

ANEJO Nº 6. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

ANEJO Nº 6. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO**ÍNDICE**

1	INTRODUCCIÓN.....	1
2	LEGISLACIÓN URBANÍSTICA.....	1
3	PLANEAMIENTO VIGENTE.....	1
4	CLASIFICACIÓN DEL SUELO.....	2
4.1	CALIFICACIÓN Y REGULACIÓN DE USOS DEL SUELO.....	2
4.1.1	Clases de usos.....	2
4.1.2	Tipos de usos.....	2
4.2	SUELO NO URBANIZABLE.....	3
4.2.1	Zonas de ordenación en suelo no urbanizable.....	4
4.3	SUELO URBANIZABLE.....	5
4.3.1	Desarrollo del suelo urbanizable.....	6
4.3.2	La huerta.....	11
4.4	SUELO URBANO.....	11
4.4.1	Desarrollo del suelo urbano.....	12
4.4.2	Zonas de ordenanza.....	12
4.4.3	Zonas desarrolladas por planeamiento incorporado.....	18
4.4.4	Ámbitos remitidos a planeamiento de desarrollo.....	19
4.4.5	Unidades de actuación.....	20
4.4.6	Zonas residenciales.....	20
4.4.7	El suelo industrial y terciario.....	22
4.5	SISTEMAS GENERALES.....	22
4.5.1	Sistema General de Comunicaciones.....	22
4.5.2	Sistemas Generales de Espacios libres y Equipamiento.....	25
4.6	GESTIÓN URBANÍSTICA.....	26
5	SISTEMA FERROVIARIO.....	27
6	DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN.....	30
6.1	ALTERNATIVA 1.....	30
6.2	ALTERNATIVA 2.....	31
7	SECTOR FERROVIARIO.....	32

8	AFECCIÓN / AJUSTE AL PLANEAMIENTO.....	36
8.1	ALTERNATIVA 1. EN SUPERFICIE.....	36
8.2	ALTERNATIVA 2. SOTERRADA.....	39

APÉNDICES

APÉNDICE 1.	PLANOS.
APÉNDICE 2.	FICHAS.
APÉNDICE 3.	PLANEAMIENTO DE DESARROLLO
	Plan Parcial Sector RP-2 (UZPI-1)
	Plan Parcial Sector 9 R
	Plan Especial de Reforma Interior PERI-3 "Poncemar"
APÉNDICE 4.	PLANOS DEL PGMO.

1 INTRODUCCIÓN

En el presente anejo se hace una descripción y análisis de la planificación urbanística del término municipal de Lorca, donde se centra el ámbito del “Estudio Informativo del Proyecto de Integración Urbana y adaptación a altas prestaciones de la Red Ferroviaria de Lorca”, perteneciente a la Región de Murcia.

Como datos de partida se ha tomado el “Estudio Informativo del Proyecto Corredor Mediterráneo de Alta Velocidad. Tramo Murcia – Almería”, así como la información referente a planeamiento recogida en la página web del ayuntamiento y de la Región de Murcia.

2 LEGISLACIÓN URBANÍSTICA

Legislación básica

Ley 6/1998, de 13 de abril de Régimen del Suelo y Valoraciones, en su versión modificada por el Real Decreto Ley 4 /2000, de 23 de junio, de Medidas Urgentes de Liberalización.

Artículos vigentes del Texto refundido de la Ley sobre Régimen del suelo y Ordenación Urbana aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1992, de 26 de junio, declarados vigentes en la Disposición Derogatoria Única de la Ley 6/1998.

Legislación exclusiva y de desarrollo de la Comunidad Autónoma

Ley 1/2001, de 24 de abril, del Suelo de la Región de Murcia.

Legislación supletoria

Reglamentos de Planeamiento, Gestión y Disciplina Urbanística de 1978, para el desarrollo y aplicación de la Ley sobre Régimen del suelo y Ordenación urbana, vigentes en virtud de la Disposición Final tercera de la Ley 1/2001.

3 PLANEAMIENTO VIGENTE

El planeamiento vigente del municipio de Lorca se encuentra en la fase de APROBACIÓN DEFINITIVA, salvo en los ámbitos comprendidos en el área de influencia del litoral o sustentados en sus previsiones.

Dicha aprobación definitiva se otorgó por parte de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Transportes de la Región de Murcia, con fecha 18 de abril de 2.003, con reserva de la subsanación de una serie de deficiencias. Fue publicada en el suplemento nº 8 del Boletín Oficial de la Región de Murcia, nº 139, del día 19 de junio de 2.003.

Con fecha 8 de julio de 2.005 dicha Consejería dictó la siguiente resolución publicada en el BORM nº 175, del día 1 de agosto de 2.005:

“Primero: Tomar conocimiento de la subsanación de las deficiencias señaladas al proyecto de Revisión del Plan General Municipal de Ordenación en las órdenes resolutorias de 18 de abril de 2003, 11 de diciembre de 2003 y 26 de mayo de 2004, relativas a los distintos ámbitos cuya ordenación se aprobaba definitivamente por las mismas, salvo las que se deducen del informe transcrito en el antecedente cuarto.

