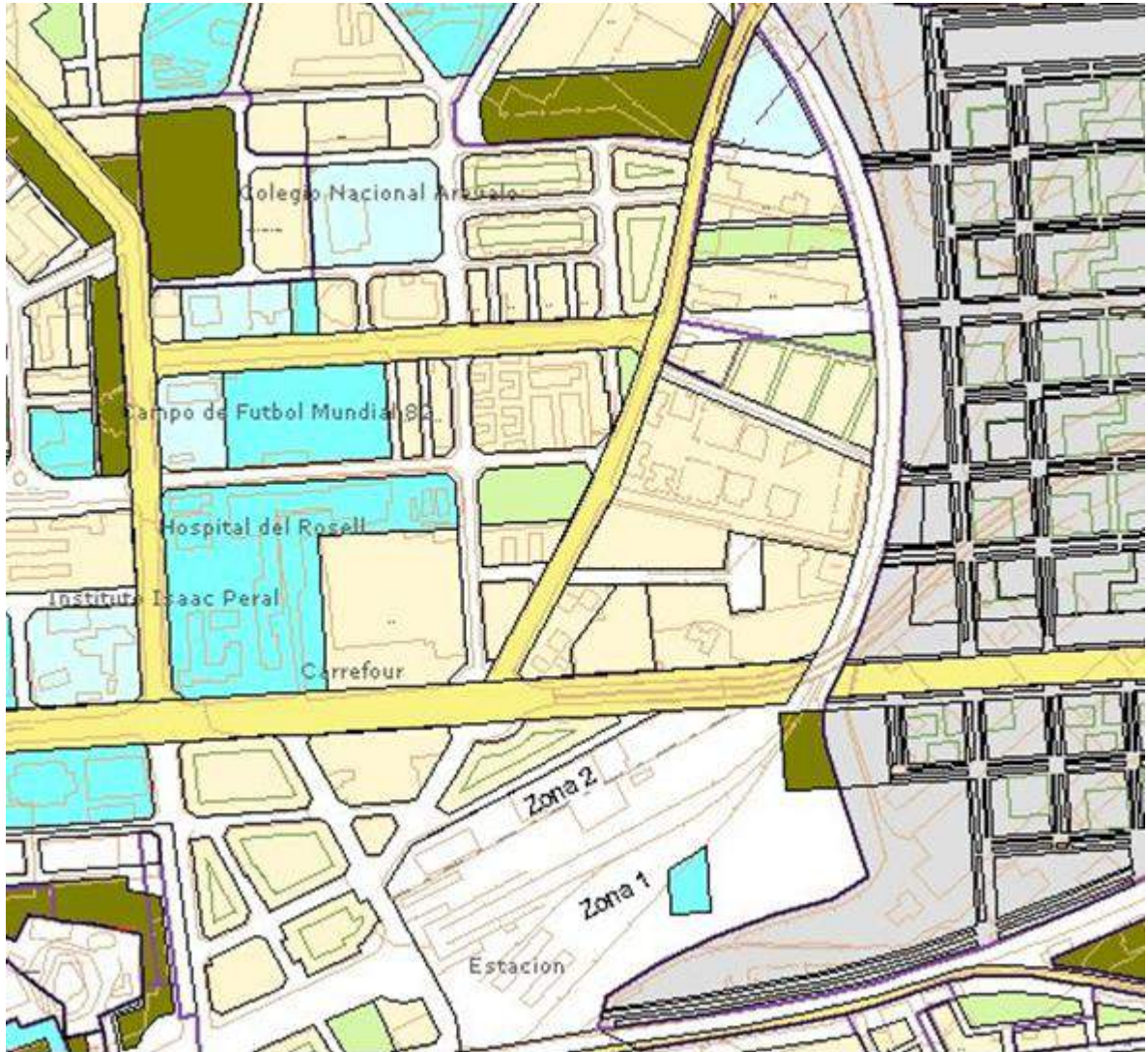
- 1. Los Planes Parciales y Especiales y Estudios de Detalle podrán ser elaborados por los Ayuntamientos, particulares y demás organismos competentes en el orden urbanístico.*
- 2. Los Planes Especiales podrán también ser elaborados por los organismos que tengan competencias en virtud de las distintas legislaciones sectoriales.*
- 3. En todos los casos, la aprobación definitiva corresponderá a los Ayuntamientos competentes.*

1.8 MEMORIA INFORMATIVA URBANÍSTICA. ESTADO ACTUAL

1.8.1 SITUACIÓN, SUPERFICIE Y DELIMITACIÓN DEL SECTOR

El ámbito de la actuación está delimitado por el Plan General como el ámbito de suelo urbano UEF (Estación). Se sitúa en la parte este del municipio y engloba los terrenos propiedad de ADIF, zona de maniobras y estación y corredor de vías desde la estación hasta el puente de Torreciega, además de los terrenos situados entre la estación y la alineación formada por el Paseo de Alfonso XIII y la calle Luis Pasteur.

El plan general divide el ámbito en dos zonas con condiciones particulares diferenciadas: Zona 1 que incluye los terrenos propiedad de ADIF y Zona 2 que incluye la zona urbana consolidada.



Zonas del ámbito de actuación. Fuente: GEMUC

Los límites del plan especial son:

- Norte: alineación formada por el Paseo de Alfonso XIII y la calle Luis Pasteur.
- Sur: Carretera nacional N-332-A y terrenos incluidos en el Plan Parcial de “El Hondón”.
- Este: Terrenos incluidos en el Plan Parcial de “EL Hondón”.
- Oeste: Plaza de Méjico, calle Tirso de Molina, Paseo de Alfonso XII, zona urbana situada entre la Avenida Pintor Portela y el corredor de vías.

La Superficie total del ámbito a ordenar es de 114.370m².

1.8.2 CARACTERÍSTICAS NATURALES DEL TERRITORIO

1.8.2.1 CONDICIONES GEOLÓGICAS Y GEOTÉCNICAS

La zona Este de Cartagena se sitúa en una depresión conocida antiguamente como “El Armajal” y que hasta principios del siglo XX era una zona pantanosa.

Geológicamente la zona se asienta sobre depósitos procedentes de los arrastres de la Rambla del Hondón y depósitos antrópicos derivados de la actividad económica desarrollada en la zona.

Los Mapas de Zonificación Geotécnica de la Región de Murcia incluyen a la zona del ámbito de actuación en las categorías V y VII.

Estamos, por tanto, ante terrenos con capacidad portante baja o muy baja y que pueden presentar diversos problemas geotécnicos como elevados asientos de consolidación o nivel freático elevado, por lo que habrá que realizar una campaña de sondeos y en caso necesario, utilizar técnicas de estudio específicas para determinar el método de cimentación más adecuado.

1.8.2.2 CONDICIONES TOPOGRÁFICAS DE LA ZONA

Se han utilizado planos topográficos a escala 1:2000 procedentes de un archivo .dxf proporcionado por la Gerencia Municipal de Urbanismo de Cartagena.

La zona de actuación presenta una planimetría prácticamente plana, en el entorno de la cota + 6.5 m.

La información totalmente detallada se presenta en el plano 2.5 de Topografía.

1.8.2.3 CONDICIONES CLIMÁTICAS

El clima característico de Cartagena es el Mediterráneo seco, con precipitaciones anuales menores de 400mm, con un marcado carácter torrencial.

En cuanto a las temperaturas, la temperatura media anual se sitúa entre los 16°C y los 20°C con la media del mes más frío entre los 8°C y los 12°C correspondiéndose con el mes de Enero, y del mes más cálido entre los 24°C y 28°C correspondiéndose con los meses de Julio y Agosto. Además el número de días con temperatura media menor de 0°C es de 0 días y la duración media del periodo de heladas se sitúa entre los 0 y 4 meses.

La precipitación media anual se encuentra en el entorno de 350mm.

1.8.2.4 VEGETACIÓN EXISTENTE

El ámbito de la actuación presenta dos zonas claramente diferenciadas:

La zona mayor o zona I correspondiente a los terrenos de ADIF presenta vegetación principalmente en la zona sureste del ámbito y consiste en su mayor parte en una zona matorral y maleza. Además en esta zona se presentan unos pocos elementos dispersos como pequeños árboles y palmeras presentes en la parte norte.

La zona 2 es una zona de uso comercial e industrial, y la vegetación presente se limita a una zona de arbolado en las aceras en el límite del ámbito con la Avenida Pintor Portela.

1.8.3 USOS Y EDIFICACIONES EXISTENTES

El ámbito de la actuación se sitúa sobre suelo urbano, del que la mayor parte es suelo sin edificar.

La zona I del ámbito de actuación corresponde principalmente a las instalaciones ferroviarias de la Estación de Ferrocarril y al corredor ferroviario. En ella, además están presentes antiguos equipamientos ferroviarios, actualmente es desuso, así como tres bloques

de viviendas plurifamiliares en la parte norte. Actualmente, una pequeña zona se utiliza como aparcamiento improvisado para vehículos.

La zona 2, considerada como suelo urbano consolidado, incluye elementos de uso industrial, comercial y ocio.

- Uso Residencial: Dentro de la zona de actuación existen tres bloques de viviendas plurifamiliares en la parte Noroeste de la Zona 1. Se trata de bloques de viviendas antiguos, construidos en 1978 y con un total de techo de 1376m². Dos de estos bloques son de planta baja y 2 plantas superiores mientras que el otro es de planta baja y 1 altura.
- Uso Industrial: El uso industrial se concentra en la Zona 2 de la actuación. En ella hay presentes cuatro naves. De estas cuatro, solamente dos tienen actividad en la actualidad, albergando un taller mecánico para vehículos, Talleres Almucar, y nave propiedad de Limpieza e Higiene de Cartagena S.A. Hay que hacer referencia además a una edificación de planta baja más 2 alturas donde Limpieza e Higiene de Cartagena S.A. realiza su actividad.
- Uso Comercial: El uso comercial solamente está presente en la Zona 2. En ella están establecidos el hipermercado Día con una nave de 1280m² y zona de aparcamiento de 2141m²; la discoteca Gothica con una superficie construida de 1480 m² en edificación de planta baja más 2 platos; un concesionario de vehículos, Homovil, con una superficie construida de 705m² y el comercio de productos audiovisuales Arroyo Sonido con una superficie de 681 m².
- Equipamientos: En cuanto a los equipamientos presentes, solo encontramos la Estación de Ferrocarril y el Corredor Ferroviario.
- Transportes: A la entrada de la Estación encontramos un espacio reservado para la parada de taxis que facilitan la llegada de viajeros y una parada de autobús que la comunica con el resto del municipio mediante el transporte público. La cercanía de la Estación de Autobuses de Cartagena y de la Estación de FEVE facilita la conexión con las pedanías y municipios de la comarca.

1.8.4 VIARIO EXISTENTE

La conexión del ámbito con el resto de la ciudad se realiza principalmente a través de la Avenida América al Oeste y a través de la Calle Tirso de Molina y Avenida Luis Pasteur por el norte.

Al sur no existe una conexión con otros sectores.

De igual forma tampoco existe entrada ninguna por la zona Este, pues la zona de actuación se encuentra en el límite Sureste del municipio. Debido a ello se establece que se podrá realizar una ordenación conjunta con el sector “El Hondón” a efectos de conseguir un viario adecuado que permita establecer una conexión satisfactoria de ambos sectores. Además hay que considerar el establecimiento de un viario en la zona generada por el soterramiento de las vías del ferrocarril.

1.8.5 EDIFICIOS PROTEGIDOS

Encontramos una construcción con valor histórico. Es la propia Estación de Ferrocarril, un edificio de principios del siglo XX de un clasicismo ecléctico con decoración modernista.

Está catalogado por la ficha I60207 y lo clasifica con un grado de protección 2, que permite pequeñas modificaciones de adaptabilidad a los nuevos usos y costumbres pero siempre conservando sus estructuras fundamentales, distribuciones y configuraciones espaciales.

 AYUNTAMIENTO DE CARTAGENA	 SERVICIO MUNICIPAL DE Urbanismo Cartagena	PLAN GENERAL MUNICIPAL DE ORDENACIÓN CARTAGENA
---	---	---

Ficha del catálogo de edificios y elementos protegidos

160207

Denominación:	Estación de Ferrocarril		
Grado de Protección:	Grado 2		
Dirección:	Plaza de México, nº 2. Cartagena		
Población/Paraje:			
Coordenadas UTM:	X= <input type="text" value="678862"/>	Y= <input type="text" value="4164137"/>	Datum <input type="text" value="ED50"/>
Referencia Catastral:	Manzana: <input type="text" value="91420"/>	Parcela: <input type="text" value="10"/>	



Descripción:	Edificio de un clasicismo ecléctico con elementos decorativos de diseño modernista. Planta en forma de U, con cuerpo de blanco de ladrillo y piedra con entranzados metálicos. La planta baja está conformada al interior y al exterior por puertas con arcos de medio punto, mientras que el primer piso cuenta con balcones coronados por frontones triangulares. La puerta principal con tres vanos se encuentra cubierta por una marquesina ovalada de hierro, rematada por un gran ventanal y un reloj sobre la cornisa. El interior conserva la biblioteca, el techo de coque y la lámpara original. Edificación proyectada por el ingeniero Perroncivá.
Fecha Construcción:	1905
Estado de Conservación:	Restaurada
Uso:	Equipamientos
Elementos Distorsionantes:	Modificaciones interiores. Cubierta metálica sobre los andenes.
Determinaciones:	Las generales correspondientes al grado al que pertenece.

CATÁLOGO DE EDIFICIOS Y ELEMENTOS PROTEGIDOS	VERSIÓN 2012.2	160207
--	-------------------	--------

1.8.6 PROPIEDAD DEL SUELO

Cuadro de superficies catastrales:

Propietario	Superficie m ²
ADIF	92.947
Talleres Almucar	797
Arrollo sonido	681
Homovil	525
Repuestos Gutiérrez	539
Gothica	1.589
Limpieza e Higiene de Cartagena	2.221
Día	3.421
Otros	11.650
Total	114.370

1.9 MEMORIA JUSTIFICATIVA

1.9.1 DETERMINACIONES DE PLAN GENERAL QUE EL PLAN ESPECIAL DESARROLLA

De acuerdo con el PGMO de Cartagena, las determinaciones relativas a los Planes Especiales son las contenidas en los artículos 76 y siguientes del Reglamento de Planeamiento.

Relativas a los Planes Especiales en su conjunto:

Art. 76. 2. *En desarrollo de las previsiones contenidas en los Planes Generales Municipales de Ordenación y de las Normas Complementarias y Subsidiarias del Planeamiento, podrán asimismo formularse Planes Especiales, sin necesidad de previa aprobación del Plan Parcial, con las siguientes finalidades:*

a) *Desarrollo del sistema general de comunicación y sus zonas de protección, del sistema de espacios libres destinados a parques públicos y zonas verdes y del sistema de equipamiento comunitario para centros y servicios públicos y sociales a nivel de Plan General.*

b) *Protección de los elementos a que se alude en el párrafo b) del apartado anterior.*

c) *Reforma interior en suelo urbano.*

d) *Ordenación de recintos y conjuntos arquitectónicos, históricos y artísticos.*

e) *Saneamiento de poblaciones.*

f) *Mejora de los medios urbano, rural y natural.*

g) *Cualesquiera otras finalidades análogas.*

b) *Protección, catalogación, conservación y mejora de los espacios naturales, del paisaje y del medio físico y rural y de sus vías de comunicación.*

Art 76.6. *En ningún caso los Planes Especiales podrán sustituir a los Planes Directores Territoriales de Coordinación, a los Planes Generales Municipales ni a las Normas Complementarias y Subsidiarias del Planeamiento, en su función de instrumentos de ordenación integral del territorio, por lo que no podrán clasificar suelo, sin perjuicio de las limitaciones de uso que puedan establecerse.*

Art. 77. I. Los Planes Especiales contendrán las determinaciones necesarias para el desarrollo del Plan Director Territorial de Coordinación, del Plan General de Ordenación o de las Normas Complementarias y Subsidiarias. En los supuestos del número 3 del artículo anterior, los Planes Especiales deberán contener las determinaciones propias de su naturaleza y finalidad, debidamente justificadas y desarrolladas.

2. Las determinaciones a que se refiere el número anterior se concretarán en los documentos siguientes:

a) Memoria descriptiva y justificativa de la conveniencia y oportunidad del Plan Especial de que se trate.

b) Estudios complementarios.

c) Planos de información y de ordenación a escala adecuada.

d) Ordenanzas cuando se trate de Planes Especiales de reforma interior o de ordenación de recintos y conjuntos históricos y artísticos.

e) Normas de protección cuando se trate de Planes Especiales de esta naturaleza.

f) Normas mínimas a las que hayan de ajustarse los proyectos técnicos cuando se trate de desarrollar obras de infraestructura y de saneamiento

g) Estudio económico -financiero.

3. El contenido de la documentación de los Planes Especiales tendrán el grado de precisión adecuado a sus fines, y aquélla será igual a la de los Planes Parciales cuando sean de reforma interior, salvo que alguno de los documentos de éste sea innecesario por no guardar relación con la reforma.

Relativas a los Planes Especiales de Reforma Interior en particular:

Art. 83. I. Los Planes Especiales de reforma interior en suelo urbano podrán tener por objeto las siguientes finalidades:

a) Llevar a cabo actuaciones aisladas que, conservando la estructura de la ordenación anterior, se encaminen a la descongestión del suelo urbano, creación de dotaciones urbanísticas y equipamiento

comunitario, saneamiento de barrios insalubres, resolución de problemas de circulación o de estética y mejora del medio ambiente o de los servicios públicos u otros fines análogos.

b) Con los fines señalados en el párrafo anterior podrán realizar asimismo operaciones integradas de reforma interior.

2. Si las operaciones de reforma a las que se refieren los apartados a) y b) de este artículo estuvieran previstas en el Plan General, habrán de ajustarse a sus determinaciones.

3. Cuando se trate de operaciones de reforma interior no previstas en el Plan General, el Plan Especial no podrá modificar la estructura fundamental de aquél, lo que se acreditará con un estudio justificativo en el que se demostrará su necesidad o conveniencia, su coherencia con el Plan General y la incidencia sobre el mismo.

4. Los Planes Especiales de reforma interior deberán contener un estudio completo de las consecuencias sociales y económicas de su ejecución, justificando la existencia de medios necesarios para llevarla a efecto y la adopción de las medidas precisas que garanticen la defensa de los intereses de la población afectada.

Art. 84. I. Los Planes Especiales de reforma interior, a que se refiere el número 1.a) del artículo precedente, se elaborarán con el grado de precisión correspondiente a los Planes Parciales en lo que se refiere a las actividades y determinaciones que constituyen sus fines; incorporarán la previsión de obras a realizar; determinarán igualmente el sistema de actuación aplicable cuando la naturaleza de aquellas obras requiera su ejecución a través de alguno de los sistemas previstos en la Ley, delimitándose en tal caso la unidad de actuación.

2. Si el Plan Especial se limitase a una actuación aislada que no exigiese la delimitación de una unidad de actuación, se preverá, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 134.2 de la Ley del Suelo, la expropiación forzosa de los terrenos que sean necesarios.

3. Los criterios contenidos en el presente artículo serán de aplicación a los Planes Especiales de saneamiento a que se refiere el artículo 24 de la Ley del Suelo.

Art. 85. I. Los Planes Especiales de reforma interior, a que se refiere el número 1 del artículo 83 de este Reglamento, contendrán aquellas determinaciones y documentos de los Planes Parciales que sean adecuados a los fines que persigan, a las características de las operaciones previstas y a los usos que se asignen al suelo y, como mínimo los previstos en el artículo 45 de este Reglamento, salvo

que alguno de ellos fuera innecesario por no guardar relación con la reforma. También expresarán el resultado del trámite de participación pública en el proceso de elaboración del Plan.

2. Además, dichos Planes Especiales delimitarán los polígonos o unidades de actuación correspondientes, pudiendo determinar el sistema o sistemas de actuación aplicables a cada uno de ellos.

En relación con el ámbito de la actuación, el plan general establece actualmente las siguientes previsiones, recogidas en la ficha de ámbito de suelo urbano UEF-Estación:

 EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CARTAGENA	 CONSEJO MUNICIPAL urbanismo CARTAGENA	PLAN GENERAL MUNICIPAL DE ORDENACIÓN CARTAGENA
--	--	---

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 m²e, 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 m²e. 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 m²e para uso residencial de vivienda protegida.

Superficie mínima de Sistema General de Espacios Libres vinculado o adscrito: 3.367 m²

Superficie mínima de Sistema General de Equipamientos vinculado o adscrito: 2.072 m²

Zona 2 - Zona Urbana consolidada:

Índice de edificabilidad: 3,00 m²/m²

El Plan General prevé los Sistemas Generales necesarios de la zona, para un techo residencial máximo de 38.475 m². 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.

NORMAS URBANÍSTICAS PARTICULARES PARA SUELO URBANO	VERSIÓN 2012.1	UEF
---	-------------------	-----

Estas previsiones deben ser modificadas para cumplir con los objetivos de financiación como se ha expuesto en el apartado 1.3, quedando de la siguiente manera:

	Unidad de Actuación 1	Unidad de Actuación 2
Superficie m ²	20.789	93.581
Edificabilidad Máxima m ²	52.984	61.386
Sistemas Generales espacios libres m ²	1.882	4.334
Sistemas generales equipamientos m ²	-	2.072
Vivienda de protección pública m ²	6.444	

1.9.2 ADECUACIÓN A LAS DIRECTRICES DEL PLAN GENERAL

En el cuadro de comparación siguiente, se representan las determinaciones del Plan General una vez hecha la modificación puntual y su concreción en el Plan Parcial:

	Unidad de Actuación I PGMO	Unidad de Actuación I PERI	Unidad de Actuación 2 PGMO	Unidad de Actuación I PERI
Superficie m ²	20.789	20.789	93.581	93.581
Edificabilidad Máxima m ²	52.984	52.984	61.386	61.386
Sistemas Generales espacios libres m ²	1.882	2.119	4.334	4.340
Sistemas generales equipamientos m ²	-	1.463	2.072	3.289
Vivienda de protección pública m ²			6.444	14.312

Con el fin de garantizar el correcto funcionamiento del servicio ferroviario y de acompañar los procesos de construcción y soterramiento árbol ferroviario y la nueva estación con el proceso de urbanización, el plan especial reserva la titularidad estatal de los terrenos de la Unidad de Actuación 2 necesarios para la prestación del servicio ferroviario donde se ubicará la estación provisional, sin perjuicio como es lógico, de la ordenación final prevista en este Plan Especial.

Por tanto el comienzo de la ejecución de la Unidad de Actuación 2 estará condicionado por la finalización de los procesos constructivos de las infraestructuras ferroviarias definitivas.

1.9.3 SUELOS POTENCIALMENTE CONTAMINADOS

Para cumplir lo dispuesto en el Plan General Municipal de Ordenación, en relación a los suelos contaminados, en el Anejo 4 relativo a suelos, se describe las labores que serán necesarias para realizar un inventario de detalle de los lugares con suelos potencialmente contaminados así como los contenidos mínimos de los proyectos y programas de detalle de las actuaciones de limpieza o recuperación necesarias.

1.10 MEMORIA DE ORDENACIÓN

1.10.1 OBJETIVOS Y CRITERIOS DEL PLAN ESPECIAL

El presente plan especial va a desarrollar los objetivos y criterios del Plan General de Ordenación Urbana de Cartagena, una vez se haya aprobado la modificación puntual descrita en el apartado 1.3.

Básicamente, los objetivos del Plan Especial son realizar la ordenación de los terrenos que no son necesarios para la explotación ferroviaria y que serán liberados como consecuencia del soterramiento del árbol ferroviario y la modernización de la estación, obteniendo a su vez la financiación suficiente para llevar a cabo el conjunto de actuaciones que no serán costeadas por las administraciones.

Por tanto se debe definir, tramitar y aprobar la ordenación pormenorizada, adaptándose a las necesidades ferroviarias, tanto en la superficie necesaria como en el tiempo de finalización de las obras, que se definen en el Estudio Informativo de la Remodelación de la RAF de Cartagena, implantando un régimen de ordenación transitorio en el que ADIF mantenga la titularidad de la parcela de su propiedad y los terrenos en superficie necesarios, estableciendo las garantías suficientes para vincularlos a los usos previstos en el Plan Especial una vez hayan finalizado las obras.

Igualmente, se debe generar la oferta de suelo necesaria con arreglo a los acuerdos suscritos en el protocolo de colaboración entre administraciones y a las exigencias presupuestarias definidas en el Estudio Informativo de la Remodelación de la RAF de Cartagena.

Se llevará a cabo la configuración geométrica y morfológica del ámbito, ordenando el viario necesario y respetando los criterios impuestos por el Estudio Informativo de la Remodelación de la RAF de Cartagena en cuanto a superficie liberada.

Se deberá ordenar el nuevo espacio generado por el soterramiento, manteniendo la calificación como Sistema General de Comunicaciones Viario que establece el PGMO,

eliminado así el efecto barrera que provoca la línea férrea y permitiendo que se materialicen las previsiones de crecimiento de la ciudad hacia la zona este.

Se ordenaran las proximidades del ámbito de actuación, para permitir una adecuada comunicación del mismo con las zonas adyacentes al mismo tiempo que se determinarían en posición y forma las exigencias en cuanto a Sistemas Generales de Espacios Libres y Equipamientos.

De la misma forma se deberán definir y ordenar los espacios de uso residencial teniendo en cuenta las exigencias en cuanto a niveles de ruido y vibraciones producidos por el ferrocarril en el ambiente interior de los edificios. Se concretarán las parcelas residenciales y las tipologías edificatorias, teniendo en cuenta el potencial que tiene la zona, pues se trata de un sector que abrirá las puertas a la expansión de la ciudad por la zona este, rodeado de numerosos servicios e instalaciones como la propia estación de alta velocidad.

1.10.2 CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LA ORDENACIÓN

El Plan General de Cartagena, no establece ninguna preordenación, por lo que la ordenación definitiva es totalmente libre, teniendo en cuenta, por supuesto, las necesidades ferroviarias y de adecuada conexión del ámbito con el resto de la ciudad.

La construcción de la nueva estación divide el sector en dos partes, una en la zona norte de la estación y la otra al sur, cuya conexión directa se ha descartado. Las dos zonas, de carácter residencial, se conectarán la una con la otra de forma indirecta, a través de la Plaza de Méjico y a través de los nuevos viales proyectados en la zona de “el Hondón” y el Paseo de Alfonso XIII.

La nueva avenida surgida a consecuencia del soterramiento de las vías ferroviarias, será en superficie un Sistema General Viario, que servirá de conexión entre el sector en cuestión y toda la zona situada al sur del Paseo de Alfonso XIII con la parte norte de la ciudad.

1.10.2.1. SISTEMA VIARIO

El sistema viario proyectado en ambas zonas, es un sistema viario local, que servirá principalmente para el acceso de los residentes a sus viviendas y que permitirá la conexión del sector con su entorno más inmediato.

Por las características del sector y las zonas que lo rodean, no se ha establecido ningún eje estructurante, ya que la zona de nuevo desarrollo de “El Hondón”, la cual sería sensible de conectar con el resto de la ciudad, se encuentra perfectamente conectada a través de la Avenida de Alfonso XIII y la actual carretera N-332-A.

La zona incluida en la Unidad de Actuación I, situada al norte de la estación, se conectará con las zonas adyacentes a través de un vial proyectado desde la Plaza de Méjico hasta la confluencia de la calle Luis Pasteur con la Avenida de Alfonso XIII.

En esta misma zona, se ha incluido unos viales perpendiculares a la calle Luis Pasteur y al nuevo vial proyectado descrito anteriormente que delimitan las parcelas que albergaran los usos residenciales y los Sistemas Generales necesarios.

La calle Luis Pasteur será modificada en lo que se refiere a su anchura, para adaptarse a las nuevas necesidades y formar parte de un viario homogéneo y coherente.

En la zona liberada en la Unidad de Actuación 2 se ha proyectado un vial perimetral que encierra una gran manzana y delimita en la parte más próxima al Sistema General Ferroviario una gran parcela que tendrá la calificación de Sistema General de Espacios Libres.

Dentro de la manzana creada por el vial perimetral se dispondrán viales peatonales para crear una gran superficie de espacio libre en la que se dispondrán diferentes instalaciones lúdicas o deportivas para uso y disfrute público.

La conexión con las zonas adyacentes se materializará a través de un vial dispuesto desde la carretera N-332-A hasta la zona de “El Hondón” atravesando la parcela EP-58 de dicho ámbito.

En los viales de conexión de ambas zonas con el resto de la ciudad, se han incorporado los respectivos carriles bici, al igual que el en Sistema General de Comunicaciones Viario Generado tras el soterramiento.

En ambas zonas se han previsto aparcamientos, tanto en superficie como en aparcamientos públicos subterráneos, en cuantía suficiente para cumplir con la normativa establecida a tal efecto.

1.10.2.2 USOS

- **Residencial:** Como se ha comentado anteriormente, la disposición del Sistema General Ferroviario, divide al sector en dos zonas claramente diferenciadas y en la que se han dispuesto dos tipologías diferentes de edificios para cada una de ellas:

- Residencia RM: Tipología de manzana cerrada. Edificación Plurifamiliar que se dispondrá en la zona norte del sector para completar una trama urbana equilibrada, ya que las zonas contiguas incorporan esta misma tipología.

- Residencial RB: Tipología de bloque abierto aislado. Esta tipología de edificación plurifamiliar, dispuesta en la zona sur del sector, será homogénea con la tipología proyectada para la zona de “El Hondón”

- **Comercial y terciario:** Se permitirá el uso comercial y terciario en las plantas bajas de los edificios residenciales proyectados en ambas zonas. Además, en la zona peatonal planeada en la Unidad de Actuación 2, se permitirá la ocupación de determinadas zonas de los viales peatonales con terrazas de negocios de restauración y ocio.

- **Espacios libres:** En la Unidad de Actuación 1 se establecen 2 zonas de espacios libres, una de ellas en la cercanía de la Plaza de Méjico y la otra en la parte sureste, en la zona más cercana al pasillo ferroviario.

En la Unidad de Actuación 2, además de la mencionada zona peatonal, se dispone una zona verde adyacente a la situada en la parte sureste de la Unidad de Actuación 1 creando un espacio libre mayor en el entorno más cercano del Sistema General Ferroviario.

-**Sistemas Generales de Espacios Libres:** Los Sistemas Generales de Espacios libres necesarios tras la modificación del PGMO se crearan del siguiente modo: En la unidad de Actuación 1 se ocuparán dos de las parcelas generadas por los viales planeados en dicha zona,

mientras que en la Unidad de Actuación 2, ocupará la parcela generada por la disposición del vial perimetral y el Sistema General Ferroviario.

La disposición del Sistema General de Espacios Libres de la Unidad de Actuación 2, y la creación de espacios libres situados en el entorno más cercano del Sistema General Ferroviario en la zona norte, permite alejar las zonas residenciales del foco de emisión de ruidos y vibraciones, minimizando, en la medida de lo posible las medidas correctoras a adoptar.

-Sistemas Generales de Equipamientos: Los equipamientos de ambas unidades de actuación se concentran en la parte noreste de la estación. Ambas parcelas, poseen una adecuada accesibilidad pues tienen frente a uno de los nuevos viales proyectados y al Paseo de Alfonso XIII.

Además hay que hacer mención a la superficie edificada que tendrá la nueva Estación. Aunque, en este plan especial, se ha incluido a toda la superficie definida por el Estudio Informativo Previo como necesaria para el servicio ferroviario dentro de la calificación de Sistema General Ferroviario, el edificio en el que se instalará la estación, que tendrá que ser definido por el proyecto constructivo de la misma, tendrá el carácter de equipamiento público.

1.10.2.3 VOLUMETRÍA

La altura prevista para los edificios residenciales es de planta baja más diez plantas para las dos unidades de actuación y las fachadas deberán tener alineación al vial.

Aunque la ordenación se ha definido de manera pormenorizada definiendo todos los elementos necesarios para la misma, como volumetrías, tipologías, alineaciones y rasantes, la iniciativa privada podrá realizar cambios en los aspectos volumétricos de alguna manzana mediante el correspondiente estudio de detalle siempre bajo los parámetros de edificabilidad incluidos en el Plan General y en este Plan Especial.

Si como consecuencia de la ordenación modificada de alguna parcela se crean zonas de solar no ocupadas por la edificación se dispondrán en ellas zonas ajardinadas de uso privado.

1.10.3 ANÁLISIS DE LA SOLUCIÓN ADOPTADA

A continuación se presenta la descripción detalla de ordenación definida en el Plan Especial de forma conjunta para la totalidad del sector y para cada una de las unidades de actuación de manera individual.

1.10.3.1 USOS PORMENORIZADOS

Edificabilidad total: 114.370 m².

Edificabilidad residencial total: 103.668 m².

Edificabilidad residencial UA1: 47.883 m².

Edificabilidad residencial UA2: 55.786 m².

Edificabilidad terciaria total: 10.702 m².

Edificabilidad terciaria UA1: 5.102 m².

Edificabilidad terciaria UA2: 5.600 m².

Uso Residencial:

Tipología	UA	Sup. parcela m ²	Alt. máxima	Edificabilidad residencial m ²
EUF-RM1	I	1.665	PB+X	15.736
UEF-RM2	I	1.707		15.965
UEF-RM3	I	1.730		16.182
Total UA1		5.102		47.883
UEF-RB1	2	748	PB+X	7.263
UEF-RB2	2	685		6.851
UEF-RB3	2	684		6.840
UEF-RB4	2	684		6.840
UEF-RB5	2	684		6.840
UEF-RB6	2	684		6.840
UEF-RB7 (VP)	2	740		7.403
UEF-RB8 (VP)	2	691		6.909
Total UA2		5.600		55.786
Total UEF-Estación		10.702		103.668

Uso terciario en planta baja:

Tipología	UA	Sup. parcela m ²	Edificabilidad terciaria en PB m ²
EUf-RM1	1	1.665	1.665
UEf-RM2	1	1.707	1.707
UEf-RM3	1	1.730	1.730
Total UAI		5.102	5.102
UEf-RB1	2	748	748
UEf-RB2	2	685	685
UEf-RB3	2	684	684
UEf-RB4	2	684	684
UEf-RB5	2	684	684
UEf-RB6	2	684	684
UEf-RB7	2	740	740
UEf-RB8	2	691	691
Total UA2		5.600	5.600
Total UEF-Estación		10.702	10.702

1.10.3.2 SISTEMAS GENERALES DE ESPACIOS LIBRES

Parcela	UA	Sup. parcela m ²
UEF-UA1-SGEL1	1	1.082
UEF-UA1-SGEL2	1	1.037
Total UA1		2.119
UEF-UA2-SGEL	2	4.340
Total UA2		4.340
Total EUF-Estación		6.459

1.10.3.3 SISTEMAS GENERALES DE EQUIPAMIENTOS

Parcela	UA	Sup. parcela m ²
UEF-UA1-EQ	1	1.463
Total UA1		1.463
UEF-UA2-EQ	2	3.289
Total UA2		3.289
Total EUF-Estación		4.752

1.10.3.4 OTROS SISTEMAS GENERALES

Parcela	TIPO	Sup. parcela m ²
UEF-SGFV	Sistema General ferroviario	43.531
UEF-SGCV	Sistema General Comunicaciones Viario	21.792
UEF-SGCFV	Sistema General Comunicaciones Ferroviario (bajo rasante)	21.792

1.10.3.5 RESERVA DE SUELO PARA ESPACIOS LIBRES

Parcela	UA	Sup. parcela m ²
UEF-UA1-EL1	1	879
UEF-UA1-EL2	1	896
Total UA1		1.775
UEF-UA2-EL1	2	801
UEF-UA2-EL2	2	6.309
Total UA2		7.110
Total EUF-Estación		8.885

1.10.3.6 TRAZADO Y CARACTERÍSTICAS DE LA RED VIARIA

El trazado y dimensiones de la red viaria es el que se indica en los planos.

En líneas generales, se puede decir que es un sistema viario local, que servirá principalmente para el acceso de los residentes a sus viviendas y que permitirá la conexión del sector con su entorno más inmediato.

Al norte de la estación, la zona se conectará con el entorno a través de un vial que enlaza la Plaza de Méjico y la confluencia de la calle Luis Pasteur con la Avenida de Alfonso XIII.

En la calle Luis Pasteur se han proyectado las modificaciones necesarias para adaptarla a las nuevas necesidades de la zona

Al sur de la estación, la conexión con las zonas adyacentes se materializará a través de un vial dispuesto desde la carretera N-332-A hasta la zona de “El Hondón”.

La red peatonal de aceras, discurre paralela al viario rodado, con un ancho constante de 2,3 metros. En el Sistema General de Comunicaciones Viario, este ancho es de 2,8 m. Se incluye además, la zona peatonal dispuesta en los terrenos liberados en la Unidad de Actuación 2. De igual forma, paralelo a esta red peatonal y situada entre la misma y la red viaria, se ha incluido un carril bici en los principales viales de conexión con las zonas contiguas.

En ambas zonas se han previsto aparcamientos, tanto en superficie como en aparcamientos públicos subterráneos, en cuantía suficiente para cumplir con la normativa establecida a tal efecto.

Plazas de aparcamiento en la vía pública:

Unidad de Actuación 1: 280 plazas.

Unidad de Actuación 2: 474 plazas.

Plazas de aparcamiento subterráneo (Superficie unitaria 20 m²):

Unidad de Actuación 1: $4.236 \text{ m}^2 / 20 \text{ m}^2 = 211$ plazas.

Unidad de Actuación 2: $3.348 \text{ m}^2 / 20 \text{ m}^2 = 167$ plazas.

UA	Aparcamiento necesario	Aparcamiento proyectado
UA1	479	491
UA2	558	641

La superficie total de viario, sin tener en cuenta el Sistema General de Comunicaciones viario dispuesto en la superficie generada tras el soterramiento del corredor ferroviario es: 18.249 m².

1.10.3.7 REDES DE INFRAESTRUCTURAS

A Modo orientativo se presentan en los respectivos planos de ordenación los esquemas de las redes de infraestructuras de abastecimiento de agua potable, saneamiento, electricidad, gas y telecomunicaciones, con los posibles puntos de conexión a la red actual.

Serán las empresas suministradoras las encargadas de especificar las exigencias, que deberán ser desarrolladas por los proyectos de urbanización y los proyectos arquitectónicos de la estación y los edificios residenciales.

1.10.3.8 UNIDADES DE ACTUACIÓN

En correspondencia con lo dispuesto en la modificación del PGMO necesaria, se delimitan 2 unidades de actuación.

La primera Unidad de Actuación incluye la mayor parte de la zona urbana consolidada, y la Unidad de actuación 2 incluye el corredor ferroviario, los terrenos propiedad de Adif y la zona más cercana al corredor ferroviario de los terrenos urbanos consolidados.

1.10.4 CUMPLIMIENTO DE LOS ESTÁNDARES URBANÍSTICOS

USO	PGMO	PLAN ESPECIAL
Sistema General Espacios libres UA1	1.882	2.119
Sistema General Espacios libres UA2	4.334	4.340
Sistema General Equipamientos UA1	-	1463
Sistema General Equipamientos UA2	3.039	3.289
Vivienda de protección	6.444	14.312

1.10.5 SÍNTESIS NUMÉRICA DE LA ORDENACIÓN

Dominio Publico		% Sector
Sist. G. Espacios Libres	6.459	5,65
Sist. G. Equipamientos	4.752	4,16
Sist. G. Ferroviario	43.531	38,06
Sist. G Com. Viario	21.792	19,05
Espacios Libres	8.885	7,77
Viario	18.249	15,96
Total dominio Publico	103.668	90,65
Dominio Privado		% Sector
EUf-RM1	1665	1,46
UEf-RM2	1707	1,49
UEf-RM3	1730	1,51
UEf-RB1	748	0,65
UEf-RB2	685	0,60
UEf-RB3	684	0,60
UEf-RB4	684	0,60
UEf-RB5	684	0,60
UEf-RB6	684	0,60
UEf-RB7	740	0,65
UEf-RB8	691	0,60
Total dominio privado	10.702	9,35
Total ámbito	114.370	



ESCUELA DE INGENIERÍA DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Y DE INGENIERÍA DE MINAS

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE CARTAGENA

PLAN ESPECIAL PARA LA REMODELACIÓN E INTEGRACIÓN URBANA DE LA RED ARTERIAL FERROVIARIA DE CARTAGENA

ANEJOS A LA MEMORIA

ÍNDICE

ANEJO 1. ESTUDIO DE ALTERNATIVAS	49
ANEJO 2. INDEMNIZACIONES Y EXPROPIACIONES.....	76
ANEJO 3. PRECIOS DE VENTA Y CONSTRUCCION.....	94
ANEJO 4. SUELOS CONTAMINADOS	105
ANEJO 5. REPORTAJE FOTOGRÁFICO.....	111



ESCUELA DE INGENIERÍA DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Y DE INGENIERÍA DE MINAS

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE CARTAGENA

PLAN ESPECIAL PARA LA REMODELACIÓN E INTEGRACIÓN URBANA DE LA RED ARTERIAL FERROVIARIA DE CARTAGENA

ANEJO I. ESTUDIO DE ALTERNATIVAS

ÍNDICE

A.1.1 INTRODUCCIÓN.....	51
A.1.2 NECESIDADES ECONÓMICAS.....	51
A.1.3 IDENTIFICACIÓN DE ALTERNATIVAS.....	54
A.1.4 ALTERNATIVA 1.....	54
A.1.4.1 DESCRIPCIÓN DE LA ALTERNATIVA 1.....	54
A.1.4.2 COSTES DE URBANIZACIÓN.....	61
A.1.4.3 COSTES DE EXPROPIACIÓN.....	64
A.1.4.4 VALORACIÓN DE SUELO.....	64
A.1.5 ALTERNATIVA 2.....	66
A.1.4.1 DESCRIPCIÓN DE LA ALTERNATIVA 2.....	66
A.1.4.2 COSTES DE URBANIZACIÓN.....	69
A.1.4.3 COSTES DE EXPROPIACIÓN.....	70
A.1.4.4 VALORACIÓN DE SUELO.....	70
A.1.6 ALTERNATIVA 3.....	72
A.1.6.1 DESCRIPCIÓN DE LA ALTERNATIVA 3.....	72
A.1.7 ELECCIÓN DE LA ALTERNATIVA.....	73

A.1.1 INTRODUCCIÓN

En este anejo se presentan y detallan las diferentes alternativas que se han considerado para el proyecto de Integración Urbana de la RAF de la ciudad de Cartagena. Se recogen cuáles son las ventajas e inconvenientes de cada una de ellas, y se define cual es la alternativa elegida.

Los aspectos más importantes que se han tenido en cuenta en el desarrollo de este plan especial han sido establecer una ordenación de la zona que elimine el efecto barrera del ferrocarril permitiendo un crecimiento homogéneo de la ciudad y el desarrollo de una trama urbana equilibrada, obteniendo a la misma vez unas plusvalías urbanísticas suficientes que permitan financiar el conjunto de actuaciones previstas.

A.1.2 NECESIDADES ECONÓMICAS

En los acuerdos que se ratificaron con la firma del protocolo de colaboración entre las diferentes administraciones se establece que:

Sexto.- *La inversión del Ministerio de Fomento será la correspondiente a la adaptación del pasillo ferroviario y la estación existente a la llegada del nuevo corredor de altas prestaciones previsto en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte estimada en 12 M/euros, que se efectuará conforme a las previsiones presupuestarias y de acuerdo con los procedimientos establecidos a estos fines.*

Séptimo.- *La financiación de las instalaciones no ferroviarias de la nueva estación correrá a cargo de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, incluyendo la remodelación de vestíbulos, accesos mecánicos a andenes, accesos a la estación, etc.*

Octavo.- *La Comunidad Autónoma de Murcia aportará a la operación conforme a las previsiones presupuestarias y de acuerdo con los procedimientos establecidos a estos fines la cantidad de 1,47 millones de euros.*

Noveno.- El Ayuntamiento de Cartagena aportará a la operación la cantidad de 0,63 millones de euros. Además asumirá, a través de la gestión urbanística, la urbanización de los terrenos liberados del uso ferroviario y una vez terminado, la urbanización sobre el nuevo canal de acceso soterrado.

Décimo.- El Ayuntamiento de Cartagena y la Comunidad Autónoma Región de Murcia promoverán e instarán la aprobación de forma inmediata de las modificaciones o revisiones del Planeamiento Urbanístico y las expropiaciones necesarias para la realización de las actuaciones y asumirán el componente urbanístico complementario de las actuaciones ferroviarias propiamente dichas.

Con cargo a las plusvalías (descontados los costes de urbanización) se financiarán las actuaciones previstas en el Anexo por un importe de 18,7 Millones de euros a cuyo efecto la planificación urbanística preverá como mínimo, en el ámbito delimitado al efecto por la liberación de los terrenos del uso ferroviario, una edificabilidad de 46.800 metros cuadrados de techo edificable, garantizando que al menos un ochenta por ciento del mismo se destinen al uso residencial y el resto al uso terciario.