Segundo: Aprobar definitivamente el resto de las determinaciones de dicho proyecto, relativas al resto de los ámbitos y sectores suspendidos, excepto a los comprendidos en la zona de influencia litoral y a los que se sustenten en los sistemas generales previstos en la misma (el núcleo urbano de Calnegre, el Sector Ramonete S-1RT, los ámbitos de Suelo Urbanizable sin sectorizar SUZNS9RT y SUZNS10RT, etc), hasta tanto sean informados por la Dirección General de Costas, y con las deficiencias que, respecto de los mismos, se señalan en este informe, cuya subsanación ante esta Consejería deberá realizarse en un nuevo documento refundido”.

El Ayuntamiento de Lorca, en cumplimiento de la citada Orden, acordó, en sesión plenaria de 29 de mayo de 2006, aprobar el documento refundido de la Revisión del Plan General Municipal de Ordenación de Lorca y su remisión a la Consejería para su conocimiento. Lo que hizo mediante oficio del Teniente de Alcalde de Urbanismo de 12 de junio de 2006.

Posteriormente, y mediante oficio de 13 de mayo de 2008, el Ayuntamiento remite a la Consejería un nuevo Tomo II “Normativa Urbanística”, aprobado en sesión plenaria el 18 de marzo de 2008, tras la subsanación de ciertas deficiencias indicadas por la Consejería sobre el anterior texto refundido de 2006.

Con fecha 8 de julio de 2008 se publica en el BORM número 157, la “Orden del Excmo. Sr. Consejero de Obras Públicas, Vivienda y Transportes de 28 de mayo de 2008 y Normas Urbanísticas, relativas a la toma de conocimiento del documento refundido de la normativa urbanística del Plan General Municipal de Ordenación de Lorca. Expte.: 208/01 de planeamiento.”

Actualmente no está aprobado definitivamente el planeamiento de la zona de influencia litoral, pero dicha zona se encuentra suficientemente alejada del núcleo urbano de Lorca, por lo que no se tendrá en cuenta en el “Estudio Informativo del Proyecto de Integración urbana y adaptación a altas prestaciones de la red ferroviaria de Lorca”.

4 CLASIFICACIÓN DEL SUELO

El Plan General Municipal de Ordenación de Lorca clasifica el suelo del término municipal en urbano, urbanizable, no urbanizable y suelo para sistemas generales, según la delimitación definida en los planos de clasificación y ordenación.

El Plan General establece en el plano de Calificación las distintas áreas homogéneas en suelo urbano y urbanizable que se caracterizan por un mismo uso y aprovechamiento y en suelo no urbanizable zonas de protección por su interés medioambiental, agrícola, cultural, geológico o ecológico, determinando para cada una de ellas unas Normas particulares de desarrollo que se detallan en los apartados siguientes.

4.1 CALIFICACIÓN Y REGULACIÓN DE USOS DEL SUELO

4.1.1 Clases de usos

A los efectos del Plan General, los usos se clasifican en los siguientes grupos:

Residencial: Vivienda; Residencia Comunitaria.

Garaje-aparcamiento.

Servicios terciarios: Comercial; Oficinas; Hotelero; Hostelero; Servicios Recreativos; Estaciones de suministro de combustibles; Otros servicios terciarios.

Industrial: Industria en general; Almacenaje.

Agropecuario.

Dotacional: Deportivo; Equipamientos; Servicios de la Administración Pública; Servicios urbanos; Servicios infraestructurales básicos.

Espacios libres y zonas verdes.

4.1.2 Tipos de usos

Por la idoneidad para su localización un uso puede ser considerado según la Normativa como uso característico, uso complementario, uso compatible, uso condicionado y uso prohibido.

1.- **Uso característico.** Es aquel de implantación prioritaria en una determinada zona del territorio. Se considera dominante y podrá servir de referencia en cuanto a la intensidad admisible de otros usos como fracción, relación o porcentaje de él.

2.- **Uso compatible.** Es aquel que puede coexistir con el uso característico sin perder ninguno de ellos las características y efectos que les son propios, pudiendo llegar, incluso, a sustituir al uso característico.

La simultaneidad de implantación de usos puede establecerse sin perjuicio de que se señalen restricciones en la intensidad del uso compatible, debido a las características de la ordenación.

3.- **Uso complementario.** Es aquel, relacionado directamente con el uso característico y dependiente de él, pero que puede existir de forma independiente.

4.- **Uso condicionado.** Es aquel cuya implantación depende del uso característico, no admitiéndose sin la existencia previa o simultánea de éste.

5.- **Uso prohibido.** Es aquel que por su incompatibilidad, por sí mismo, o en su relación con el uso principal, debe quedar excluido del ámbito que se señala. Su precisión puede quedar establecida bien por su expresa definición en la zona que se trate, o bien por exclusión al quedar ausente en la relación de usos principales y complementarios.

4.2 SUELO NO URBANIZABLE

Es aquel en que concurra alguna de las circunstancias siguientes:

- Que deban incluirse en esta clase por estar sometidos a algún régimen de protección incompatible con su transformación de acuerdo con los planes de ordenación territorial o legislación sectorial, en razón de sus valores paisajísticos, históricos, arqueológicos, científicos, ambientales o culturales, de riesgos naturales acreditados en el planeamiento sectorial, o en función de su sujeción a limitaciones o servidumbres para la protección del dominio público.

- Que se considere necesario preservar por los valores a que se ha hecho referencia en el punto anterior, por su valor agrícola, forestal, ganadero o por sus riquezas naturales.

En suelo no urbanizable se establecen las siguientes categorías:

a) **Suelo no urbanizable de protección específica:** terrenos que deben preservarse del proceso urbanizador por estar sujetos a algún régimen de protección incompatible con su transformación urbanística, de conformidad con los instrumentos de ordenación territorial, los instrumentos de ordenación de los recursos naturales y la legislación sectorial, en

razón de sus valores paisajísticos, históricos, arqueológicos, científicos, ambientales o culturales, para la prevención de riesgos naturales acreditados en el planeamiento sectorial o en función de su sujeción a limitaciones o servidumbres para la protección del dominio público.

Se han incluido como suelo no urbanizable con protección específica:

- Lugares de Importancia Comunitaria (LIC)
- Zonas de Especial Protección de Aves (ZEPA)
- Ramblas

En ausencia de determinaciones de actuación específicas para estos ámbitos serán de aplicación las asignadas para el suelo no urbanizable protegido por el planeamiento, y en caso de que existieran, las más restrictivas y las que supongan mayor protección del territorio.

b) **Suelo no urbanizable de protección por el planeamiento:** terrenos que el Plan General así clasifica por sus valores agrícolas, medioambientales, por sus riquezas naturales o por ser necesarios para la implantación de infraestructuras o servicios públicos.

Se han delimitado zonas de protección por los siguientes valores:

- Valor agrícola
- Valor ambiental

- Suelo no urbanizable protegido por su valor agrícola. En suelo no urbanizable protegido por su valor agrícola se establecen los siguientes grados de protección:

ALTA: grado de protección asignado a las zonas de regadío con un alto potencial agrícola.

MEDIA: corresponde a zonas cultivadas que mantienen restos de vegetación natural.

- Suelo no urbanizable protegido por su valor ambiental. En el suelo no urbanizable protegido por su valor ambiental se establecen los siguientes grados de protección:

MUY ALTA y ALTA: grado de protección muy elevada en enclaves que conservan una vegetación, flora y fauna en un muy aceptable grado de conservación, equiparable incluso a lo que se suele denominar Parque Natural. Presenta *todos o casi todos* los siguientes valores:

Especies de interés

Endemismos

Especies amenazadas

Especies vegetales de la Lista Roja nacional (en prensa)

Especies protegidas en el ámbito murciano y nacional

Comunidades vegetales de interés

Hábitats comunitarios

Hábitats comunitarios prioritarios

Lugares de Interés Comunitario (LICs)

Árboles monumentales

Para asignar una u otra categoría entre MUY ALTA Y ALTA, se ha tenido en cuenta la calidad, el grado de conservación y el tamaño.

MEDIA-ALTA o MEDIA: grado de protección para aquellas zonas de mosaico donde alternan zonas de cultivo o cultivos abandonados con zonas conservadas en mayor o menor grado, pequeños bosquetes, cultivos con arbolado disperso, etc. En general son zonas de interés para la fauna y en especial para la tortuga mora.

En las zonas con esta categoría aparecen *alguno o varios* de los valores siguientes:

Especies de interés

Endemismos

Especies protegidas en el ámbito murciano y nacional

Hábitats comunitarios

Hábitats comunitarios prioritarios

Árboles monumentales

MEDIA-ALTA se ha otorgado a las zonas más alejadas de núcleos de población y menos accesibles desde Lorca, reservando la categoría MEDIA para la gran mancha central cercana a Lorca ciudad.

4.2.1 Zonas de ordenación en suelo no urbanizable

En suelo no urbanizable se han delimitado las siguientes zonas de ordenación:

Suelo no urbanizable protegido por su valor agrícola

Agrícola zona 1

Agrícola zona 2

Agrícola zona 3

En esta categoría se han establecido dos zonas de ordenación que recogen valores agrícolas similares, asignándoles grados de protección diferentes.

Con valor agrícola 1 se identifica la zona de regadío que mantiene las características tradicionales de la Huerta. A esta zona se le asigna el grado de protección alta.

SUELO NO URBANIZABLE PROTEGIDO POR SU VALOR AGRÍCOLA 1		
DESCRIPCIÓN	Zona de regadío de alto potencial agrícola, se caracteriza por parcelas grandes de forma rectangular que se apoyan por su lado menor en los caminos. Presencia esporádica de especies faunísticas de interés, procedentes de áreas cercanas con valor ecológico.	
VALORES MÁS DESTACABLES	Agrícola de regadío	
GRADO DE PROTECCIÓN	Alta	
USOS DEL SUELO	PERMITIDOS	Agricultura de regadío Ganadería extensiva Ganadería intensiva Instalaciones agropecuarias Conservación activa de la naturaleza Restauración ambiental y paisajística Actividades de esparcimiento y ocio al aire libre de escaso impacto Rehabilitación y reconstrucción de viviendas y edificaciones existentes Vivienda unifamiliar vinculada a la explotación, con una parcela mínima de 20.000 m ² Mantenimiento y adecuación de red viaria Dotacional
	COMPATIBLES CON CONDICIONES	Depuración de aguas residuales con evaluación de impacto ambiental Planta de tratamiento de purines Alojamiento rural, grupos A, B y C, en edificaciones existentes permitiendo una ampliación máxima del 20% de la superficie Infraestructuras de abastecimiento y saneamiento Infraestructuras energéticas y de telecomunicaciones con evaluación de impacto ambiental Actividades que requieran declaración de utilidad pública vinculadas al uso agropecuario Industrias existentes con las condiciones establecidas en el artículo 149.4 Edificaciones e instalaciones al servicio de las obras de infraestructura o servicios públicos
	INCOMPATIBLES	Todos los no indicados en los apartados anteriores
CONDICIONES ESPECIALES	En el caso de que el plan o proyecto esté sometido al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental conforme a lo establecido en la legislación correspondiente, la evaluación de repercusiones en el lugar podrá integrarse en este mismo procedimiento.	