CONCEPTO	PRESUPUESTO (Millones de €)	MINISTERIO DE FOMENTO (Millones de €)	COMUNIDAD AUTÓNOMA DE MURCIA (Millones de €)	AYUNTAMIENTO DE CARTAGENA (Millones de €)	SOCIEDAD (Millones de €)
RECONVERSIÓN DE ACCESOS FERROVIARIOS Y ADAPTACIÓN DE LA ESTACIÓN	12,0				
SOTERRAMIENTO DEL FERROCARRIL DESDE EL PASEO DE ALFONSO XIII 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	12,0	1,47	0,63	18,7
TOTAL PRESUPUESTO	32,80	12,0	1,47	0,63	18,7

Tras la redacción del Estudio informativo para la remodelación de la RAF de la ciudad de Cartagena, se modificaron esas necesidades presupuestarias:

	Presupuesto
Reconversión accesos ferroviarios y adecuación de la estación	17.960.261,74
Soterramiento del FFCC desde Alfonso XIII hasta Pintor Portela, bifurcación del ramal a Escombreras y playa de vías.	63.116.960,58
Subtotal actuaciones del protocolo de colaboración	81.077.222,32
Instalaciones no ferroviarias de la estación	14.212.199,06
Otras actuaciones	5.177.504,12
Total PBL	100.466.925,5

Por tanto la inversión total a cargo del Ministerio de Fomento asciende a 17.960.261,74 euros.

La inversión de ADIF, en relación a las instalaciones no ferroviarias de la estación es de 14.212.199,06 euros.

Siguiendo el mismo reparto en porcentajes de la inversión a cargo de la Comunidad Autónoma y el Ayuntamiento de Cartagena, las inversiones de cada una de estas administraciones se cuantifican en:

- Comunidad Autónoma: 4.460.669,81 euros.
- Ayuntamiento de Cartagena: 1.911.715,63 euros.

Con cargo a las plusvalías urbanísticas (descontando los costes de urbanización) se obtendrá el resto de financiación necesaria para realizar las actuaciones previstas por un importe total de 61.922.079,26 euros.

A.1.3 IDENTIFICACIÓN DE ALTERNATIVAS

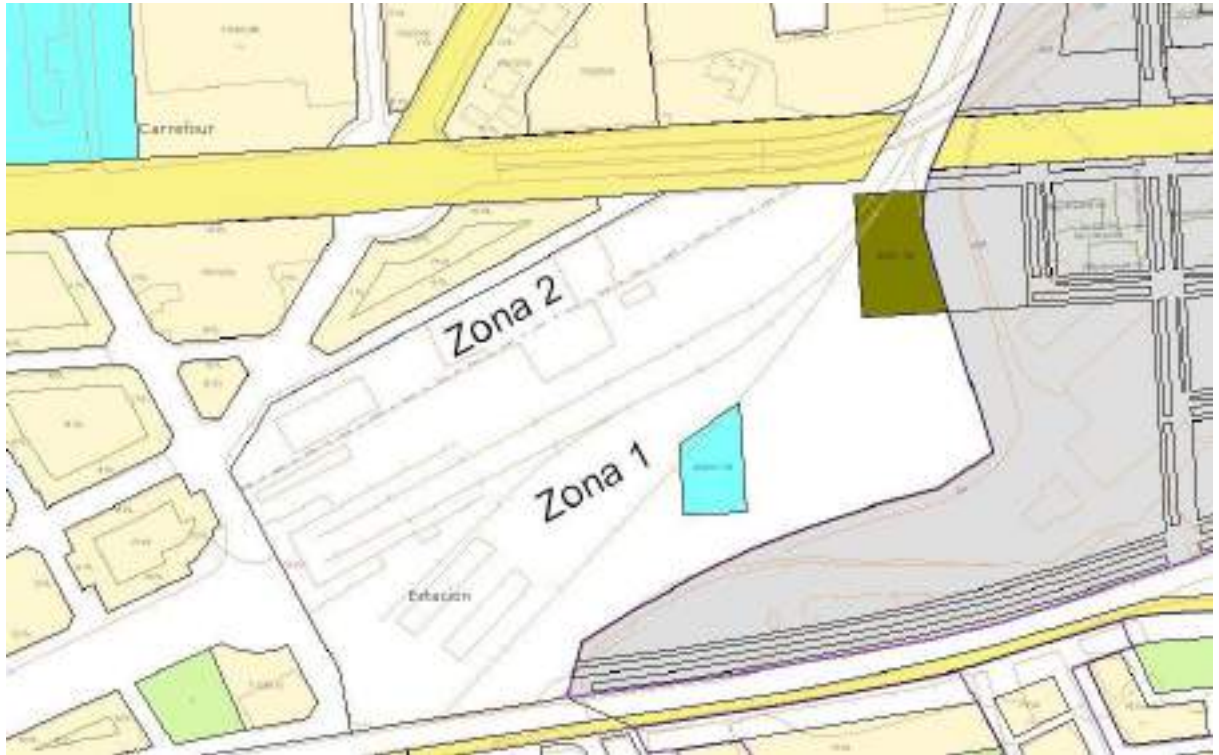
Las tres alternativas posibles que se han evaluado en este estudio han sido:

- Alternativa 1: En ella se procede a la ordenación del sector delimitado en el Plan General de Ordenación Urbana con los parámetros urbanísticos que el propio Plan General define.
- Alternativa 2: Ordenación del Sector delimitado en el Plan General con un aumento de la edificabilidad bruta hasta $1 \text{ m}^2/\text{m}^2$.
- Alternativa 3: Ampliación del ámbito de actuación, anexionando una zona de el Plan Parcial “El Hondón”.

A.1.4 ALTERNATIVA 1

A.1.4.1 DESCRIPCIÓN DE LA ALTERNATIVA 1

En esta alternativa se define una ordenación para el sector delimitado por el Plan General adecuando la solución a las normas urbanísticas definidas para dicho ámbito:



Ámbito de Actuación UEF (Estación).

El Plan General divide en dos zonas el Ámbito de actuación:

Zona 1: Terrenos propiedad de ADIF.

Zona 2: Zona urbana consolidada.

Establece las normas para cada una de las zonas en la ficha urbanística que se presenta a continuación:

 EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CARTAGENA	 urbanismo cartagena	PLAN GENERAL MUNICIPAL DE ORDENACIÓN CARTAGENA
---	--	---

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 m²e, 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 m²e. 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 m²e para uso residencial de vivienda protegida.

Superficie mínima de Sistema General de Espacios Libres vinculado o adscrito: 3.367 m²

Superficie mínima de Sistema General de Equipamientos vinculado o adscrito: 2.072 m²

Zona 2 -Zona Urbana consolidada:

Índice de edificabilidad: 3,00 m²/m²

El Plan General prevé los Sistemas Generales necesarios de la zona, para un techo residencial máximo de 38.475 m². 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.

NORMAS URBANÍSTICAS PARTICULARES PARA SUELO URBANO	VERSIÓN 2012.1	UEF
---	-------------------	-----

	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CARTAGENA	 urbanismo cartagena	PLAN GENERAL MUNICIPAL DE ORDENACIÓN CARTAGENA
---	-------------------------------------	--	---

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:

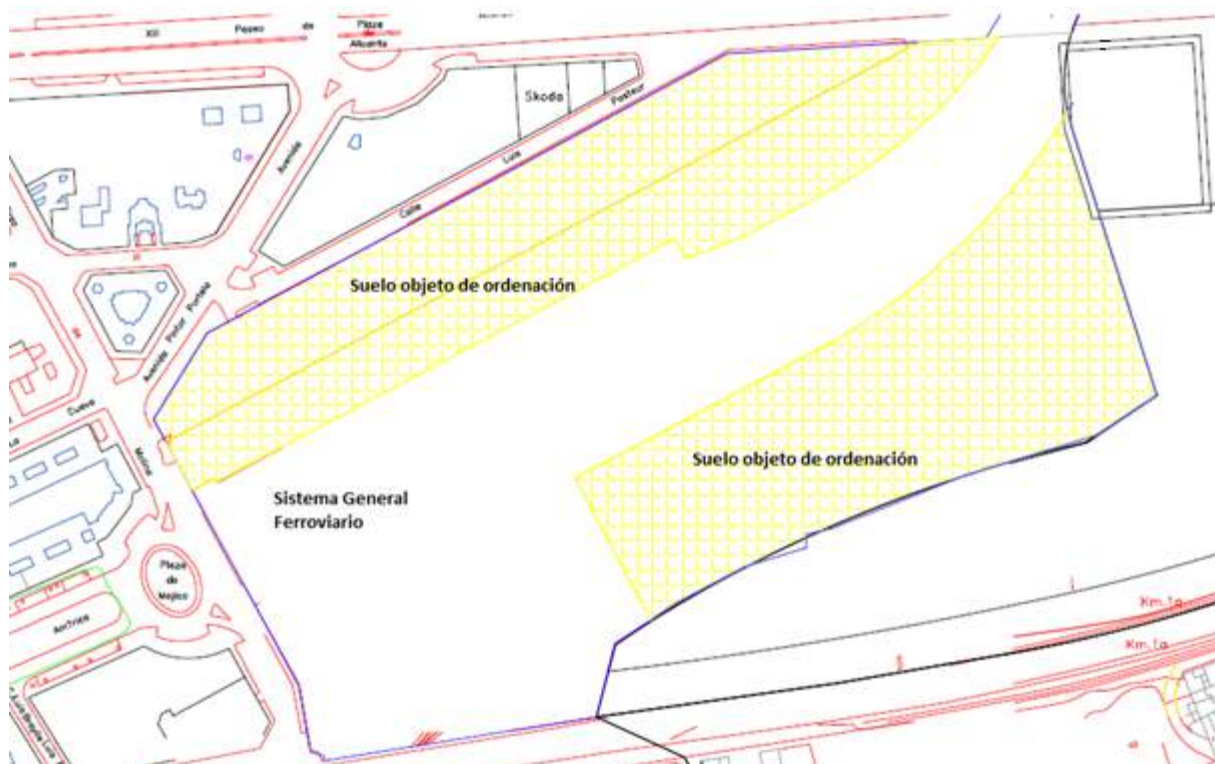
- Delimitación e inventario de detalle de los emplazamientos con suelos potencialmente contaminados o declarados expresamente,
- Redacción de proyectos y programas de detalle de las actuaciones necesarias para la limpieza y recuperación de dichos emplazamientos,
- Justificación de que la zonificación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

NORMAS URBANÍSTICAS PARTICULARES PARA SUELO URBANO	VERSIÓN 2012.1	UEF
---	-------------------	-----

A modo de resumen se refleja en la siguiente tabla los principales parámetros urbanísticos:

	Total	Zona 1	Zona 2
Superficie del ámbito (m²)	114.370	102.074	12.296
Edificabilidad máxima (m² techo)	102.159	63.684	38.475
Mínimo Residencial	-	80%	-
Vivienda protegida (m² techo)	-	4.052	-
Espacios libres	3.367	-	-
Equipamientos	2.072	-	-

El suelo objeto de ordenación en la zona I será el suelo no necesario para la prestación del servicio ferroviario y que el Estudio Informativo del Proyecto de Remodelación de la RAF de Cartagena cuantifica en 38.940 m².



Superficie de suelo libre y Sistema General Ferroviario

Para esta alternativa se propone la siguiente ordenación:



La tipología edificatoria predominante en la de manzana cerrada, pues se proponen 9 bloques, mientras que en bloque abierto se propone solamente 2 bloques que se destinarían a VPO.

Los sistemas generales de espacios libres se concentran en el entorno del sistema general ferroviario con el fin reducir en la medida de lo posible el efecto de ruido y vibraciones, para que junto con las medidas protectoras necesarias en cada edificación, la percepción vibratoria y el nivel de ruido dentro de las viviendas no superen los niveles permitidos por la normativa.

El ensanchamiento de la Calle Luis Pasteur y la creación de un nuevo vial entre la Plaza de Méjico y el Paseo de Alfonso XIII permitirían una adecuada comunicación de la Zona 2 con el ensanche.

En la zona I se propone la creación de un vial de conexión con la actual carretera N-332-A y un vial perimetral para conseguir un acceso satisfactorio a toda la zona, consiguiendo además que se encuentre perfectamente comunicada tanto con la parte situada al oeste como con la zona de desarrollo prevista en el Plan Parcial de “El Hondón”.

Las características más representativas de esta primera alternativa son:

ZONA I

	Tipología	Número de plantas	Superficie de Techo residencial m ²	Superficie de Techo comercial m ²
Bloque 1	Manzana cerrada	7	11.193	1.913
Bloque 2	Manzana cerrada	7	11.193	1.913
Bloque 3	Manzana cerrada	7	11.193	1.913
Bloque 4	Manzana cerrada	7	11.046	1.863
Bloque 5 (VPO)	Bloque abierto	7	3.156	451
Bloque 6 (VPO)	Bloque abierto	7	3.156	451
TOTAL			50.938	8.504

Espacios libres	Superficie m ²
EL3	5.960
EL4	1.637
EL5	648
Total	8.245

Equipamientos m ²	2.424
------------------------------	-------

ZONA 2

	Tipología	Número de plantas	Superficie de Techo residencial m ²	Superficie de techo comercial m ²
Bloque 7	Manzana cerrada	5	6.503	1.453
Bloque 8	Manzana cerrada	5	6.503	1.453
Bloque 9	Manzana cerrada	5	6.503	1.453
Bloque 10	Manzana cerrada	5	6.503	1.453
Bloque 11	Manzana cerrada	5	5.180	1.133
TOTAL			31.192	6.945

Espacios libres	Superficie m ²
EL1	596
EL2	358
Total	954

A.1.4.2 COSTES DE URBANIZACIÓN

Para la estimación de los costes de urbanización se ha hecho uso del método M.S.V. que calcula el coste de urbanización en función del m² de vial urbanizado.

El método se basa en la búsqueda de los módulos de repercusión del coste total de las obras de urbanización del m² de vial más unos componentes que no tienen relación con la superficie urbanizada como son el desvío de líneas eléctricas, derribos, estaciones de bombeo...

La formulación actualizada a Junio de 1998 es la siguiente:

$$C = K_t \left((1 + \alpha/100) * 44129.09 * S_{Viales}^{-0.138614} * S_{Viales} \right) + \Delta C$$

Donde:

K_t =Coeficiente de actualización respecto a junio de 1998 según la fórmula de revisión de precios.

S_{Viales} =Superficie de viales

$(1+\alpha/100)$ = coeficiente correspondiente a costes repercutibles al modulo

ΔC = costes no repercutibles al modulo

La fórmula de revisión de precios propuesta es:

$$K_t = 0.42 \frac{H_t}{H_{1998}} + 0.26 \frac{E_t}{E_{1998}} + 0.13 \frac{C_t}{C_{1998}} + 0.10 \frac{L_t}{L_{1998}} + 0.05 \frac{Cu_t}{Cu_{1998}} + 0.02 \frac{Al_t}{Al_{1998}} + 0.02 \frac{S_t}{S_{1998}}$$

Donde se introducen los índices de precios de los principales factores que tienen influencia en las obras de urbanización como son la mano de obra, la energía, el cemento, los ligantes bituminosos, el cobre, el aluminio y el acero.

Se ha actualizado la formula hasta septiembre de 2012, el último periodo en el que se han publicado los índices de precios de materiales y mano de obra en la construcción. A partir de esta fecha, se actualizan los precios según el IPC general.

Los índices de precios en junio 1998 y en septiembre de 2012 son:

	Junio 1998	Septiembre 2012
H	278,2	391,78
E	1452,9	3.727,7
C	1245,1	1.638,9
L	988,9	6.067,6
Cu	547	2.300,7
Al	661,6	774,8
S	725,3	1.126,3

Con estos índices de precios $K_t = 2.31$, se actualiza la formula anterior a septiembre de 2012:

$$C = K_t \left((1 + \alpha/100) * 101850,89 * S_{Viales}^{-0.138614} * S_{Viales} \right) + \Delta C$$

La superficie de viales de la primera alternativa es: 20.734 m².

A eso hay que añadir 21.792 m² de superficie del Sistema General de Comunicaciones viario y del cual se debe asumir el coste de urbanización.

El coeficiente de actualización desde septiembre de 2012 es la el IPC acumulado hasta la fecha actual, que toma un valor de -0.1%.

El coeficiente α de los costes repercutibles al módulo toma el siguiente valor:

Factor de repercusión α		
Movimiento de tierras		
Topografía	Favorables(terraplén<0.3,desmonte<0.6)	-3
Compensación	Totalmente compensado	-3
Calidad	Suelos inadecuados	1
Ripabilidad	Excavación normal	0
Pavimentación		
Vialidad		-3
Pavimentos	Trafico medio	0
Bordillos	9<Av<12	0
Zona geográfica	10km<Centro producción<50km	0
Saneamiento		
Evacuación	Separativo	2,5
Diámetro conducciones	Pendientes normales	0
Tipología	Parcelas grandes	-1
Ripabilidad	Excavación normal	0
Electricidad		
Relación Nestaciones/Sviales	Entre 1/4000 y 1/17000	0
Tipología de Estaciones	Proporción	0
Acometida en alta	Valores intermedios	0
Alumbrado		
Ancho viales	11,0000	0
Nivel iluminación	Entre 7-15 LUX	0
Tipología puntos de luz	Proporcionalidad	0
Otros servicios		
Numero de servicios	Todos los servicios	4
Tipología	Parcelas grandes	-2
Ancho viales	11,0000	0
	α	-4,5

Los costes no repercutibles al módulo ΔC suponen un total de 332.375 € en el que se han incluido la adecuación de los sistemas generales de espacios libres y los derribos necesarios previos a la urbanización.

El coste total de urbanización: 5.999.335 €.

A.1.4.3 COSTES DE EXPROPIACIÓN

Los costes de expropiación se han determinado en el *Anejo 2. Costes de expropiación.*

Coste total de la expropiación: 3.521.985,95 euros

A.1.4.4 VALORACIÓN DE SUELO

Tras el proceso de urbanización la Sociedad Cartagena Alta Velocidad procederá a la venta de suelo urbano. La valoración de este suelo urbano se ha realizado mediante el método residual estático, de conformidad con la ley del suelo, con los precios medios de venta y costes de construcción presentados en el *Anejo 3 Precios de venta y Costes de construcción.*

La alternativa se compone de 6.312 m² de techo residencial de protección oficial, 75.817 m² de vivienda libre, 15.449 m² de locales comerciales; también se han tenido en cuenta en la valoración un total de 1.300 plazas de aparcamiento en los sótanos de los edificios.

$$VRS = \frac{Vv}{k} - Vc \quad VS = \sum E_i * VRS_i$$

VRS= Valor de repercusión del suelo por metro cuadrado edificable para el uso considerado.

Vv= Valor de venta del producto inmobiliario acabado.

K= coeficiente que pondera gastos generales y beneficio empresarial derivado de la actividad de promoción inmobiliaria.

Vc= Valor de la construcción en euros por metro cuadrado edificable del uso considerado.

Vs= Valor del suelo.

Ei= Edificabilidad correspondiente a cada uno de los usos considerados.

VRSi = Valor de repercusión para cada uno de los usos considerados.

Uso	Vv €/m ²	Vc €/m ²	K	VRS €/m ²	Edificabilidad m ²	VS €
VPO	1.000,00	544,12	1,40	170,17	6.312,00	1.074.085,99
Vivienda libre	1.600,00	524,46	1,40	546,97	75.817,00	46.885.016,18
Comercial	1.600,00	243,75	1,40	899,11	15.449,00	13.890.306,25

Sótano	superficie m ²	Vc €/m ²	coste total €	k	nº plazas	precio de venta €	Vs €
1º	15.449,00	374,27	5.782.097,23	1,40	650,00	15.000,00	1.182.188,48
2º y 3º	15.449,00	429,10	6.629.165,90	1,40	650,00	15.000,00	355.119,81
		Total	12.411.263,13			19.500.000	1.517.308,30

Beneficio Total Esperado	63.366.716,72 €
Gasto Total Esperado	71.443.400,63 €
SALDO	-8.076.683,91 €

A.1.5 ALTERNATIVA 2

A.1.4.1 DESCRIPCIÓN DE LA ALTERNATIVA 2

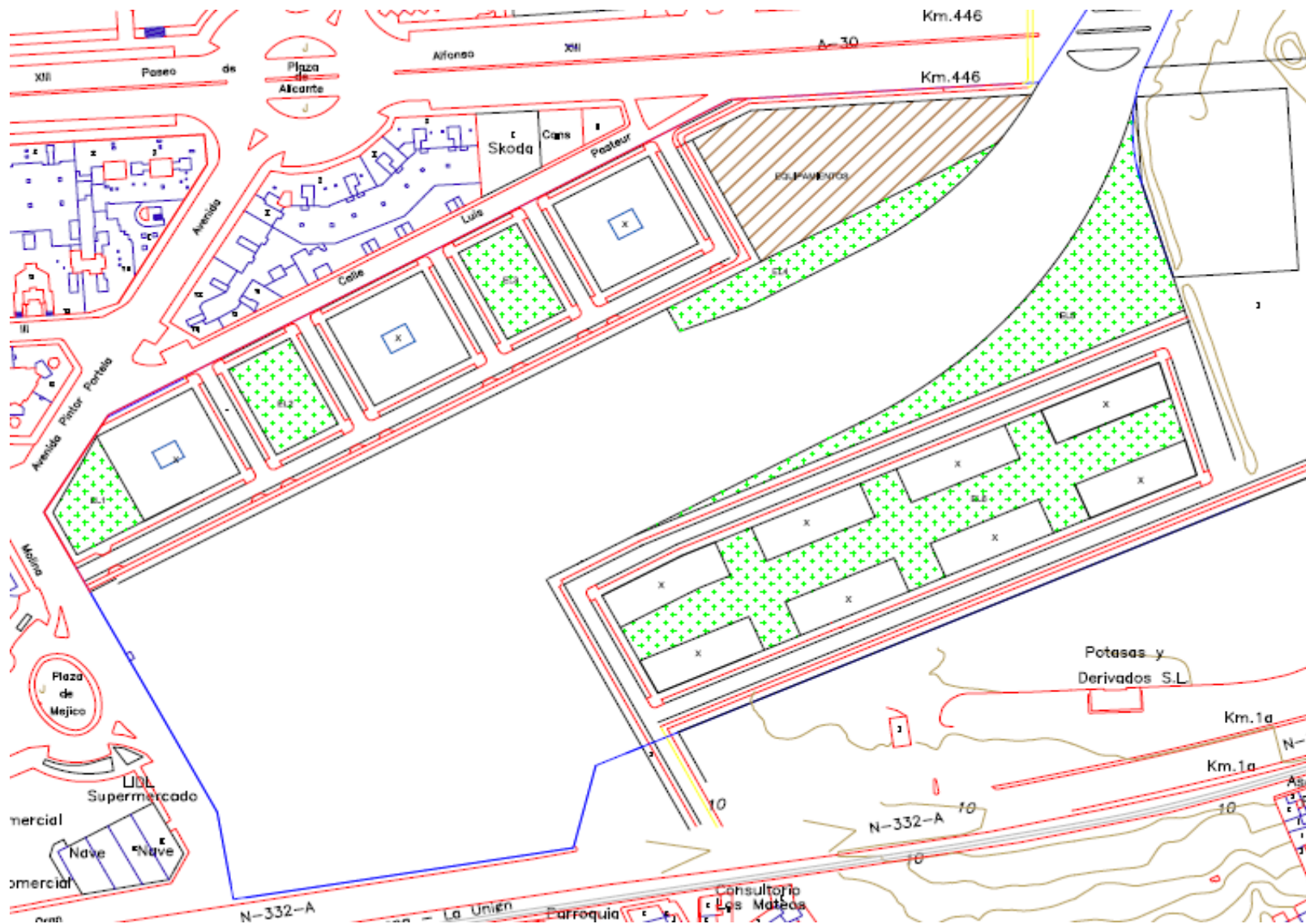
En esta alternativa, se presenta la ordenación del mismo sector delimitado con por el Plan General de Cartagena pero con un aumento de la edificabilidad bruta has un índice $1\text{m}^2/\text{m}^2$.

A modo de resumen se refleja en la siguiente tabla los principales parámetros urbanísticos:

	Total	Zona 1	Zona 2
Superficie del ámbito (m²)	114.370	102.074	12.296
Edificabilidad máxima (m² techo)	114370	61.385	52.985
Mínimo Residencial	-	80%	
Vivienda protegida (m² techo)	A determinar por Plan General	A determinar por Plan General	A determinar por Plan General
Espacios libres	A determinar por Plan General	A determinar por Plan General	A determinar por Plan General
Equipamientos	A determinar por Plan General	A determinar por Plan General	A determinar por Plan General

El suelo objeto de ordenación en la zona I será el suelo no necesario para la prestación del servicio ferroviario y que el Estudio Informativo del Proyecto de Remodelación de la RAF de Cartagena cuantifica en 38.940 m².

Para esta alternativa se propone la siguiente ordenación:



Esta alternativa se compone de 3 bloques en manzana cerrada en la zona 2 y 8 bloques abiertos en la zona 1. De los bloques de viviendas situados en la zona de los terrenos propiedad de ADIF, se destinarán 2 a vivienda protegida.

La reserva de suelo para espacios libres se concentra en el entorno del sistema general ferroviario con el fin de reducir en la medida de lo posible el efecto de ruido y vibraciones, al igual que en la alternativa 1.

La reserva de suelo para equipamientos en la parte noreste del sector.

La creación de un nuevo vial entre la Plaza de Méjico y la confluencia de la calle Luis Pasteur y Alfonso XIII conecta la zona 2 con el resto de la ciudad.

En la zona 1, al igual que en la alternativa anterior se propone la creación de un vial de conexión con la actual carretera N-332-A y un vial perimetral para conseguir un acceso satisfactorio a toda la zona, consiguiendo además que se encuentre perfectamente comunicada tanto con la parte situada al oeste como con la zona de desarrollo prevista en el Plan Parcial de “El Hondón”.

Las características más representativas de esta primera alternativa son:

	Tipología	Número de plantas	Superficie de Techo residencial m ²	Superficie de Techo comercial m ²
Bloque 1	Manzana cerrada	10	15.736	1.665
Bloque 2	Manzana cerrada	10	15.965	1.707
Bloque 3	Manzana cerrada	10	16.182	1.730
Bloque 4	Bloque Abierto	10	7.263	748
Bloque 5	Bloque Abierto	10	6.851	685
Bloque 6	Bloque Abierto	10	6.840	684
Bloque 7	Bloque Abierto	10	6.840	684
Bloque 8	Bloque Abierto	10	6.840	684
Bloque 9	Bloque Abierto	10	6.840	684
Bloque 10	Bloque Abierto	10	7.403	740
Bloque 11	Bloque Abierto	10	6.909	691

Espacios libres	Superficie m ²
EL1	896
EL2	1.037
EL3	1.082
EL4	1.680
EL5	4.339
EL6	6.309
Total	8.245
Equipamientos m²	4.752

A.1.4.2 COSTES DE URBANIZACIÓN

Para la estimación de los costes de urbanización se ha hecho uso del método M.S.V. que calcula el coste de urbanización en función del m² de vial urbanizado.

El coeficiente de actualización toma el mismo valor que para la alternativa I.

La superficie total de viales incluyendo el Sistema General de Comunicaciones Viario es de 40.043 m².

El coeficiente α de los costes repercutibles al módulo toma el siguiente valor:

Factor de repercusión α		
Movimiento de tierras		
Topografía	Favorables(terraplén<0.3,desmonte<0.6)	-3
Compensación	Totalmente compensado	-3
Calidad	Suelos inadecuados	1
Ripabilidad	Excavación normal	0
Pavimentación		
Vialidad		-3
Pavimentos	Trafico medio	0
Bordillos	9<Av<12	0
Zona geográfica	10km<Centro producción<50km	0
Saneamiento		
Evacuación	Separativo	2,5
Diámetro conducciones	Pendientes normales	0
Tipología	Parcelas grandes	-1
Ripabilidad	Excavación normal	0
Electricidad		
Relación Nestaciones/Sviales	Entre 1/4000 y 1/17000	0

Tipología de Estaciones	Proporción	0
Acometida en alta	Valores intermedios	0
Alumbrado		
Ancho viales	11,0000	0
Nivel iluminación	Entre 7-15 LUX	0
Tipología puntos de luz	Proporcionalidad	0
Otros servicios		
Numero de servicios	Todos los servicios	4
Tipología	Parcelas grandes	-2
Ancho viales	11,0000	0
		α -4,5

Los costes no repercutibles al módulo ΔC suponen un total de 332.375 € en el que se han incluido la adecuación de los sistemas generales de espacios libres y los derribos necesarios previos a la urbanización.

El coste total de urbanización: 5.671.186,77.

A.1.4.3 COSTES DE EXPROPIACIÓN

Los costes de expropiación se han determinado en el *Anejo 2. Costes de expropiación*.

Coste total de la expropiación: 3.521.985,95 euros

A.1.4.4 VALORACIÓN DE SUELO

La valoración del suelo urbano se ha hecho utilizando la misma metodología que en la alternativa anterior.

En este caso, la alternativa se compone de 14.312 m² de techo residencial de protección oficial, 89.357 m² de vivienda libre, 10.702 m² de locales comerciales; también se han tenido en cuenta en la valoración un total de 1.650 plazas de aparcamiento situadas en los sótanos de los edificios.

Uso	Vv €/m ²	Vc €/m ²	K	VRS €/m ²	Edificabilidad m ²	VS €
VPO	1000	544,12	1,4	170,17	14312	2.435.412
Vivienda libre	1600	524,46	1,4	618,40	89357	55.258.113
Comercial	1600	243,75	1,4	899,11	10702	9.622.245

Sótano	superficie m2	Vc €/m2	coste total €	K	precio de venta €	nº plazas	Vs €
1º	10.678,00	374,27	3.996.455,06	1,40	15.000,00	550,00	1.896.402,08
2º	10.678,00	429,10	4.581.929,80	1,40	15.000,00	550,00	1.310.927,34
3º	10.678,00	429,10	4.581.929,80	1,40	15.000,00	550,00	1.310.927,34
	total		8.578.384,86		24.750.000,00		4.518.256,77
Beneficio Total Esperado							71.834.026,61 €
Gasto Total Esperado							71.115.251,98 €
SALDO							718.774,63 €

A.1.6 ALTERNATIVA 3

A.1.6.1 DESCRIPCIÓN DE LA ALTERNATIVA 3

En este apartado se plantea la posibilidad de modificar el ámbito de la actuación ampliando el Sector Estación con los terrenos adyacentes calificados como suelo urbanizable no sectorizado que se encuentran incluidos en el Plan Parcial de “El Hondón”.



Sector Estación y Plan Parcial el Hondón.

Desde el punto de vista económico y de permeabilidad y homogeneización de la trama urbana, esta opción sería muy válida, pues permitiría aumentar las plusvalías por la venta de suelo y comenzar el desarrollo de la nueva zona de la ciudad.

Cierto es, que el desarrollo de esta alternativa presentaría numerosas dificultades, pues no solo se tendría que modificar el Plan General de Cartagena para aumentar el sector, sino que además se debería redefinir la ordenación del suelo en el Plan Parcial de “El Hondón”.

Además, el suelo de la zona a incluir, no sería objeto de cesión gratuita al ayuntamiento, debería procederse a su expropiación, con lo que el coste de esta partida aumentaría de gran manera.

Por tanto, teniendo en cuenta todo lo anterior, y que las dos alternativas precedentes cumplen satisfactoriamente los objetivos de crear una trama urbana equilibrada, permitiendo el crecimiento de la ciudad hacia el este y que con ambas se obtienen plusvalías muy cercanas al presupuesto necesario, se opta por descartar la ampliación del sector.

A.1.7 ELECCIÓN DE LA ALTERNATIVA

La elección de la alternativa más adecuada se ha realizado en base a los criterios establecidos por el protocolo de colaboración entre las administraciones en el que se establecían como objetivos la eliminación del efecto barrera que el ferrocarril provoca en la ciudad y la obtención de las plusvalías suficientes para financiar las obras necesarias.

Las tres alternativas presentadas cumplen con los criterios de eliminar el efecto barrera del ferrocarril permitiendo un crecimiento homogéneo de la ciudad y el desarrollo de una trama urbana equilibrada, pero por las dificultades que presentaría su desarrollo, la alternativa 3 ha quedado descartada desde su inicio.

Debido a que las dos alternativas restantes permitirían homogeneizar el crecimiento de la ciudad, la selección de una de ellas se realiza en base a criterios puramente económicos, eligiendo aquellas que nos reporta la financiación necesaria.

En base a esto, la alternativa elegida, es la alternativa 2, que permite financiar por completo el coste de las actuaciones necesarias aportando además un saldo positivo de 718.774,63 €



ESCUELA DE INGENIERÍA DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Y DE INGENIERÍA DE MINAS

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE CARTAGENA

PLAN ESPECIAL PARA LA REMODELACIÓN E INTEGRACIÓN URBANA DE LA RED ARTERIAL FERROVIARIA DE CARTAGENA

ANEJO 2. EXPROPIACIONES E INDEMNIZACIONES

ÍNDICE

A.2.1 INTRODUCCIÓN	76
A.2.2 RELACIÓN DE BIENES Y DERECHOS AFECTADOS.....	76
A.2.3 VALORACIÓN DE BIENES Y DERECHOS AFECTADOS	88
A.2.3.1 VALOR DE TASACIÓN CONJUNTA CON PRECIOS MEDIOS DE MERCADO.	90
A.2.3.2 VALOR DE TASACIÓN DEL SUELO CON EL MÉTODO RESIDUAL ESTÁTICO	91
A.2.3.3 JUSTIPRECIO DE EXPROPIACIÓN.....	93

A.2.1 INTRODUCCIÓN

La finalidad del presente anejo es presentar la relación concreta e individualizada de los bienes que son objeto de expropiación para la ejecución de las actuaciones previstas por el Plan Especial para la Integración Urbana de la RAF de Cartagena y su valoración para la obtención del justiprecio de cada uno de ellos.

Normativa considerada:

- Ley de expropiación forzosa de 16 de Diciembre de 1954.
- Ley 8/2007, de 28 de mayo, del Suelo.
- Reglamento de valoraciones de la Ley del Suelo de 24 de Octubre de 2011.

A.2.2 RELACIÓN DE BIENES Y DERECHOS AFECTADOS

Se expropiarán todos los bienes presentes en la Zona 2 del ámbito de actuación o zona de suelo urbano consolidado.

La Zona I no será objeto de expropiación ni de indemnización, pues en virtud de los puntos acordados en el Protocolo de Colaboración entre administraciones, el suelo no necesario para el correcto funcionamiento de la actividad ferroviaria, será puesto a disposición de la sociedad Cartagena Alta Velocidad S.A., encargada de coordinar las actuaciones correspondientes al desarrollo de la actuación y la transformación urbanística.

Acuerdos del Protocolo de Colaboración entre Administraciones:


Cuarto.- *El Ministerio de Fomento delimitará los terrenos, no necesarios para el ferrocarril por haberse soterrado o trasladado las instalaciones ferroviarias y sobre los que se actuará en determinadas operaciones urbanísticas de acuerdo con el presente Protocolo, llevándose a cabo los trámites necesarios para la desafectación de los terrenos innecesarios.*

Quinto.- *El Ministerio de Fomento y la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias impulsarán los procedimientos necesarios para la puesta a disposición de los terrenos, según se liberen, a favor de la Sociedad, garantizando en todo caso el funcionamiento de las actuales instalaciones ferroviarias hasta la efectiva disponibilidad de aquellas que las sustituyen.*

Relación de bienes expropiados:

Referencia catastral	Dirección	Superficie parcela m ²	Superficie construida m ²	Usos	Propietario
9142012XG7694S0001LQ	CL JUAN MUÑOZ DELGADO 14	797	819	Industrial	Talleres Almucar
9142009XG7694S0001LQ	CL JUAN MUÑOZ DELGADO 12	681	681	Comercial	Arrollo sonido
9142008XG7694S0001PQ	CL LUIS PASTEUR 16	525	705	Comercial	Homovil
9142007XG7694S0001QQ	CL LUIS PASTEUR 14	539	1620	Industrial	Repuestos Gutiérrez
9142006XG7694S0001GQ	CL LUIS PASTEUR 12	1589	1480	Ocio Hostelería	Gothica
9142005XG7694S0001YQ	CL LUIS PASTEUR 10	1593	1620	Industrial	Limpieza e Higiene de Cartagena
9142004XG7694S0001BQ	CL LUIS PASTEUR 8	628	919	Oficinas	Limpieza e Higiene de Cartagena
9142003XG7694S0001AQ	CL LUIS PASTEUR 6	769	780	Industrial	Desconocido
9142002XG7694S0001WQ	CL LUIS PASTEUR 4	1635		Suelo sin edificar	Desconocido
9142001XG7694S0001HQ	CL LUIS PASTEUR 2	3421	1280	Comercial	Supermercados Día

Fichas catastrales:



REFERENCIA CATASTRAL DEL INMUEBLE
9142012XG7694S0001LQ

DATOS DEL INMUEBLE

LOCALIZACIÓN
CL JUAN MUÑOZ DELGADO 14 Es:1 Pl:00 Pt:01 TODOS
30203 CARTAGENA [CARTAGENA] [MURCIA]

USO LOCAL PRINCIPAL: Industrial **AÑO CONSTRUCCIÓN**: 1982

COEFICIENTE DE PARTICIPACIÓN: 100,000000 **SUPERFICIE CONSTRUIDA (m²)**: 819

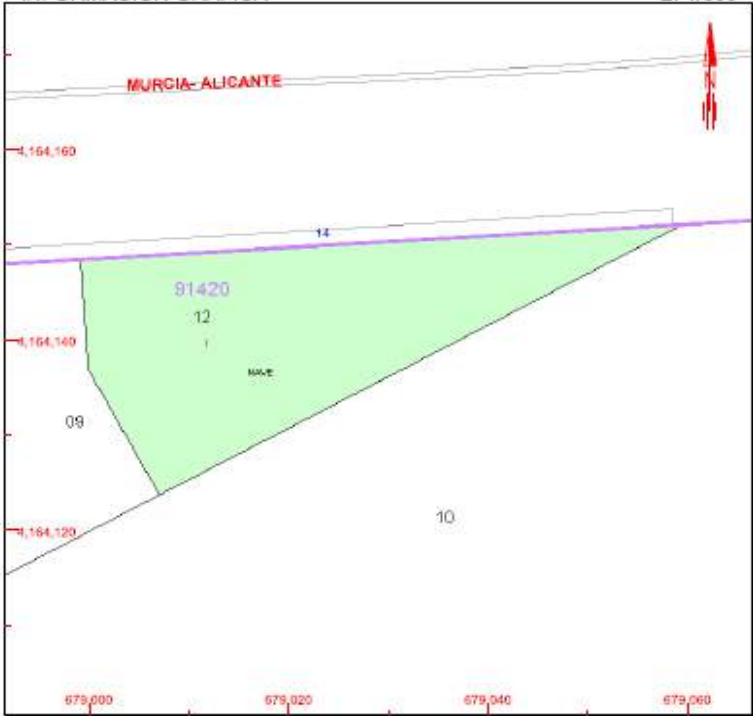
DATOS DE LA FINCA A LA QUE PERTENECE EL INMUEBLE

SITUACIÓN
CL JUAN MUÑOZ DELGADO 14
CARTAGENA [CARTAGENA] [MURCIA]

SUPERFICIE CONSTRUIDA (m²): 819 **SUPERFICIE SUBYUGADA (m²)**: 797 **TIPO DE FINCA**: Parcela construida sin división horizontal

CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES BIENES INMUEBLES DE NATURALEZA URBANA
Municipio de CARTAGENA Provincia de MURCIA


INFORMACIÓN GRÁFICA E: 1/800



Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del 'Acceso a datos catastrales no protegidos' de la SEC.

Lunes , 18 de Agosto de 2014


- 679,060 Coordenadas U.T.M. Huso 30 ETRS89
- Límite de Manzana
- Límite de Parcela
- Límite de Construcciones
- Mobiliario y aceras
- Límite zona verde
- Hidrografía



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE HACIENDA Y ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

SECRETARÍA DE ESTADO DE HACIENDA



DIRECCIÓN GENERAL DEL CATASTRO

Sede Electrónica del Catastro

CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES BIENES INMUEBLES DE NATURALEZA URBANA

Municipio de CARTAGENA Provincia de MURCIA

REFERENCIA CATASTRAL DEL INMUEBLE

9142009XG7694S0001LQ

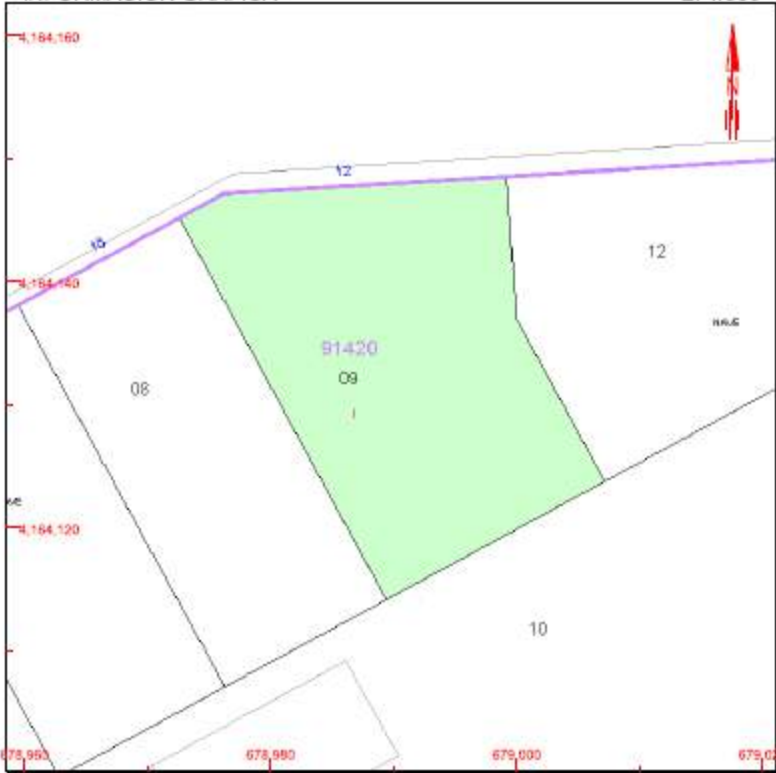
DATOS DEL INMUEBLE

LOCALIZACIÓN	
CL JUAN MUÑOZ DELGADO 12 Es:1 Pl:00 Pt:01 TODOS	
30203 CARTAGENA [CARTAGENA] [MURCIA]	
USO LOCAL PRINCIPAL	AÑO CONSTRUCCIÓN
Comercial	1982
COCIENTE DE PARTICIPACIÓN	SUPERFICIE CONSTRUIDA (m²)
100,000000	681

DATOS DE LA FINCA A LA QUE PERTENECE EL INMUEBLE

SITUACIÓN		
CL JUAN MUÑOZ DELGADO 12		
CARTAGENA [CARTAGENA] [MURCIA]		
SUPERFICIE CONSTRUIDA (m²)	SUPERFICIE SUELO (m²)	TIPO DE FINCA
681	681	Parcela construida sin división horizontal

INFORMACIÓN GRÁFICA E: 1/500



Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del 'Acceso a datos catastrales no protegidos' de la SEC.

Miércoles , 9 de Julio de 2014

679,020 Coordenadas U.T.M, Huso 30 ETRS89

----- Límite de Manzana


----- Límite de Parcela

----- Límite de Construcciones

----- Mobiliario y aceras

----- Límite zona verde

----- Hidrografía



REFERENCIA CATASTRAL DEL INMUEBLE
9142008XG7694S0001PQ

DATOS DEL INMUEBLE

LOCALIZACIÓN	
CL LUIS PASTEUR 16 Es:T Pl:OD Pt:AS	
30203 CARTAGENA [CARTAGENA] [MURCIA]	
USO LOCAL PRINCIPAL	AÑO CONSTRUCCIÓN
Comercial	1982
COCIENTE DE PARTICIPACIÓN	SUPERFICIE CONSTRUIDA (m²)
100,000000	705

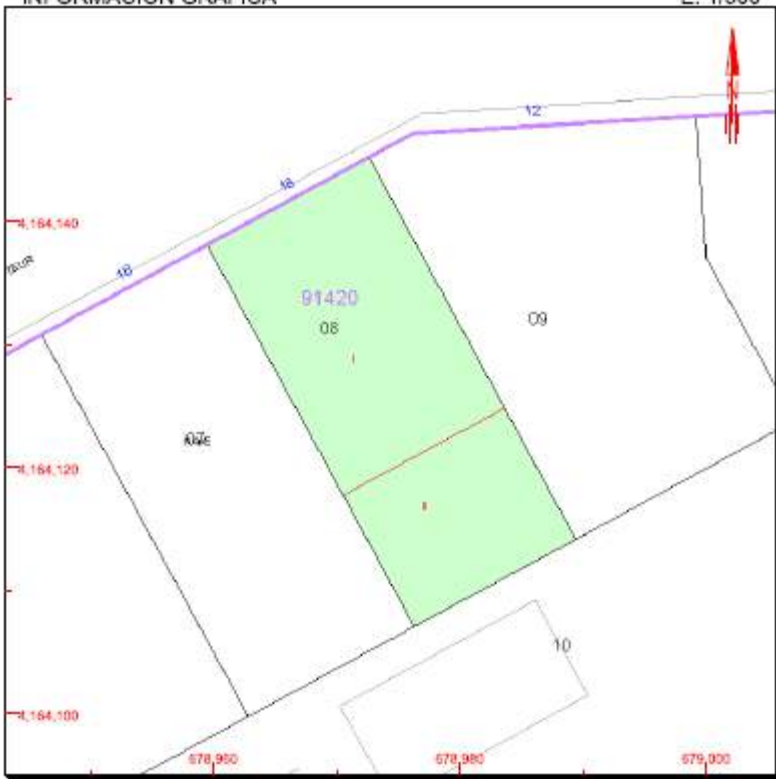
DATOS DE LA FINCA A LA QUE PERTENECE EL INMUEBLE

SITUACIÓN		
CL LUIS PASTEUR 16		
CARTAGENA [CARTAGENA] [MURCIA]		
SUPERFICIE CONSTRUIDA (m²)	SUPERFICIE SUELO (m²)	TIPO DE FINCA
705	525	Parcela construida sin división horizontal

CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES BIENES INMUEBLES DE NATURALEZA URBANA

Municipio de CARTAGENA Provincia de MURCIA


INFORMACIÓN GRÁFICA E: 1/500



Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del 'Acceso a datos catastrales no protegidos' de la SEC.