Con valor agrícola 2 se clasifican los terrenos donde tradicionalmente se han desarrollado cultivos de secano, algunos actualmente sin cultivar pero con un gran potencial agrícola. A esta zona se le ha asignado el grado de protección media.

Con valor agrícola 3 se han recogido las zonas de suelo no urbanizable protegido por el planeamiento por su valor agrícola, incluidas en ámbitos LIC o ZEPA, asignándoles protección muy alta, independientemente de su valor agrícola.

Suelo no urbanizable protegido por su valor ambiental

Las grandes zonas de ordenación son:

C3. Sierra Torrecilla- Peña Rubia

D. Sierra de Tercia

Y Zonas de vegetación azonal

A cada zona se le ha asignado su correspondiente categoría de protección. Son las siguientes:

III) MEDIA-ALTA

- Enclaves de vegetación azonal (yesos, saladares)
- Ramblas y ramblizos

IV) MEDIA

- Sierra de la Tercia (D)
- Zona Central (sectores C1, C2, C3)

4.3 SUELO URBANIZABLE

Comprende aquellos terrenos que no tengan la condición de suelo urbano ni de suelo no urbanizable y que el Plan General declare adecuados para ser urbanizados, en alguna de sus categorías:

a) **Suelo sectorizado**, el previsto en los sectores de urbanización prioritaria prevista en el Plan para garantizar un desarrollo urbano racional.

b) **Suelo especial**, los terrenos, incluidos los de la huerta tradicional de Lorca, con peculiares características de asentamientos existentes, con urbanización parcial y especial entorno ambiental.

c) **Suelo sin sectorizar**, el suelo urbanizable restante.

4.3.1 Desarrollo del suelo urbanizable

a) **Suelo urbanizable sectorizado**. El Plan General de Ordenación Municipal incluye en suelo urbanizable sectorizado tanto los ámbitos que cuentan con Plan Parcial en desarrollo como los sectores cuya incorporación al desarrollo urbano es prioritaria dentro del suelo urbanizable.

- Suelo urbanizable con Plan Parcial en desarrollo. Comprenden aquellos sectores de suelo urbanizable delimitados por el Plan General anterior y que cuentan con planeamiento parcial aprobado y en ejecución que es asumido por el Plan General de Ordenación Municipal incorporándola a esta clase de suelo:

Lorca UZPI-1 – Plan Parcial Sector RP-2

El régimen urbanístico del suelo urbanizable con Plan Parcial en desarrollo será el derivado de las determinaciones contenidas en los correspondientes Planes Parciales.

PLANEAMIENTO REMITIDO LORCA UZPI-1		
CLASE DE SUELO	Suelo urbanizable	
PLANEAMIENTO EN DESARROLLO Y MODIFICACIONES	-Denominación	Aprobación definitiva
	PLAN PARCIAL SECTOR RP.2	19-2-00 (B.O.R.M.)
	Proyecto de Reparcelación del RP-2	12/11/2003 (B.O.R.M.)
	Proyecto de urbanización del RP-2	26/03/2004 (B.O.R.M.)
	Estudio de detalle para ordenación de volúmenes de las parcelas 7, 8 y 9, del Plan Parcial del Sector RP-2	19/11/2005 (B.O.R.M.)
	Estudio de detalle parcelas 3 y 4 en el plan parcial del sector RP-2	17/07/2006 (B.O.R.M.)

PLANEAMIENTO REMITIDO LORCA UZPI-1		
	Estudio de Detalle parcelas 10, 11 y 12 del Plan Parcial del Sector RP-2	04/11/2006 (B.O.R.M.)
	-Denominación	Aprobación inicial
	Programa de Actuación y Estatutos de la UA-2 del Plan Parcial RP-2	14/09/2010 (B.O.R.M.)
DETERMINACIONES PARTICULARES	Iniciativa de planeamiento	Privada
	Sistema de actuación	Compensación
	Calificación	Residencial
	Tipología	-Vivienda unifamiliar agrupada -Vivienda multifamiliar, de 3, 4 y 5 plantas
	Superficie del sector	62.540 m ²
	Edificabilidad máxima	0,6 m ² / m ²
	Densidad de viviendas	45 viv/Ha

- Suelo urbanizable sectorizado. El Plan General delimita los siguientes sectores de suelo urbanizable, dentro del ámbito del estudio informativo:

Lorca:

- Sector 3 residencial - terciario
- Sector 4 residencial
- Sector 9 residencial
- Sector 11 residencial
- Sector 13 residencial
- Sector 14 residencial

El Plan General delimita sectores de suelo urbanizable en los terrenos próximos al suelo urbano que completan su estructura o que refuerzan el modelo de ciudad que se diseña en el Plan General:

Sectores S-3 y S-4, refuerzan los crecimientos de la ciudad de Lorca al Norte del río Guadalentín, potenciando las áreas nuevas que se consolidaron al Sur de la Avenida de Europa, creando un foco funcional alternativo al centro tradicional.