Lunes , 18 de Agosto de 2014

- 679,000 Coordenadas U.T.M, Huso 30 ETRS89
- Límite de Manzana
- Límite de Parcela
- Límite de Construcciones
- Mobiliario y aceras
- Límite zona verde
- Hidrografía



REFERENCIA CATASTRAL DEL INMUEBLE
9142007XG7694S0001QQ

DATOS DEL INMUEBLE

LOCALIZACIÓN
CL LUIS PASTEUR 14 Es:T P:OD Pl:AS
30203 CARTAGENA [CARTAGENA] [MURCIA]

USO LOCAL PRINCIPAL: Industrial AÑO CONSTRUCCIÓN: 1982

COEFICIENTE DE PARTICIPACIÓN: 100,000000 SUPERFICIE CONSTRUIDA (m²): 1,620

DATOS DE LA FINCA A LA QUE PERTENECE EL INMUEBLE

SITUACIÓN:
CL LUIS PASTEUR 14
CARTAGENA [CARTAGENA] [MURCIA]

SUPERFICIE CONSTRUIDA (m²): 1,620 SUPERFICIE SUELO (m²): 539 TIPO DE FINCA: Parcela construida sin división horizontal

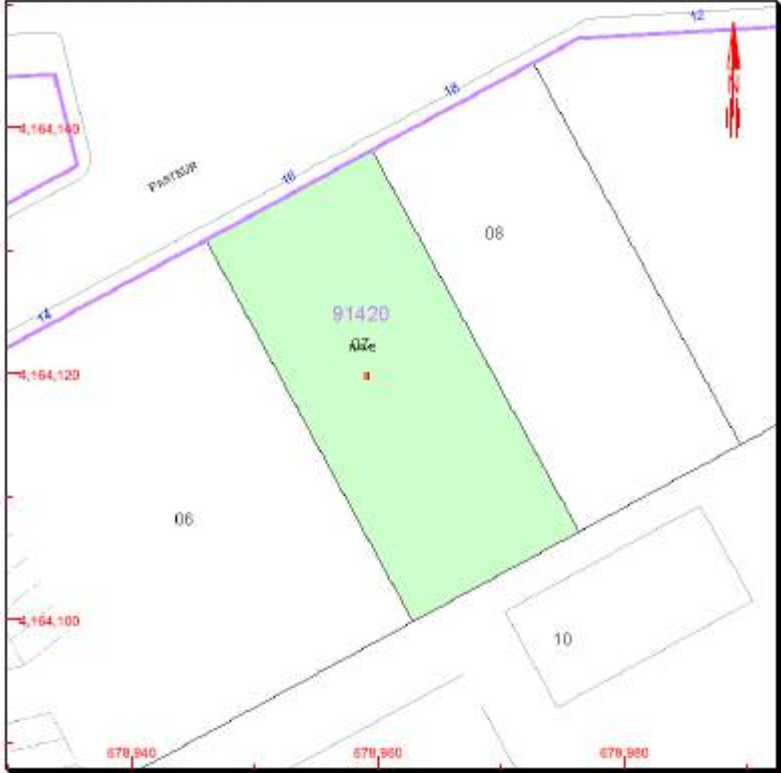
ELEMENTOS DE CONSTRUCCIÓN

Uso	Escala	Plano	Puerta	Superficie m²
COMERCIO	T	OD	AS	540
ALMACEN	T	OD	AS	1,080

CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES BIENES INMUEBLES DE NATURALEZA URBANA

Municipio de CARTAGENA Provincia de MURCIA

INFORMACIÓN GRÁFICA E: 1/500



Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del 'Acceso a datos catastrales no protegidos' de la SEC.

Lunes , 18 de Agosto de 2014

678,980 Coordenadas UTM, Huso 30 ETRS89

----- Límite de Manzana


----- Límite de Parcela

----- Límite de Construcciones

----- Mobiliario y aceras

----- Límite zona verde


----- Hidrografía



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE HACIENDA Y ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

SECRETARÍA DE ESTADO DE HACIENDA



DIRECCIÓN GENERAL DEL CATASTRO

Sede Electrónica del Catastro

CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES BIENES INMUEBLES DE NATURALEZA URBANA

Municipio de CARTAGENA Provincia de MURCIA

REFERENCIA CATASTRAL DEL INMUEBLE

9142006XG7694S0001GQ

DATOS DEL INMUEBLE

LOCALIZACIÓN

CL LUIS PASTEUR 12 Es:T Pl:OD Pt:AS

30203 CARTAGENA [CARTAGENA] [MURCIA]

USO LOCAL PRINCIPAL

Ocio,Hostelería

AÑO CONSTRUCCIÓN

1982

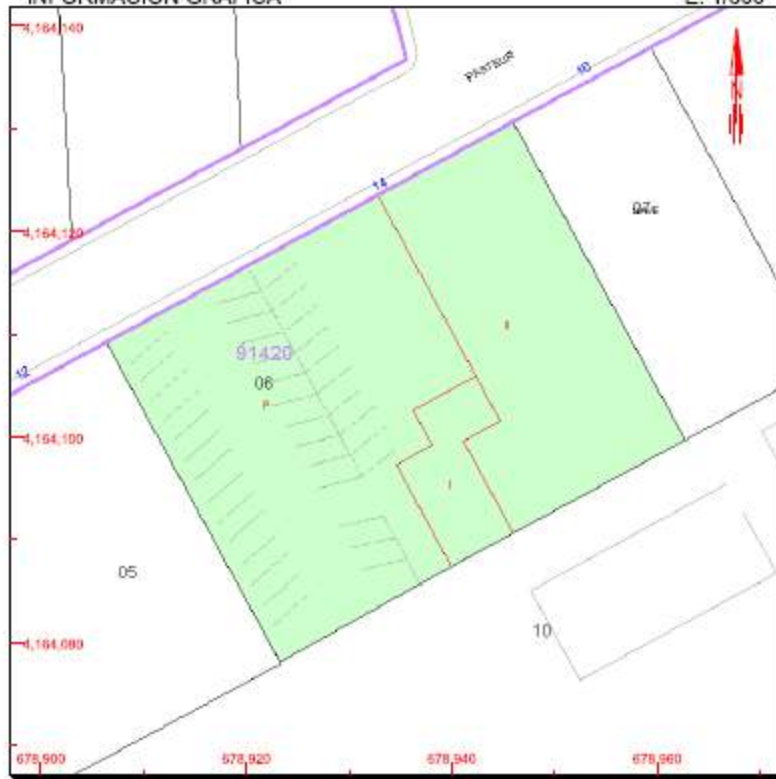
COCIENTE DE PARTICIPACIÓN

100,000000

SUPERFICIE CONSTRUIDA (m²)

1,480

INFORMACIÓN GRÁFICA E: 1/600



Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del 'Acceso a datos catastrales no protegidos' de la SEC.

678,960 Coordenadas U.T.M, Huso 30 ETRS89

----- Límite de Manzana

----- Límite de Parcela

----- Límite de Construcciones

----- Mobiliario y aceras

----- Límite zona verde

----- Hidrografía

Lunes , 18 de Agosto de 2014

DATOS DE LA FINCA A LA QUE PERTENECE EL INMUEBLE

SITUACIÓN

CL LUIS PASTEUR 12

CARTAGENA [CARTAGENA] [MURCIA]

SUPERFICIE CONSTRUIDA (m²)

1,480

SUPERFICIE SUELO (m²)


1,589

TIPO DE FINCA

Parcela construida sin división horizontal

ELEMENTOS DE CONSTRUCCIÓN

Uso	Escala	Planta	Puerta	Superficie m²
RECREATIVO	T	OD	AS	1,398
RECREATIVO	T	OD	AS	82



REFERENCIA CATASTRAL DEL INMUEBLE
9142005XG7694S0001YQ

DATOS DEL INMUEBLE

LOCALIZACIÓN
CL LUIS PASTEUR 10 Es:T Pl:OD Pt:AS
30203 CARTAGENA [CARTAGENA] [MURCIA]

USO LOCAL PRINCIPAL Industrial **AÑO CONSTRUCCIÓN** 1982

COCIENTE DE PARTICIPACIÓN 100,000000 **SUPERFICIE CONSTRUIDA (m²)** 1,620

DATOS DE LA FINCA A LA QUE PERTENECE EL INMUEBLE

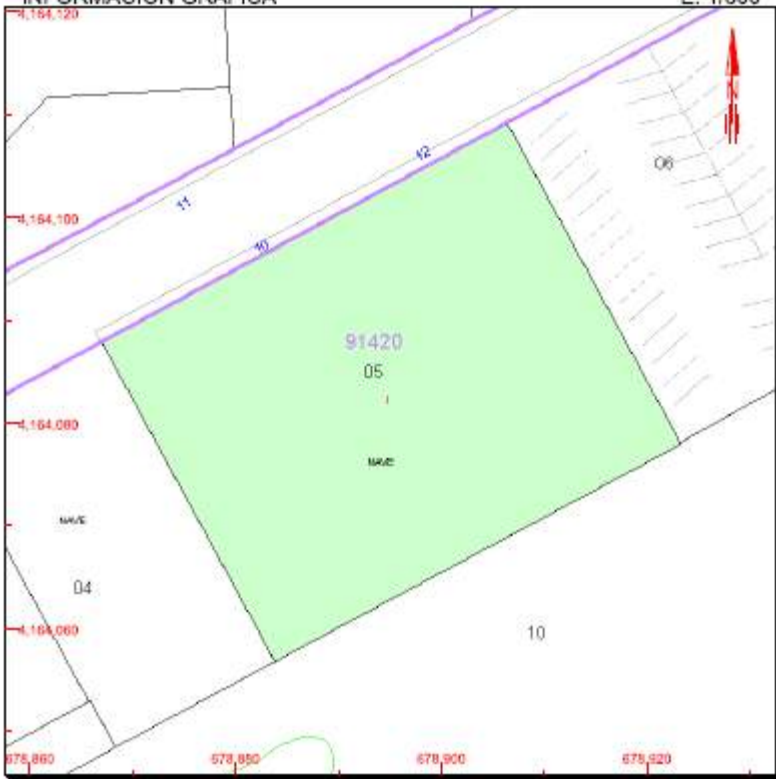
SITUACIÓN
CL LUIS PASTEUR 10
CARTAGENA [CARTAGENA] [MURCIA]

SUPERFICIE CONSTRUIDA (m²) 1,620 **SUPERFICIE SUELO (m²)** 1,593 **TIPO DE FINCA** Parcela construida sin división horizontal

CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES BIENES INMUEBLES DE NATURALEZA URBANA

Municipio de CARTAGENA Provincia de MURCIA


E: 1/600



Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del 'Acceso a datos catastrales no protegidos' de la SEC.

Lunes , 18 de Agosto de 2014

- 678,920 Coordenadas U.T.M, Huso 30 ETRS89
- Límite de Manzana
- Límite de Parcela
- Límite de Construcciones
- Mobiliario y aceras
- Límite zona verde
- Hidrografía



SECRETARÍA DE ESTADO DE HACIENDA
DIRECCIÓN GENERAL DEL CATASTRO

Sede Electrónica del Catastro

CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES BIENES INMUEBLES DE NATURALEZA URBANA

Municipio de **CARTAGENA** Provincia de **MURCIA**

REFERENCIA CATASTRAL DEL INMUEBLE
9142004XG7694S0001BQ

DATOS DEL INMUEBLE

LOCALIZACIÓN
CL LUIS PASTEUR 8 NAVE/COCHERA OFICINAS
30203 CARTAGENA [CARTAGENA] [MURCIA]

USO LOCAL PRINCIPAL: **Oficinas** AÑO CONSTRUCCIÓN: **2002**

COEFICIENTE DE PARTICIPACIÓN: **100,000000** SUPERFICIE CONSTRUIDA (m²): **919**

DATOS DE LA FINCA A LA QUE PERTENECE EL INMUEBLE

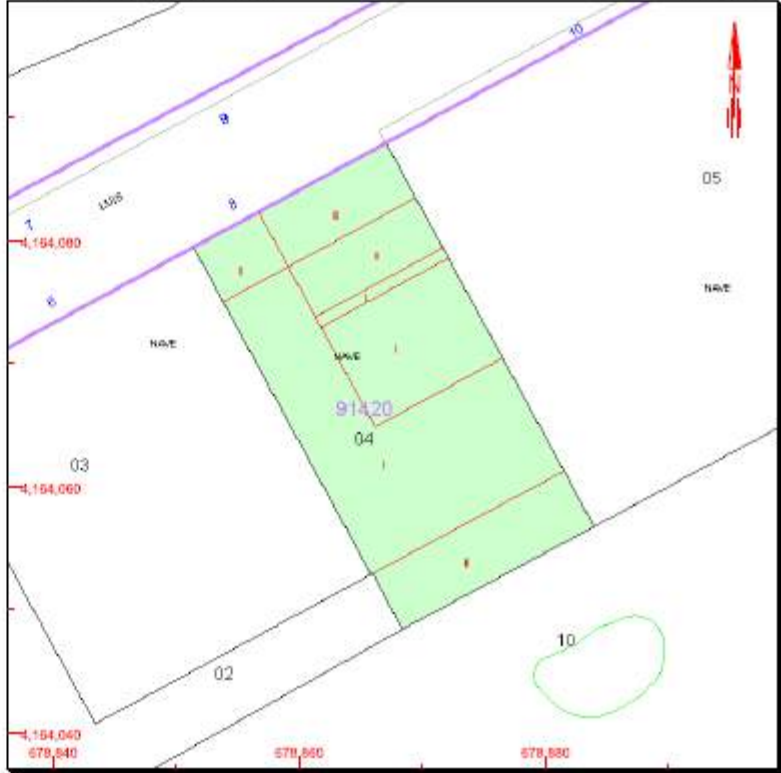
SITUACIÓN
CL LUIS PASTEUR 8
CARTAGENA [CARTAGENA] [MURCIA]

SUPERFICIE CONSTRUIDA (m²): **919** SUPERFICIE SUELO (m²): **628** TIPO DE FINCA: **Parcela construida sin división horizontal**

ELEMENTOS DE CONSTRUCCIÓN

Uso	Escala	Planta	Puerta	Superficie m²
APARCAMIENTO		00	01	392
OFICINA		00	02	108
OFICINA		00	01	125
OFICINA		01	02	90
OFICINA		01	01	114
OFICINA		02	02	90

INFORMACIÓN GRÁFICA E: 1/500



Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del 'Acceso a datos catastrales no protegidos' de la SEC.

Lunes , 18 de Agosto de 2014

678.880 Coordenadas U.T.M. Huso 30 ETRS89

— Límite de Manzana


— Límite de Parcela

— Límite de Construcción

— Mobiliario y aceras

— Límite zona verde

— Hidrografía




GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE HACIENDA Y ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

SECRETARÍA DE ESTADO DE HACIENDA

DIRECCIÓN GENERAL DEL CATASTRO



Sede Electrónica del Catastro

CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES BIENES INMUEBLES DE NATURALEZA URBANA

Municipio de CARTAGENA Provincia de MURCIA

REFERENCIA CATASTRAL DEL INMUEBLE
9142003XG7694S0001AQ

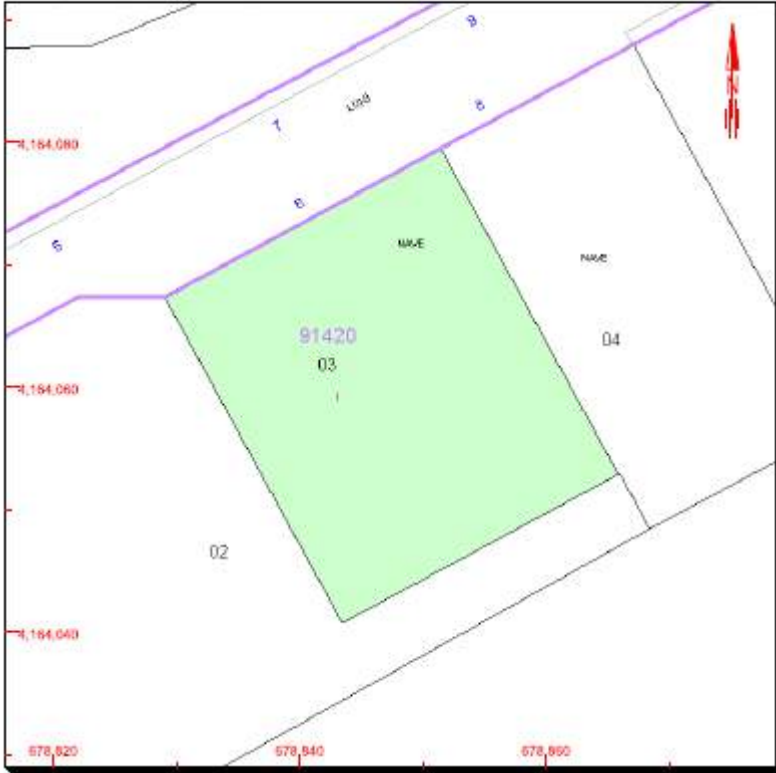
DATOS DEL INMUEBLE

LOCALIZACIÓN	
CL LUIS PASTEUR 6 Es:T PI:OD PI:AS	
30203 CARTAGENA [CARTAGENA] [MURCIA]	
USO LOCAL PRINCIPAL	AÑO CONSTRUCCIÓN
Industrial	1982
COCIENTE DE PARTICIPACIÓN	SUPERFICIE CONSTRUIDA (m²)
100,000000	780

DATOS DE LA FINCA A LA QUE PERTENECE EL INMUEBLE

SITUACIÓN		
CL LUIS PASTEUR 6		
CARTAGENA [CARTAGENA] [MURCIA]		
SUPERFICIE CONSTRUIDA (m²)	SUPERFICIE SUELO (m²)	TIPO DE FINCA
780	769	Parcela construida sin división horizontal

INFORMACIÓN GRÁFICA E: 1/500



Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del 'Acceso a datos catastrales no protegidos' de la SEC.

Lunes , 18 de Agosto de 2014

678,860 Coordenadas U.T.M, Huso 30 ETRS89

— Límite de Manzana


— Límite de Parcela

— Límite de Construcciónes

— Mobiliario y aceras

— Límite zona verde

— Hidrografía




GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE HACIENDA Y ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

SECRETARÍA DE ESTADO DE HACIENDA

DIRECCIÓN GENERAL DEL CATASTRO



CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES BIENES INMUEBLES DE NATURALEZA URBANA

Municipio de CARTAGENA Provincia de MURCIA

REFERENCIA CATASTRAL DEL INMUEBLE
9142002XG7694S0001WQ

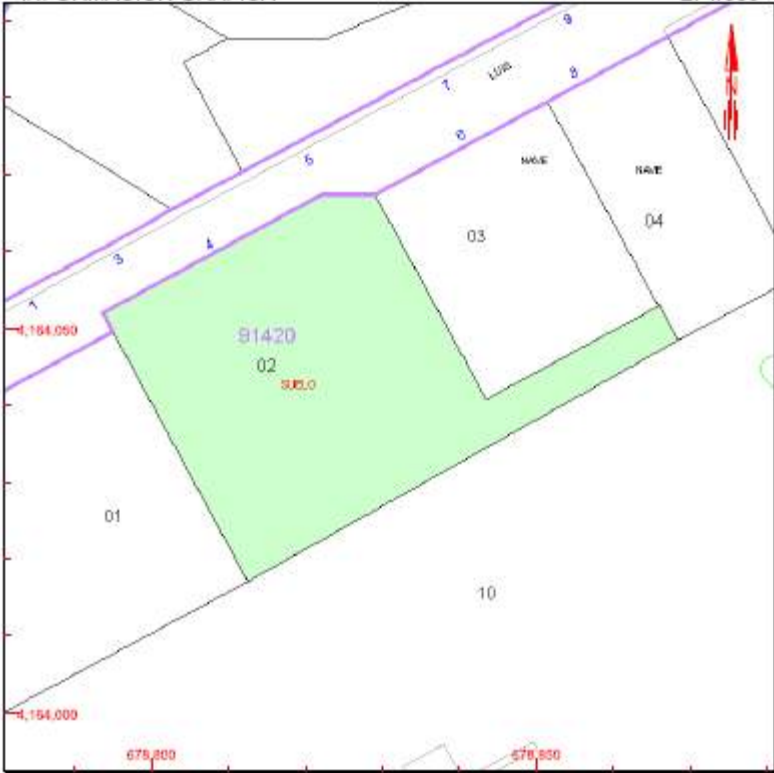
DATOS DEL INMUEBLE

LOCALIZACIÓN	
CL LUIS PASTEUR 4 Suelo	
30203 CARTAGENA [CARTAGENA] [MURCIA]	
USO LOCAL PRINCIPAL	AÑO CONSTRUCCIÓN
Suelo sin edif.	
COEFICIENTE DE PARTICIPACIÓN	SUPERFICIE CONSTRUIDA (m²)
100,000000	-

DATOS DE LA FINCA A LA QUE PERTENECE EL INMUEBLE

SITUACIÓN		
CL LUIS PASTEUR 4		
CARTAGENA [CARTAGENA] [MURCIA]		
SUPERFICIE CONSTRUIDA (m²)	SUPERFICIE SUELO (m²)	TIPO DE FINCA
0	1.635	Suelo sin edificar

INFORMACIÓN GRÁFICA E: 1/800



Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del 'Acceso a datos catastrales no protegidos' de la SEC.

Lunes , 18 de Agosto de 2014

678.850 Coordenadas U.T.M, Huso 30 ETRS89

----- Límite de Manzana


----- Límite de Parcela

----- Límite de Construcciones

----- Mobiliario y aceras

----- Límite zona verde

----- Hidrografía



REFERENCIA CATASTRAL DEL INMUEBLE
9142001XG7694S0001HQ

DATOS DEL INMUEBLE

LOCALIZACIÓN	
CL LUIS PASTEUR 2 NAVE COMERCIAL	
30203 CARTAGENA [CARTAGENA] [MURCIA]	
USO LOCAL PRINCIPAL	AÑO CONSTRUCCIÓN
Comercial	2000
COCIENTE DE PARTICIPACIÓN	SUPERFICIE CONSTRUIDA (m²)
100,000000	1,280

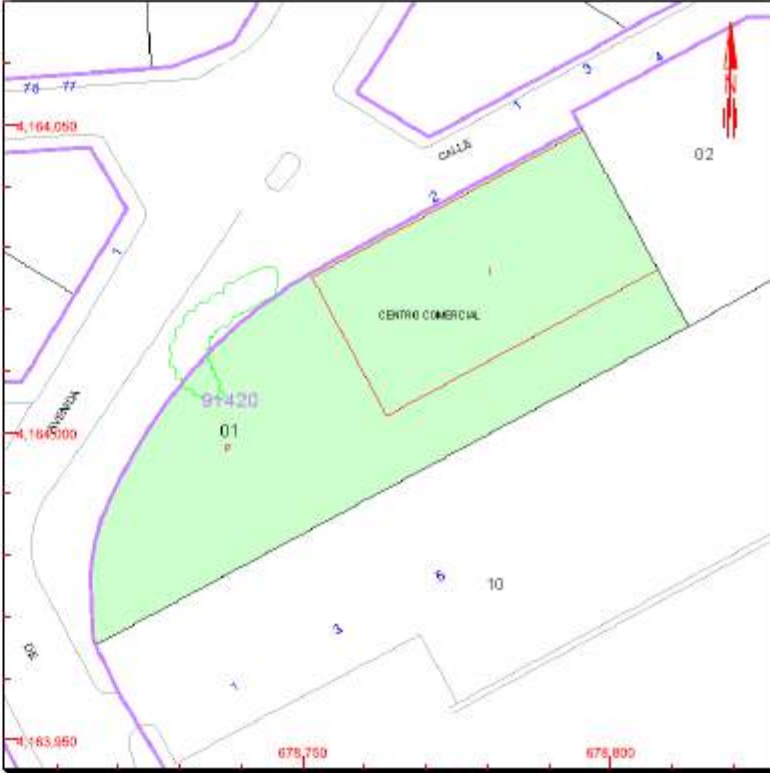
DATOS DE LA FINCA A LA QUE PERTENECE EL INMUEBLE

SITUACIÓN		
CL LUIS PASTEUR 2		
CARTAGENA [CARTAGENA] [MURCIA]		
SUPERFICIE CONSTRUIDA (m²)	SUPERFICIE SUELO (m²)	TIPO DE FINCA
1,280	3,421	Parcela construida sin división horizontal

CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES BIENES INMUEBLES DE NATURALEZA URBANA

Municipio de CARTAGENA Provincia de MURCIA

INFORMACIÓN GRÁFICA E: 1/1000



Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del 'Acceso a datos catastrales no protegidos' de la SEC.

Lunes , 18 de Agosto de 2014

- 678,800 Coordenadas U,T,M, Huso 30 ETRS89
- Límite de Manzana
- Límite de Parcela
- Límite de Construcciones
- Mobiliario y aceras
- Límite zona verde
- Hidrografía

A.2.3 VALORACIÓN DE BIENES Y DERECHOS AFECTADOS

La valoración de los bienes a expropiar se realiza de acuerdo a los preceptos señalados en el Texto Refundido de la Ley del Suelo de 20 de Junio de 2008 y en el Reglamento de valoraciones de la Ley del Suelo de 24 de Octubre de 2011.

El Texto Refundido de la Ley del Suelo establece:

Artículo 21. *Ámbito del régimen de valoraciones.*

1. Las valoraciones del suelo, las instalaciones, construcciones y edificaciones, y los derechos constituidos sobre o en relación con ellos, se rigen por lo dispuesto en esta Ley cuando tengan por objeto:

- a) La verificación de las operaciones de reparto de beneficios y cargas u otras precisas para la ejecución de la ordenación territorial y urbanística en las que la valoración determine el contenido patrimonial de facultades o deberes propios del derecho de propiedad, en defecto de acuerdo entre todos los sujetos afectados.*
- b) La fijación del justiprecio en la expropiación, cualquiera que sea la finalidad de ésta y la legislación que la motive.*
- c) La fijación del precio a pagar al propietario en la venta o sustitución forzosas.*
- d) La determinación de la responsabilidad patrimonial de la Administración Pública.*

Artículo 24. *Valoración en el suelo urbanizado.*

1. Para la valoración del suelo urbanizado que no está edificado, o en que la edificación existente o en curso de ejecución es ilegal o se encuentra en situación de ruina física:

- a) Se considerarán como uso y edificabilidad de referencia los atribuidos a la parcela por la ordenación urbanística, incluido en su caso el de vivienda sujeta a algún régimen de protección que permita tasar su precio máximo en venta o alquiler.*

Si los terrenos no tienen asignada edificabilidad o uso privado por la ordenación urbanística, se les atribuirá la edificabilidad media y el uso mayoritario en el ámbito espacial homogéneo en que por usos y tipologías la ordenación urbanística los haya incluido.

- b) *Se aplicará a dicha edificabilidad el valor de repercusión del suelo según el uso correspondiente, determinado por el método residual estático.*
 - c) *De la cantidad resultante de la letra anterior se descontará, en su caso, el valor de los deberes y cargas pendientes para poder realizar la edificabilidad prevista.*
2. *Cuando se trate de suelo edificado o en curso de edificación, el valor de la tasación será el superior de los siguientes:*
- a) *El determinado por la tasación conjunta del suelo y de la edificación existente que se ajuste a la legalidad, por el método de comparación, aplicado exclusivamente a los usos de la edificación existente o la construcción ya realizada.*
 - b) *El determinado por el método residual del apartado 1 de este artículo, aplicado exclusivamente al suelo, sin consideración de la edificación existente o la construcción ya realizada.*
3. *Cuando se trate de suelo urbanizado sometido a actuaciones de reforma o renovación de la urbanización, el método residual a que se refieren los apartados anteriores considerará los usos y edificabilidades atribuidos por la ordenación en su situación de origen.*

Se procede, por tanto, a realizar la valoración conjunta de las edificaciones y del suelo mediante el método de comparación y la valoración del suelo, sin tener en cuenta las edificaciones existentes, mediante el método residual estático; siendo el valor de tasación el mayor de ellos.

Ante la imposibilidad de realizar un estudio de mercado lo bastante amplio y fiable para obtener los precios de venta actuales de edificaciones de naturaleza y características similares a las presentes en el ámbito de actuación, se han utilizado los precios publicados en la Orden de 27 de diciembre de 2013 de la Consejería de Economía y Hacienda de la Región de Murcia, por la que se aprueban los precios medios en el mercado para determinados inmuebles urbanos y rústicos radicados en la Región de Murcia para 2014.

A.2.3.1 VALOR DE TASACIÓN CONJUNTA CON PRECIOS MEDIOS DE MERCADO

Referencia Catastral	Uso	Superficie m ²	Año construcción	Coficiente de depreciación	Precio medio €/m ²	Precio Tasación €
9142012XG7694S0001LQ	Industrial	819	1982	0,6	255,58	125.592
9142009XG7694S0001LQ	Comercial	681	1982	0,32	792,22	
				Coste construcción	365,4	459.873,852
9142008XG7694S0001PQ	Comercial	705	1982	0,32	827,99	
				Coste construcción	401,8	493.086,87
9142007XG7694S0001QQ	Industrial	1.620	1982	0,6	255,58	248.423,76
9142006XG7694S0001GQ	Ocio Hostelería	1.480	1982	0,32	Sin datos	Sin Datos
9142005XG7694S0001YQ	Industrial	1.620	1982	0,6	255,58	248.423,76
9142004XG7694S0001BQ	Oficinas	527	2002	0,86	1.109,43	502.815,8646
	aparcamientos	392		precio superficie sin edificar	96,5	37.828
					Total	540.643,8646
9142003XG7694S0001AQ	Industrial	780	1982	0,6	255,58	119.611,44
9142002XG7694S0001WQ	Suelo sin edificar			Método residual estático		
9142001XG7694S0001HQ	Comercial	1.280	2000	0,14	723,44	
				Coste construcción	333,2	866.293,76
	Superficie sin edificar	2.141		precio superficie sin edificar	43,68	93.518,88
					Total	959.812,64

A.2.3.2 VALOR DE TASACIÓN DEL SUELO CON EL MÉTODO RESIDUAL ESTÁTICO

Para la valoración del suelo mediante el método residual estático se ha utilizado la metodología propuesta en el Reglamento de valoraciones de la Ley del Suelo de 24 de Octubre de 2011:

$$VRS = \frac{Vv}{k} - Vc \quad VS = \sum E_i * VRS_i$$

VRS= Valor de repercusión del suelo por metro cuadrado edificable para el uso considerado.

Vv= Valor de venta del producto inmobiliario acabado.

K= coeficiente que pondera gastos generales y beneficio empresarial derivado de la actividad de promoción inmobiliaria.

Vc= Valor de la construcción en euros por metro cuadrado edificable del uso considerado.

Vs= Valor del suelo.

Ei= Edificabilidad correspondiente a cada uno de los usos considerados.

VRSi = Valor de repercusión para cada uno de los usos considerados.

Para evaluar los costes de construcción se ha utilizado el generador de precios de la Región de Murcia para obtener el presupuesto de ejecución material y se han utilizado los siguientes porcentajes de beneficio y gastos:

Concepto	% PEM
Gastos generales construcción	6
Beneficio industrial constructor	13
Honorarios Arquitectos	6
Honorarios Aparejador	2
Control de calidad	1

Gastos y honorarios legales	8
Seguro constructor	1
Coeficiente de ponderación	1,4

Referencia Catastral	Uso	Superficie de suelo	Superficie construida	Edificabilidad	Precio de venta m2	Presupuesto ejecución material	Costes de construcción	Precio de venta del solar €
9142012XG7694S0001LQ	Industrial	797,00	819,00	1,03	600,00	208,59	287,85	116.955,76
9142009XG7694S0001LQ	Comercial	681,00	681,00	1,00	1.300,00	516,08	712,19	150.869,99
9142008XG7694S0001PQ	Comercial	525,00	705,00	1,34	1.300,00	516,08	712,19	156.186,99
9142007XG7694S0001QQ	Industrial	539,00	1.620,00	3,01	600,00	208,59	287,85	231.341,07
9142006XG7694S0001GQ	Ocio Hostelería	1.589,00	1.480,00	0,93	1.300,00	620,39	856,14	116.382,95
9142005XG7694S0001YQ	Industrial	1.593,00	1.620,00	1,02	600,00	208,59	287,85	231.341,07
9142004XG7694S0001BQ	Oficinas	628,00	919,00	1,46	1.300,00	589,92	814,09	110.630,17
9142003XG7694S0001AQ	Industrial	769,00	780,00	1,01	600,00	208,59	287,85	111.386,44
9142002XG7694S0001WQ	Suelo sin edificar	1.635,00	1.471,50	0,90	600,00	208,59	287,85	210.134,80
9142001XG7694S0001HQ	Comercial	3.421,00	1.280,00	0,37	1.300,00	516,08	712,19	283.573,54

En este caso, los precios de venta utilizados no han sido los publicados por la Orden de 27 de diciembre de 2013 de la Consejería de Economía y Hacienda de la Región de Murcia, ya que en la aplicación del método Residual, el valor del suelo con los esos precios es nulo. Se ha utilizado un valor más cercano a la media del municipal. Aun así, los justiprecios de expropiación en la mayoría de los casos se corresponden con el de la tasación conjunta.

A.2.3.3 JUSTIPRECIO DE EXPROPIACIÓN

De acuerdo con la ley del suelo, el precio de expropiación será el mayor de los obtenidos en los dos apartados anteriores:

Referencia Catastral	Propietario	Justiprecio de expropiación €
9142012XG7694S0001LQ	Talleres Almucar	125.592,01
9142009XG7694S0001LQ	Arrollo sonido	459.873,85
9142008XG7694S0001PQ	Homovil	493.086,87
9142007XG7694S0001QQ	Repuestos Gutiérrez	248.423,76
9142006XG7694S0001GQ	Gothica	116.382,95
9142005XG7694S0001YQ	Limpieza e Higiene de Cartagena	248.423,76
9142004XG7694S0001BQ	Limpieza e Higiene de Cartagena	540.643,86
9142003XG7694S0001AQ	Desconocido	119.611,44
9142002XG7694S0001WQ	Desconocido	210.134,80
9142001XG7694S0001HQ	Supermercados Día	959.812,64
	Total expropiaciones	3.521.985,95



ESCUELA DE INGENIERÍA DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Y DE INGENIERÍA DE MINAS

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE CARTAGENA

PLAN ESPECIAL PARA LA REMODELACIÓN E INTEGRACIÓN URBANA DE LA RED ARTERIAL FERROVIARIA DE CARTAGENA

ANEJO 3. PRECIOS DE VENTA Y COSTES DE CONSTRUCCIÓN

ÍNDICE

A.3.1 INTRODUCCIÓN	96
A.3.2 PRECIOS DE VENTA.....	96
A.3.2.1 M ² DE TECHO RESIDENCIAL EN VIVIENDA LIBRE.....	96
A.3.2.2 M ² DE TECHO RESIDENCIAL EN VPO	98
A.3.2.3 M ² DE TECHO COMERCIAL.....	100
A.3.2.4 PLAZAS DE APARCAMIENTO	102
A.3.3 COSTES DE CONSTRUCCIÓN.....	103

A.3.1 INTRODUCCIÓN

La finalidad del presente anejo es establecer los precios de venta y costes de construcción que se utilizarán en las valoraciones urbanísticas de las diferentes alternativas y de la solución final, para la determinación del valor de repercusión del m² de suelo.

Dependiendo de la disponibilidad de datos estadísticos, se han utilizado diferentes metodologías para la determinación de los precios de venta, los cuales se detallan en sus apartados correspondientes.

A.3.2 PRECIOS DE VENTA

A continuación se determinaran los precios de venta del producto inmobiliario acabado.

A.3.2.1 M² DE TECHO RESIDENCIAL EN VIVIENDA LIBRE

Para el techo residencial en vivienda libre, la disponibilidad de datos es muy amplia:

- Datos procedentes del INE.
- Datos procedentes de la Sociedad de tasación.
- Datos procedentes del Observatorio de la Vivienda del Ministerio de Fomento.

Desde la Sociedad de Tasación es posible obtener una serie semestral desde el año 1995 de los precios medios de venta en Cartagena.

De los datos procedentes del Ministerio de Fomento, se pueden obtener series trimestrales desde el año 2000 hasta la actualidad de precios medios de venta de vivienda de la ciudad de Cartagena y de la Región de Murcia. Con estos datos, además, se ha determinado el porcentaje medio de variación entre los precios medios de la Región de Murcia y los precios medios de Cartagena siendo estos últimos un 31,92% superior a la media regional.

Del INE se han obtenido precios medios de venta en el conjunto de la Región de Murcia en series trimestrales desde el año 2003 hasta la actualidad y utilizando el porcentaje medio de variación calculado con los datos procedentes del Ministerio de Fomento, se han estimado los precios medios de venta de Cartagena.

A continuación se presenta todos los precios medios de venta utilizados:

Precios medios de venta de vivienda libre en Cartagena

Periodo	INE	Ministerio fomento	Sociedad tasación
1º 2004	1453,76	1400,60	1121,00
2º 2004	1522,36	1471,05	nd
3º 2004	1495,98	1572,62	1415,00
4º 2004	1547,43	1644,79	nd
1º 2005	1530,28	1702,50	1526,00
2º 2005	1509,17	1859,90	nd
3º 2005	1709,69	1524,40	1600,00
4º 2005	1646,37	2073,80	nd
1º 2006	1527,64	1824,50	1724,00
2º 2006	nd	1954,60	nd
3º 2006	nd	2056,30	1740,00
4º 2006	nd	2124,10	nd
1º 2007	1784,66	2160,00	1797,00
2º 2007	1842,19	2293,00	nd
3º 2007	1899,47	2131,20	1812,00
4º 2007	1961,49	2167,30	nd
1º 2008	1969,46	2412,60	1784,00
2º 2008	1979,89	2158,40	nd
3º 2008	2016,19	1995,80	1705,00
4º 2008	2015,10	1902,10	nd
1º 2009	2008,89	1303,00	1626,00
2º 2009	2013,55	2057,00	nd
3º 2009	2021,97	1753,30	1609,00
4º 2009	2017,67	1756,70	nd
1º 2010	1979,20	1274,80	1574,00
2º 2010	2023,94	1746,40	nd
3º 2010	1999,69	1663,30	1498,00
4º 2010	1952,58	1724,20	nd
1º 2011	1948,59	1672,62	1498,00
2º 2011	1937,51	1868,20	nd
3º 2011	1903,06	1708,70	1493,00
4º 2011	1853,68	1624,80	nd
1º 2012	1770,17	1563,92	1431,00
2º 2012	1736,16	1546,77	nd
3º 2012	1720,55	1489,51	1395,00
4º 2012	1659,35	1397,17	nd
1º 2013	1500,95	1394,40	1337,00
2º 2013	1416,84	1401,39	nd
3º 2013	1431,80	1383,19	1285,00
4º 2013	1377,68	1326,59	nd
1º 2014	1390,79	1311,16	1265,00

Los datos pueden asemejarse a una distribución normal con media y desviación típica:

Media	1707,07
Desviación típica	269,20

Como precio de venta se establece un valor en el entorno de la media del municipio. Se determina el precio de venta a utilizar en las valoraciones urbanísticas en 1600 €/m² para vivienda libre.

A.3.2.2 M² DE TECHO RESIDENCIAL EN VIVIENDA DE PROTECCIÓN OFICIAL

La disponibilidad de datos para el caso de viviendas de protección oficial es bastante inferior que para el caso de vivienda libre.

Solo se dispone de datos de precios del Observatorio de la Vivienda del Ministerio de Fomento y del INE para el conjunto de la Región de Murcia.

Bien es cierto que los precios medios de venta pueden ser algo superiores en Cartagena en comparación con la media regional, pero a falta de datos concretos para la ciudad se decide utilizar los precios medios regionales, quedando así del lado de la seguridad ante posibles sobrevaloraciones del precio de venta con la consiguiente sobrevaloración del suelo.

Precios medios de venta de vivienda de protección oficial en Cartagena

Período	INE	Ministerio fomento
1º 2004	851,50	nd
2º 2004	855,10	nd
3º 2004	881,60	nd
4º 2004	866,10	nd
1º 2005	912,60	887,0
2º 2005	916,20	889,7
3º 2005	931,80	863,3
4º 2005	945,00	909,9
1º 2006	977,40	926,5
2º 2006	995,60	917,2
3º 2006	1000,20	898,4
4º 2006	1015,70	912,0
1º 2007	1020,30	926,5
2º 2007	1035,80	952,3
3º 2007	1053,60	966,5
4º 2007	1071,10	997,4

1º 2008	1100,00	1.014,1
2º 2008	1112,50	996,2
3º 2008	1123,40	1.039,6
4º 2008	1131,60	1.065,2
1º 2009	1112,50	1.070,8
2º 2009	1096,90	1.058,2
3º 2009	1114,30	1.059,6
4º 2009	1124,30	1.073,1
1º 2010	1133,40	1.072,2
2º 2010	1141,40	1.086,0
3º 2010	1148,40	1.092,4
4º 2010	1163,50	1.106,6
1º 2011	1164,90	1.064,2
2º 2011	1161,70	1.061,4
3º 2011	1158,10	1.055,2
4º 2011	1158,20	1.056,7
1º 2012	1150,80	1.030,8
2º 2012	1157,10	1.046,4
3º 2012	1141,70	1.028,8
4º 2012	1129,30	1.000,6
1º 2013	1120,90	992,8
2º 2013	1118,20	1.009,1
3º 2013	1113,80	1.004,3
4º 2013	1102,90	987,8
1º 2014	1098,00	986,0

Los datos pueden asemejarse a una distribución normal con media y desviación típica:

Media	1036,01
Desviación típica	245,29

Como precio de venta se establece un valor en el entorno de la media del municipio. Se determina el precio de venta a utilizar en las valoraciones urbanísticas en 1000 €/m² para vivienda de protección oficial.

A.3.2.3 M² DE TECHO COMERCIAL

Para la determinación del precio de venta del m² de techo comercial, ante la falta de datos estadísticos sobre los precios medio de venta, se ha hecho uso de los precios medios en el mercado de determinados inmuebles urbanos y rústicos radicados en la Región de Murcia publicados por la Consejería de Economía y Hacienda a efectos de valoraciones tributarias.

Los datos publicados proceden de tasaciones realizadas por varias empresas del máximo prestigio en el ámbito de las tasaciones inmobiliarias, y de los datos recabados por los Servicios Técnicos de la Agencia Tributaria de la Región de Murcia, consignados por los contribuyentes en sus declaraciones tributarias.

Los datos, establecen los precios medios en el mercado según la zona en la que se encuentra la superficie comercial. Como la zona de estudio, es una zona de nuevo desarrollo, no existen datos concretos para ella, por lo que se ha calculado el promedio para el municipio de Cartagena.

Precios medios de mercado de locales comerciales en Cartagena

2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
1.081,99	1.115,50	1.115,50	1.115,50	1.115,50	1.115,50	1.115,50	1.127,73	1.127,73	1.127,73
1.850,28	1.968,10	1.968,10	1.968,10	1.968,10	1.968,10	1.968,10	1.980,33	1.980,33	1.554,03
1.081,99	1.115,50	1.115,50	1.115,50	1.115,50	1.115,50	1.115,50	1.127,73	1.127,73	701,43
1.850,28	1.968,10	1.968,10	1.968,10	1.968,10	1.968,10	1.968,10	1.980,33	1.980,33	1.554,03
1.466,14	1.541,80	1.541,80	1.541,80	1.541,80	1.541,80	1.541,80	1.554,03	1.554,03	1.127,73
1.081,99	1.968,10	1.968,10	1.968,10	1.968,10	1.968,10	1.968,10	1.980,33	1.980,33	1.554,03
1.466,14	1.541,80	1.541,80	1.541,80	1.541,80	1.541,80	1.541,80	1.554,03	1.554,03	1.127,73
3.002,70	1.115,50	1.115,50	1.115,50	1.115,50	1.115,50	1.115,50	1.127,73	1.127,73	701,43
1.850,28	1.115,50	1.115,50	1.115,50	1.115,50	1.115,50	1.115,50	1.127,73	1.127,73	701,43
1.081,99	1.115,50	1.115,50	1.115,50	1.115,50	1.115,50	1.115,50	1.127,73	1.127,73	701,43
1.081,99	1.541,80	1.541,80	1.541,80	1.541,80	1.541,80	1.541,80	1.554,03	1.554,03	1.127,73
1.466,14	1.541,80	1.541,80	1.541,80	1.541,80	1.541,80	1.541,80	1.554,03	1.554,03	2.832,93
2.234,42	3.673,30	3.673,30	3.673,30	3.673,30	3.673,30	3.673,30	3.685,53	3.685,53	701,43
1.466,14	1.968,10	1.115,50	1.115,50	1.115,50	1.115,50	1.115,50	1.127,73	1.127,73	1.127,73
1.850,28	1.541,80	1.968,10	1.968,10	1.968,10	1.968,10	1.968,10	1.127,73	1.127,73	1.554,03
1.850,28	1.968,10	1.541,80	1.541,80	1.541,80	1.541,80	1.541,80	1.980,33	1.980,33	2.406,63
2.234,42	1.115,50	1.115,50	1.115,50	1.115,50	1.115,50	1.115,50	2.832,93	2.832,93	701,43
1.850,28	1.115,50	1.968,10	1.968,10	1.968,10	1.968,10	1.968,10	1.127,73	1.127,73	1.127,73
1.466,14	1.968,10	1.115,50	1.115,50	1.115,50	1.115,50	1.115,50	1.554,03	1.554,03	701,43
1.466,14	2.394,40	1.968,10	1.968,10	1.968,10	1.968,10	1.968,10	1.127,73	1.127,73	1.554,03
1.466,14	1.541,80	1.115,50	1.115,50	1.115,50	1.115,50	1.115,50	1.980,33	1.980,33	701,43
3.386,84	1.968,10	1.968,10	1.968,10	1.968,10	1.968,10	1.968,10	1.127,73	1.127,73	1.554,03
1.466,14	1.968,10	2.394,40	2.394,40	2.394,40	2.394,40	2.394,40	1.980,33	1.980,33	701,43
1.466,14	1.968,10	1.541,80	1.541,80	1.541,80	1.541,80	1.541,80	1.127,73	1.127,73	1.554,03
1.466,14	1.968,10	1.968,10	1.968,10	1.968,10	1.968,10	1.968,10	1.980,33	1.980,33	1.980,33

1.466,14	2.820,70	1.968,10	1.968,10	1.968,10	1.968,10	1.968,10	2.406,63	2.406,63	1.127,73
1.466,14	1.541,80	1.968,10	1.968,10	1.968,10	1.968,10	1.968,10	1.554,03	1.554,03	1.554,03
2.618,56	1.541,80	1.968,10	1.968,10	1.968,10	1.968,10	1.968,10	1.980,33	1.980,33	1.980,33
1.081,99	1.115,50	2.820,70	2.820,70	2.820,70	2.820,70	2.820,70	1.980,33	1.980,33	1.554,03
2.234,42	1.968,10	1.541,80	1.541,80	1.541,80	1.541,80	1.541,80	1.980,33	1.980,33	1.127,73
1.466,14	1.968,10	1.541,80	1.541,80	1.541,80	1.541,80	1.541,80	1.554,03	1.554,03	1.554,03
1.466,14	3.673,30	1.115,50	1.115,50	1.115,50	1.115,50	1.115,50	1.980,33	1.980,33	1.554,03
1.466,14	1.968,10	1.968,10	1.968,10	1.968,10	1.968,10	1.968,10	2.832,93	2.832,93	1.127,73
1.081,99	1.541,80	1.115,50	1.115,50	1.115,50	1.115,50	1.115,50	1.554,03	1.554,03	1.127,73
	1.968,10	1.968,10	1.968,10	1.968,10	1.968,10	1.968,10	1.554,03	1.554,03	701,43
	1.541,80	3.673,30	3.673,30	3.673,30	3.673,30	3.673,30	1.127,73	1.127,73	1.554,03
	1.541,80	1.115,50	1.115,50	1.115,50	1.115,50	1.115,50	1.980,33	1.980,33	1.127,73
	1.968,10	1.968,10	1.968,10	1.968,10	1.968,10	1.968,10	1.127,73	1.127,73	701,43
	1.541,80	1.541,80	1.541,80	1.541,80	1.541,80	1.541,80	1.127,73	1.127,73	1.554,03
	3.247,00	1.541,80	1.541,80	1.541,80	1.541,80	1.541,80	1.980,33	1.980,33	3.259,23
	1.115,50	3.247,00	3.247,00	3.247,00	3.247,00	3.247,00	3.685,53	3.685,53	701,43
	1.115,50	1.115,50	1.115,50	1.115,50	1.115,50	1.115,50	1.127,73	1.127,73	1.554,03
	2.394,40	1.115,50	1.115,50	1.115,50	1.115,50	1.115,50	1.980,33	1.980,33	1.127,73
	2.394,40	2.394,40	2.394,40	2.394,40	2.394,40	2.394,40	1.554,03	1.554,03	701,43
	1.541,80	2.394,40	2.394,40	2.394,40	2.394,40	2.394,40	1.127,73	1.127,73	1.127,73
	1.541,80	1.968,10	1.968,10	1.968,10	1.968,10	1.968,10	1.554,03	1.554,03	701,43
	1.968,10	1.541,80	1.541,80	1.541,80	1.541,80	1.541,80	1.127,73	1.127,73	1.127,73
	1.115,50	1.115,50	1.115,50	1.115,50	1.115,50	1.115,50	1.554,03	1.554,03	2.832,93
		1.541,80	1.541,80	1.541,80	1.541,80	1.541,80	3.259,23	3.259,23	1.127,73
		1.541,80	1.541,80	1.541,80	1.541,80	1.541,80	1.127,73	1.127,73	1.127,73
		1.968,10	1.968,10	1.968,10	1.968,10	1.968,10	1.127,73	1.127,73	1.127,73
		1.115,50	1.115,50	1.115,50	1.115,50	1.115,50	1.554,03	1.554,03	1.980,33
							2.406,63	2.406,63	1.554,03
							1.980,33	1.980,33	1.127,73
							1.554,03	1.554,03	1.127,73
							1.127,73	1.127,73	1.127,73
							1.554,03	1.554,03	701,43
							1.127,73	1.127,73	1.127,73
							1.554,03	1.554,03	1.554,03
							1.980,33	1.980,33	
							1.127,73	1.127,73	
							1.127,73	1.127,73	

Características de la muestra

Media	1.668,09
Desviación típica	618,63

Se establece como precio de venta, el valor de 1.600 €/m², en el entorno de la media municipal.

A.3.2.4 PLAZAS DE APARCAMIENTO

Para la determinación del precio de venta de las plazas de aparcamiento, se ha seguido la misma metodología que en el apartado anterior para superficie comercial, haciendo uso de los precios medios en el mercado publicados por la Consejería de Economía y Hacienda.

El volumen de datos en relación a los precios de aparcamientos de Cartagena es muy elevado, por esa razón no se presentan en este apartado. Solo se presenta la media y desviación típica de la muestra.

Características de la muestra

Media	13163,15
Desviación típica	4110,50

Se establece el precio de venta de las plazas de aparcamiento en un valor de 15.000€. En este caso se ha establecido un precio de venta mayor a la media del municipio debido a que las diferencias entre las zonas céntricas y la periferia son muy acusadas. Teniendo en cuenta la ubicación y los servicios de los que dispondrá la futura zona, es asumible que el precio de venta de estos locales será relativamente mayor que la media.

A.3.3 COSTES DE CONSTRUCCIÓN

Los costes de construcción se han obtenido a partir de la herramienta informática Generador de Precios de la Construcción de CYPE Ingenieros S.A. para la Región de Murcia:

Tipo de arquitectura	Calidad básica €/m ²	Calidad media €/m ²	Calidad Alta €/m ²
Plurifamiliares en bloque aislado (menos de 16 viviendas)	447,84	595,62	819,54
Plurifamiliares en bloque aislado (16 a 40 viviendas)	421,07	547,39	762,13
Plurifamiliares en bloque aislado (más de 40 viviendas)	394,29	504,69	705,78
Plurifamiliares en manzana cerrada (menos de 16 viviendas)	431,86	552,78	725,53
Plurifamiliares en manzana cerrada (16 a 40 viviendas)	405,95	511,50	669,82
Plurifamiliares en manzana cerrada (más de 40 viviendas)	380,04	471,24	611,85
Oficinas en vivienda plurifamiliar, sin decoración ni instalaciones	310,94	398,01	506,84
Locales en edificio plurifamiliar, diáfanos en estructura, sin acabados	176,63	194,29	220,80
Locales comerciales en edificios residenciales	516,08	629,61	892,82
Garajes en planta baja o en altura	216,37	246,66	302,92
Garajes en semisótano o primer sótano	271,21	309,19	379,70
Garajes en segundo o tercer sótano	310,94	354,48	435,32

Estos costes incluyen los costes de ejecución material y los costes indirectos.

Los gastos generales, beneficio industrial del constructor, honorarios de técnicos, y demás gastos derivados de la construcción se determinan como un porcentaje del presupuesto de ejecución material:

Concepto	Porcentaje
Gastos generales construcción	6
Beneficio industrial constructor	14
Honorarios Arquitectos	6
Honorarios Aparejador	2
Control de calidad	1
Gastos y honorarios legales	8
Seguro constructor	1

Con lo que los costes de construcción para cada una de las tipologías edificatorias quedan:

Tipo de arquitectura	Calidad básica €/m ²	Calidad media €/m ²	Calidad Alta €/m ²
Plurifamiliares en bloque aislado (menos de 16 viviendas)	618,02	821,96	1130,97
Plurifamiliares en bloque aislado (16 a 40 viviendas)	581,08	755,40	1051,74
Plurifamiliares en bloque aislado (más de 40 viviendas)	544,12	696,47	973,98
Plurifamiliares en manzana cerrada (menos de 16 viviendas)	595,97	762,83	1001,23
Plurifamiliares en manzana cerrada (16 a 40 viviendas)	560,21	705,87	924,35
Plurifamiliares en manzana cerrada (más de 40 viviendas)	524,46	650,31	844,35
Oficinas en vivienda plurifamiliar, sin decoración ni instalaciones	429,10	549,25	699,44
Locales en edificio plurifamiliar, diáfanos en estructura, sin acabados	243,75	268,12	304,70
Locales comerciales en edificios residenciales	712,19	868,86	1232,09
Garajes en planta baja o en altura	298,59	340,39	418,03
Garajes en semisótano o primer sótano	374,27	426,68	523,99
Garajes en segundo o tercer sótano	429,10	489,18	600,74

Por último, de acuerdo con la metodología propuesta por la Ley del Suelo y su Reglamento para la valoración de suelo urbano, el porcentaje de beneficio del promotor y gastos generales derivados de la promoción inmobiliaria se introduce en la valoración mediante el coeficiente de ponderación K que por norma general toma el valor de 1,4.



ESCUELA DE INGENIERÍA DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Y DE INGENIERÍA DE MINAS

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE CARTAGENA

PLAN ESPECIAL PARA LA REMODELACIÓN E INTEGRACIÓN URBANA DE LA RED ARTERIAL FERROVIARIA DE CARTAGENA

ANEJO 4. RECUPERACIÓN DE SUELOS

ÍNDICE

A.5.1 INTRODUCCIÓN	107
A.5.2 DECLARACIÓN DE SUELO CONTAMINADO.....	107
A.5.3 PROYECTO DE DESCONTAMINACIÓN	109

A.4.1 INTRODUCCIÓN

Debido a la actividad industrial realizada en el entorno del ámbito de la actuación a lo largo del siglo XX, es previsible que el suelo pueda encontrarse parcialmente contaminado por la presencia de metales pesados procedentes de las cenizas de tostación de piritas y por fosfoyesos.

El objeto del presente anejo es la definición de las labores necesarias para la obtención del inventario de los emplazamientos potencialmente contaminados, así como las características mínimas que debe cumplir el proyecto de descontaminación en caso de que fuera necesario.

A.4.2 DECLARACIÓN DE SUELO CONTAMINADO

De acuerdo a lo establecido 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, la Consejería de Industria y Medio Ambiente de la Región de Murcia ha desarrollado una guía metodológica con el protocolo a seguir para la declaración como suelo contaminado y la redacción del consiguiente proyecto de descontaminación.

El Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se define la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo, en el artículo 3.4 establece:

Los propietarios de suelos en los que se desarrollara en el pasado alguna actividad potencialmente contaminante, estarán obligados a presentar un informe de situación cuando soliciten licencia o autorización para ejercer alguna actividad diferente de las consideradas potencialmente contaminantes o que suponga un cambio de uso.

El contenido de este informe preliminar se aprobó mediante la Orden de 24 de enero de 2007, para aquellas actividades dentro del ámbito competencial de la Región de Murcia, sujetas al cumplimiento del Real Decreto 9/2005, de 14 enero.

Con la existencia de evidencias de contaminación de suelo, es necesaria, la presentación del Informe Complementario de Contaminación del Suelo.

En el Informe Complementario, se deberá incluir un análisis físico-químico del terreno en el que se realice una toma de muestras que permita evaluar las características del suelo y establecer fronteras y límites precisos de las áreas contaminadas.

El informe contendrá una estimación cuantitativa de los riesgos que la presencia del suelo contaminado comporta para personas y ecosistemas expuestos, y la información y útiles necesarios para la evaluación de la probabilidad de los efectos identificados, en base a criterios sociales, económicos y tecnológicos.

Partiendo de la información obtenida con carácter previo a través de los informes preliminar y complementario, la Dirección General competente en materia de suelos contaminados adoptará la decisión de iniciar el procedimiento para la declaración de un suelo como contaminado

De acuerdo con el RD 9/2005, en su anexo III se indica que un suelo será declarado como contaminado cuando:

- Se determinen riesgos inaceptables para la protección de la salud humana o los ecosistemas.
- Cuando no se disponga de la correspondiente valoración de riesgos, se puede asumir que el riesgo es inaceptable cuando se superen en más de 100 veces los NGR para protección de salud humana.

A.4.3 PROYECTO DE DESCONTAMINACIÓN

En caso de que alguna de las zonas incluidas en el ámbito de Actuación sea declarada como suelo contaminado, se deberá proceder a la redacción de proyectos para la limpieza y recuperación de dichos emplazamientos.

Este proyecto de descontaminación ha de ser aprobado por el órgano competente que además tendrá que fijar los términos y plazos para proceder a la recuperación ambiental.

El artículo 7 del RD 9/2005 define las características básicas que ha de contemplar el proyecto de acuerdo con las mejores técnicas disponibles, eliminar el foco de contaminación, garantizar que se materializan soluciones permanentes, priorizar técnicas de tratamiento in situ, etc.

Artículo 7. Descontaminación de suelos.

1. La declaración de un suelo como contaminado obligará a la realización de las actuaciones necesarias para proceder a su recuperación ambiental en los términos y plazos dictados por el órgano competente.

2. El alcance y ejecución de las actuaciones de recuperación será tal que garantice que la contaminación remanente, si la hubiera, se traduzca en niveles de riesgo aceptables de acuerdo con el uso del suelo.

3. La recuperación de un suelo contaminado se llevará a cabo aplicando las mejores técnicas disponibles en función de las características de cada caso. Las actuaciones de recuperación deben garantizar que materializan soluciones permanentes, priorizando, en la medida de lo posible, las técnicas de tratamiento in situ que eviten la generación, traslado y eliminación de residuos.

4. Siempre que sea posible, la recuperación se orientará a eliminar los focos de contaminación y a reducir la concentración de los contaminantes en el suelo. En el caso de que por razones justificadas de carácter técnico, económico o medioambiental no sea posible esa recuperación, se podrán aceptar soluciones de recuperación tendentes a reducir la exposición, siempre que incluyan medidas de contención o confinamiento de los suelos afectados.

5. Los suelos contaminados perderán esta condición cuando se realicen en ellos actuaciones de descontaminación que, en función de los diferentes usos, garanticen que aquellos han dejado de suponer un riesgo inadmisibles para el objeto de protección designado, salud humana o ecosistemas. En todo caso, un suelo dejará de tener la condición de contaminado para un determinado uso una vez exista y sea firme la resolución administrativa que así lo declare, previa comprobación de la efectividad de las actuaciones de recuperación practicadas.



ESCUELA DE INGENIERÍA DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Y DE INGENIERÍA DE MINAS

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE CARTAGENA

PLAN ESPECIAL PARA LA REMODELACIÓN E INTEGRACIÓN URBANA DE LA RED ARTERIAL FERROVIARIA DE CARTAGENA

ANEJO 5. REPORTAJE FOTOGRÁFICO

ÍNDICE

A.5.1 ZONA URBANA CONSOLIDADA.....	113
A.5.2 TERRENOS DE ADIF Y CORREDOR FERROVIARIO	120

A.5.1 ZONA URBANA CONSOLIDADA

A continuación se presentan una serie de fotografías de la zona urbana consolidada que se incluye en la Unidad de Actuación I.



Fotografía 1 Talleres Almucar



Fotografía 2 Talleres Almucar



Fotografía 3 Arroyo Sonido



Fotografía 4 Concesionario Honda



Fotografía 5 Repuestos Gutiérrez



Fotografía 6 Discoteca Gothica



Fotografía 7 Limpieza e Higiene de Cartagena



Fotografía 8 Limpieza e Higiene de Cartagena



Fotografía 9 Nave Industrial



Fotografía 10 Suelo no Edificado



Fotografía 11 Supermercado Día

A.5.2 TERRENOS DE ADIF Y CORREDOR FERROVIARIO

A continuación se presentan fotografías de los terrenos que son propiedad de ADIF, La Estación de Ferrocarril y el corredor ferroviario.



Fotografía 12 Estación de Ferrocarril



3Fotografía 13 Estación de Ferrocarril



Fotografía 14 Estación de Ferrocarril



Fotografía 15 Estación de Ferrocarril





Fotografía 16 Estación de Ferrocarril



Fotografía 17 Estación de Ferrocarril



Fotografía 18 Estación de Ferrocarril



Fotografía 19 Estación de Ferrocarril



Fotografía 20 Estación de Ferrocarril



Fotografía 21 Estación de Ferrocarril





PLAN ESPECIAL PARA LA REMODELACIÓN E INTEGRACIÓN URBANA DE LA RED ARTERIAL FERROVIARIA DE CARTAGENA

DOCUMENTO 2. PLANOS DE INFORMACIÓN

ÍNDICE

2.1 SITUACIÓN

2.2 DELIMITACIÓN DEL SECTOR

2.3 ESTRUCTURA DE PROPIEDAD SOBRE BASE CATASTRAL

2.4 USOS Y EDIFICACIONES EXISTENTE

2.5 TOPOGRAFÍA

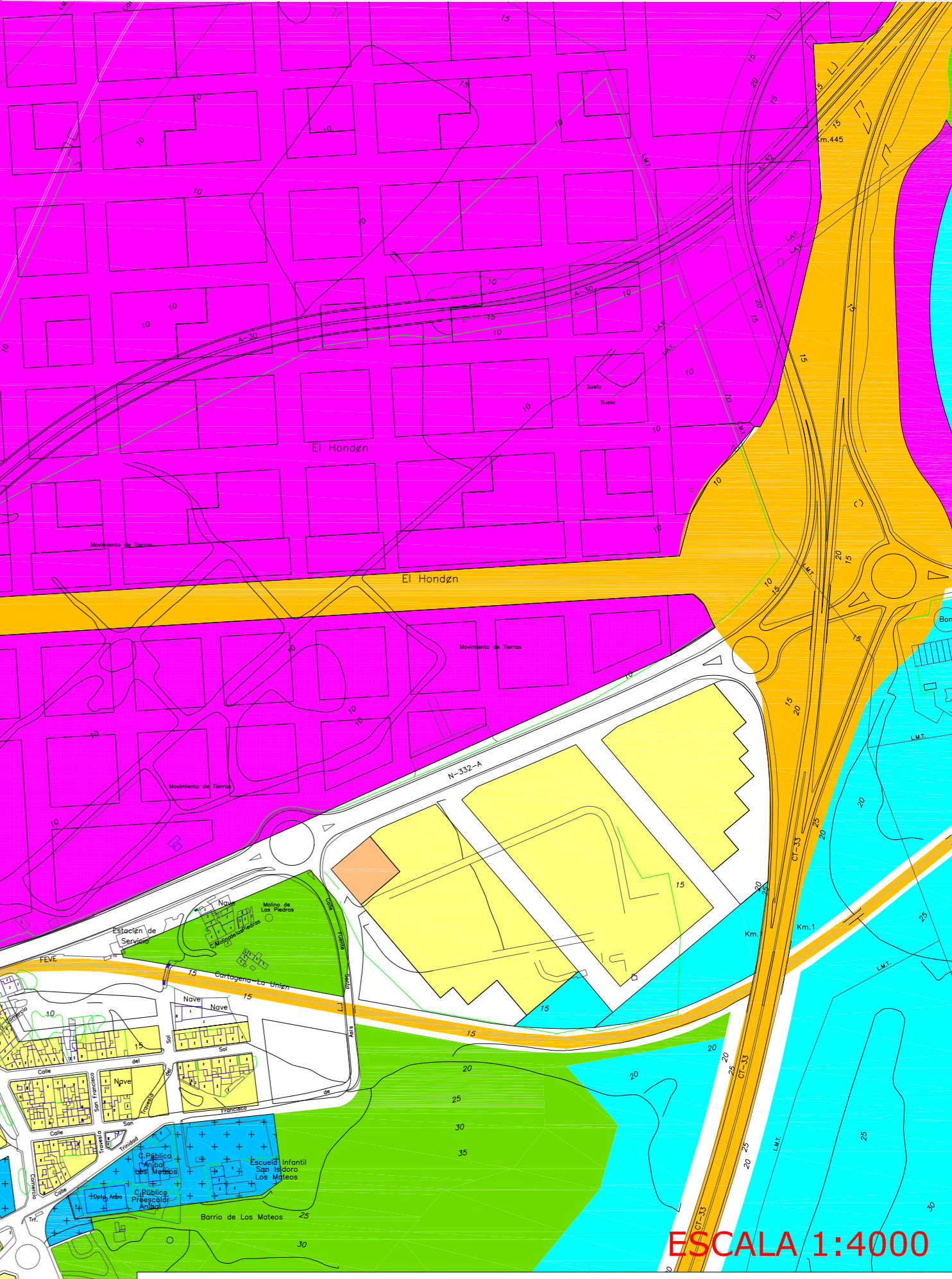
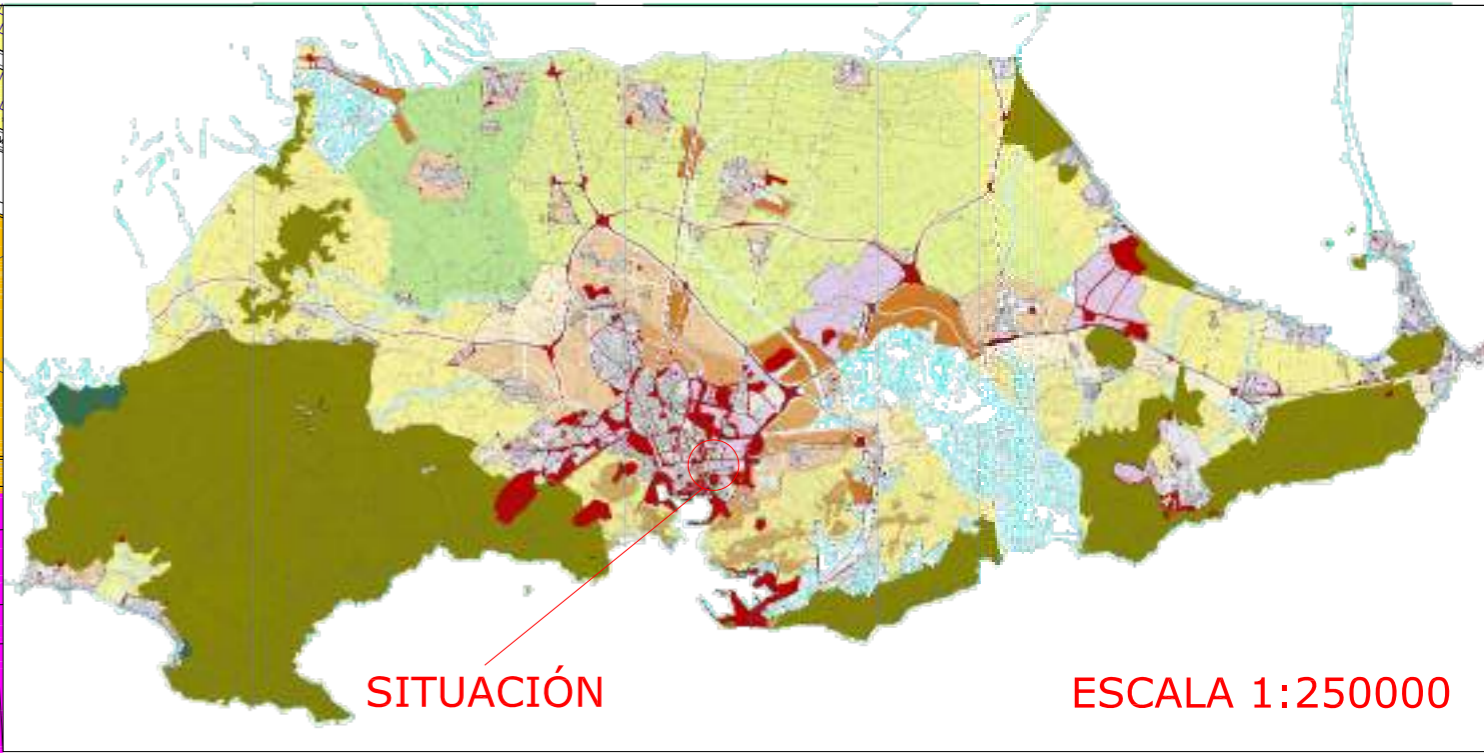
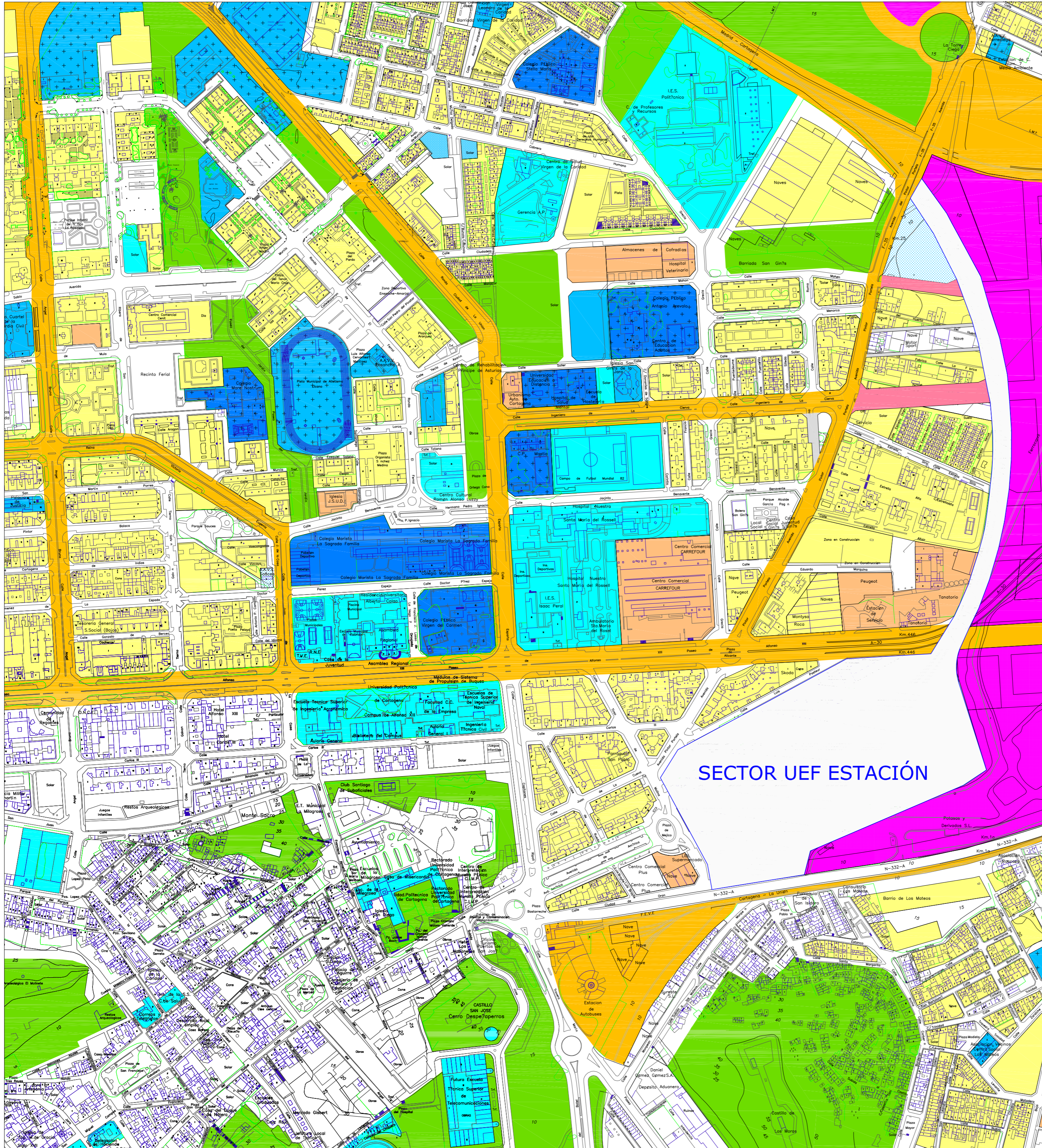
2.6 RED DE ABASTECIMIENTO

2.7 RED DE SANEAMIENTO

2.8 RED DE GAS

2.9 RED DE ELECTRICIDAD

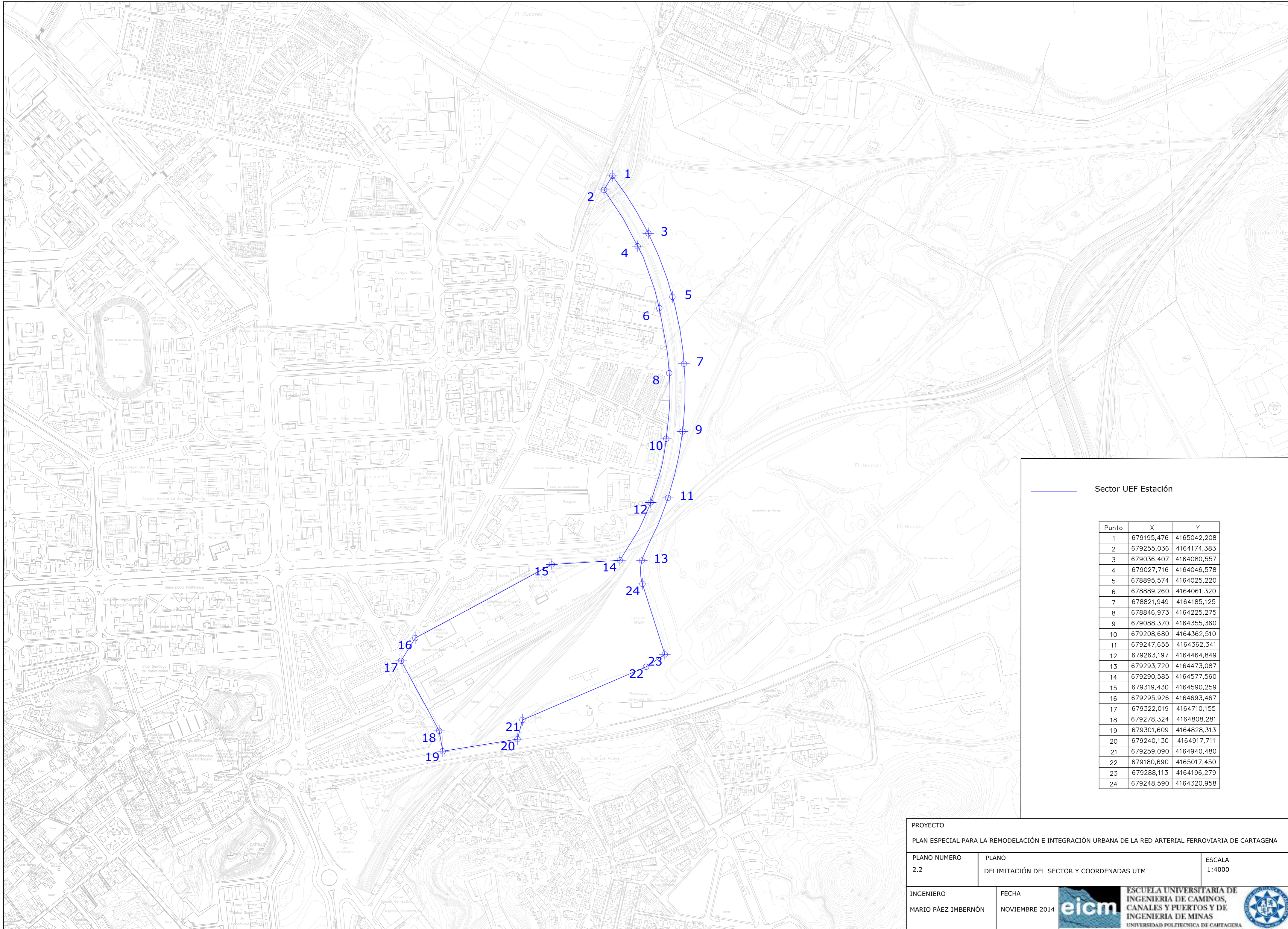
2.10 RED DE TELECOMUNICACIONES



SECTOR UEF ESTACIÓN

PROYECTO PLAN ESPECIAL PARA LA REMODELACIÓN E INTEGRACIÓN URBANA DE LA RED ARTERIAL FERROVIARIA DE CARTAGENA		
PLANO NUMERO 2.1	PLANO SITUACIÓN	ESCALA VARIAS
INGENIERO MARIO PÁEZ IMBERNÓN	FECHA NOVIEMBRE 2014	



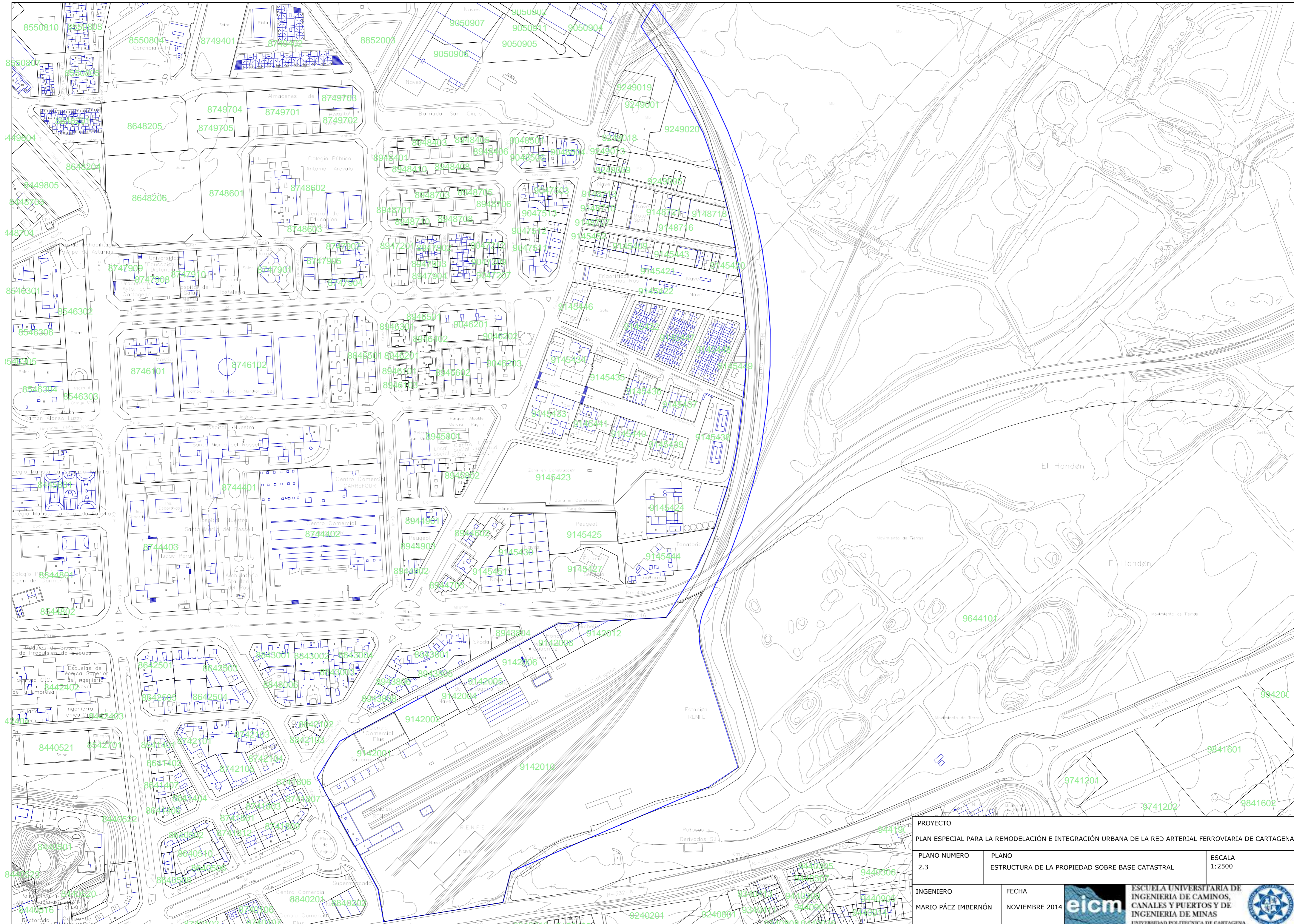


Sector UEF Estación

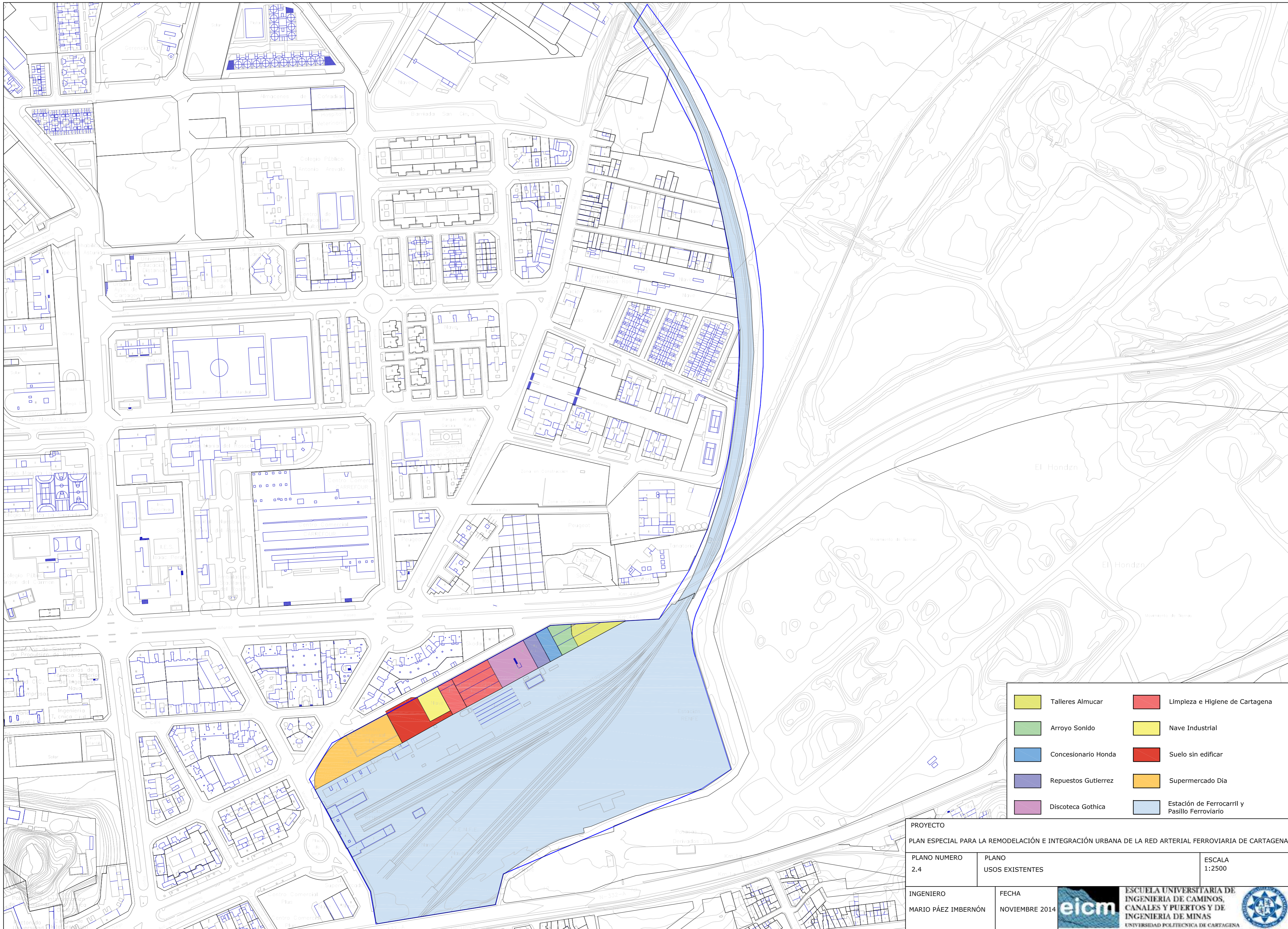
Punto	X	Y
1	679195,476	4165042,208
2	679255,036	4164174,383
3	679036,407	4164080,557
4	679027,716	4164046,578
5	678895,574	4164025,220
6	678889,260	4164061,320
7	678821,949	4164185,125
8	678846,973	4164225,275
9	679088,370	4164355,360
10	679208,680	4164362,510
11	679247,655	4164362,341
12	679263,197	4164464,849
13	679293,720	4164473,087
14	679290,585	4164577,560
15	679319,430	4164590,259
16	679295,926	4164693,467
17	679322,019	4164710,155
18	679278,324	4164808,281
19	679301,609	4164828,313
20	679240,130	4164917,711
21	679259,090	4164940,480
22	679180,690	4165017,450
23	679288,113	4164196,279
24	679248,590	4164320,958


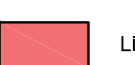

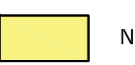






PROYECTO PLAN ESPECIAL PARA LA REMODELACIÓN E INTEGRACIÓN URBANA DE LA RED ARTERIAL FERROVIARIA DE CARTAGENA		
PLANO NUMERO 2.2	PLANO DELIMITACIÓN DEL SECTOR Y COORDENADAS UTM	ESCALA 1:4000
INGENIERO MARIO PÁEZ IMBERNÓN	FECHA NOVIEMBRE 2014	 ESCUELA UNIVERSITARIA DE INGENIERIA DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Y DE INGENIERIA DE MINAS UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE CARTAGENA



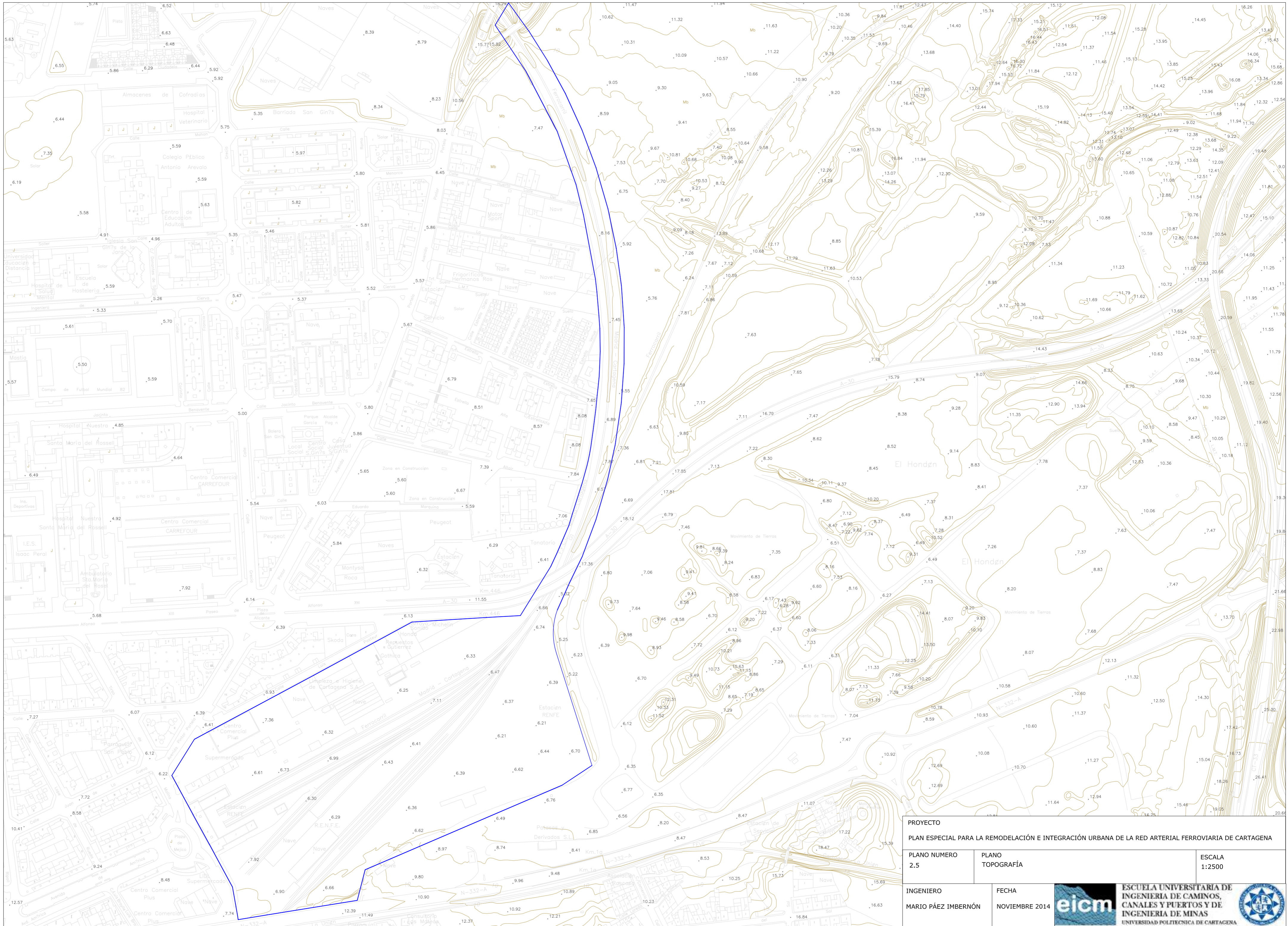


PROYECTO PLAN ESPECIAL PARA LA REMODELACIÓN E INTEGRACIÓN URBANA DE LA RED ARTERIAL FERROVIARIA DE CARTAGENA		
PLANO NUMERO 2.3	PLANO ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD SOBRE BASE CATASTRAL	ESCALA 1:2500
INGENIERO MARIO PÁEZ IMBERNÓN	FECHA NOVIEMBRE 2014	