Sector S-9, procedente del planeamiento anterior y que no ha sido desarrollado (correspondiente al sector RP1)

Sectores S-11 y S-13, completarán la estructura de la ciudad que se desarrolla entre el trazado del ferrocarril y la Rambla de Tiata.

Sector S-14, completa el tejido urbano hasta el trazado del ferrocarril; constituye el único vacío entre la ciudad edificada y el FFCC.

SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO LORCA. SECTOR 3		
DETERMINACIONES DEL PLAN	USO GLOBAL	Residencial y Terciario
	USO INCOMPATIBLE	Industrial
	SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR	97.400 m ²
	SUPERFICIE SISTEMAS GENERALES	7.200 m ² SG V8 (tramo 2) 10.200 m ² SG V6 (tramo 3) SSG = 17.400 m ²
	SUPERFICIE (excluidos SG)	80.000 m ²
	APROVECHAMIENTO DE REFERENCIA	0,60 m ² / m ²
	DENSIDAD MÁXIMA DE VIVIENDAS	50 viviendas /Ha
	CATEGORÍA	Residencial de media densidad
PROGRAMACIÓN Y GESTIÓN	FIGURA DE PLANEAMIENTO	Plan Parcial y Programa de Actuación
	INICIATIVA DE PLANEAMIENTO	Privada
	SISTEMA DE ACTUACIÓN	Compensación
	PROGRAMACIÓN	1 ^{er} Cuatrienio
CONDICIONES PARTICULARES DE LA EDIFICACIÓN	TIPOLOGÍA	-Vivienda colectiva en manzana cerrada, con altura máxima de 8 plantas (B+7) -Vivienda unifamiliar
CONDICIONES PARTICULARES DE LA ORDENACIÓN	El 30% de las viviendas a construir deberá estar sujeto a algún régimen de protección pública. Se destinará al uso terciario como máximo el 25% del aprovechamiento total del Sector. La edificación destinada a este uso se dispondrá vinculada al sistema general ferroviario y al sistema general viario.	

SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO LORCA. SECTOR 4		
DETERMINACIONES DEL PLAN	USO GLOBAL	Residencial
	USO INCOMPATIBLE	Industrial
	SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR	282.010 m ²
	SUPERFICIE SISTEMAS GENERALES	12.800 m ² SG V6 (tramo 2) 6.800 m ² SG E-1 1.800 m ² SG V8 (tramo 3) 26.700 m ² SG E-2 SSG = 48.100 m ²
	SUPERFICIE (excluidos SG)	233.910 m ²
	APROVECHAMIENTO DE REFERENCIA	0,45 m ² / m ²
	DENSIDAD MÁXIMA DE VIVIENDAS	40 viviendas /Ha
	CATEGORÍA	Residencial de baja densidad
PROGRAMACIÓN Y GESTIÓN	FIGURA DE PLANEAMIENTO	Plan Parcial y Programa de Actuación
	INICIATIVA DE PLANEAMIENTO	Privada
	SISTEMA DE ACTUACIÓN	Compensación
	PROGRAMACIÓN	1 ^{er} Cuatrienio
CONDICIONES PARTICULARES DE LA EDIFICACIÓN	TIPOLOGÍA	-Vivienda colectiva con altura máxima de 5 plantas (B+4) -Vivienda unifamiliar agrupada
CONDICIONES PARTICULARES DE LA ORDENACIÓN	El 30% de las viviendas a construir deberá estar sujeto a algún régimen de protección pública. Se podrá destinar al uso terciario el 15% del aprovechamiento total del sector, la edificación destinada a este uso se dispondrá vinculada al sistema general ferroviario y/o al sistema general viario.	

SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO LORCA. SECTOR 9		
DETERMINACIONES DEL PLAN	USO GLOBAL	Residencial
	USO INCOMPATIBLE	Industrial en todas sus categorías
	SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR	30.810 m ²
	SUPERFICIE SISTEMAS GENERALES	10 % Superficie total del sector destinado a SG de espacios libres 3.080 m ² SG-EL-8
	SUPERFICIE (excluidos SG)	27.730 m ²
	APROVECHAMIENTO DE REFERENCIA	0,6 m ² / m ²
	DENSIDAD MÁXIMA DE VIVIENDAS	50 viviendas /Ha
	CATEGORÍA	Residencial de media densidad

SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO LORCA. SECTOR 9		
PROGRAMACIÓN Y GESTIÓN	FIGURA DE PLANEAMIENTO	Plan Parcial y Programa de Actuación
	INICIATIVA DE PLANEAMIENTO	Privada
	SISTEMA DE ACTUACIÓN	Compensación
	PROGRAMACIÓN	1 ^{er} Cuatrienio
CONDICIONES PARTICULARES DE LA EDIFICACIÓN	TIPOLOGÍA	-Vivienda unifamiliar agrupada -Vivienda colectiva en bloque abierto de 5 plantas (B+4)
PLANEAMIENTO EN DESARROLLO Y MODIFICACIONES	-Denominación	Aprobación definitiva
	Plan Parcial y Programa de Actuación del Sector 9 R	8/5/2009 (B.O.R.M.)
	Estatutos y bases de actuación de la junta de compensación del sector 9-R	14/10/2009 (B.O.R.M.)
	Proyecto de Reparcelación del Sector 9-R	17/03/2011 (B.O.R.M.)
	Modificación n.º 1 del Plan Parcial Sector 9-R, Camino del Gato	17/07/2013 (B.O.R.M.)
	-Denominación	Aprobación inicial
	Proyecto de Urbanización de la Única Unidad de Actuación del Sector 9-R	21/06/2011 (B.O.R.M.)

SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO LORCA. SECTOR 11	
CONDICIONES PARTICULARES DE LA ORDENACIÓN	El 30% de las viviendas a construir deberá estar sujeto a algún régimen de protección pública. La ordenación del sector deberá contemplar en lo posible la permanencia de las viviendas existentes, en los casos en los que no pueda ser, se instrumentarán mecanismos de gestión que permitan la gradual desaparición de las edificaciones.
VIVIENDAS EXISTENTES EN EL SISTEMA GENERAL	Las viviendas existentes en el sistema general de espacios libres quedan fuera de ordenación, estando sujetas al régimen establecido en el artículo 12 de la Normativa urbanística del Plan General.

SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO LORCA. SECTOR 13		
DETERMINACIONES DEL PLAN	USO GLOBAL	Residencial
	USO INCOMPATIBLE	Industrial
	SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR	110.927 m ²
	SUPERFICIE SISTEMAS GENERALES	21.347 m ² SG Espacios libres Sutullena SG EL-10
	SUPERFICIE (excluidos SG)	89.580 m ²
	APROVECHAMIENTO DE REFERENCIA	0,60m ² / m ²
	DENSIDAD MÁXIMA DE VIVIENDAS	50 viviendas /Ha
	CATEGORÍA	Residencial de media densidad
	PROGRAMACIÓN Y GESTIÓN	FIGURA DE PLANEAMIENTO
INICIATIVA DE PLANEAMIENTO		Privada
SISTEMA DE ACTUACIÓN		Compensación
PROGRAMACIÓN		2º Cuatrienio
CONDICIONES PARTICULARES DE LA EDIFICACIÓN	TIPOLOGÍA	-Vivienda colectiva con altura máxima de 7 plantas (B+6) -Bloque jardín de 4 plantas -Vivienda unifamiliar
CONDICIONES PARTICULARES DE LA ORDENACIÓN	El 30% de las viviendas a construir deberá estar sujeto a algún régimen de protección pública. La ordenación del sector deberá contemplar en lo posible la permanencia de las viviendas existentes, en los casos en los que no pueda ser, se instrumentarán mecanismos de gestión que permitan la gradual desaparición de las edificaciones.	
VIVIENDAS EXISTENTES EN EL SISTEMA GENERAL	Las viviendas existentes en el sistema general de espacios libres quedan fuera de ordenación, estando sujetas al régimen establecido en el artículo 12 de la Normativa urbanística del Plan General.	

SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO LORCA. SECTOR 11		
DETERMINACIONES DEL PLAN	USO GLOBAL	Residencial
	USO INCOMPATIBLE	Industrial
	SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR	147.920 m ²
	SUPERFICIE SISTEMAS GENERALES	20.463 m ² SG Espacios libres Sutullena SG EL-10 6.500 m ² SG Equipamientos Sutullena SG E-4
	SUPERFICIE (excluidos SG)	120.957 m ²
	APROVECHAMIENTO DE REFERENCIA	0,60 m ² / m ²
	DENSIDAD MÁXIMA DE VIVIENDAS	50 viviendas /Ha
	CATEGORÍA	Residencial de media densidad
	PROGRAMACIÓN Y GESTIÓN	FIGURA DE PLANEAMIENTO
INICIATIVA DE PLANEAMIENTO		Privada
SISTEMA DE ACTUACIÓN		Compensación
PROGRAMACIÓN		2º Cuatrienio
CONDICIONES PARTICULARES DE LA EDIFICACIÓN	TIPOLOGÍA	-Vivienda colectiva con altura máxima de 7 plantas (B+6) -Bloque jardín con 4 plantas (B+3) -Vivienda unifamiliar

SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO LORCA. SECTOR 14		
DETERMINACIONES DEL PLAN	USO GLOBAL	Residencial
	USO INCOMPATIBLE	Industrial en todas sus categorías
	SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR	63.720 m ²
	SUPERFICIE SISTEMAS GENERALES	10 % Superficie total del sector destinado a SG de espacios libres 6.370 m ²
	SUPERFICIE (excluidos SG)	57.350 m ²
	APROVECHAMIENTO DE REFERENCIA	0,6 m ² / m ²
	DENSIDAD MÁXIMA DE VIVIENDAS	50 viviendas /Ha
	CATEGORÍA	Residencial de media densidad
PROGRAMACIÓN Y GESTIÓN	FIGURA DE PLANEAMIENTO	Plan Parcial y Programa de Actuación
	INICIATIVA DE PLANEAMIENTO	Privada
	SISTEMA DE ACTUACIÓN	Compensación
	PROGRAMACIÓN	2º Cuatrienio
CONDICIONES PARTICULARES DE LA EDIFICACIÓN	TIPOLOGÍA	Vivienda colectiva en bloque abierto o manzana cerrada con 5 plantas (B+4) Vivienda unifamiliar
CONDICIONES PARTICULARES DE LA ORDENACIÓN	Se deberá configurar un parque arbolado englobando el paso de la Rambla. Se podrá destinar al uso terciario al 15% del aprovechamiento total del sector. El 30% de las viviendas a construir deberá estar sujeto a algún régimen de protección pública.	

Para el desarrollo de cada sector será necesaria la redacción de un Plan Parcial, y dependiendo del sistema de actuación asignado, un Programa de Actuación.

b) **Suelo urbanizable especial.** La delimitación y ordenación de sectores en suelo urbanizable especial requerirá la formulación de un Plan Especial de adecuación urbanística.

SUELO URBANIZABLE ESPECIAL SUZE HUERTA		
SITUACIÓN	Zona de regadío tradicional, caracterizada por una parcelación agrícola, de forma rectangular muy alargada, dispuesta junto a los ejes formados por una conducción de riego y un camino.	
DETERMINACIONES DEL PLAN	USO GLOBAL	Residencial, dotacional
	USO INCOMPATIBLE	Industrial excepto en el frente de la carretera 340, en Torrecilla, señalado en el plano 3.7
	APROVECHAMIENTO GLOBAL DE REFERENCIA	0,12
	DENSIDAD MÁXIMA DE VIVIENDAS	10 viviendas /Ha
	SUPERFICIE MÍNIMA DE SECTOR	30 Ha
	SISTEMAS GENERALES	Los sectores delimitados deberán reservar al menos el 10% de su superficie total para sistemas generales de los cuales la mitad como mínimo corresponderá al Sistema General de Espacios Libres; el destino final de la mitad restante será definido en cada caso por el Ayuntamiento.
	CRITERIOS PARA LA DELIMITACIÓN DE SECTORES	Los sectores se delimitarán apoyándose en alguno de sus lados en un camino público tradicional, en todo caso se deberá garantizar una conexión directa con alguna carretera nacional o regional.
	DESARROLLO	FIGURA DE PLANEAMIENTO
CONDICIONES PARTICULARES DE DESARROLLO	El Plan Especial que desarrolle cada sector deberá contener una justificación detallada de su delimitación y de su correcta inserción en la estructura territorial que define el Plan, haciendo especial incidencia en su relación con la estructura viaria municipal y los núcleos del entorno inmediato. Contendrá además un análisis detallado de los equipamientos existentes en el entorno inmediato si los hubiera, y como consecuencia, se especificarán los equipamientos necesarios, tanto de carácter local como general, a localizar en el sector.	

SUELO URBANIZABLE ESPECIAL SUZE HUERTA	
RÉGIMEN TRANSITORIO	<p>Hasta tanto se apruebe el correspondiente Plan Especial para el desarrollo de esta categoría de suelo urbanizable se permitirán los siguientes usos con parcela mínima de 5.000 m²:</p> <p>—Almacenes e instalaciones agropecuarias vinculadas a la explotación, en los términos establecidos en el art. 148.1 de la Normativa urbanística, excepto en lo relativo a retranqueos, que serán de 5 m a linderos y de 15 m a caminos o vías de acceso.</p> <p>—Explotaciones ganaderas, en los términos establecidos en los arts. 148.2 y 148.3 de la Normativa.</p> <p>—Industrias de manipulación hortofrutícola, con las condiciones establecidas en el art. 148.4, salvo en lo relativo a la parcela exigible.</p> <p>—Construcciones destinadas a dotaciones y equipamientos colectivos, con las condiciones fijadas en el art. 148.12, salvo en lo relativo a la parcela exigible.</p> <p>—Comercial, en sus categorías a y b, en edificio exclusivo y en planta baja.</p> <p>—Oficinas, en edificio exclusivo y en planta baja.</p> <p>—Hotelero, en categorías 1, 3, 4 y 5, en edificio exclusivo.</p> <p>—Hostelero, en planta baja con aforo tipos I y II, y edificio exclusivo con aforo tipos III y IV.</p> <p>—Otros servicios terciarios, en planta baja con aforo tipos I y II, y en edificio exclusivo con aforo tipo III.</p> <p>—Edificaciones e instalaciones al servicio de las obras de infraestructura o servicios públicos, con las condiciones establecidas en el art. 148.7.</p> <p>—Alojamiento rural, con las condiciones establecidas en el art. 148, apartado decimocuarto, salvo lo establecido para la parcela mínima.</p> <p>—Actuaciones de interés público cuando se den las condiciones establecidas en los artículos 83.4 y 85 de la Ley 1/2001, del Suelo de la Región de Murcia. Los distintos usos permitidos son acumulables entre sí, no superándose en ningún caso la edificabilidad establecida en 0,12 m²/m², con la suma de todos ellos.</p> <p>Las industrias existentes en esta clase de suelo, construidas con anterioridad a la entrada en vigor del Plan General, quedan incluidas en el Régimen de Fuera de Ordenanza mientras mantenga su actividad, permitiéndose las actuaciones previstas en el cuadro del art. 12.3</p> <p>El cese de la actividad supondrá la inclusión de la edificación en el Régimen de Fuera de Ordenación, no pudiéndose realizar en ellos obras de consolidación, aumento de volumen, modernización o que supongan un incremento de su valor de apropiación.</p>