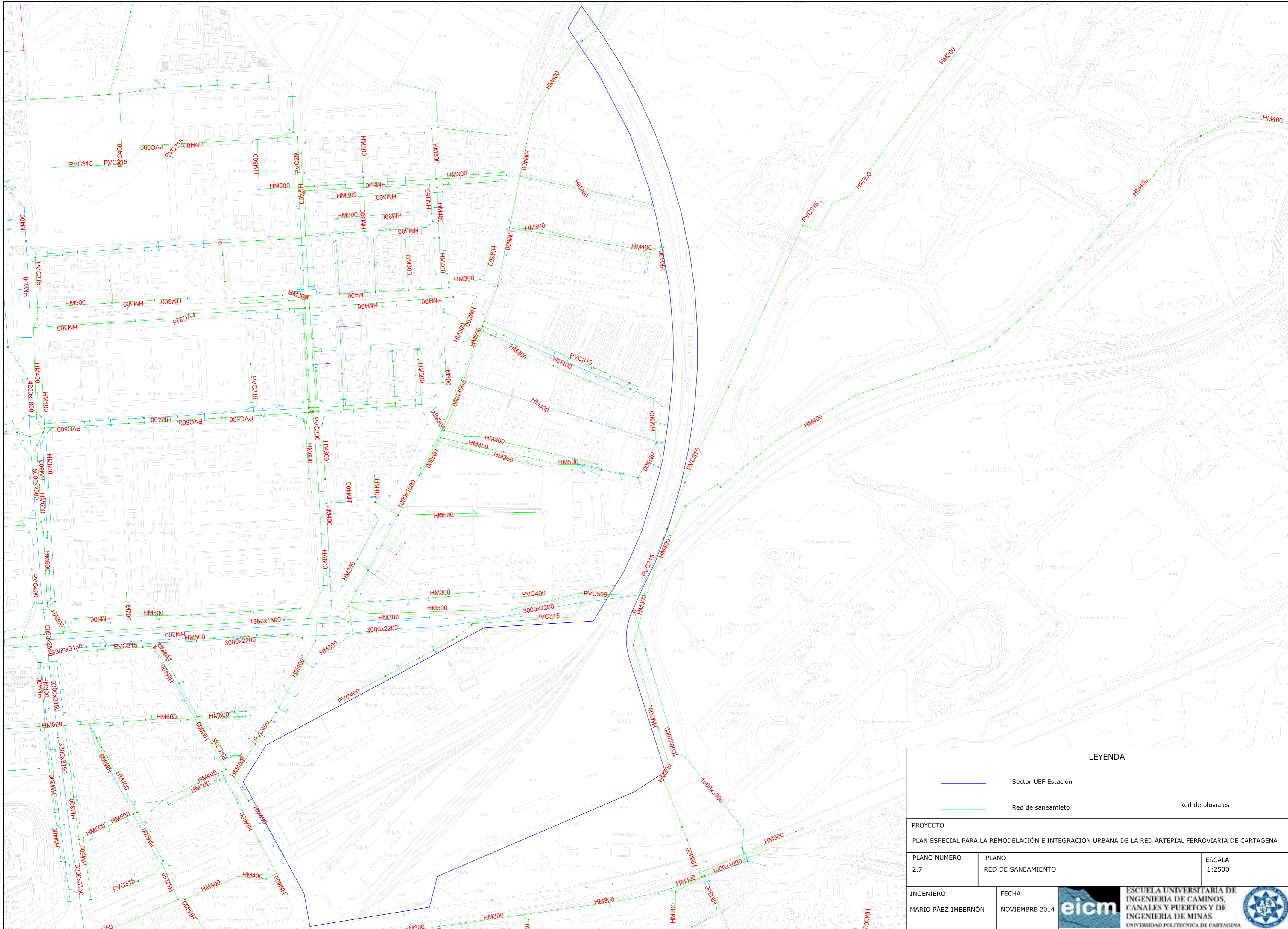





- | | | | |
|---|---------------------|---|---|
|  | Talleres Almuçar |  | Limpieza e Higiene de Cartagena |
|  | Arroyo Sonido |  | Nave Industrial |
|  | Concesionario Honda |  | Suelo sin edificar |
|  | Repuestos Gutierrez |  | Supermercado Dia |
|  | Discoteca Gothica |  | Estación de Ferrocarril y Pasillo Ferroviario |

PROYECTO PLAN ESPECIAL PARA LA REMODELACIÓN E INTEGRACIÓN URBANA DE LA RED ARTERIAL FERROVIARIA DE CARTAGENA		
PLANO NUMERO 2.4	PLANO USOS EXISTENTES	ESCALA 1:2500
INGENIERO MARIO PÁEZ IMBERNÓN	FECHA NOVIEMBRE 2014	 



PROYECTO PLAN ESPECIAL PARA LA REMODELACIÓN E INTEGRACIÓN URBANA DE LA RED ARTERIAL FERROVIARIA DE CARTAGENA		
PLANO NUMERO 2.5	PLANO TOPOGRAFÍA	ESCALA 1:2500
INGENIERO MARIO PÁEZ IMBERNÓN	FECHA NOVIEMBRE 2014	



LEYENDA		
	Sector UEF Estación	
	Red de saneamiento	
		Red de pluviales

PROYECTO
 PLAN ESPECIAL PARA LA REMODELACIÓN E INTEGRACIÓN URBANA DE LA RED ARTERIAL FERROVIARIA DE CARTAGENA

PLANO NUMERO
 2.7

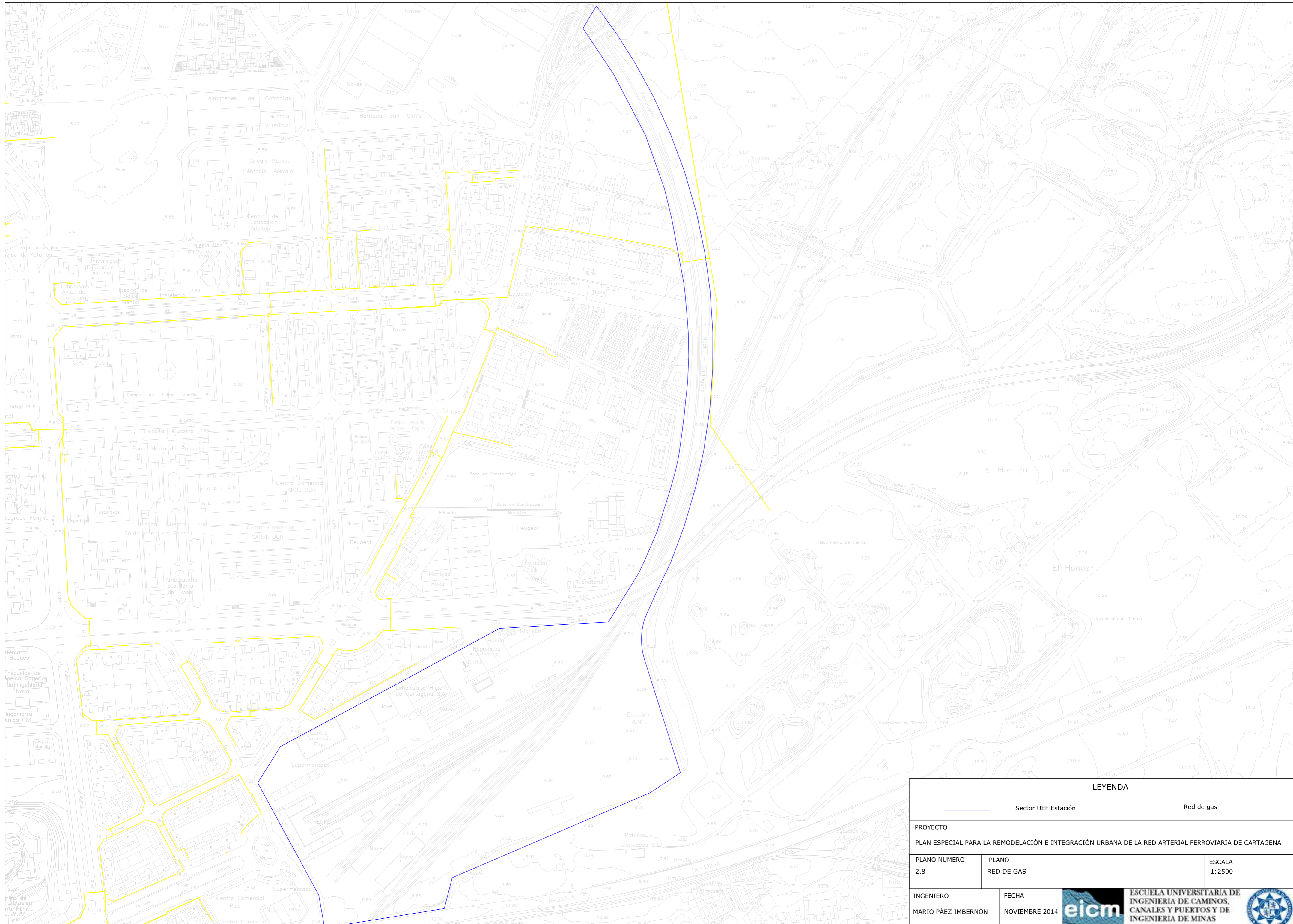
PLANO
 RED DE SANEAMIENTO

ESCALA
 1:2500

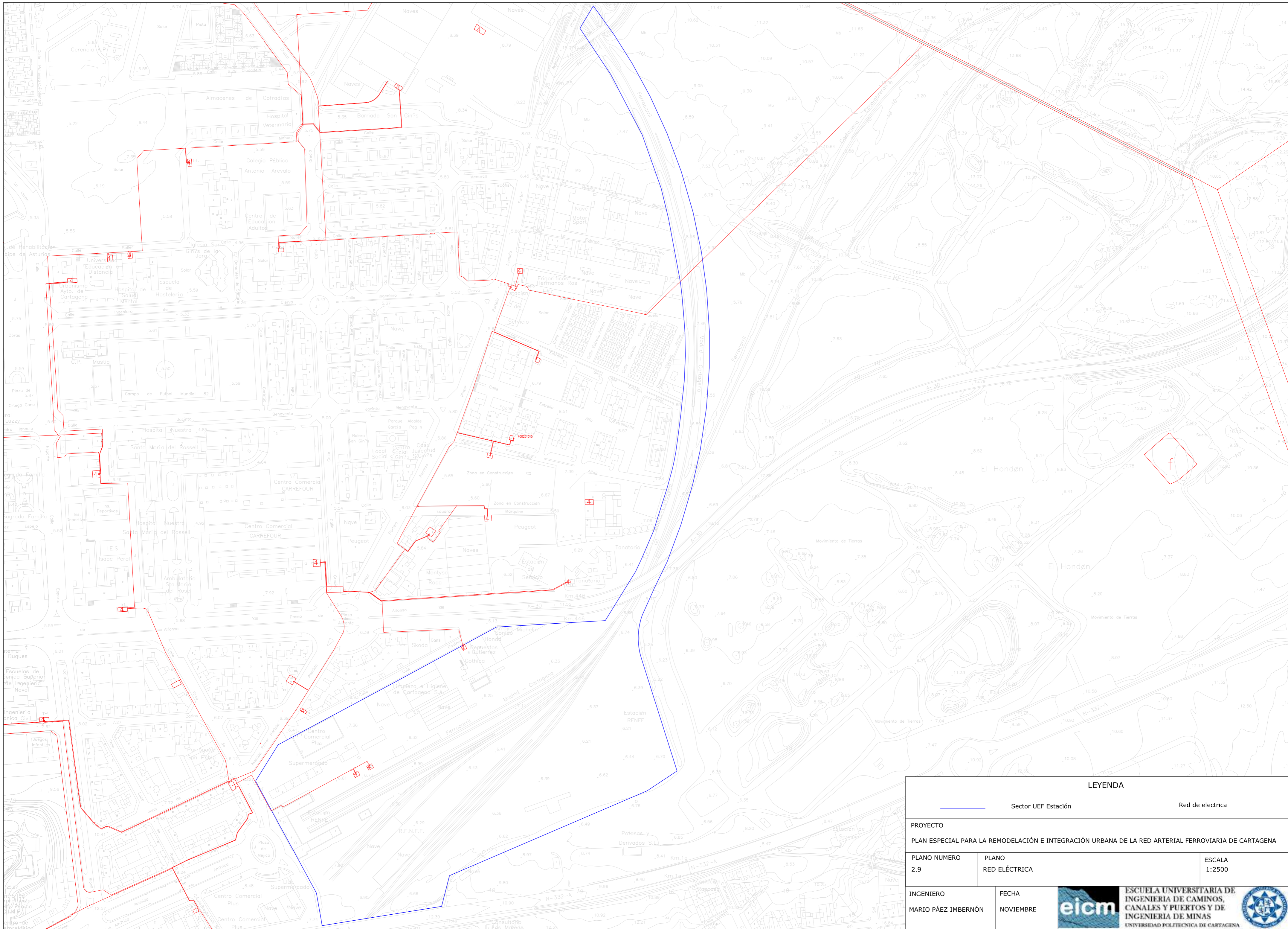
INGENIERO
 MARIO PÁEZ IMBERNÓN

FECHA
 NOVIEMBRE 2014

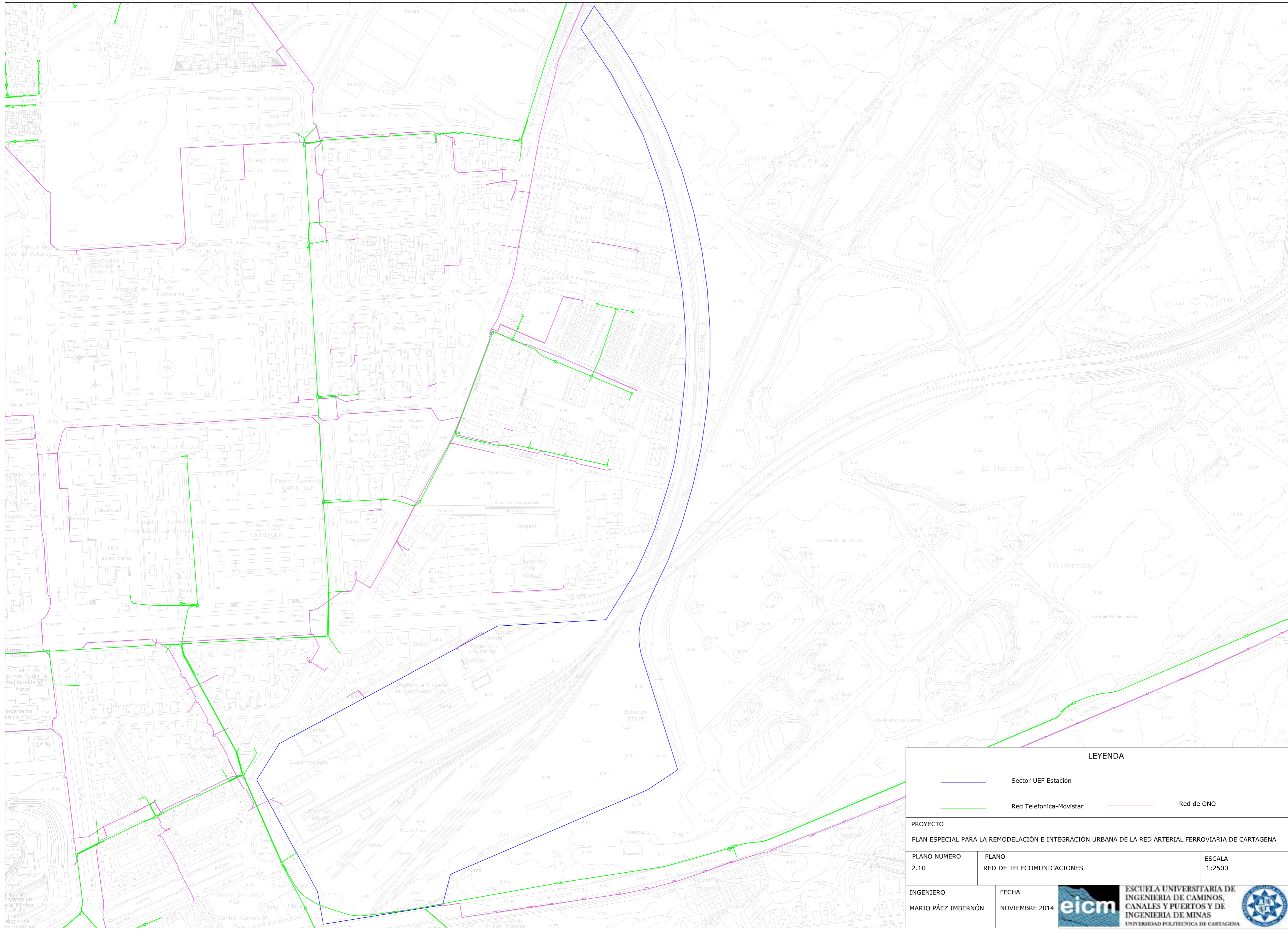







LEYENDA			
	Sector UEF Estación		Red de gas
PROYECTO			
PLAN ESPECIAL PARA LA REMODELACIÓN E INTEGRACIÓN URBANA DE LA RED ARTERIAL FERROVIARIA DE CARTAGENA			
PLANO NUMERO	PLANO	ESCALA	
2.8	RED DE GAS	1:2500	
INGENIERO	FECHA	 ESCUELA UNIVERSITARIA DE INGENIERIA DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Y DE INGENIERIA DE MINAS UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE CARTAGENA	
MARIO PÁEZ IMBERNÓN	NOVIEMBRE 2014		



LEYENDA			
	Sector UEF Estación		Red de electrica
PROYECTO			
PLAN ESPECIAL PARA LA REMODELACIÓN E INTEGRACIÓN URBANA DE LA RED ARTERIAL FERROVIARIA DE CARTAGENA			
PLANO NUMERO	PLANO	ESCALA	
2.9	RED ELÉCTRICA	1:2500	
INGENIERO	FECHA	 ESCUELA UNIVERSITARIA DE INGENIERIA DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Y DE INGENIERIA DE MINAS  UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE CARTAGENA	
MARIO PÁEZ IMBERNÓN	NOVIEMBRE		



LEYENDA		
	Sector UEF Estación	
	Red Telefonica-Movistar	
		Red de ONO

PROYECTO
PLAN ESPECIAL PARA LA REMODELACIÓN E INTEGRACIÓN URBANA DE LA RED ARTERIAL FERROVIARIA DE CARTAGENA

PLANO NUMERO 2.10	PLANO RED DE TELECOMUNICACIONES	ESCALA 1:2500
-----------------------------	------------------------------------	------------------

INGENIERO MARIO PÁEZ IMBERNÓN	FECHA NOVIEMBRE 2014	  
---	-------------------------	---



ESCUELA DE INGENIERÍA DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Y DE INGENIERÍA DE MINAS

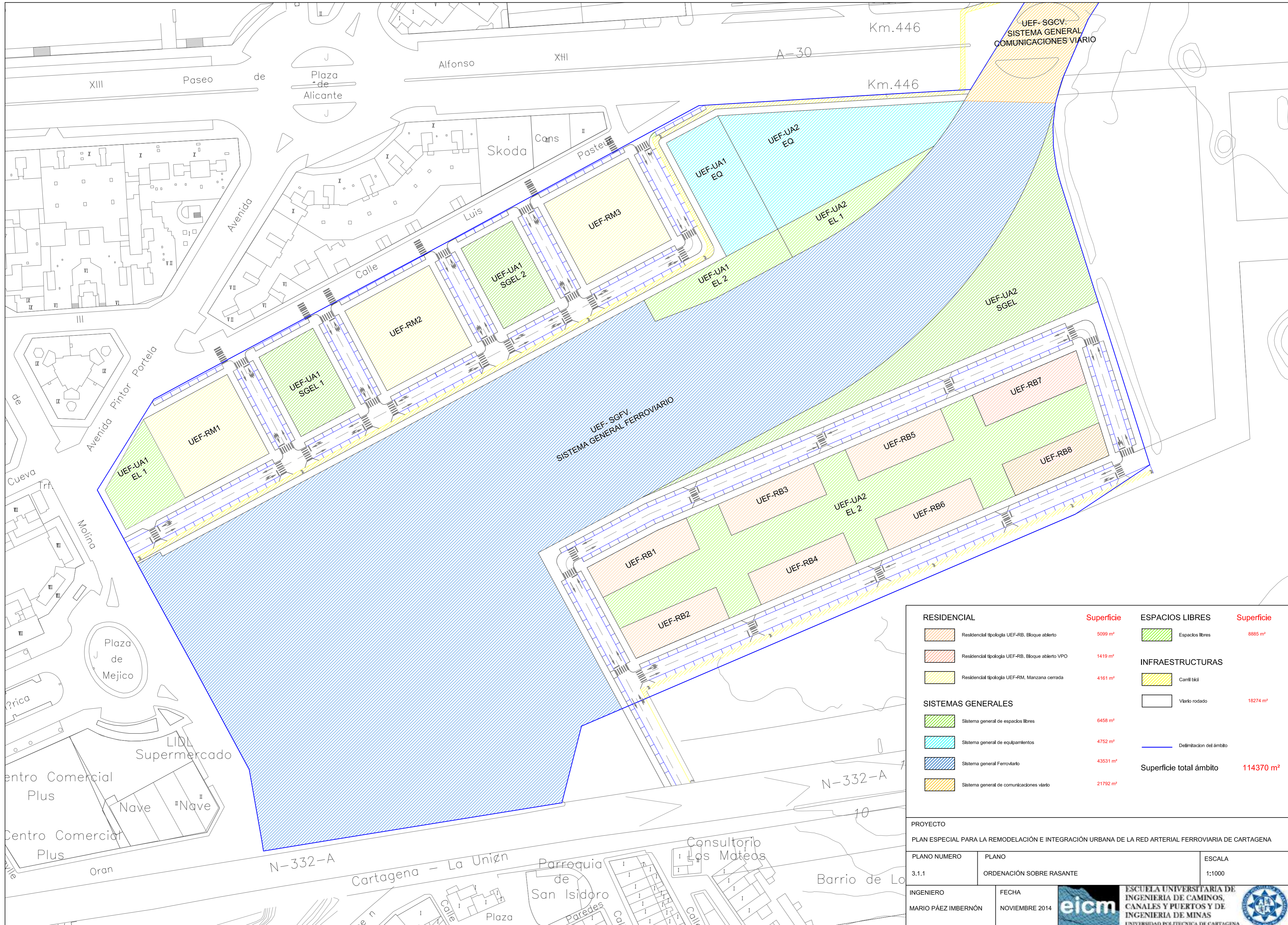
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE CARTAGENA

PLAN ESPECIAL PARA LA REMODELACIÓN E INTEGRACIÓN URBANA DE LA RED ARTERIAL FERROVIARIA DE CARTAGENA

DOCUMENTO 3. PLANOS DE ORDENACIÓN

ÍNDICE

- 3.1.1 ORDENACIÓN SOBRE RASANTE
- 3.1.2 ORDENACIÓN SOBRE RASANTE
- 3.2.1 ORDENACIÓN BAJO RASANTE
- 3.2.2 ORDENACIÓN BAJO RASANTE
- 3.3.1 ALINEACIONES, COTAS Y RASANTES
- 3.3.2 ALINEACIONES, COTAS Y RASANTES
- 3.4.1 CUANTIFICACIÓN DE SUPERFICIES, PARCELAS Y COTAS
- 3.4.2 CUANTIFICACIÓN DE SUPERFICIES, PARCELAS Y COTAS
- 3.5.1 ORDENACIÓN PORMENORIZADA
- 3.5.2 ORDENACIÓN PORMENORIZADA
- 3.6.1 CESIONES
- 3.6.2 CESIONES
- 3.7 UNIDADES DE ACTUACIÓN
- 3.8 SECCIONES VIARIAS TIPO
- 3.9 RÉGIMEN TRANSITORIO
- 3.10 ESQUEMA RED ABASTECIMIENTO
- 3.11 ESQUEMA RED SANAMIENTO
- 3.12 ESQUEMA RED DE GAS
- 3.13 ESQUEMA RED DE ELECTRICIDAD
- 3.14 ESQUEMA RED DE TELECOMUNICACIONES



RESIDENCIAL		Superficie	ESPACIOS LIBRES		Superficie
	Residencial tipología UEF-RB. Bloque abierto	5099 m ²		Espacios libres	8885 m ²
	Residencial tipología UEF-RB. Bloque abierto VPO	1419 m ²	INFRAESTRUCTURAS		
	Residencial tipología UEF-RM. Manzana cerrada	4161 m ²		Carril bici	
SISTEMAS GENERALES				Sistema general de espacios libres	6458 m ²
	Sistema general de equipamientos	4752 m ²		Vialidad rodada	18274 m ²
	Sistema general Ferroviario	43531 m ²		Delimitación del ámbito	
	Sistema general de comunicaciones viario	21792 m ²	Superficie total ámbito 114370 m²		

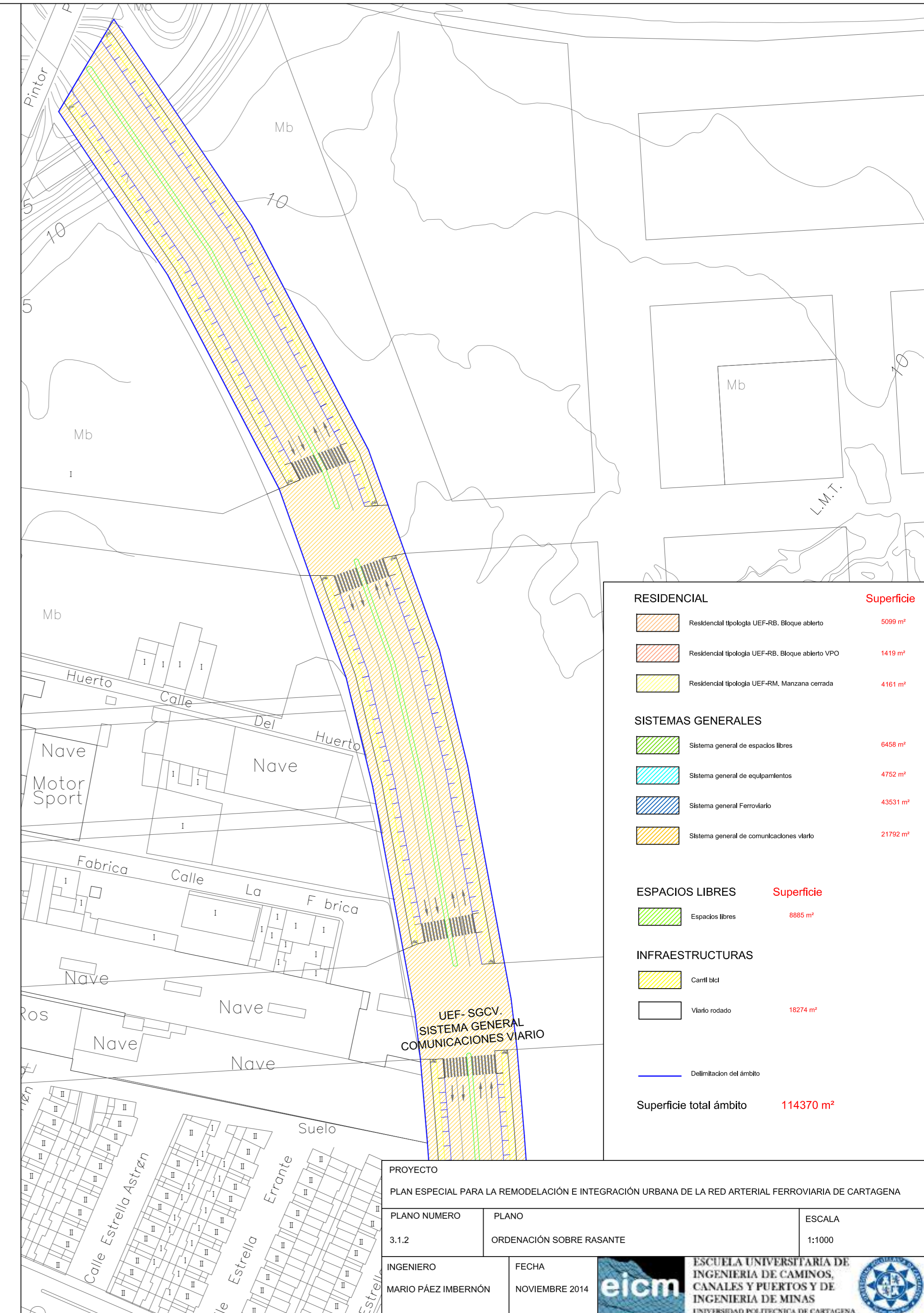
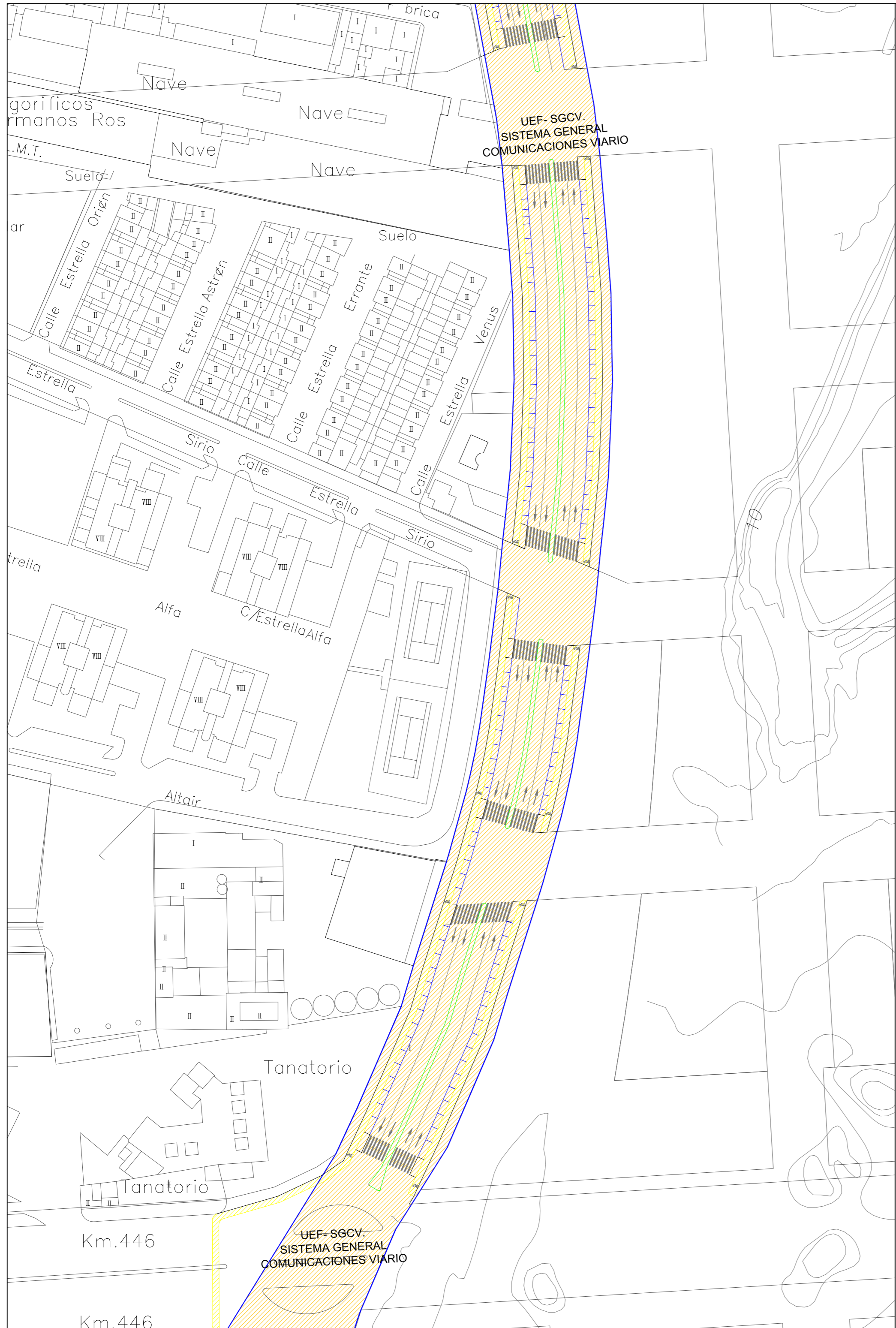
PROYECTO
 PLAN ESPECIAL PARA LA REMODELACIÓN E INTEGRACIÓN URBANA DE LA RED ARTERIAL FERROVIARIA DE CARTAGENA

PLANO NUMERO 3.1.1	PLANO ORDENACIÓN SOBRE RASANTE	ESCALA 1:1000
-----------------------	-----------------------------------	------------------

INGENIERO
MARIO PÁEZ IMBERNÓN

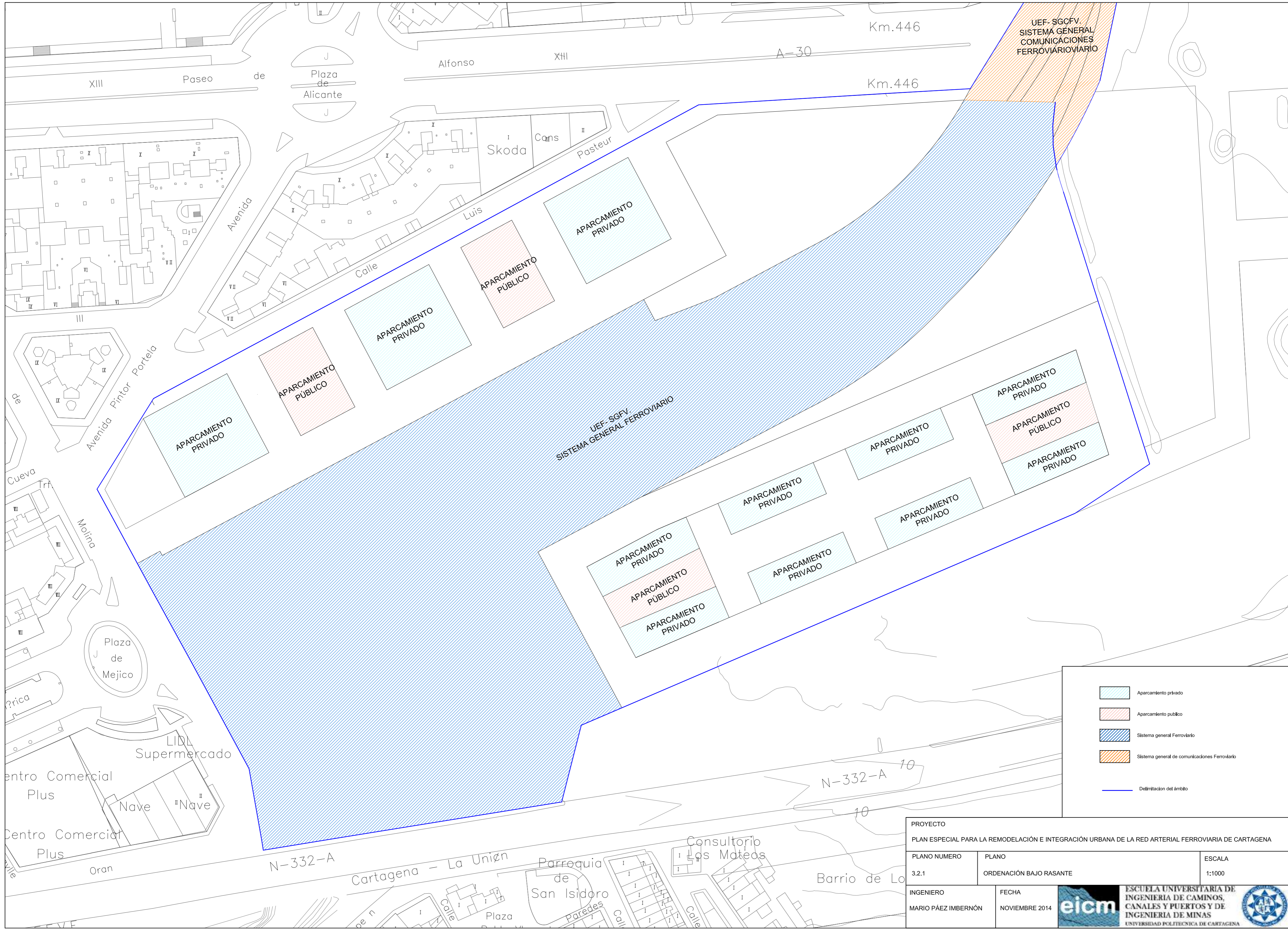
FECHA
NOVIEMBRE 2014

ESCUELA UNIVERSITARIA DE INGENIERIA DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Y DE INGENIERIA DE MINAS
 UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE CARTAGENA



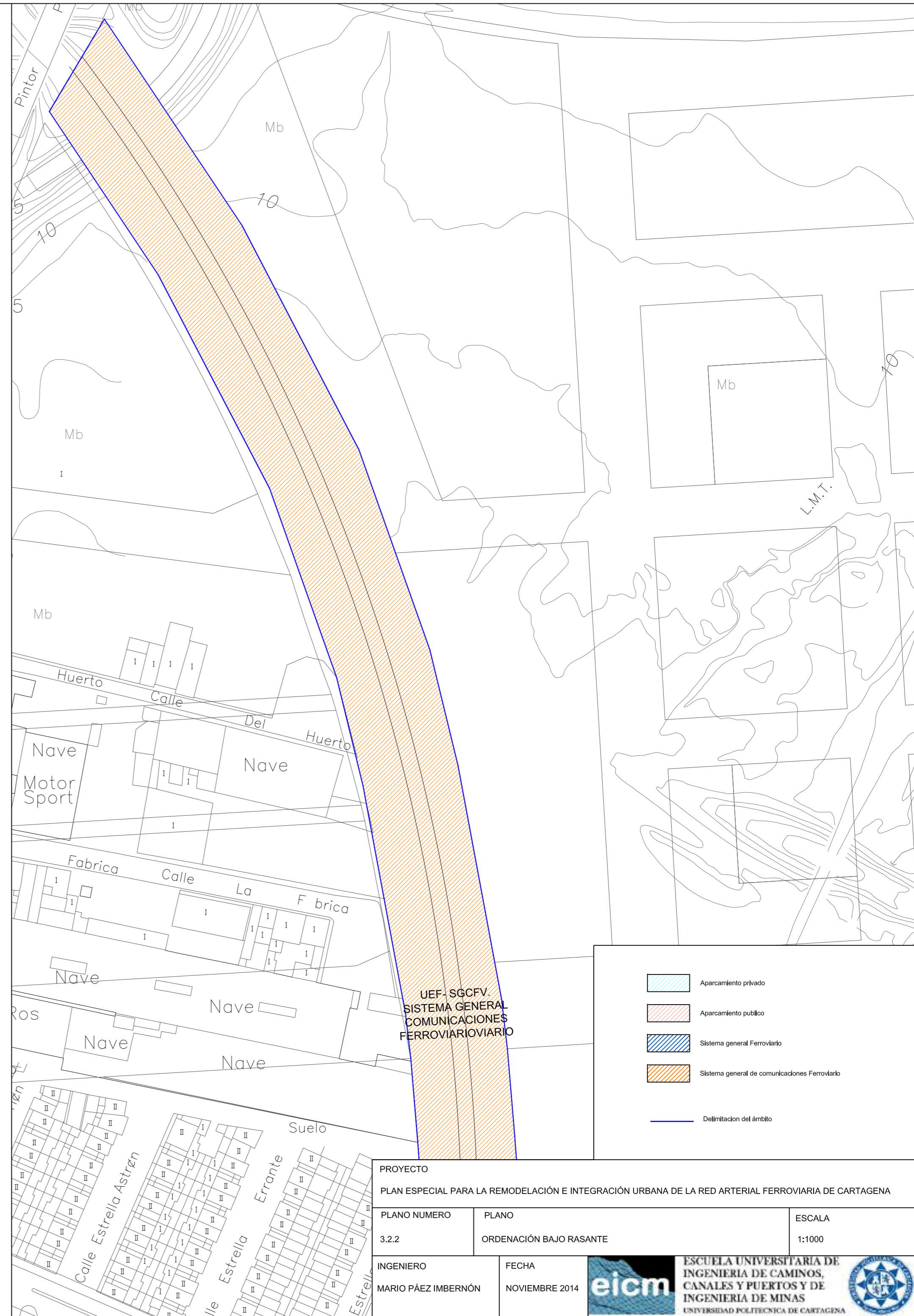
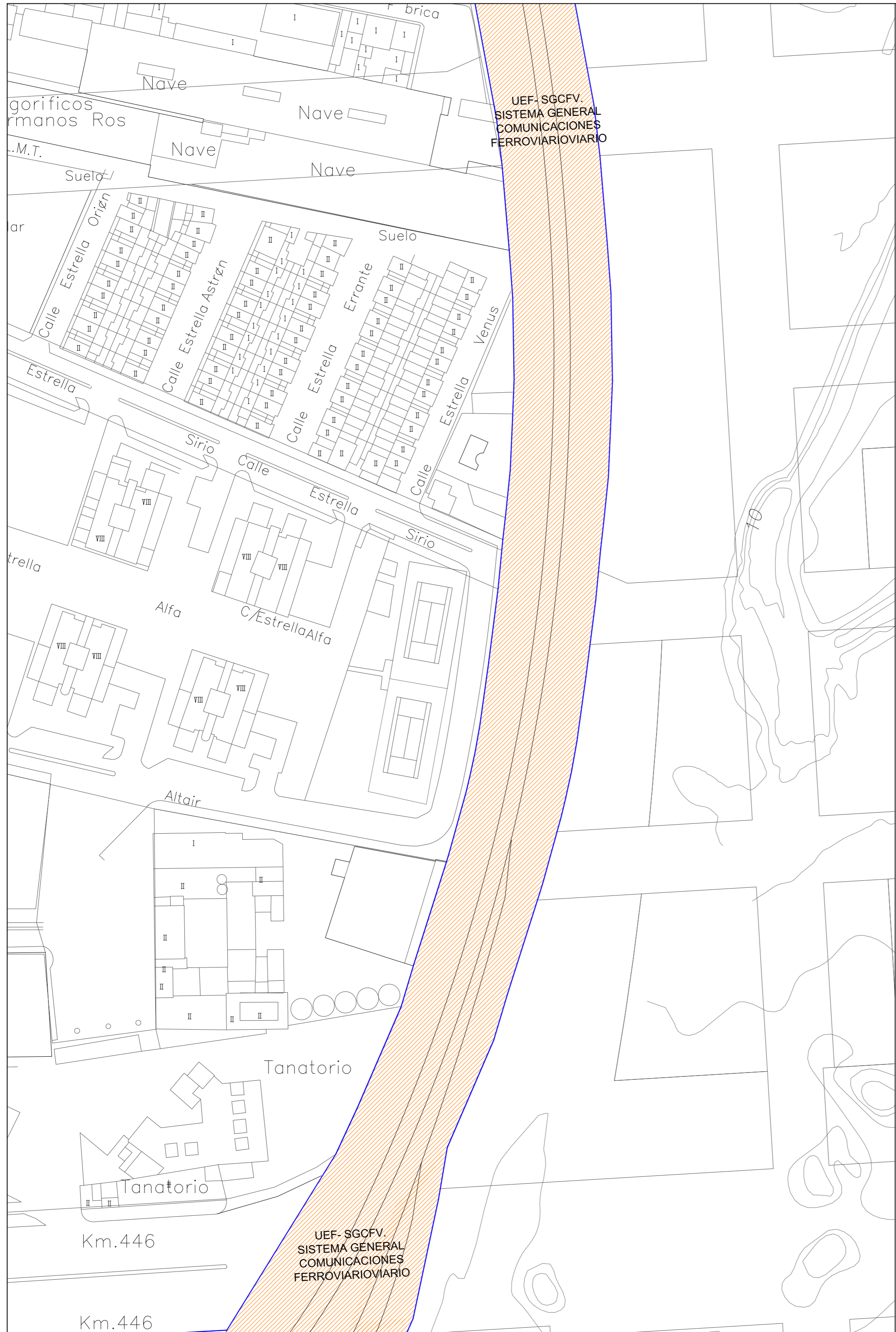
RESIDENCIAL		Superficie
	Residencial tipología UEF-RB. Bloque abierto	5099 m ²
	Residencial tipología UEF-RB. Bloque abierto VPO	1419 m ²
	Residencial tipología UEF-RM. Manzana cerrada	4161 m ²
SISTEMAS GENERALES		Superficie
	Sistema general de espacios libres	6458 m ²
	Sistema general de equipamientos	4752 m ²
	Sistema general Ferroviario	43531 m ²
	Sistema general de comunicaciones viario	21792 m ²
ESPACIOS LIBRES		Superficie
	Espacios libres	8885 m ²
INFRAESTRUCTURAS		Superficie
	Carril bici	
	Viaro rodado	18274 m ²
	Delimitación del ámbito	
Superficie total ámbito		114370 m²

PROYECTO PLAN ESPECIAL PARA LA REMODELACIÓN E INTEGRACIÓN URBANA DE LA RED ARTERIAL FERROVIARIA DE CARTAGENA		
PLANO NUMERO 3.1.2	PLANO ORDENACIÓN SOBRE RASANTE	ESCALA 1:1000
INGENIERO MARIO PÁEZ IMBERNÓN	FECHA NOVIEMBRE 2014	



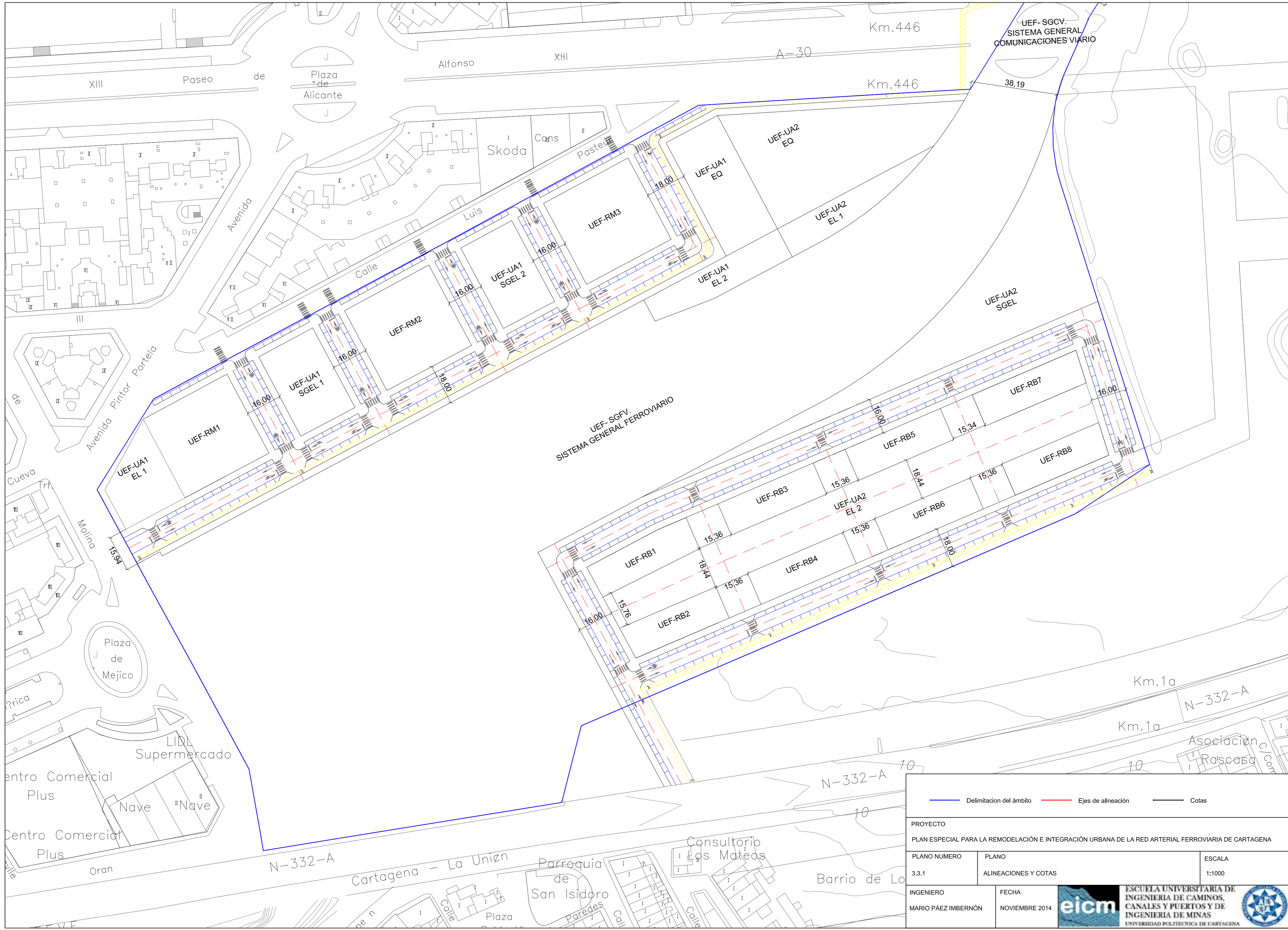
	Aparcamiento privado
	Aparcamiento público
	Sistema general Ferroviario
	Sistema general de comunicaciones Ferroviario
	Delimitación del ámbito

PROYECTO PLAN ESPECIAL PARA LA REMODELACIÓN E INTEGRACIÓN URBANA DE LA RED ARTERIAL FERROVIARIA DE CARTAGENA		
PLANO NUMERO 3.2.1	PLANO ORDENACIÓN BAJO RASANTE	ESCALA 1:1000
INGENIERO MARIO PÁEZ IMBERNÓN	FECHA NOVIEMBRE 2014	ESCUELA UNIVERSITARIA DE INGENIERIA DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Y DE INGENIERIA DE MINAS UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE CARTAGENA

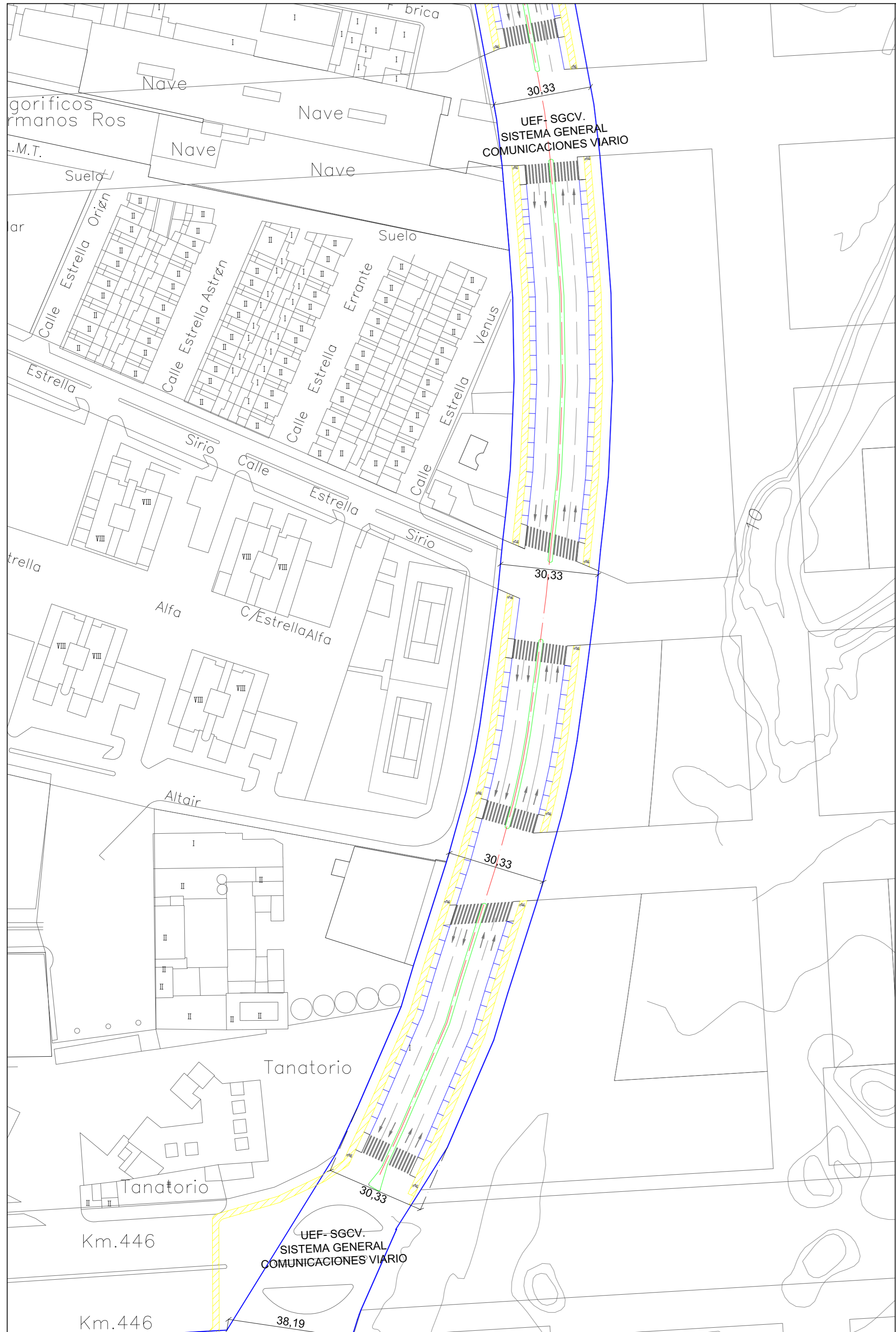


- Aparcamiento privado
- Aparcamiento público
- Sistema general Ferroviario
- Sistema general de comunicaciones Ferroviario
- Delimitación del ámbito

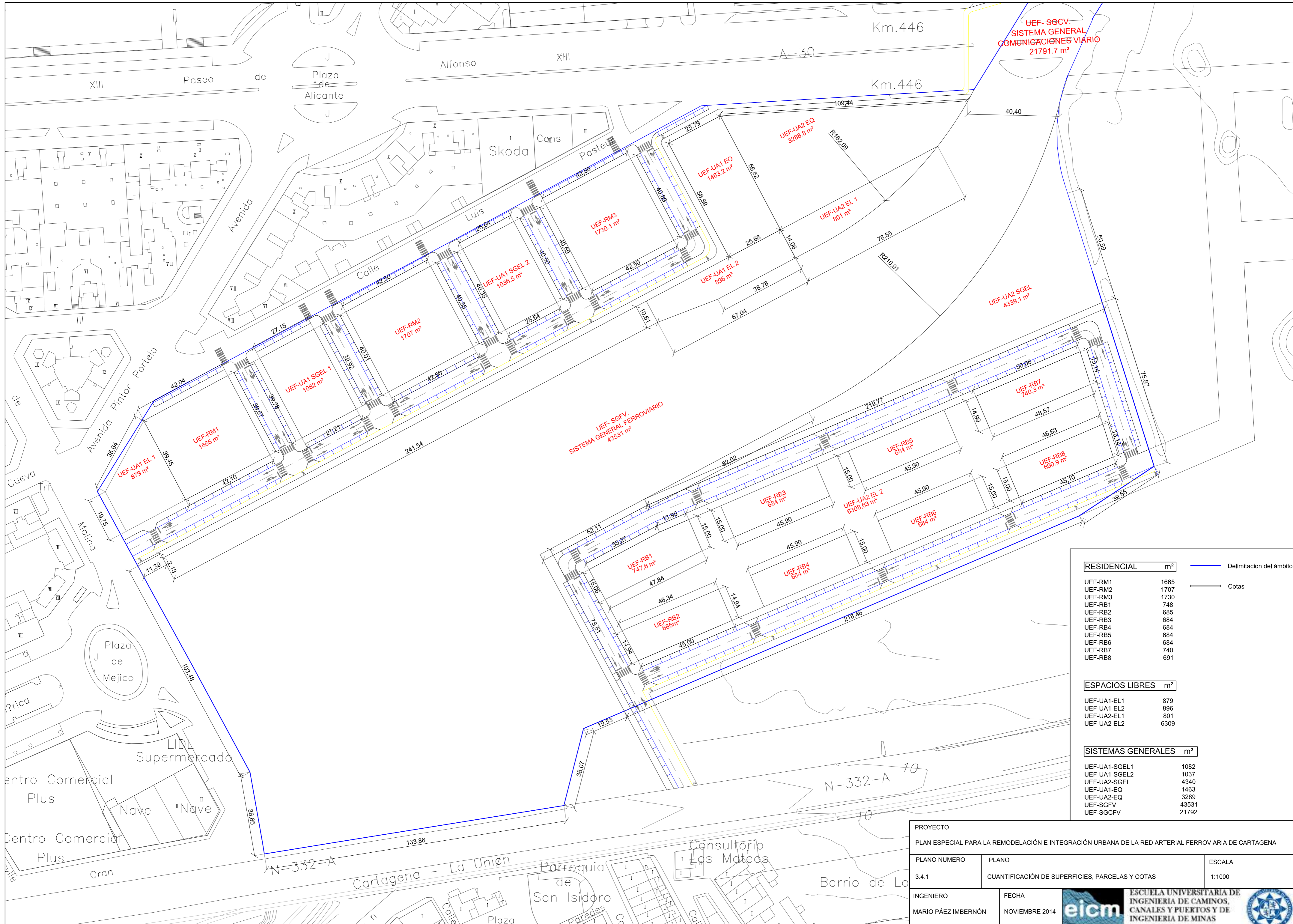
PROYECTO PLAN ESPECIAL PARA LA REMODELACIÓN E INTEGRACIÓN URBANA DE LA RED ARTERIAL FERROVIARIA DE CARTAGENA		
PLANO NUMERO 3.2.2	PLANO ORDENACIÓN BAJO RASANTE	ESCALA 1:1000
INGENIERO MARIO PÁEZ IMBERNÓN	FECHA NOVIEMBRE 2014	ESCUELA UNIVERSITARIA DE INGENIERIA DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Y DE INGENIERIA DE MINAS UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE CARTAGENA



<p>— Delimitación del ámbito — Ejes de alineación — Cotas</p>		
<p>PROYECTO PLAN ESPECIAL PARA LA REMODELACIÓN E INTEGRACIÓN URBANA DE LA RED ARTERIAL FERROVIARIA DE CARTAGENA</p>		
<p>PLANO NUMERO 3.3.1</p>	<p>PLANO ALINEACIONES Y COTAS</p>	<p>ESCALA 1:1000</p>
<p>INGENIERO MARIO PÁEZ IMBERNÓN</p>	<p>FECHA NOVIEMBRE 2014</p>	



PROYECTO PLAN ESPECIAL PARA LA REMODELACIÓN E INTEGRACIÓN URBANA DE LA RED ARTERIAL FERROVIARIA DE CARTAGENA		
PLANO NUMERO 3.3.2	PLANO ALINEACIONES Y COTAS	ESCALA 1:1000
INGENIERO MARIO PÁEZ IMBERNÓN	FECHA NOVIEMBRE 2014	

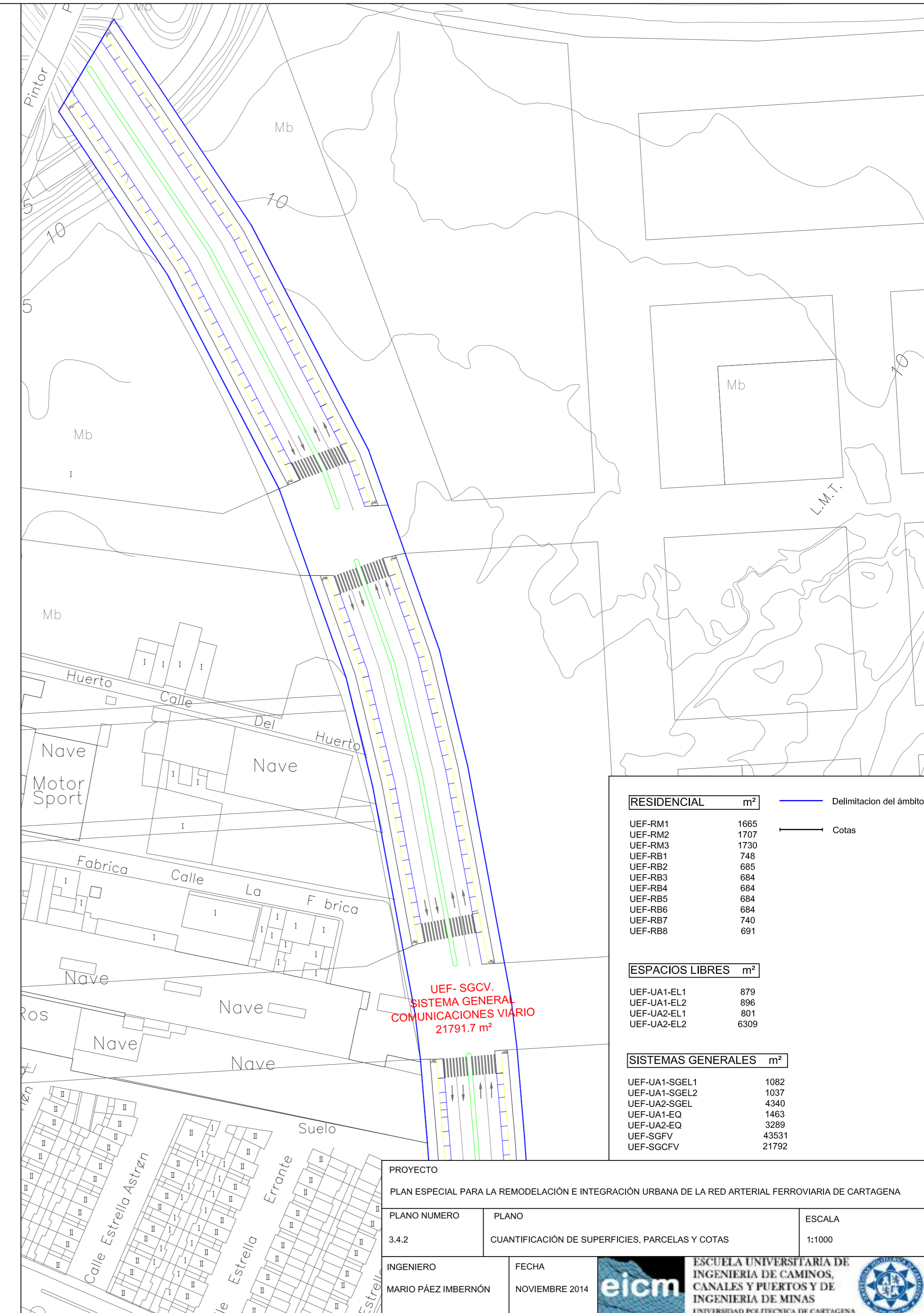
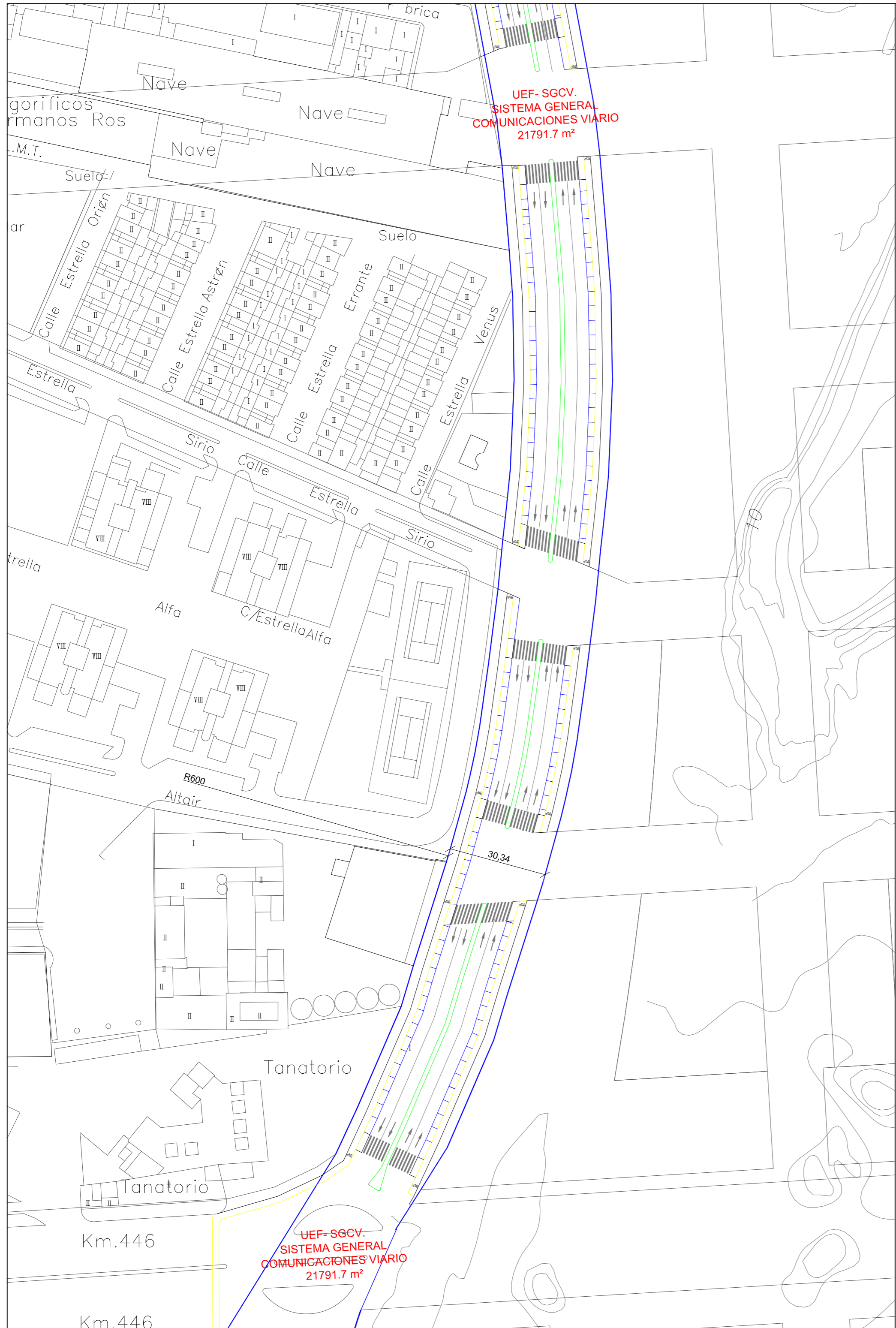


RESIDENCIAL	m ²
UEF-RM1	1665
UEF-RM2	1707
UEF-RM3	1730
UEF-RB1	748
UEF-RB2	685
UEF-RB3	684
UEF-RB4	684
UEF-RB5	684
UEF-RB6	684
UEF-RB7	740
UEF-RB8	691

ESPACIOS LIBRES	m ²
UEF-UA1-EL1	879
UEF-UA1-EL2	896
UEF-UA2-EL1	801
UEF-UA2-EL2	6309

SISTEMAS GENERALES	m ²
UEF-UA1-SGEL1	1082
UEF-UA1-SGEL2	1037
UEF-UA2-SGEL	4340
UEF-UA1-EQ	1463
UEF-UA2-EQ	3289
UEF-SGFV	43531
UEF-SGCFV	21792

PROYECTO		
PLAN ESPECIAL PARA LA REMODELACIÓN E INTEGRACIÓN URBANA DE LA RED ARTERIAL FERROVIARIA DE CARTAGENA		
PLANO NUMERO	PLANO	ESCALA
3.4.1	CUANTIFICACIÓN DE SUPERFICIES, PARCELAS Y COTAS	1:1000
INGENIERO	FECHA	 ESCUELA UNIVERSITARIA DE INGENIERIA DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Y DE INGENIERIA DE MINAS <small>UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE CARTAGENA</small>
MARIO PÁEZ IMBERNÓN	NOVIEMBRE 2014	



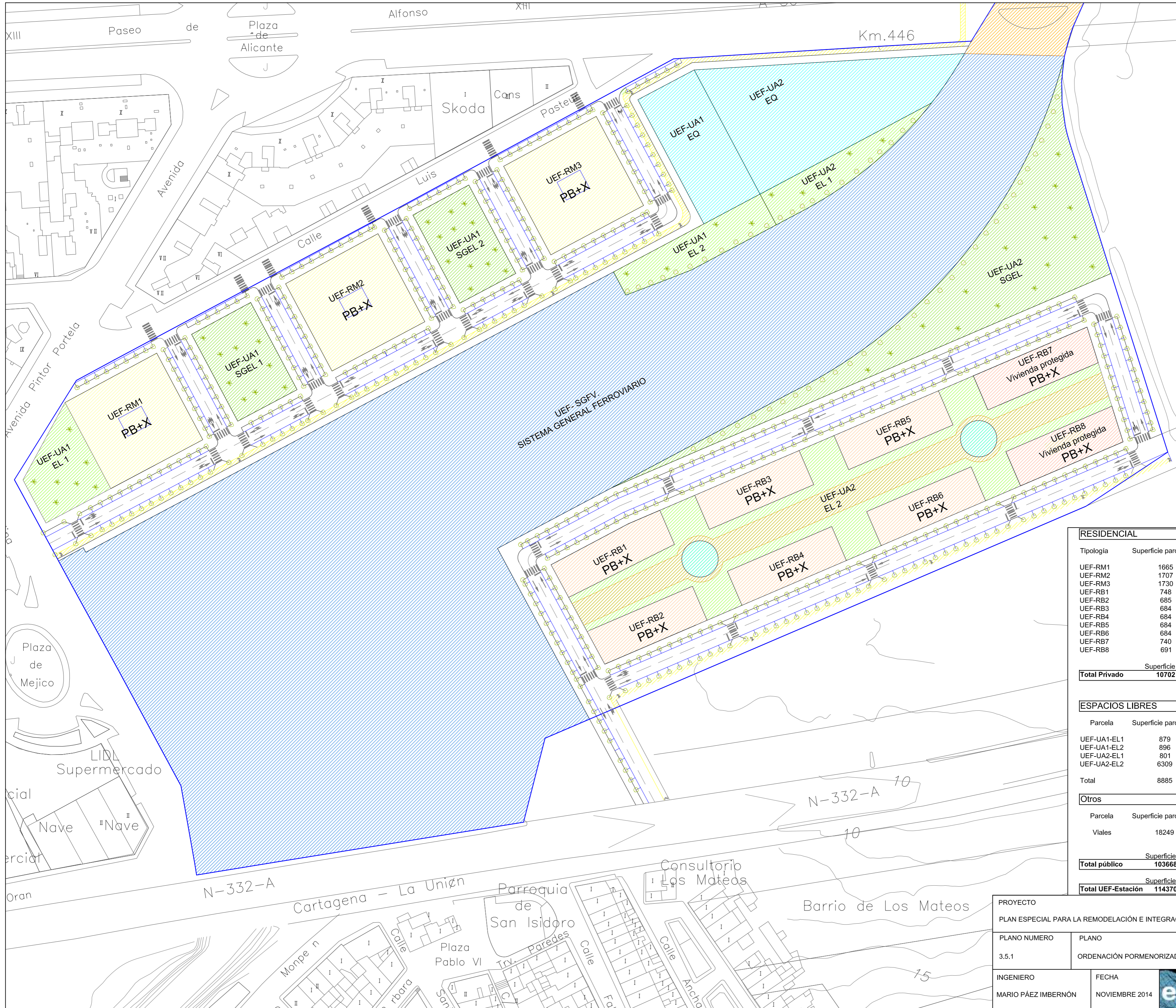
RESIDENCIAL m ²	
UEF-RM1	1665
UEF-RM2	1707
UEF-RM3	1730
UEF-RB1	748
UEF-RB2	685
UEF-RB3	684
UEF-RB4	684
UEF-RB5	684
UEF-RB6	684
UEF-RB7	740
UEF-RB8	691

ESPACIOS LIBRES m ²	
UEF-UA1-EL1	879
UEF-UA1-EL2	896
UEF-UA2-EL1	801
UEF-UA2-EL2	6309

SISTEMAS GENERALES m ²	
UEF-UA1-SGEL1	1082
UEF-UA1-SGEL2	1037
UEF-UA2-SGEL	4340
UEF-UA1-EQ	1463
UEF-UA2-EQ	3289
UEF-SGFV	43531
UEF-SGCFV	21792

PROYECTO
PLAN ESPECIAL PARA LA REMODELACIÓN E INTEGRACIÓN URBANA DE LA RED ARTERIAL FERROVIARIA DE CARTAGENA

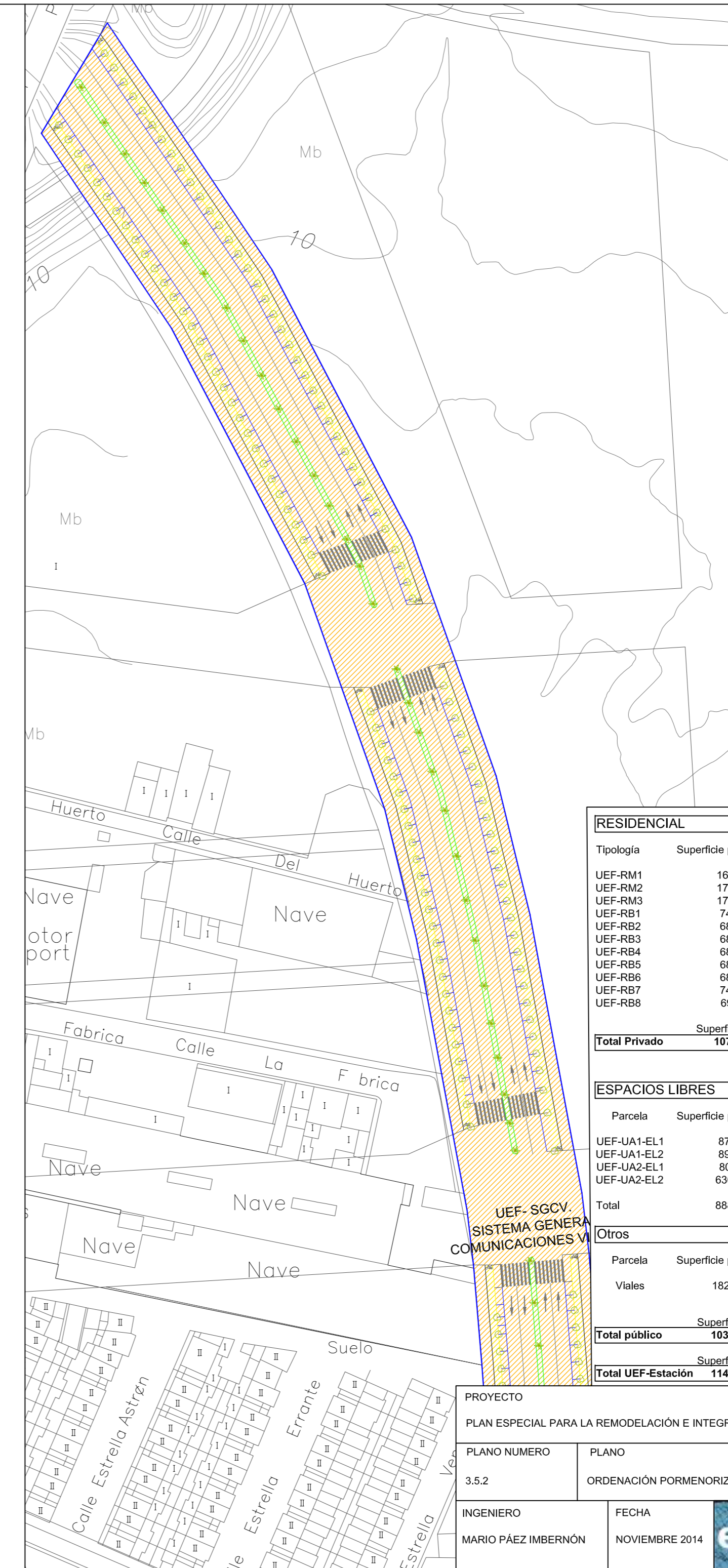
PLANO NUMERO 3.4.2	PLANO CUANTIFICACIÓN DE SUPERFICIES, PARCELAS Y COTAS	ESCALA 1:1000
INGENIERO MARIO PÁEZ IMBERNÓN	FECHA NOVIEMBRE 2014	 



RESIDENCIAL		Superficie
	Residencial tipología UEF-RB. Bloque abierto	4169 m ²
	Residencial tipología UEF-RB. Bloque abierto VPO	1431 m ²
	Residencial tipología UEF-RM. Manzana cerrada	5102 m ²
SISTEMAS GENERALES		
	Sistema general de espacios libres	6459 m ²
	Sistema general de equipamientos	4753 m ²
	Sistema general Ferroviario	43531 m ²
	Sistema general de comunicaciones viario	21792 m ²
ESPACIOS LIBRES		
	Espacios libres	8885 m ²
INFRAESTRUCTURAS		
	Carril bici	
	Viales	18249 m ²
	Delimitación del ámbito	
Superficie total ámbito		114370 m²

RESIDENCIAL				
Tipología	Superficie parcela m ²	Altura maxima	Edif. residencial m ²	Edif. terciaria PB m ²
UEF-RM1	1665	PB+X	15736	1665
UEF-RM2	1707		15965	1707
UEF-RM3	1730		16182	1730
UEF-RB1	748		7263	748
UEF-RB2	685		6851	685
UEF-RB3	684		6840	684
UEF-RB4	684		6840	684
UEF-RB5	684		6840	684
UEF-RB6	684	6840	684	684
UEF-RB7	740	7403	740	740
UEF-RB8	691	6909	6909	6901
Total Privado		10702	103668	10702
Edificabilidad total			114370 m²	
ESPACIOS LIBRES		SISTEMAS GENERALES		
Parcela	Superficie parcela m ²	Parcela	Superficie parcela m ²	
UEF-UA1-EL1	879	UEF-UA1-SGEL1	1082	
UEF-UA1-EL2	896	UEF-UA1-SGEL2	1037	
UEF-UA2-EL1	801	UEF-UA2-SGEL	4340	
UEF-UA2-EL2	6309	UEF-UA1-EQ	1463	
		UEF-UA2-EQ	3289	
Total	8885	UEF-SGFV	43531	
		UEF-SGCFV	21792	
Otros		Total	76534	
Parcela	Superficie parcela m ²			
Viales	18249			
Total público		Superficie m²	103668	
Total UEF-Estación		Superficie m²	114370	

PROYECTO		
PLAN ESPECIAL PARA LA REMODELACIÓN E INTEGRACIÓN URBANA DE LA RED ARTERIAL FERROVIARIA DE CARTAGENA		
PLANO NUMERO	PLANO	ESCALA
3.5.1	ORDENACIÓN PORMENORIZADA	1:1000
INGENIERO	FECHA	ESCUELA UNIVERSITARIA DE INGENIERIA DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Y DE INGENIERIA DE MINAS UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE CARTAGENA
MARIO PÁEZ IMBERNÓN	NOVIEMBRE 2014	

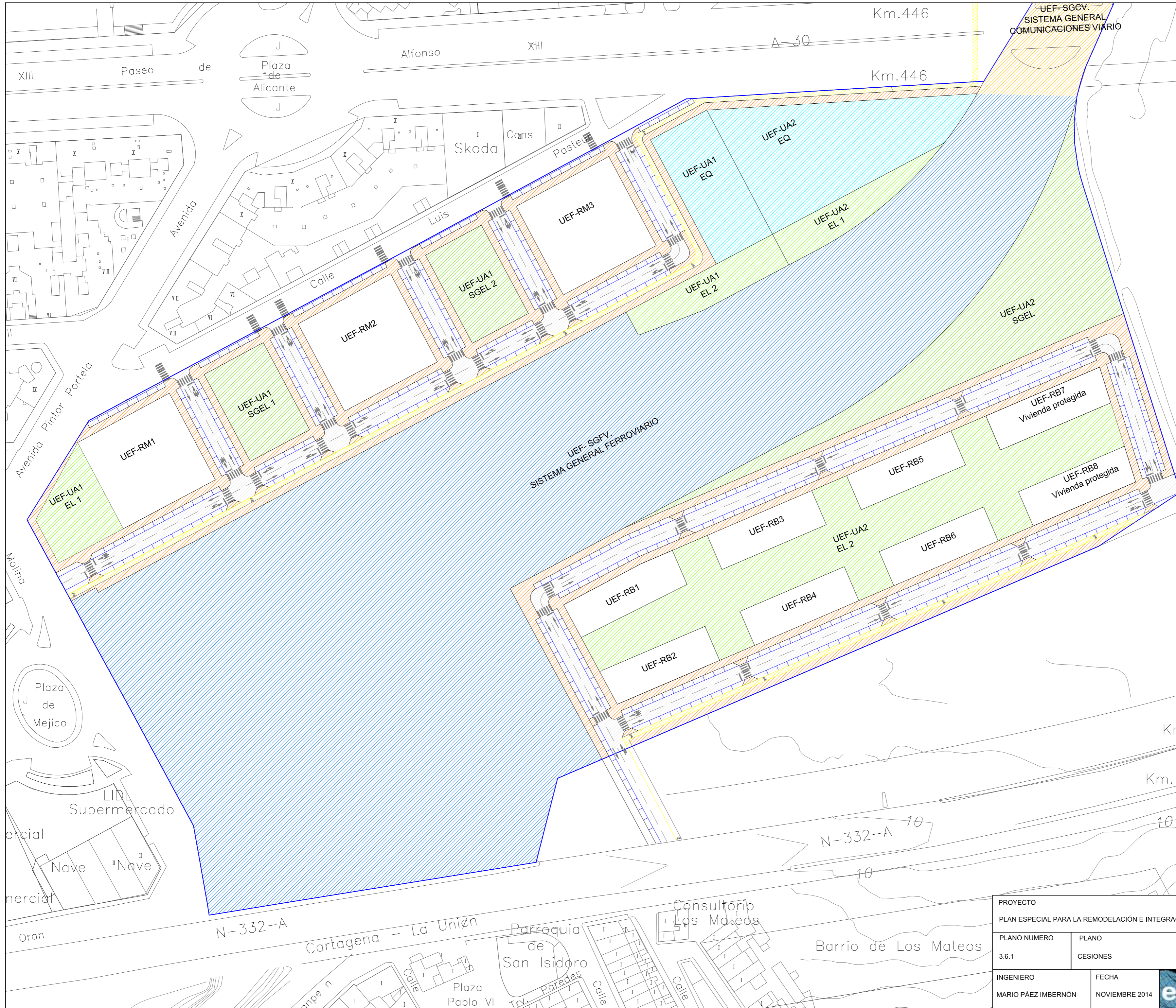


RESIDENCIAL		Superficie
	Residencial tipología UEF-RB. Bloque abierto	4169 m ²
	Residencial tipología UEF-RB. Bloque abierto VPO	1431 m ²
	Residencial tipología UEF-RM. Manzana cerrada	5102 m ²
SISTEMAS GENERALES		
	Sistema general de espacios libres	6459 m ²
	Sistema general de equipamientos	4753 m ²
	Sistema general Ferroviario	43531 m ²
	Sistema general de comunicaciones viario	21792 m ²
ESPACIOS LIBRES		
	Espacios libres	8885 m ²
INFRAESTRUCTURAS		
	Carril bici	
	Viales	18249 m ²
	Delimitación del ámbito	
Superficie total ámbito		114370 m²

RESIDENCIAL				
Tipología	Superficie parcela m ²	Altura maxima	Edif. residencial m ²	Edif. terciaria PB m ²
UEF-RM1	1665	PB+X	15736	1665
UEF-RM2	1707		15965	1707
UEF-RM3	1730		16182	1730
UEF-RB1	748		7263	748
UEF-RB2	685		6851	685
UEF-RB3	684		6840	684
UEF-RB4	684		6840	684
UEF-RB5	684		6840	684
UEF-RB6	684	6840	684	
UEF-RB7	740	7403	740	
UEF-RB8	691	6909	6901	
Total Privado		10702	103668	10702
		Edificabilidad total		
		114370 m²		
ESPACIOS LIBRES		SISTEMAS GENERALES		
Parcela	Superficie parcela m ²	Parcela	Superficie parcela m ²	
UEF-UA1-EL1	879	UEF-UA1-SGEL1	1082	
UEF-UA1-EL2	896	UEF-UA1-SGEL2	1037	
UEF-UA2-EL1	801	UEF-UA2-SGEL	4340	
UEF-UA2-EL2	6309	UEF-UA1-EQ	1463	
Total	8885	UEF-UA2-EQ	3289	
		UEF-SGFV	43531	
		UEF-SGCFV	21792	
Otros		Total	76534	
Parcela	Superficie parcela m ²			
Viales	18249			
Total público		103668		
Total UEF-Estación		114370		

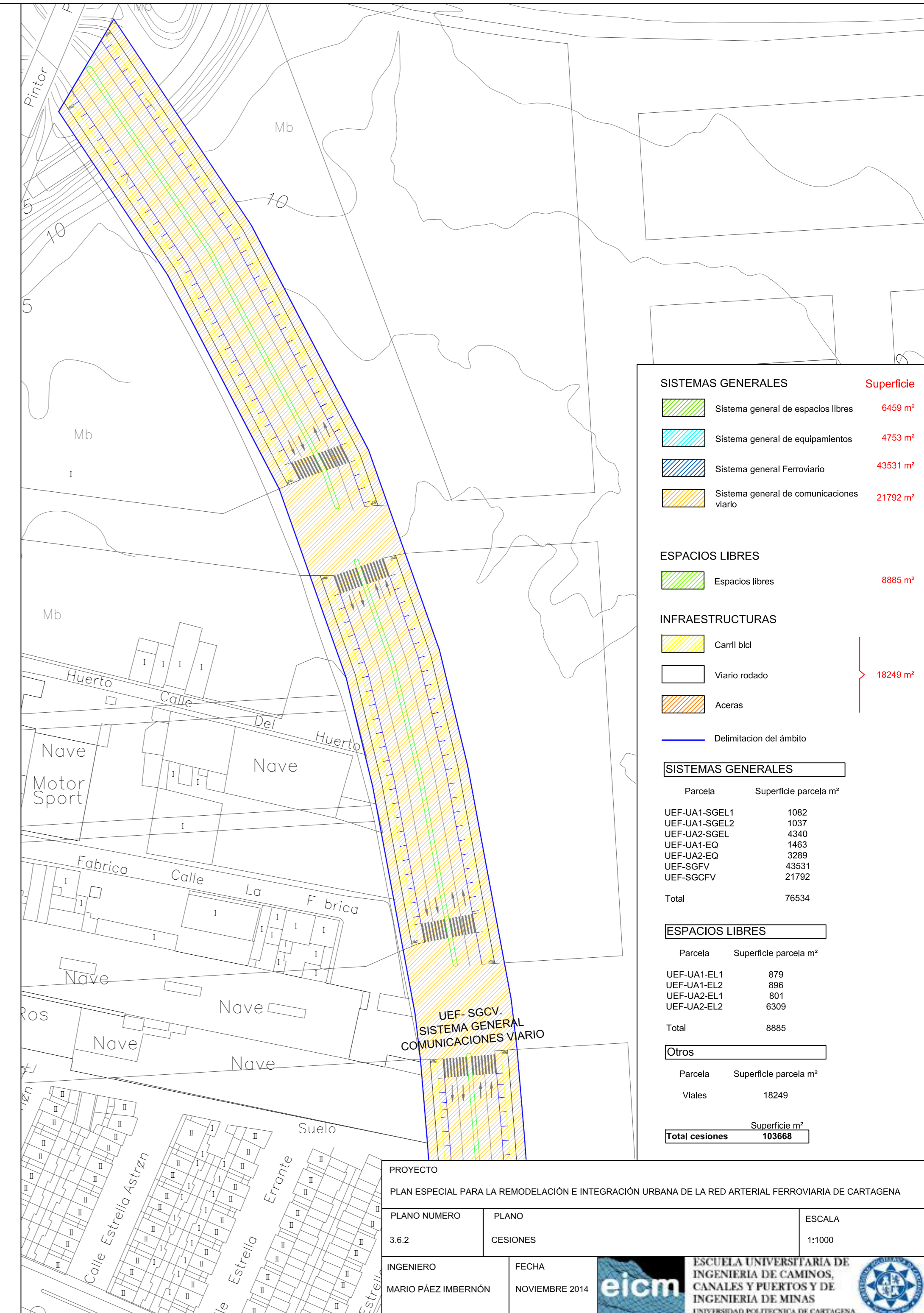
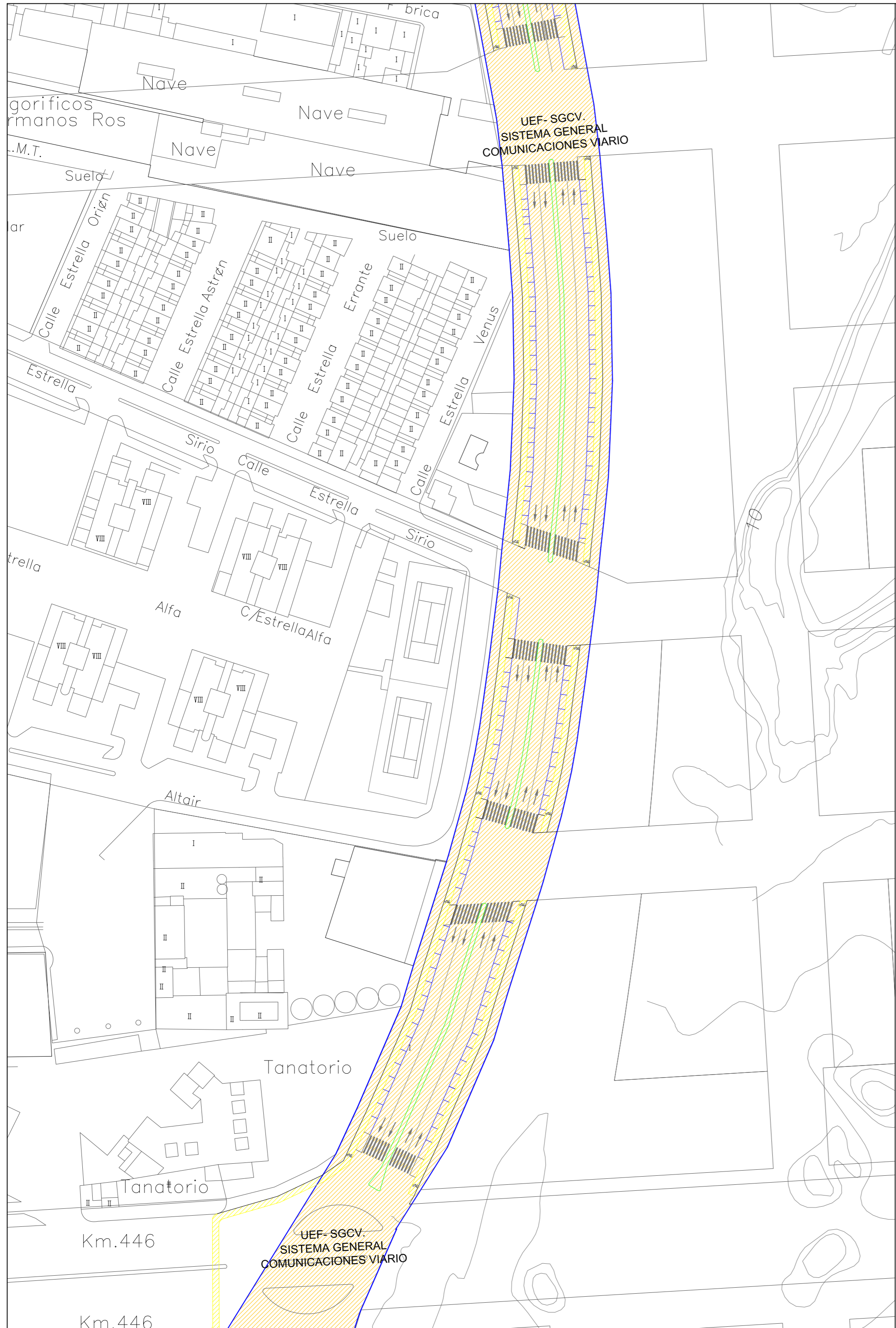
PROYECTO
PLAN ESPECIAL PARA LA REMODELACIÓN E INTEGRACIÓN URBANA DE LA RED ARTERIAL FERROVIARIA DE CARTAGENA

PLANO NUMERO 3.5.2	PLANO ORDENACIÓN PORMENORIZADA	ESCALA 1:1000
INGENIERO MARIO PÁEZ IMBERNÓN	FECHA NOVIEMBRE 2014	ESCUELA UNIVERSITARIA DE INGENIERIA DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Y DE INGENIERIA DE MINAS UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE CARTAGENA



SISTEMAS GENERALES		Superficie
	Sistema general de espacios libres	6459 m ²
	Sistema general de equipamientos	4753 m ²
	Sistema general Ferroviario	43531 m ²
	Sistema general de comunicaciones viario	21792 m ²
ESPACIOS LIBRES		
	Espacios libres	8885 m ²
INFRAESTRUCTURAS		
	Carril bici	18249 m ²
	Viarlo rodado	
	Aceras	
	Delimitacion del ambito	
SISTEMAS GENERALES		
Parcela	Superficie parcela m ²	
UEF-UA1-SGEL1	1082	
UEF-UA1-SGEL2	1037	
UEF-UA2-SGEL	4340	
UEF-UA1-EQ	1463	
UEF-UA2-EQ	3289	
UEF-SGFV	43531	
UEF-SGCFV	21792	
Total	76534	
ESPACIOS LIBRES		
Parcela	Superficie parcela m ²	
UEF-UA1-EL1	879	
UEF-UA1-EL2	896	
UEF-UA2-EL1	801	
UEF-UA2-EL2	6309	
Total	8885	
Otros		
Parcela	Superficie parcela m ²	
Viales	18249	
		Superficie m ²
Total cesiones		103668

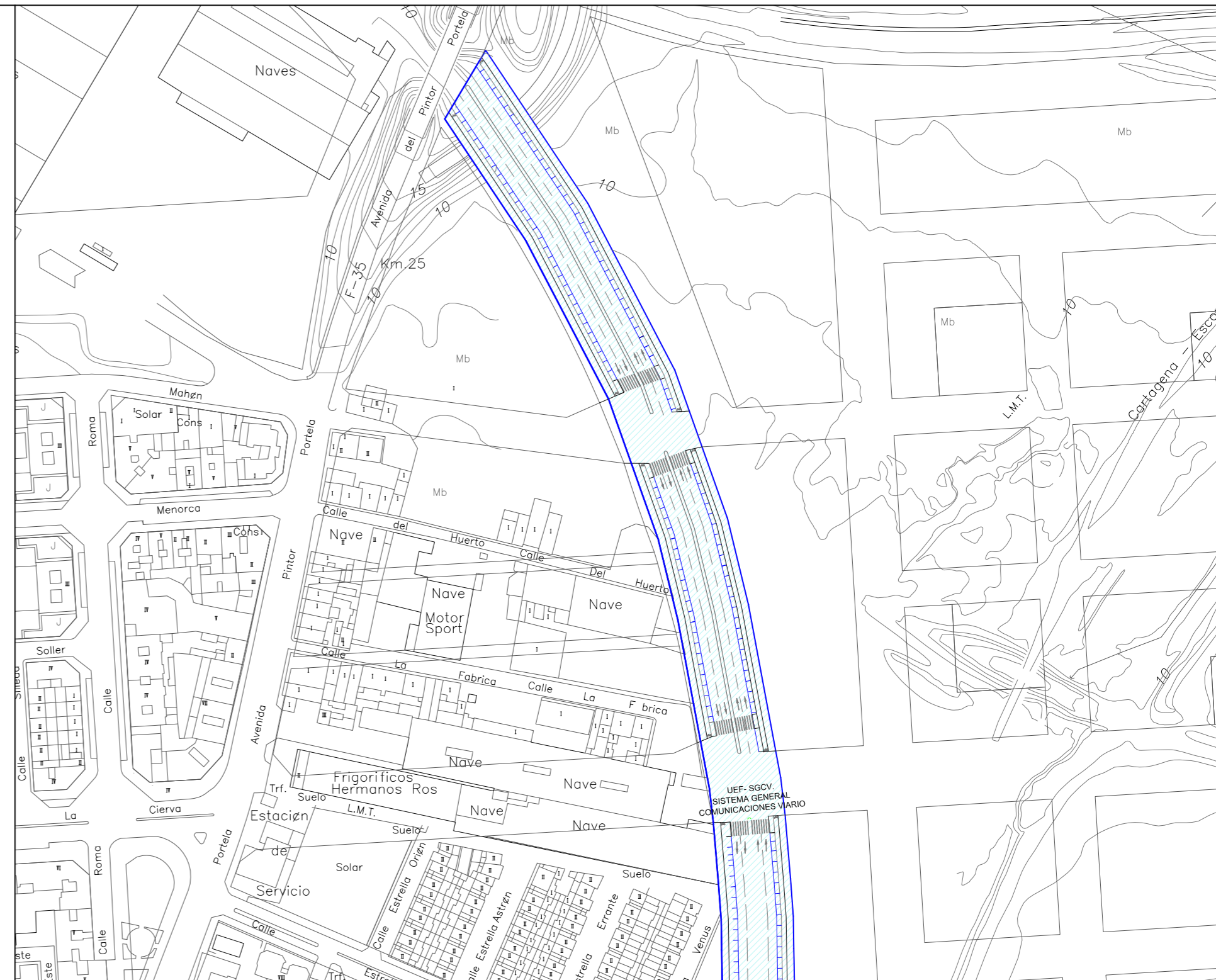
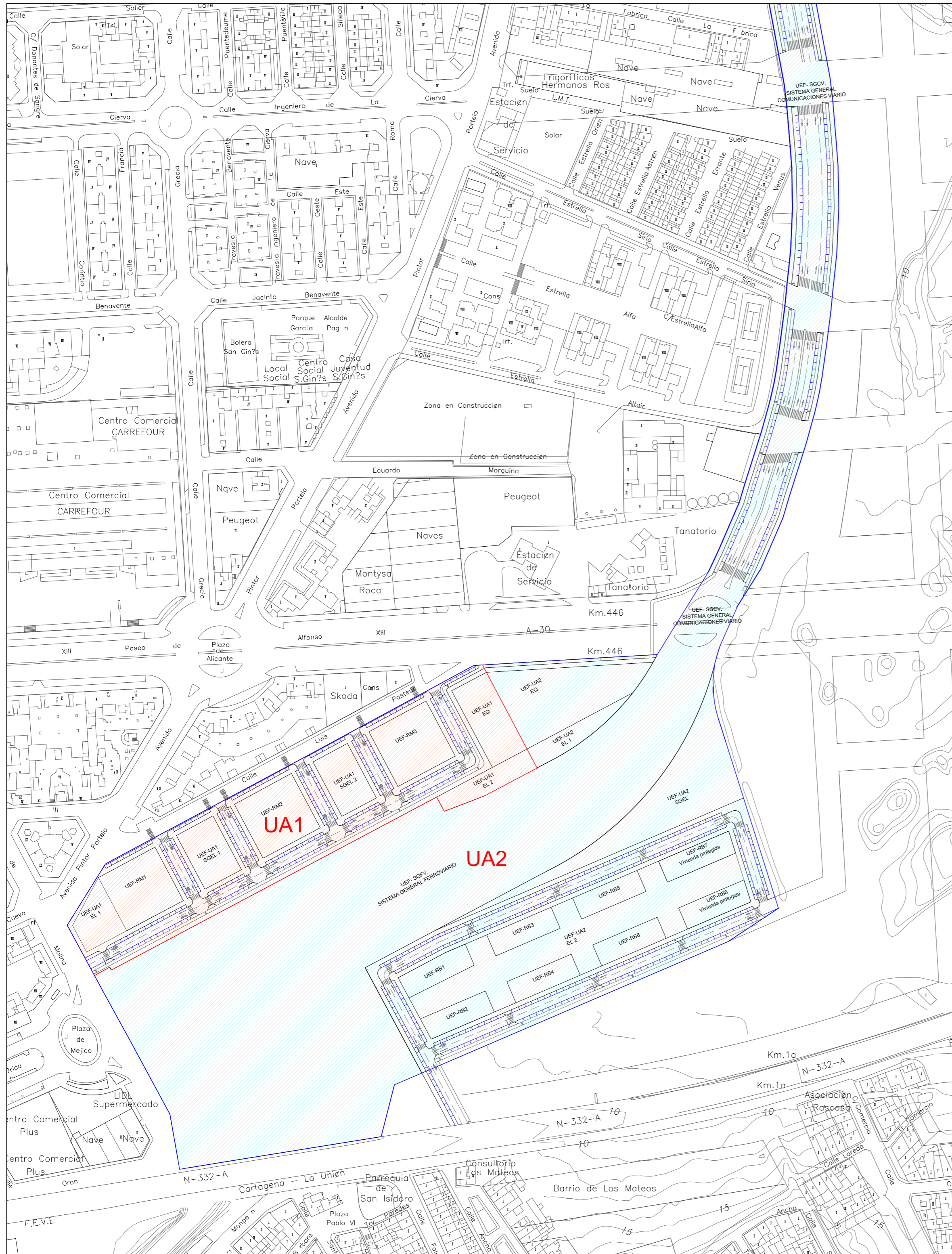
PROYECTO PLAN ESPECIAL PARA LA REMODELACIÓN E INTEGRACIÓN URBANA DE LA RED ARTERIAL FERROVIARIA DE CARTAGENA		
PLANO NUMERO 3.6.1	PLANO CESIONES	ESCALA 1:1000
INGENIERO MARIO PÁEZ IMBERNÓN	FECHA NOVIEMBRE 2014	ESCUELA UNIVERSITARIA DE INGENIERIA DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Y DE INGENIERIA DE MINAS UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE CARTAGENA



SISTEMAS GENERALES		Superficie
	Sistema general de espacios libres	6459 m ²
	Sistema general de equipamientos	4753 m ²
	Sistema general Ferroviario	43531 m ²
	Sistema general de comunicaciones viario	21792 m ²
ESPACIOS LIBRES		
	Espacios libres	8885 m ²
INFRAESTRUCTURAS		
	Carril bici	18249 m ²
	Viarlo rodado	
	Aceras	
	Delimitacion del ambito	
SISTEMAS GENERALES		
Parcela	Superficie parcela m ²	
UEF-UA1-SGEL1	1082	
UEF-UA1-SGEL2	1037	
UEF-UA2-SGEL	4340	
UEF-UA1-EQ	1463	
UEF-UA2-EQ	3289	
UEF-SGFV	43531	
UEF-SGCFV	21792	
Total	76534	
ESPACIOS LIBRES		
Parcela	Superficie parcela m ²	
UEF-UA1-EL1	879	
UEF-UA1-EL2	896	
UEF-UA2-EL1	801	
UEF-UA2-EL2	6309	
Total	8885	
Otros		
Parcela	Superficie parcela m ²	
Viales	18249	
		Superficie m ²
Total cesiones		103668

PROYECTO
PLAN ESPECIAL PARA LA REMODELACIÓN E INTEGRACIÓN URBANA DE LA RED ARTERIAL FERROVIARIA DE CARTAGENA

PLANO NUMERO 3.6.2	PLANO CESIONES	ESCALA 1:1000
INGENIERO MARIO PÁEZ IMBERNÓN	FECHA NOVIEMBRE 2014	ESCUELA UNIVERSITARIA DE INGENIERIA DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Y DE INGENIERIA DE MINAS UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE CARTAGENA



UNIDAD DE ACTUACIÓN 1

UNIDAD DE ACTUACIÓN 2

RESIDENCIAL

Tipología	Superficie parcela m ²	Altura máxima	Edif. residencial m ²	Edif. terciaria PB m ²
UEF-RM1	1665	PB+X	15736	1665
UEF-RM2	1707		15965	1707
UEF-RM3	1730		16182	1730
Total UA1	5102		47883	5102

RESIDENCIAL

Tipología	Superficie parcela m ²	Altura máxima	Edif. residencial m ²	Edif. terciaria PB m ²
UEF-RB1	748	PB+X	7263	748
UEF-RB2	685		6851	685
UEF-RB3	684		6840	684
UEF-RB4	684		6840	684
UEF-RB5	684		6840	684
UEF-RB6	684		6840	684
UEF-RB7	740		7403	740
UEF-RB8	691		6909	691
Total UA2	5600		55786	5600

ESPACIOS LIBRES

Parcela	Superficie parcela m ²
UEF-UA1-EL1	879
UEF-UA1-EL2	896
Total UA1	1775

ESPACIOS LIBRES

Parcela	Superficie parcela m ²
UEF-UA2-EL1	801
UEF-UA2-EL2	6309
Total	7110

SISTEMAS GENERALES

Parcela	Superficie parcela m ²
UEF-UA2-SGEL	4340
UEF-UA2-EQ	3289
Total	7629
UEF-SGFV	43531
UEF-SGCV	21792
Total	72952

SISTEMAS GENERALES

Parcela	Superficie parcela m ²
UEF-UA1-SGEL1	1082
UEF-UA1-SGEL2	1037
UEF-UA1-EQ	1463
Total UA1	3582

Otros

Parcela	Superficie parcela m ²
Viales	10330
Total UA1	20789

Otros

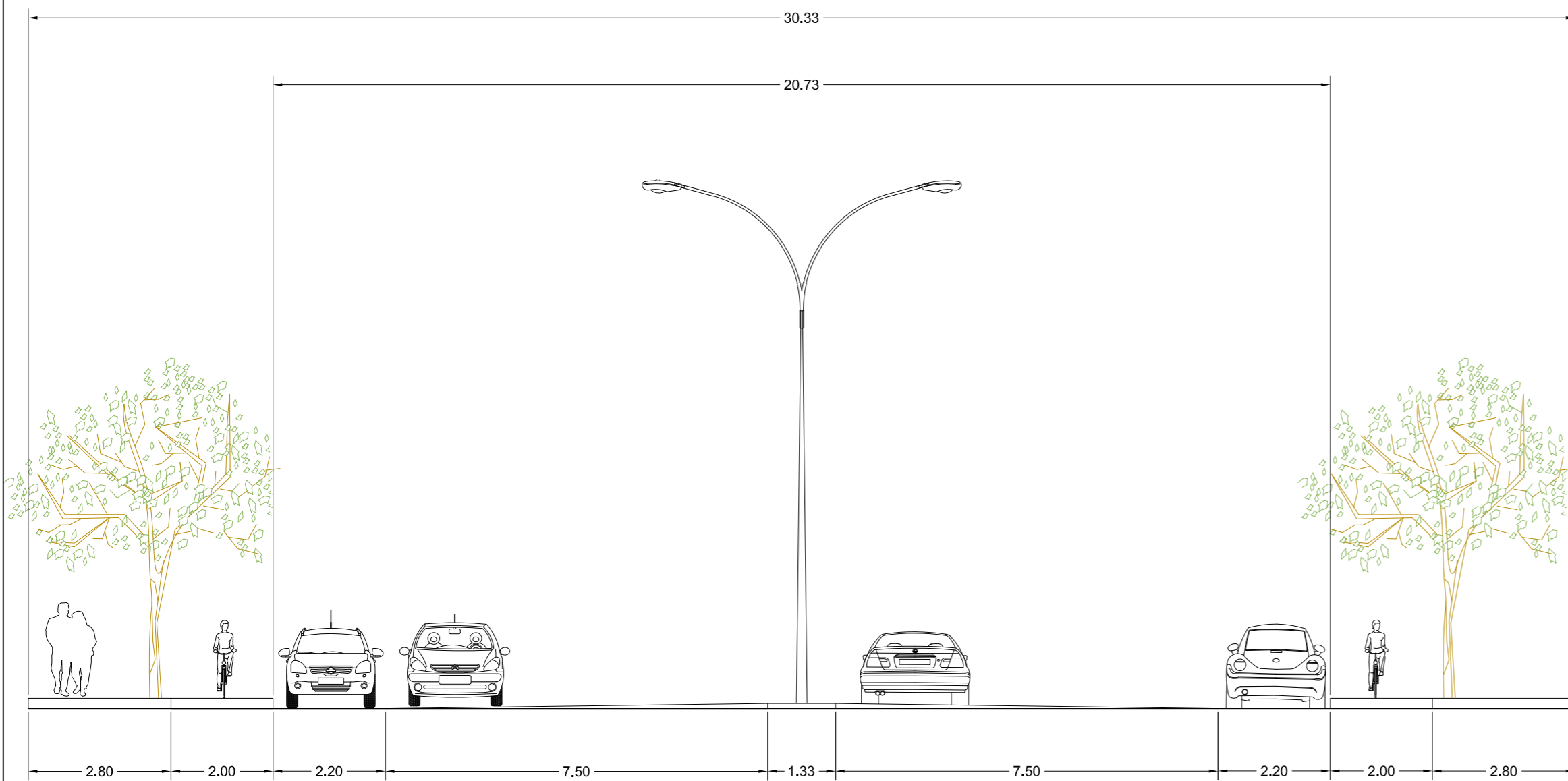
Parcela	Superficie parcela m ²
Viales	7919
Total UA2	93581

Delimitación del ámbito

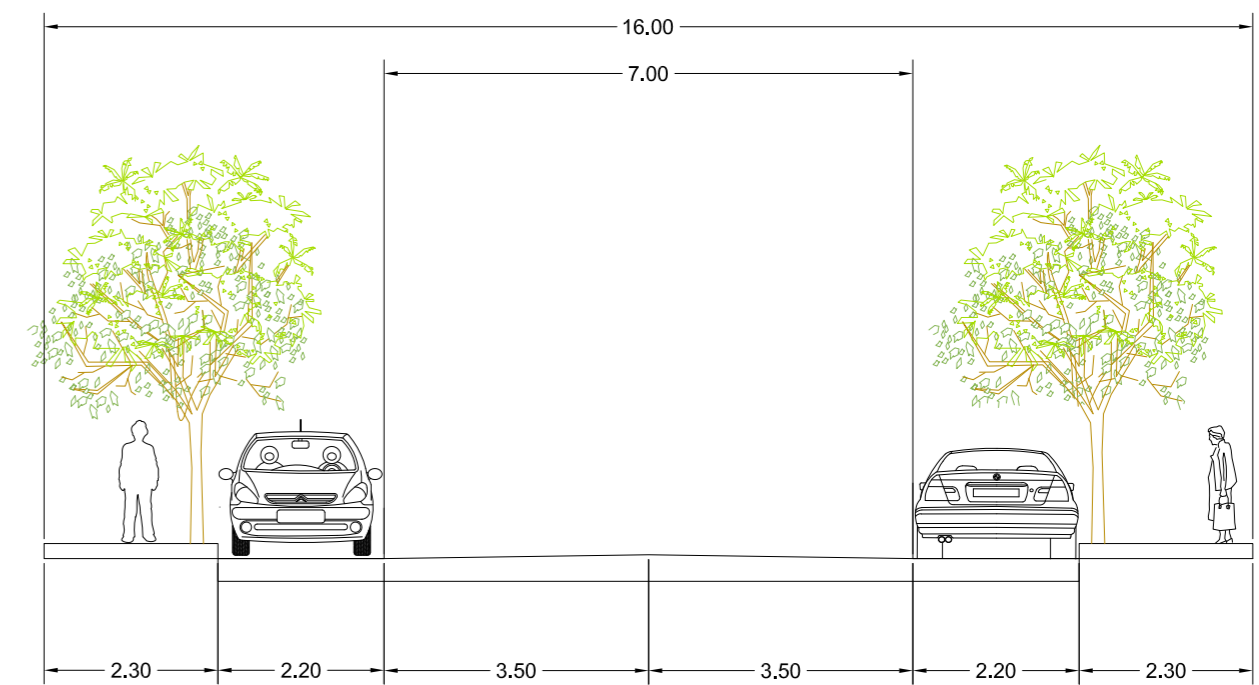
Superficie total ámbito **114370 m²**

PROYECTO PLAN ESPECIAL PARA LA REMODELACIÓN E INTEGRACIÓN URBANA DE LA RED ARTERIAL FERROVIARIA DE CARTAGENA		
PLANO NUMERO 3.7	PLANO UNIDADES DE ACTUACIÓN	ESCALA 1:2000
INGENIERO MARIO PÁEZ IMBERNÓN	FECHA NOVIEMBRE 2014	ESCUELA UNIVERSITARIA DE INGENIERIA DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Y DE INGENIERIA DE MINAS UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE CARTAGENA

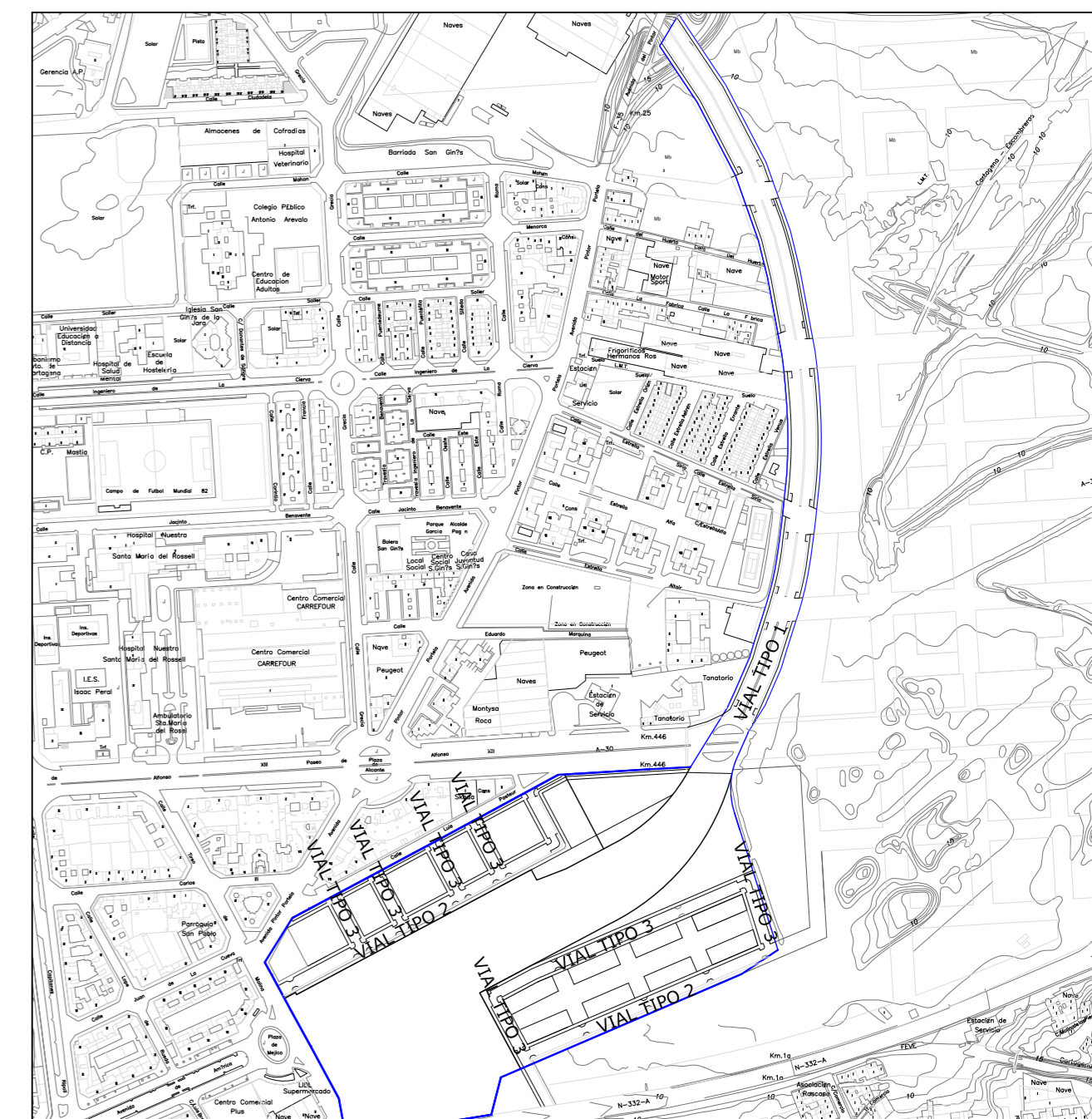
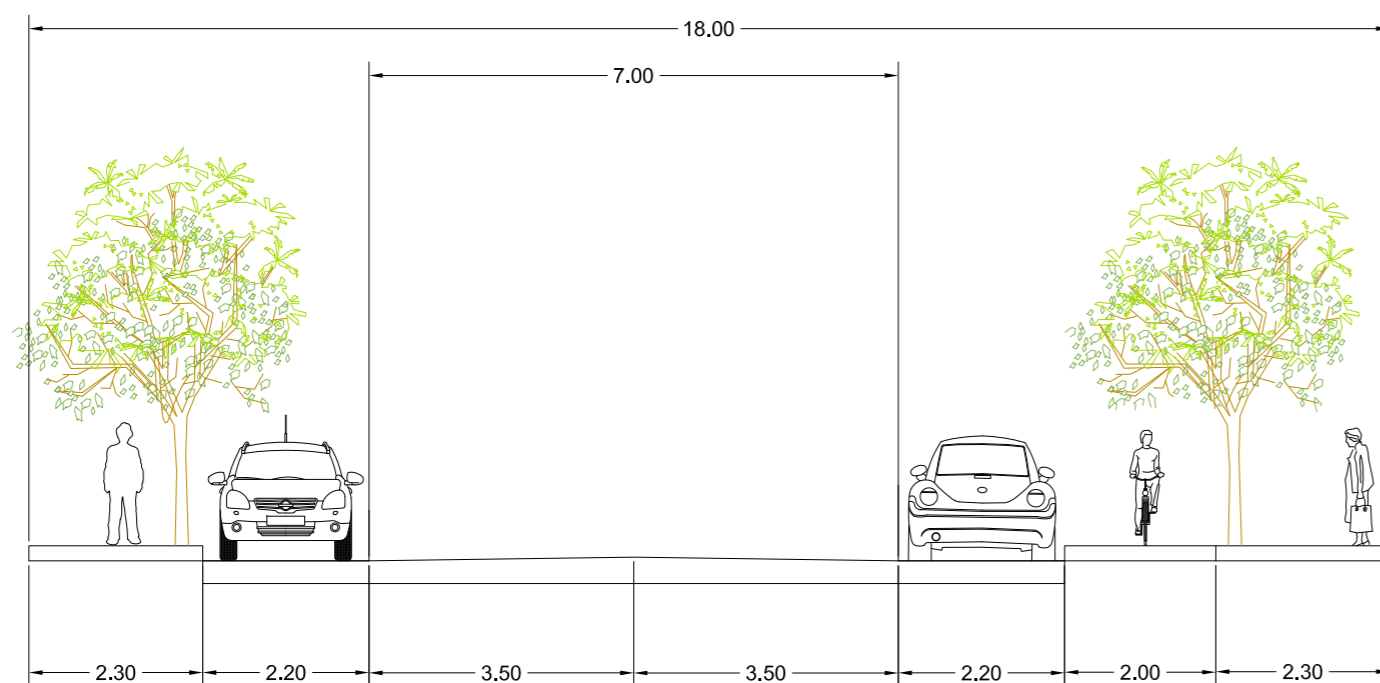
VIAL TIPO 1



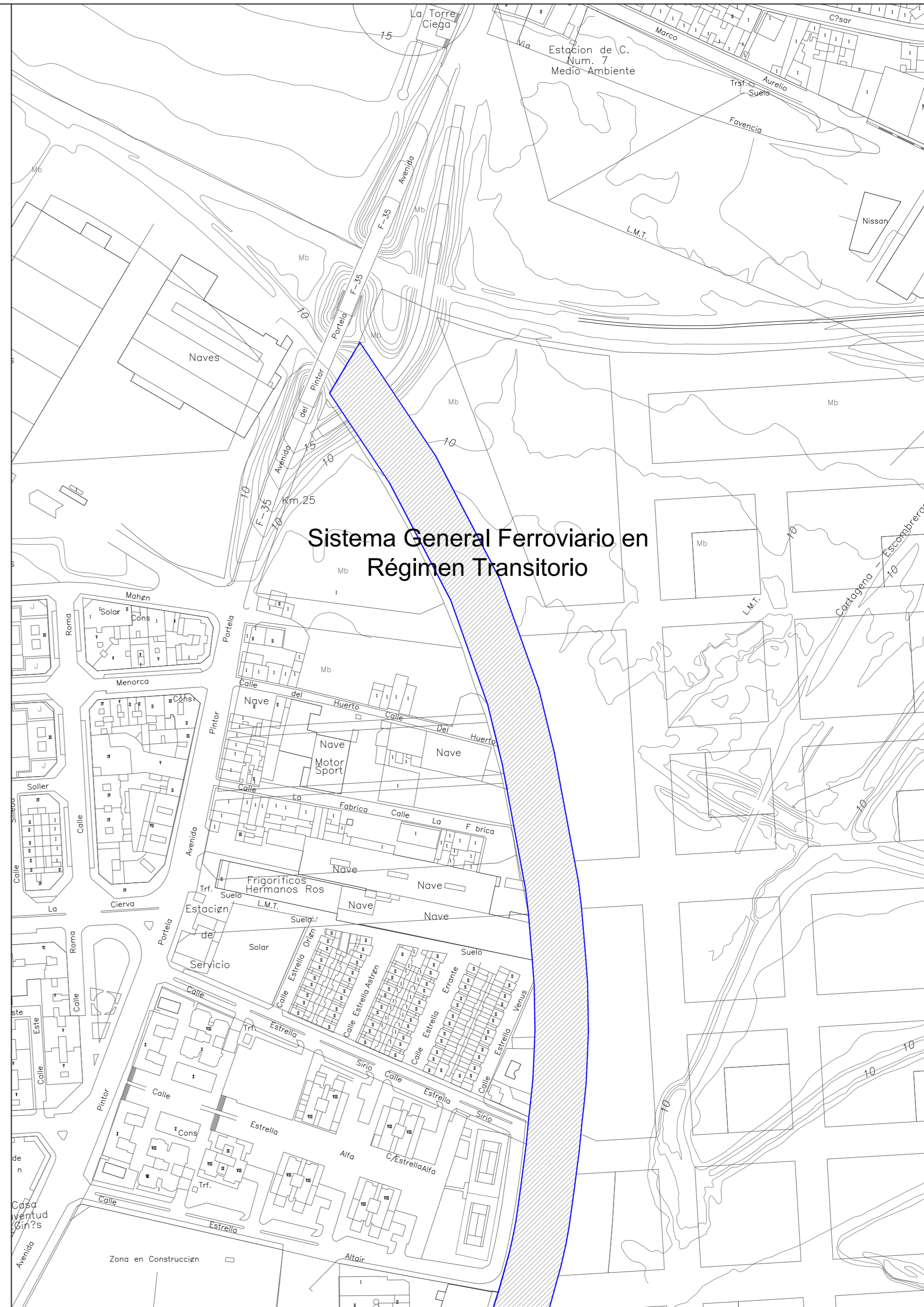
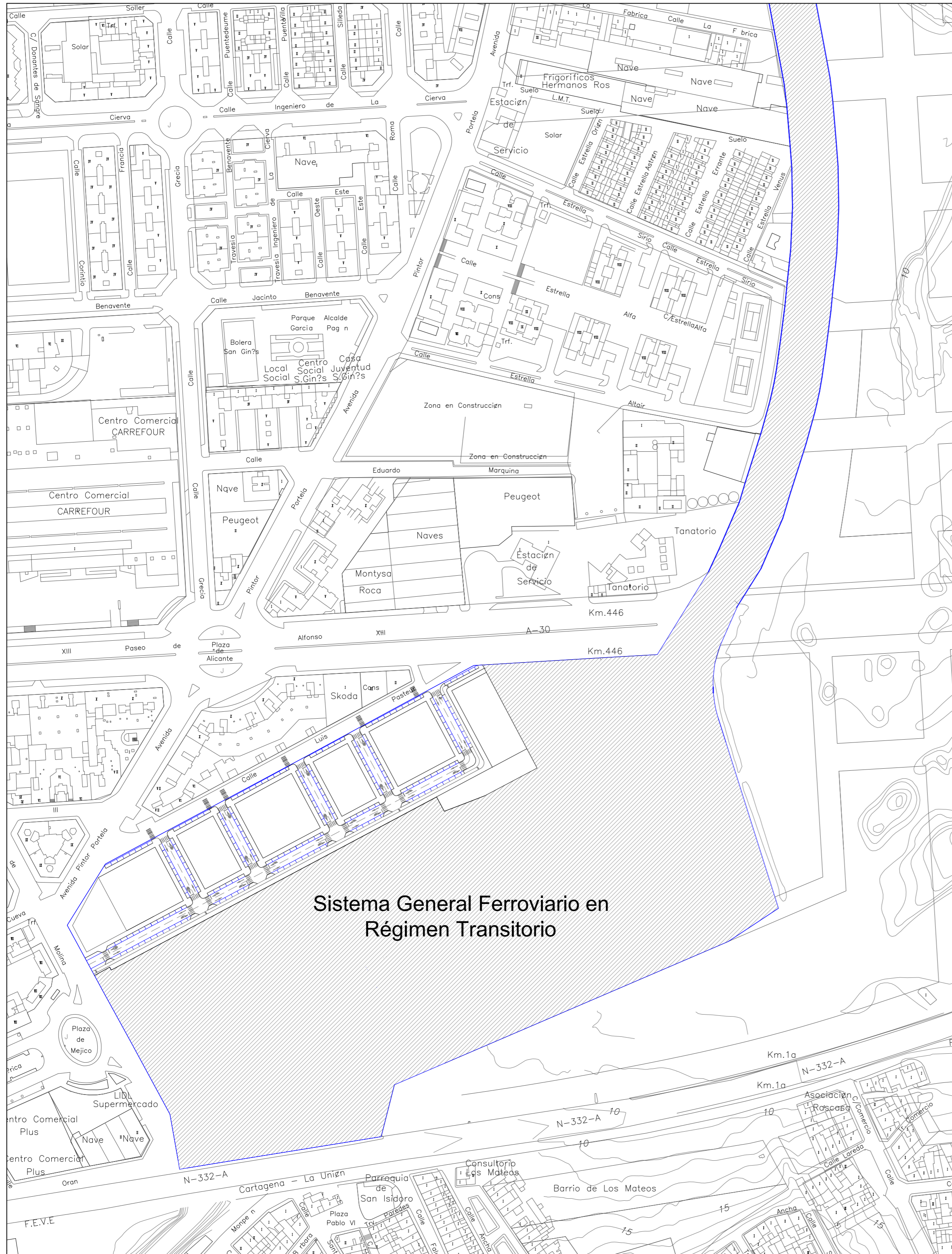
VIAL TIPO 3



VIAL TIPO 2





PROYECTO		
PLAN ESPECIAL PARA LA REMODELACIÓN E INTEGRACIÓN URBANA DE LA RED ARTERIAL FERROVIARIA DE CARTAGENA		
PLANO NUMERO	PLANO	ESCALA
3.8	SECCIONES VIARIAS TIPO	1:100
INGENIERO	FECHA	 ESCUELA UNIVERSITARIA DE INGENIERIA DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Y DE INGENIERIA DE MINAS UNIVERSIDAD POLITECNICA DE CARTAGENA
MARIO PÁEZ IMBERNÓN	NOVIEMBRE 2014	

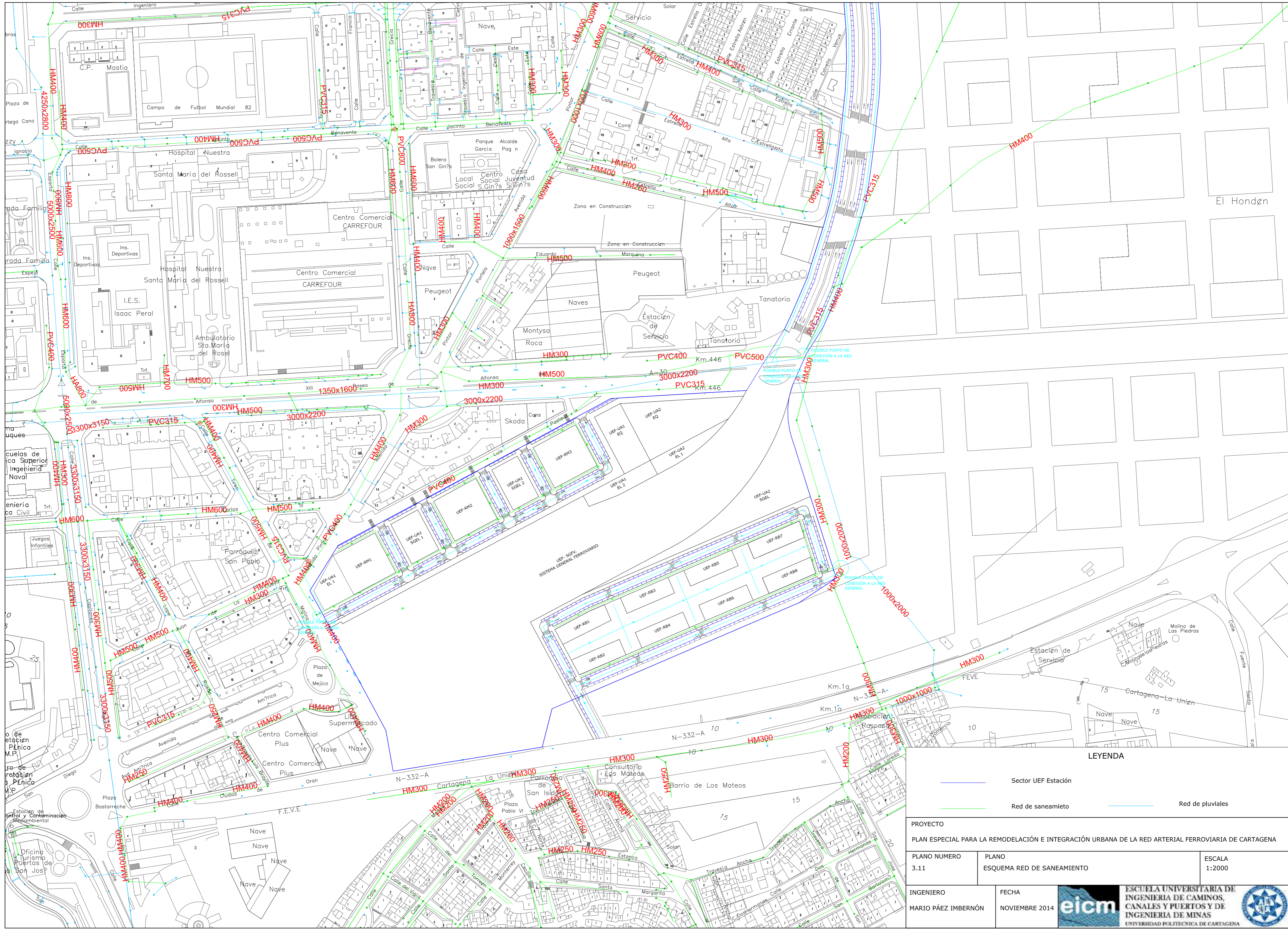


Sistema General Ferroviario en Régimen Transitorio

Sistema General Ferroviario en Régimen Transitorio

-  Sistema General Ferroviario en Régimen Transitorio
-  Delimitación del ámbito

PROYECTO PLAN ESPECIAL PARA LA REMODELACIÓN E INTEGRACIÓN URBANA DE LA RED ARTERIAL FERROVIARIA DE CARTAGENA		
PLANO NUMERO 3.9	PLANO RÉGIMEN TRANSITORIO	ESCALA 1:2000
INGENIERO MARIO PÁEZ IMBERNÓN	FECHA NOVIEMBRE 2014	 ESCUELA UNIVERSITARIA DE INGENIERIA DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Y DE INGENIERIA DE MINAS UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE CARTAGENA
		

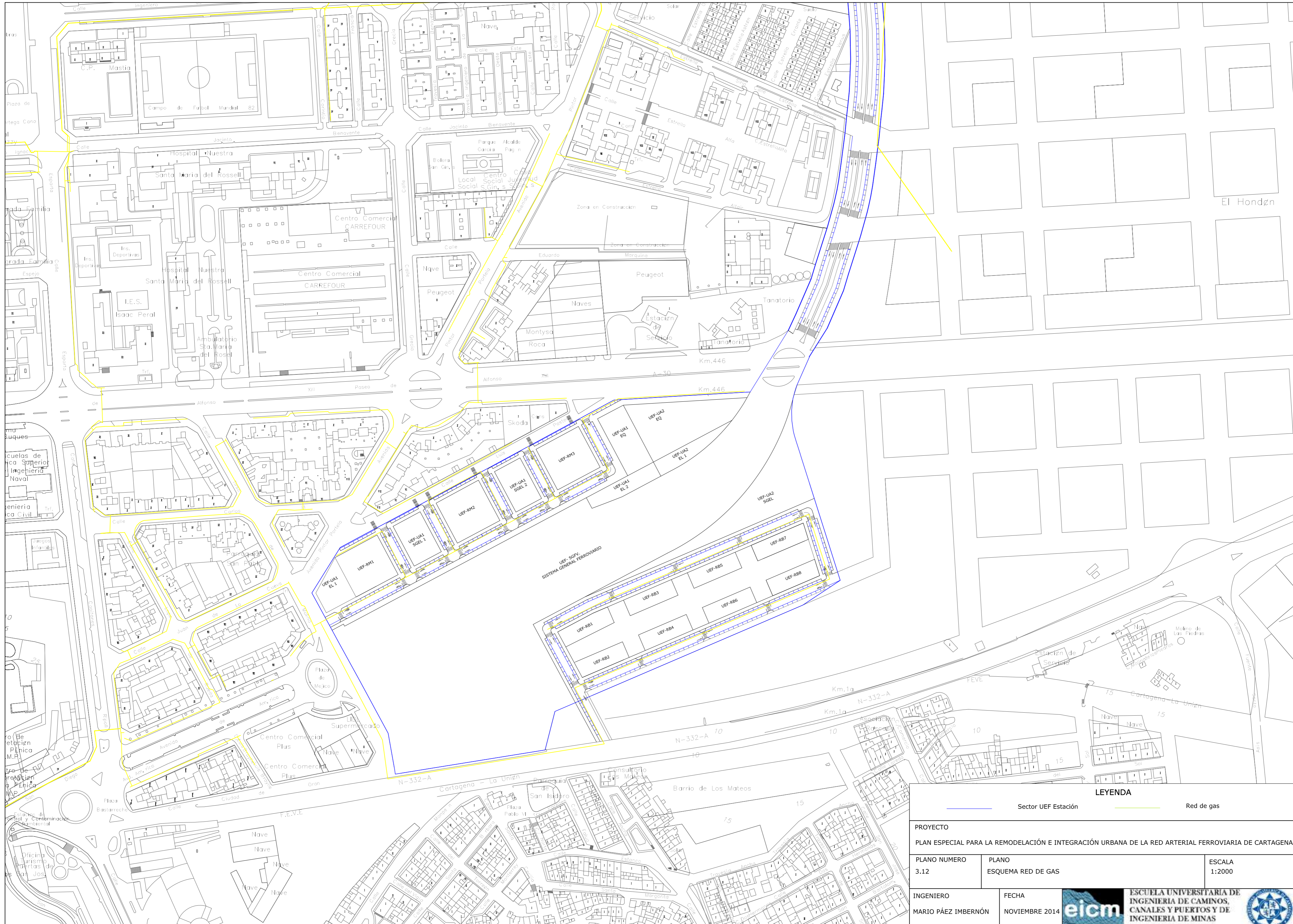


LEYENDA

- Sector UEF Estación
- Red de saneamiento
- Red de pluviales

PROYECTO
 PLAN ESPECIAL PARA LA REMODELACIÓN E INTEGRACIÓN URBANA DE LA RED ARTERIAL FERROVIARIA DE CARTAGENA

PLANO NUMERO 3.11	PLANO ESQUEMA RED DE SANEAMIENTO	ESCALA 1:2000
INGENIERO MARIO PÁEZ IBERNÓN	FECHA NOVIEMBRE 2014	 ESCUELA UNIVERSITARIA DE INGENIERIA DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Y DE INGENIERIA DE MINAS <small>UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE CARTAGENA</small>

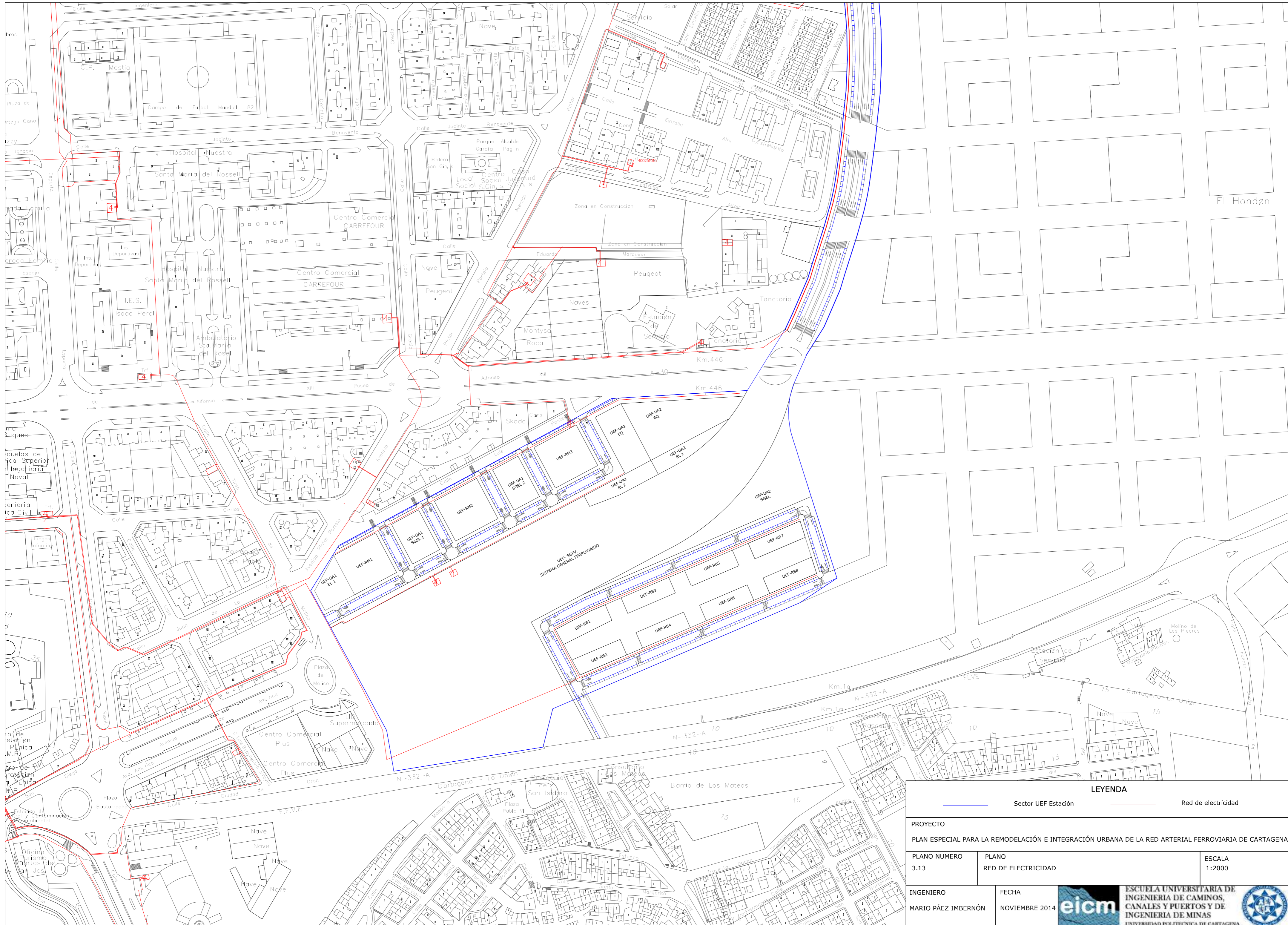


LEYENDA

— Sector UEF Estación
 — Red de gas

PROYECTO
 PLAN ESPECIAL PARA LA REMODELACIÓN E INTEGRACIÓN URBANA DE LA RED ARTERIAL FERROVIARIA DE CARTAGENA

PLANO NUMERO 3.12	PLANO ESQUEMA RED DE GAS	ESCALA 1:2000
INGENIERO MARIO PÁEZ IMBERNÓN	FECHA NOVIEMBRE 2014	 ESCUELA UNIVERSITARIA DE INGENIERIA DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Y DE INGENIERIA DE MINAS <small>UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE CARTAGENA</small>

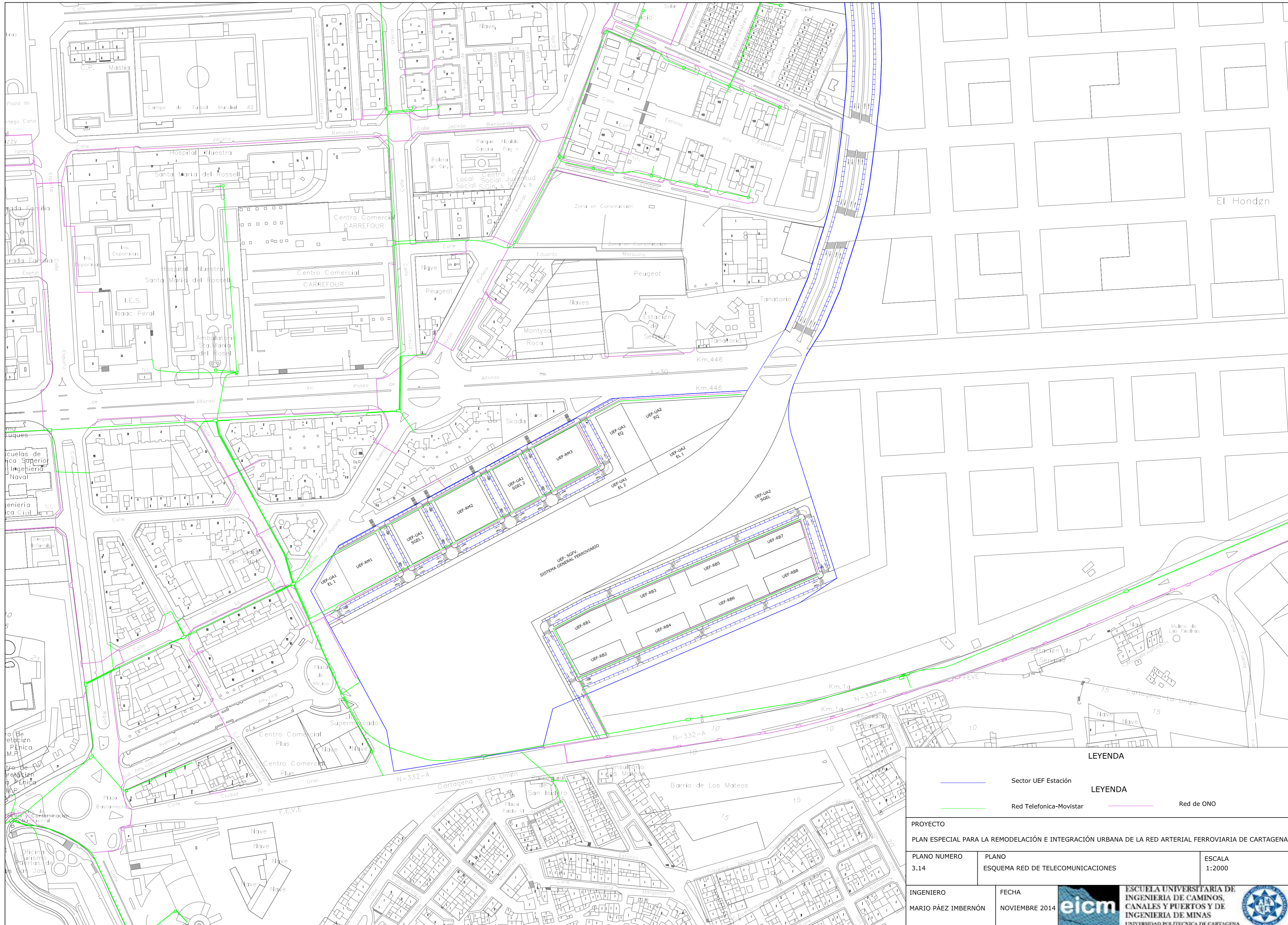


LEYENDA

— Sector UEF Estación
 — Red de electricidad

PROYECTO
 PLAN ESPECIAL PARA LA REMODELACIÓN E INTEGRACIÓN URBANA DE LA RED ARTERIAL FERROVIARIA DE CARTAGENA

PLANO NUMERO 3.13	PLANO RED DE ELECTRICIDAD	ESCALA 1:2000
INGENIERO MARIO PÁEZ IMBERNÓN	FECHA NOVIEMBRE 2014	ESCUELA UNIVERSITARIA DE INGENIERIA DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Y DE INGENIERIA DE MINAS <small>UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE CARTAGENA</small>



LEYENDA

- Sector UEF Estación
- Red Telefonica-Movistar
- Red de ONO

LEYENDA

PROYECTO
 PLAN ESPECIAL PARA LA REMODELACIÓN E INTEGRACIÓN URBANA DE LA RED ARTERIAL FERROVIARIA DE CARTAGENA

PLANO NUMERO 3.14	PLANO ESQUEMA RED DE TELECOMUNICACIONES	ESCALA 1:2000
----------------------	--	------------------

INGENIERO MARIO PÁEZ IMBERNÓN	FECHA NOVIEMBRE 2014		
----------------------------------	-------------------------	--	--



ESCUELA DE INGENIERÍA DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Y DE INGENIERÍA DE MINAS

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE CARTAGENA

PLAN ESPECIAL PARA LA REMODELACIÓN E INTEGRACIÓN URBANA DE LA RED ARTERIAL FERROVIARIA DE CARTAGENA

DOCUMENTO 4. NORMAS URBANÍSTICAS

ÍNDICE

4.1 DISPOSICIONES GENERALES.....	130
4.2 RÉGIMEN DE SUELO	131
4.3 CONDICIONES DE DESARROLLO DEL PLAN ESPECIAL.....	132
4.4 PROYECTOS DE URBANIZACIÓN.....	133
4.5 NORMAS PARTICULARES PARA CADA ZONA	134
4.5.1 ORDENANZA N°1 DE EDIFICACIÓN RESIDENCIAL EN BLOQUE AISLADO	135
4.5.2 ORDENANZA N°2 DE EDIFICACIÓN RESIDENCIAL EN MANZANA CERRADA.....	139
4.5.3 ORDENANZA N°3 DE EDIFICACIÓN DE EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS ..	143
4.5.4 ORDENANZA N°4 DE SISTEMA GENERAL ESPACIOS LIBRES Y ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS.	145
4.5.5 ORDENANZA N°5 DE SISTEMA GENERAL COMUNICACIONES VIARIO Y RED VIARIA LOCAL.....	146
4.5.6 ORDENANZA N°6 DE SISTEMA GENERAL FERROVIARIO	147
4.5.7 ORDENANZA N°7 DE SISTEMA GENERAL COMUNICACIONES FERROVIARIO	148
4.5.8 ORDENANZA N°8 DE SISTEMA GENERAL FERROVIARIO EN RÉGIMEN TRANSITORIO.....	149
4.6 NORMAS DE PROTECCIÓN.....	150

4.1 DISPOSICIONES GENERALES

El ámbito de aplicación de las presentes normas urbanísticas se limita al sector UEF-Estación, delimitado por el Plan General Municipal de Ordenación de Cartagena.

Las presentes normas urbanísticas, tendrán carácter normativo en el ámbito de actuación, sometidas, en cualquier caso, a la normativa estatal, autonómica y local de rango superior.

El régimen de cada una de las calificaciones de suelo incluidas en el Plan Especial, se regularán mediante estas ordenanzas, así como las especificaciones que deberán de cumplir los instrumentos de planeamiento que lo desarrollan.

Todos los documentos y planos incluidos en este Plan Especial, forman parte de las presentes normas urbanísticas ya que en ellos se define todo lo que afecta a los terrenos en relación a su uso, edificabilidad, condiciones estéticas etc.

Para todos aquellos aspectos que no se encuentren recogidos en estas ordenanzas, serán de aplicación las normas Urbanísticas del PGMO de Cartagena.

Los documentos N°3 “Planos de ordenación” y N°4 “Normas Urbanísticas” del Plan Especial tienen carácter normativo. Los demás documentos incluidos tienen un carácter explicativo, por lo que en caso de encontrarse contradicciones entre ellos, serán las disposiciones incluidas en los primeros las que prevalezcan.

Los instrumentos de ejecución necesarios en el presente Plan Especial son los proyectos de urbanización para la ejecución de las obras propias de urbanización, los proyectos de edificación para la ejecución de las construcciones y los correspondientes estudios de detalles en caso que sea necesario.

Para la obtención de las correspondientes licencias edificatorias, 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.

4.2 RÉGIMEN DE SUELO

Se incluyen a los terrenos que forman el Sector UEF-Estación en el ámbito de suelo urbano, que 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.

La calificación global del suelo se incluye en las determinaciones del PGMO de Cartagena.

Según el Plan General, los terrenos no necesarios para el correcto desarrollo de la actividad ferroviario tendrán la calificación de uso característico residencial y los terrenos generados como consecuencia del soterramiento del pasillo ferroviario tendrán la calificación de Sistema General de Comunicaciones viario.

Las distintas calificaciones de usos del suelo se presentan en los correspondientes planos de zonificación sobre rasante y bajo rasante.

El Plan Especial define la ordenación pormenorizada asignando usos, condiciones de edificabilidad y condiciones de volumen. Conservando la calificación prevista en el Plan General a los terrenos necesarios para la actividad ferroviaria y a los que permiten el cumplimiento de los objetivos del planeamiento manteniendo la estructura general del municipio, se distinguen los siguientes tipos de suelo:

- Sistema General Ferroviario.
- Sistema General de Comunicaciones Viario.
- Sistema General de Comunicaciones Ferroviario.
- Sistema General de Equipamientos.
- Sistema General de Espacios Libres.
- Espacios libres públicos.
- Red Viaria.
- Áreas de aparcamiento público.
- Parcelas Residenciales de uso lucrativo.

Cada una de estas categorías se representa en el plano “Ordenación Pormenorizada” y se establece su regulación en el apartado Ordenanzas de Zona las cuales se pueden identificar en los planos por las siglas siguientes:

- Sistema General Ferroviario: **SGF.**
- Sistema General Ferroviario en régimen transitorio: **SGFT.**
- Sistema General de Comunicaciones Viario: **SGCV.**
- Sistema General de Comunicaciones Ferroviario: **SGCFV.**
- Sistema General de Equipamientos: **SGEQ.**
- Sistema General de Espacios Libres: **SGEL.**
- Espacios libres públicos: **EL.**
- Red Viaria: **RV.**
- Parcelas Residenciales de uso lucrativo: **R.**

4.3 CONDICIONES DE DESARROLLO DEL PLAN ESPECIAL

La delimitación de los terrenos de uso y dominio público, la de equipamientos públicos de cesión obligatoria y como consecuencia de ello la exterior de las parcelas residenciales, indicada en el Plan Especial de Reforma Interior (Alineaciones y Rasantes) es vinculante. No obstante, algunas de las parcelas edificables residenciales podrán subdividirse siempre que cumplan las condiciones que se indican en las presentes Ordenanzas.

Se podrán realizar Estudios de detalle para reajustar la ordenación de volúmenes y/o adaptar o ajustar alineaciones y rasantes de acuerdo con las especificaciones del planeamiento.

4.4 PROYECTOS DE URBANIZACIÓN

Los Proyectos de Urbanización, son proyectos de obras, cuya finalidad es llevar a la práctica determinaciones contenidas en el plan Especial de Reforma Interior, referidas fundamentalmente a las redes viaria (rodada y peatonal), de infraestructuras y servicios (abastecimiento de agua, saneamiento, energía eléctrica, alumbrado público, telecomunicaciones, gas natural, etc...) y de acondicionamiento de los espacios libres de uso y dominio público (zonas verdes, áreas de juego de niños, y espacios libres de uso público).

Para la redacción de los proyectos de urbanización se tendrá en cuenta las determinaciones descritas en este Plan Especial y en la Ordenanza para la Redacción de Proyectos de Urbanización, Control de las Obras y Recepción de las mismas en el término municipal de Cartagena.

Será de obligado cumplimiento la Orden de 15 de octubre de 1991 de la Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Medio Ambiente sobre accesibilidad en espacios públicos y edificación, y el resto de normativa aplicable para la supresión de barreras arquitectónicas.

Para la ejecución material del Plan Especial, se redactaran dos proyectos de urbanización, uno para cada una de las unidades de actuación previstas. Se podrán definir fases de ejecución con el fin de facilitar el inicio de las obras de edificación relegando trabajos como acabado superficial, mobiliario urbano y jardinería para una etapa posterior.

El Proyecto de Urbanización, no podrá modificar las previsiones fundamentales del Plan Especial. Sí, podrá admitirse la adaptación de aquellas previsiones a criterios y necesidades técnicas de ejecución de las obras, siempre que se justifique dicha adaptación y no signifique modificación de las superficies calificadas por el Plan Especial de Reforma Interior, ni alteraciones sobre ordenación y régimen del suelo o de la edificación.

4.5 NORMAS PARTICULARES PARA CADA ZONA

Las ordenanzas que se describen a continuación establecen las condiciones aplicables a las construcciones y edificaciones que se desarrollen en el ámbito UEF-Estación cuya ordenación es objeto del este Plan Especial.

Para todos aquellos aspectos que no se regulan específicamente en las presentes normas de urbanización relativas a cada una de las zonas, ya sean de uso lucrativo o de uso y dominio público, se deberá atenerse a las prescripciones establecidas en las Normas Urbanísticas del Plan General Municipal de Ordenación de Cartagena.

ORDENANZA N° 1: Edificación residencial en bloque aislado.

ORDENANZA N° 2: Edificación residencial en manzana cerrada.

ORDENANZA N° 3: Edificación de equipamientos públicos.

ORDENANZA N° 4: Sistema General Espacios Libres y Espacios libres públicos.

ORDENANZA N° 5: Sistema General Comunicaciones Viario y Red Viaria Local.

ORDENANZA N° 6: Sistema General Ferroviario.

ORDENANZA N° 7: Sistema General Comunicaciones Ferroviario.

ORDENANZA N° 8: Sistema General Ferroviario en régimen transitorio.

4.5.1 ORDENANZA N°1 DE EDIFICACIÓN RESIDENCIAL EN BLOQUE AISLADO

1. Aplicación:

Se aplicará la ordenanza N° 1 a las parcelas catalogadas en el plano 3.5 Ordenación Pormenorizada con el código RB. Se trata de las parcelas residenciales situadas en la Unidad de Actuación 2.

2. Ordenación:

La ordenación se ha definido de manera precisa en el presente plan especial, de forma que no es necesario la redacción de ningún instrumento de planeamiento posterior.

Las alineaciones, dimensiones y situación de las parcelas son las definidas en el plano 3.5 Ordenación Pormenorizada.

3. Régimen de Usos:

El uso característico o predominante en el Uso Residencial plurifamiliar. Los usos compatibles serán los Terciario- Comercial en planta baja y primera planta.

Se prohíbe el uso industrial en todas sus categorías.

Usos en Planta de sótano: Se destinará a aparcamiento, pudiendo alojar además trasteros, cuartos e instalaciones comunitarias.

Se preverá al menos una plaza de aparcamiento por vivienda, salvo para viviendas con superficie mayor a 150 m² para las que se deberá disponer 2. Para los usos compatibles se dispondrá una plaza de aparcamiento cada 100m² construidos.

En todo caso, la edificación deberá contar con la dotación mínima regulada por el punto 5.10 de las normas urbanísticas generales del PGMO de Cartagena.

Usos en Planta baja: Se destinará preferentemente a los siguientes usos:

- Portales.
- Terciario-comercial, con la superficie máxima indicada para cada manzana en el cuadro general de parcelas residenciales.

- Usos complementarios del residencial, no lucrativos, de carácter comunitario, que no computan aprovechamiento.

- Accesos y salidas al aparcamiento.

- Trasteros, cuartos o instalaciones, asociados a las viviendas de la manzana que no computan a los efectos del aprovechamiento.

- Pequeñas zonas destinadas a alojar infraestructuras básicas (centros de transformación eléctricos, etc...) necesarios, que no computan aprovechamiento.

Usos en Planta primera: Terciario comercial, con la superficie máxima indicada para cada manzana en el cuadro general de parcelas residenciales. Camarotes o trasteros asociados a las viviendas de la manzana que no computan a los efectos del aprovechamiento. Caja de escaleras y núcleos verticales de comunicaciones de las viviendas.

Usos Planta de cubierta/entrecubierta: Se admite la terraza plana, transitable y para las instalaciones del edificio en entrecubierta usos de trasteros e instalaciones del edificio.

4. Condiciones de la Parcela:

Las superficies de parcelas mínimas y frente de parcelas mínimos para las parcelas catalogadas con el código RB son las representadas en el Plano 3.4 Manzanas.

Por tanto, no se permiten las parcelaciones.

5. Edificabilidad:

La edificabilidad residencial y para el uso compatibles terciario comercial queda reflejada en el cuadro resumen del plano 3.5 Ordenación Pormenorizada y en el cuadro resumen de esta ordenanza.

6. Condiciones de la Edificación:

La edificación se ceñirá obligatoriamente en cada manzana, a las alineaciones de la calificación de uso característico residencial, señaladas en plano de ordenación 3.5 Ordenación Pormenorizada.

El fondo máximo edificable es el que queda reflejado en el plano de ordenación 3.4 Manzanas.

El número de plantas máximo es el reflejado en los planos y en el cuadro resumen de esta ordenanza.

La altura máxima de la edificación deberá ceñirse a lo dispuesto en el artículo “2.1.2.1.4.3. *Altura de la edificación*” de las normas urbanísticas generales del PGMO de Cartagena.

La altura libre mínima entre plantas está limitada por el artículo “2.1.2.1.4.4 *Altura libre mínima*” de las normas urbanísticas generales del PGMO de Cartagena.

Por encima de la altura total permitida, y sin perjuicio de lo descrito en las Normas Urbanísticas Generales, se permitirá la construcción de Áticos con las siguientes limitaciones:

- La altura total, incluyendo todos los elementos constructivos (pendientes, petos, etc.), medida sobre la cara superior del forjado sobre el que se sitúa, no superará los 3,5 m. La cubierta sobre dichos espacios será no visitable, salvo para su mantenimiento.
- El cuerpo de edificación del ático se retranqueará un mínimo de 3 metros de fachada a viario o espacio libre público en edificación en tipología de alineación a vial, y en todas las fachadas en edificación en tipología aislada.
- La superficie construida del ático computará a efectos de determinación de la superficie edificada total. La ejecución de áticos nunca podrá suponer un incremento de edificabilidad permitida.
- No se permiten construcciones por encima de la planta de ático, al tratarse ésta en sí misma de una construcción permitida por encima de la altura.

Se permite la ejecución de cuerpos volados sobre espacio público siempre que cumplan con lo dispuesto en el artículo 5.5 de las normas urbanísticas generales del PGMO de Cartagena.

En lo relativo a las condiciones estéticas y de higienes, se deberá cumplir lo establecido en el apartado 5 de las normas urbanísticas generales de PGMO.

En cuanto a las normas de protección ambiental se deberá seguir lo dispuesto por el apartado 3 de normas urbanísticas generales de PGMO.

Para la obtención de las correspondientes licencias edificatorias, 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 deberán incluir en los proyectos de edificación las correspondientes chimeneas de ventilación para los locales en planta baja.

CUADRO RESUMEN DE LA ORDENANZA N°1

Tipología	UA	Sup. parcela m ²	Alt. máxima	Edificabilidad residencial m ²	Edificabilidad terciaria en PB m ²
UEF-RB1	2	748	PB+X	7.263	748
UEF-RB2	2	685		6.851	685
UEF-RB3	2	684		6.840	684
UEF-RB4	2	684		6.840	684
UEF-RB5	2	684		6.840	684
UEF-RB6	2	684		6.840	684
UEF-RB7 (VP)	2	740		7.403	740
UEF-RB8 (VP)	2	691		6.909	691

4.5.2 ORDENANZA N°2 DE EDIFICACIÓN RESIDENCIAL EN MANZANA CERRADA

1. Aplicación:

Se aplicará la ordenanza N° 2 a las parcelas catalogadas en el plano 3.5 Ordenación Pormenorizada con el código RM. Se trata de las parcelas residenciales situadas en la Unidad de Actuación I.

2. Ordenación:

La ordenación se ha definido de manera precisa en el presente plan especial, de forma que no es necesario la redacción de ningún instrumento de planeamiento posterior.

Las alineaciones, dimensiones y situación de las parcelas son las definidas en el plano 3.5 Ordenación Pormenorizada.

3. Régimen de Usos:

El uso característico o predominante en el Uso Residencial plurifamiliar. Los usos compatibles serán los Terciario- Comercial en planta baja y primera planta.

Se prohíbe el uso industrial en todas sus categorías.

Usos en Planta de sótano: Se destinará a aparcamiento, pudiendo alojar además trasteros, cuartos e instalaciones comunitarias. En caso de parcelaciones, tendrá funcionamiento unitario o común, con accesos únicos; estableciéndose en el Proyecto de Compensación del ámbito las oportunas servidumbres recíprocas necesarias entre las distintas parcelas.

Se preverá al menos una plaza de aparcamiento por vivienda, salvo para viviendas con superficie mayor a 150 m² para las que se deberá disponer 2. Para los usos compatibles se dispondrá una plaza de aparcamiento cada 100m² construidos.

En todo caso, la edificación deberá contar con la dotación mínima regulada por el punto 5.10 de las normas urbanísticas generales del PGMO de Cartagena.

Usos en Planta baja: Se destinará preferentemente a los siguientes usos:

- Portales.

- Terciario-comercial, con la superficie máxima indicada para cada manzana en el cuadro general de parcelas residenciales.

- Usos complementarios del residencial, no lucrativos, de carácter comunitario, que no computan aprovechamiento.

- Accesos y salidas al aparcamiento.

- Trasteros, cuartos o instalaciones, asociados a las viviendas de la manzana que no computan a los efectos del aprovechamiento.

- Pequeñas zonas destinadas a alojar infraestructuras básicas (centros de transformación eléctricos, etc...) necesarios, que no computan aprovechamiento.

Usos en Planta primera: Terciario comercial, con la superficie máxima indicada para cada manzana en el cuadro general de parcelas residenciales. Camarotes o trasteros asociados a las viviendas de la manzana que no computan a los efectos del aprovechamiento. Caja de escaleras y núcleos verticales de comunicaciones de las viviendas.

Usos Planta de cubierta/entrecubierta: Se admite la terraza plana, transitable y para las instalaciones del edificio en entrecubierta usos de trasteros e instalaciones del edificio.

4. Condiciones de la Parcela:

Superficie mínima: 400 m².

Lindero frontal mínimo: 20 m.

Fondo edificable máximo: 16 m.

Ocupación 100% en planta baja.

5. Edificabilidad:

La edificabilidad residencial y para el uso compatibles terciario comercial queda reflejada en el cuadro resumen del plano 3.5 Ordenación Pormenorizada y en el cuadro resumen de esta ordenanza.

6. Condiciones de la Edificación:

La edificación se ceñirá obligatoriamente en cada manzana, a las alineaciones de la calificación de uso característico residencial, señaladas en plano de ordenación 3.5 Ordenación Pormenorizada.

El número de plantas máximo es el reflejado en los planos y en el cuadro resumen de esta ordenanza.

La altura máxima de la edificación deberá ceñirse a lo dispuesto en el artículo “2.1.2.1.4.3. *Altura de la edificación*” de las normas urbanísticas generales del PGMO de Cartagena.

La altura libre mínima entre plantas está limitada por el artículo “2.1.2.1.4.4 *Altura libre mínima*” de las normas urbanísticas generales del PGMO de Cartagena.

Por encima de la altura total permitida, y sin perjuicio de lo descrito en las Normas Urbanísticas Generales, se permitirá la construcción de Áticos con las siguientes limitaciones:

- La altura total, incluyendo todos los elementos constructivos (pendientes, petos, etc.), medida sobre la cara superior del forjado sobre el que se sitúa, no superará los 3,5 m. La cubierta sobre dichos espacios será no visitable, salvo para su mantenimiento.
- El cuerpo de edificación del ático se retranqueará un mínimo de 3 metros de fachada a viario o espacio libre público en edificación en tipología de alineación a vial, y en todas las fachadas en edificación en tipología aislada.
- La superficie construida del ático computará a efectos de determinación de la superficie edificada total. La ejecución de áticos nunca podrá suponer un incremento de edificabilidad permitida.
- No se permiten construcciones por encima de la planta de ático, al tratarse ésta en sí misma de una construcción permitida por encima de la altura.

Se permite la ejecución de cuerpos volados sobre espacio público siempre que cumplan con lo dispuesto en el artículo 5.5 de las normas urbanísticas generales del PGMO de Cartagena.

Los patios interiores de parcela o manzana deberán cumplir con las dimensiones mínimas establecidas por el PGMO.

En lo relativo a las condiciones estéticas y de higienes, se deberá cumplir lo establecido en el apartado 5 de las normas urbanísticas generales de PGMO.

En cuanto a las normas de protección ambiental se deberá seguir lo dispuesto por el apartado 3 de normas urbanísticas generales de PGMO.

Para la obtención de las correspondientes licencias edificatorias, 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 deberán incluir en los proyectos de edificación las correspondientes chimeneas de ventilación para los locales en planta baja.

CUADRO RESUMEN DE LA ORDENANZA N°1

Tipología	UA	Sup. parcela m ²	Alt. máxima	Edificabilidad residencial m ²	Edificabilidad terciaria en PB m ²
EUF-RM1	I	1.665	PB+X	15.736	1.665
UEF-RM2	I	1.707		15.965	1.707
UEF-RM3	I	1.730		16.182	1.730

4.5.3 ORDENANZA N°3 DE EDIFICACIÓN DE EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS

1. Aplicación:

Se aplicará la ordenanza N° 3 a las parcelas catalogadas en el plano 3.5 Ordenación Pormenorizada con el código EQ.

2. Ordenación:

La ordenación se ha definido de manera precisa en el presente plan especial, de forma que no es necesario la redacción de ningún instrumento de planeamiento posterior.

Las alineaciones, dimensiones y situación de las parcelas son las definidas en el plano 3.5 Ordenación Pormenorizada.

3. Régimen de Usos:

El uso característico es el Equipamiento Público. Como usos compatibles se autorizan el de aparcamiento y de pequeñas instalaciones de infraestructuras básicas de servicios urbanísticos. Los usos prohibidos son todos aquellos no descritos como compatibles.

4. Condiciones de la Parcela:

Superficie mínima: 500 m².

5. Edificabilidad:

Se establece como índice de edificabilidad máximo el de las manzanas contiguas, en virtud del punto 2.1.2.4.3. *Condiciones de edificación* del PGMO de Cartagena.

6. Condiciones de la Edificación:

El número de plantas es libre, justificado a las necesidades y usos implantados.

La altura máxima de la edificación deberá ceñirse a lo dispuesto en el artículo “2.1.2.1.4.3. *Altura de la edificación*” de las normas urbanísticas generales del PGMO de Cartagena.

La altura libre mínima entre plantas está limitada por el artículo “2.1.2.1.4.4 *Altura libre mínima*” de las normas urbanísticas generales del PGMO de Cartagena.

Por encima de la altura total permitida, se permitirá la construcción de los elementos descritos en el apartado “2.1.2.1.4.6. Construcciones permitidas por encima de la altura” de las normas urbanísticas generales del PGMO de Cartagena.

Se permite la ejecución de cuerpos volados sobre espacio público siempre que cumplan con lo dispuesto en el artículo 5.5 de las normas urbanísticas generales del PGMO de Cartagena.

En sótanos y semisótanos se podrán establecer instalaciones al servicio de la edificación y aparcamientos.

En lo relativo a las condiciones estéticas y de higienes, se deberá cumplir lo establecido en el apartado 5 de las normas urbanísticas generales de PGMO.

En cuanto a las normas de protección ambiental se deberá seguir lo dispuesto por el apartado 3 de normas urbanísticas generales de PGMO.

Para la obtención de las correspondientes licencias edificatorias, 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.

CUADRO RESUMEN DE LA ORDENANZA N°3

Parcela	UA	Sup. parcela m ²
UEF-UA1-EQ	1	1.463
UEF-UA2-EQ	2	3.289

4.5.4 ORDENANZA N°4 DE SISTEMA GENERAL ESPACIOS LIBRES Y ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS

1. Aplicación:

Se aplicará la ordenanza N° 4 a las parcelas catalogadas en el plano 3.5 Ordenación Pormenorizada con los códigos SGEL y EL.

2. Ordenación:

La ordenación se ha definido de manera precisa en el presente plan especial.

Las alineaciones, dimensiones y situación de las parcelas son las definidas en el plano 3.5 Ordenación Pormenorizada.

3. Régimen de Usos:

En los parques públicos, jardines, áreas de juego y recreo y peatonales, sólo se permiten los usos y actividades de carácter público que sean compatibles con la utilización general de estos suelos.

Se admiten usos culturales, de reunión y recreo y los deportivos si lo son de acceso público gratuito así como construcciones e instalaciones en régimen de concesión (quioscos, atracciones de feria...).

Se permitir además en los espacios libres contiguos a locales de restauración y ocio la implantación de terrazas.

4. Edificabilidad:

La edificación al servicio de los parques públicos está limitada a $0,02 \text{ m}^2/\text{m}^2$.

5. Condiciones de la Edificación:

El número de plantas y altura máxima está limitada por el apartado “2.1.2.3.3. Parques públicos y jardines”

CUADRO RESUMEN DE LA ORDENANZA N°4

Parcela	UA	Sup. parcela m ²
UEF-UA1-SGEL1	1	1.082
UEF-UA1-SGEL2	1	1.037
UEF-UA2-SGEL	2	4.340
UEF-UA1-EL1	1	879
UEF-UA1-EL2	1	896
UEF-UA2-EL1	2	801
UEF-UA2-EL2	2	6.309

4.5.5 ORDENANZA N°5 DE SISTEMA GENERAL COMUNICACIONES VIARIO Y RED VIARIA LOCAL

1. Aplicación:

Se aplicará la ordenanza N° 5 a las parcelas catalogadas en el plano 3.5 Ordenación Pormenorizada con los códigos SGCV y RV.

2. Ordenación:

La ordenación se ha definido de manera precisa en el presente plan especial.

Las alineaciones, dimensiones y situación de las parcelas son las definidas en el plano 3.5 Ordenación Pormenorizada.

3. Régimen de Usos:

Comprende las vías rodadas como la red peatonal de aceras.

Los únicos Usos Compatibles con este sistema son:

- Las instalaciones públicas de alumbrado, señalización de tráfico y transporte; y marquesinas ligadas al transporte público.

- Las afecciones superficiales imprescindibles a los sistemas de infraestructuras básicas (agua, alcantarillado, etc...) que discurren en subterráneo por esta zona.
- El arbolado en alineaciones de aceras y paseos peatonales.
- Pequeñas áreas ajardinadas que no supongan obstáculo a la circulación rodada y peatonal, a la que prioritariamente se destina.
- Sólo provisionalmente y mediante la correspondiente solicitud, podrá permitirse la instalación de quioscos para venta de periódicos, helados, etc..., que no obstaculicen la circulación.
- Mobiliario urbano propio del uso preferente.
- Instalaciones de evacuación de humos, acceso para mantenimientos de y salidas de emergencia de la zona soterrada.

Los usos prohibidos son todos aquellos no mencionados en el punto anterior.

CUADRO RESUMEN DE LA ORDENANZA N°5

Parcela	TIPO	Sup. parcela m ²
UEF-SGCV	Sistema General Comunicaciones Viario	21.792
RV	Red Viaria Local	18.249

4.5.6 ORDENANZA N°6 DE SISTEMA GENERAL FERROVIARIO

1. Aplicación:

Se aplicará la ordenanza N° 6 a las parcelas catalogadas en el plano 3.5 Ordenación Pormenorizada con el código SGFV.

2. Ordenación:

La ordenación se ha definido de manera precisa en el presente Plan Especial.

Las alineaciones, dimensiones y situación de las parcelas son las definidas en el plano 3.5 Ordenación Pormenorizada.

3. Régimen de Usos:

El uso característico es el destinado al servicio ferroviario.

Se establece como uso compatible el uso terciario en los espacios que no son necesarios para la prestación del servicio ferroviario y cuya superficie será susceptible de arrendamiento a terceros por parte de ADIF para la implantación de locales destinados a comercio y servicios, hostelería, etc.

4. Edificabilidad y Condiciones de la edificación

La edificabilidad máxima está establecida por el apartado “2.1.2.1.2. Red ferroviaria y otros transportes” del PGMO en 2 m²/m², y la altura máxima permitida serán aquellas que se defina en función de las necesidades de la nueva estación.

CUADRO RESUMEN DE LA ORDENANZA N°6

Parcela	TIPO	Sup. parcela m ²
UEF-SGFV	Sistema General ferroviario	43.531

4.5.7 ORDENANZA N°7 DE SISTEMA GENERAL COMUNICACIONES FERROVIARIO

1. Aplicación:

Se aplicará la ordenanza N° 7 a las parcelas catalogadas en el plano 3.5 Ordenación Pormenorizada con el código SGCFV.

Se compone por los terrenos e infraestructuras subterráneas que sirven para el movimiento de los ferrocarriles.

2. Ordenación:

La ordenación se ha definido de manera precisa en el presente plan especial.

Las alineaciones, dimensiones y situación de las parcelas son las definidas en el plano 3.5 Ordenación Pormenorizada.

3. Régimen de Usos:

El uso característico es el destinado al servicio ferroviario.

Se aplicaran las condiciones de las normas “2.1.2.1.2. Red ferroviaria y otros transportes” del PGMO.

CUADRO RESUMEN DE LA ORDENANZA N°7

Parcela	TIPO	Sup. parcela m ²
UEF-SGCFV	Sistema General de comunicaciones ferroviario (bajo rasante)	21.792

4.5.8 ORDENANZA N°8 DE SISTEMA GENERAL FERROVIARIO EN RÉGIMEN TRANSITORIO

1. Aplicación:

Se aplicará la ordenanza N° 8 a las parcelas catalogadas en el plano 3.6 Ordenación en Régimen Transitorio como SGFT.

2. Ordenación:

La ordenación se ha definido de manera precisa en el presente Plan Especial.

3. Régimen de Usos:

El uso característico es el uso ferroviario y todas las instalaciones necesarias para la correcta prestación del servicio ferroviario.

Se incluyen los terrenos propiedad de ADIF que forman parte de la Unidad de Actuación 2, incluido el espacio actualmente ocupado por la Estación de Ferrocarril que resultaran vinculados a los usos definitivos definidos por este plan especial una vez que se hayan

completado las obras de soterramiento y modernización del árbol ferroviario y que por tanto quedarán sometidos a las ordenanzas definitivas según el plano 3.5 Ordenación Pormenorizada.

4.6 NORMAS DE PROTECCIÓN

En el ámbito de la actuación existe un edificio catalogado como protegido. La propia Estación de Ferrocarril es construcción con valor histórico principios del siglo XX de un clasicismo ecléctico con decoración modernista.

Está catalogado por la ficha I60207 y lo clasifica con un grado de protección 2, que permite pequeñas modificaciones de adaptabilidad a los nuevos usos y costumbres pero siempre conservando sus estructuras fundamentales, distribuciones y configuraciones espaciales.

Las normas de protección se incluyen en la propia ficha del edificio.



ESCUELA DE INGENIERÍA DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Y DE INGENIERÍA DE MINAS

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE CARTAGENA

PLAN ESPECIAL PARA LA REMODELACIÓN E INTEGRACIÓN URBANA DE LA RED ARTERIAL FERROVIARIA DE CARTAGENA

DOCUMENTO 5. PLAN DE ACTUACIÓN

ÍNDICE

5.1 GESTIÓN DEL PLAN	153
5.2 UNIDADES DE ACTUACIÓN	154
5.3 FASES Y ETAPAS DE URBANIZACIÓN Y EDIFICACIÓN	154
5.3.1 ETAPAS Y PLAZOS DE EJECUCIÓN DE LA URBANIZACIÓN.....	154
5.3.2 PLAZOS DE EDIFICACIÓN.....	155

5.1 GESTIÓN DEL PLAN

El ayuntamiento de Cartagena, deberá asumir a través de la gestión urbanística la transformación física del suelo sobre el canal de acceso soterrado y de los terrenos liberados del uso ferroviario.

Los proyectos de reparcelación y urbanización se realizarán según lo dispuesto en los planos de ordenación y en las normas de urbanización teniendo siempre en cuenta el acuerdo número 5 del Protocolo de colaboración entre administraciones:

Quinto.- *El Ministerio de Fomento y la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias impulsarán los procedimientos necesarios para la puesta a disposición de los terrenos, según se liberen, a favor de la Sociedad, garantizando en todo caso el funcionamiento de las actuales instalaciones ferroviarias hasta la efectiva disponibilidad de aquellas que las sustituyen.*

Esta exigencia que determina que debe garantizarse el correcto funcionamiento del servicio ferroviario hace que el plan especial, a través de sus determinaciones, tenga que permitir la adecuada coordinación entre los procesos de construcción y los de transformación del suelo.

Por esta razón, este Plan Especial establece un régimen transitorio en la parcela catalogada como Sistema General Ferroviario en Régimen Transitorio (SGFT), manteniendo la titularidad del terreno a favor de ADIF de los terrenos en los cuales el Estudio Informativo del Proyecto de Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de la Ciudad de Cartagena dispone la estación provisional y el acceso a la misma, que permitirán realizar las obras de remodelación de la estación actual manteniendo el servicio.

Este régimen transitorio no impide, que tras la finalización de las obras necesarias, los terrenos queden vinculados a su destino final, en base a la ordenación definida en este Plan Especial.

5.2 UNIDADES DE ACTUACIÓN

De conformidad con lo exigido en el Plan General Municipal de Ordenación se definen dos unidades de actuación que coinciden con las dos zonas diferenciadas del sector.

La primera Unidad de Actuación incluye la mayor parte de la zona urbana consolidada, y la Unidad de actuación 2 incluye el corredor ferroviario, los terrenos propiedad de Adif y la zona más cercana al corredor ferroviario de los terrenos urbanos consolidados.

Unidad de Actuación	Superficie m ²	Superficie Publica	Superficie Privada
Unidad de Actuación 1	20.789	15.687 m ² 75,46 %	5.102 m ² 24,54 %
Unidad de Actuación 2	93.581	87.981 m ² 94,02 %	5.600 m ² 5,98 %
Total	114.370	103.668 m ² 90,64 %	10.702 m ² 9,36 %

La delimitación de las unidades de actuación se ha hecho en base a las necesidades que se tienen de garantizar el servicio, incluyendo en la Unidad de Actuación 2 toda la zona necesaria para albergar la estación provisional y accesos a la misma, posponiendo, por tanto, el proceso de transformación de la dicha unidad hasta la finalización de las obras de reforma de la red ferroviaria y de la estación.

5.3 FASES Y ETAPAS DE URBANIZACIÓN Y EDIFICACIÓN

5.3.1 ETAPAS Y PLAZOS DE EJECUCIÓN DE LA URBANIZACIÓN

Se establecen dos fases o etapas en el proceso de urbanización, coincidentes con las unidades de actuación definidas.

La primera fase comprende la transformación del suelo incluido en la unidad de actuación I. Se establece un plazo de 3 años a partir de la aprobación del proyecto de urbanización.

En la segunda fase se procederá a la urbanización y construcción de los terrenos contenidos en la Unidad de Actuación 2, incluso aquellos que necesarios para albergar las instalaciones provisionales, por lo que el proceso urbanizador estará sujeto a la finalización de las obras de modernización y soterramiento, y por tanto, la fecha de inicio de esta segunda fase dependerá de la fecha de llegada de la alta velocidad a Cartagena. En cualquier caso, se establece como plazo de urbanización 3 años desde la finalización de las obras sobre la red ferroviaria.

5.3.2 PLAZOS DE EDIFICACIÓN

Para la Unidad de Actuación 1 se establece un plazo de edificación de 5 años desde la finalización del proyecto de urbanización.

Para la Unidad de Actuación 2 se establece igualmente en plazo de edificación de 5 años desde la finalización del proyecto de urbanización correspondiente.



PLAN ESPECIAL PARA LA REMODELACIÓN E INTEGRACIÓN URBANA DE LA RED ARTERIAL FERROVIARIA DE CARTAGENA

DOCUMENTO 6. ESTUDIO ECONÓMICO

6.1 COSTES DE URBANIZACIÓN Y EXPROPIACIÓN

Para la evaluación de los costes de urbanización se ha hecho uso del método M.S.V. que estima el coste de la urbanización en función del metro cuadrado de superficie de vial urbanizado.

En la aplicación de dicho método se han tenido en cuenta factores propios del proyecto como la identificación de edificaciones y obras existentes que serán necesario demoler, las superficies de espacios libres que será necesario urbanizar o la topografía de la zona de actuación entre otros.

La aplicación de dicho método se ha desarrollado completamente en el Anejo I Estudio de Alternativas, obteniéndose un coste de urbanización de 5.671.186,77 €.

Hay que considerar este coste de urbanización como una aproximación al coste real que se determinará en los correspondientes proyectos de urbanización de cada una de las unidades de actuación definidas.

El cálculo de los costes de expropiación se ha determinado completamente en el Anejo 2 Expropiaciones e Indemnizaciones según la normativa vigente.

Se estima un coste total de expropiaciones de 3.521.985,95 €.

6.2 VIABILIDAD DE LA ACTUACIÓN

El desarrollo del Plan Especial requiere una inversión total de 9.193.172,72 € entre costes de urbanización y costes de expropiación.

Este coste total supone un coste medio sobre metro cuadrado de suelo bruto de 80,38 €/m².

Puesto que este valor medio de repercusión es similar al de otras actuaciones de carácter residencial y que la actuación permitirá obtener un beneficio suficiente para financiar las obras de soterramiento y modernización de la Red Arterial Ferroviaria de Cartagena, se considera que la actuación definida en este Plan Especial sobre el Sector UEF-Estación es viable.