c) **Suelo urbanizable no sectorizado.** En suelo urbanizable no sectorizado se han identificado áreas con características intrínsecas diferentes y cuya vocación de transformación por su situación en el territorio y su relación con la ciudad o con los diferentes núcleos, permiten establecer seis áreas para las que se establecen condiciones de sectorización diferentes. En el ámbito del estudio informativo se encuentra la siguiente:

- SUZNS 1.R: localizada al este de la ciudad, entre el límite del suelo urbano y la ronda este, con características similares a los suelos urbanizables sectorizados.

La delimitación y ordenación de sectores en suelo urbanizable sin sectorizar requerirá la formulación de un Plan Parcial.

SUZNS 1.R, localizado al Este de la ciudad, comprende los terrenos situados entre el límite del suelo urbano y urbanizable sectorizado y la ronda Este SG V8. Estos terrenos, que tenían unas características semejantes a los terrenos de huerta, han perdido su carácter original agrícola; la presión urbana de la ciudad próxima ha provocado la aparición de múltiples edificaciones de carácter urbano.

SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO SUZNS – 1.R			
SITUACIÓN	Se localiza al Este de la ciudad, entre el límite del suelo urbano y el sistema general viario SG-V8.		
DETERMINACIONES DEL PLAN	USO GLOBAL	Residencial, dotacional	
	USO INCOMPATIBLE	Industrial	
	APROVECHAMIENTO GLOBAL DE REFERENCIA	0,30	
	DENSIDAD MÁXIMA DE VIVIENDAS	25 viviendas /Ha	
	SUPERFICIE MÍNIMA DE SECTOR	10 Ha (incluidos Sistemas Generales)	
	SISTEMAS GENERALES ADSCRITOS	SG-V7 (tramo 4,6 y 7) SG-V8 (tramo 7 y 8) SG-V9	
	RESERVA DE SISTEMAS GENERALES	A los primeros sectores que se delimiten se adscribirán los SG adscritos, en una cuantía igual o superior al 15% de la superficie total (incluidos SG). Cuando estos se agoten, los sectores delimitados deberán reservar al menos el 15% de su superficie total para sistemas generales, de los cuales la mitad como mínimo corresponderá al SG de espacios libres; el destino final de la mitad restante será definido en cada caso por el Ayuntamiento.	
	CRITERIOS PARA LA DELIMITACIÓN DE SECTORES	Los sectores se delimitarán contiguos al suelo urbano o urbanizable sectorizado, debiendo tener un frente mínimo colindante al suelo urbano o urbanizable sectorizado de 250 m. En ningún caso se admitirá la delimitación de sectores de forma aislada, aunque se vinculen a SG preferentes. El área delimitada deberá garantizar su perfecta integración en la estructura urbana establecida por el Plan.	
	DESARROLLO	FIGURA DE PLANEAMIENTO	Plan Parcial

SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO SUZNS – 1.R	
CONDICIONES PARTICULARES DE DESARROLLO	En la zona comprendida entre la Rambla de Tiata y la ciudad consolidada se localizarán preferentemente tipologías de edificación de vivienda colectiva. La zona entre la Rambla de Tiata y el SG-V8 se consolidará preferentemente con vivienda unifamiliar y vivienda colectiva de poca altura, debiendo mantenerse en lo posible las edificaciones existentes en el momento que se produzca la aprobación definitiva del Plan. En los sectores que se delimiten tangentes al ferrocarril, o sean atravesados por él, el correspondiente Plan Parcial deberá contemplar la ordenación de los márgenes del pasillo ferroviario de forma que dignifique los bordes del ferrocarril.
RÉGIMEN TRANSITORIO	Hasta tanto se apruebe el correspondiente Plan Especial para el desarrollo de esta clase de suelo, se permitirá la construcción de vivienda unifamiliar aislada vinculada a las explotaciones agrícolas, debiendo ser la parcela mínima de 5.000 m ² , con las condiciones fijadas en el artículo 146 de la Normativa Urbanística.

4.3.2 La huerta

El municipio de Lorca está ocupado en parte por terrenos de indudable valor productivo agrícola, que han sustentado la economía local hasta nuestros días.

Dentro del vasto espacio ocupado por los terrenos agrícolas, la zona de regadío tradicional ha soportado una presión edificatoria en mayor o menor grado, en razón de su proximidad al núcleo urbano de Lorca.

La ocupación tradicional de la huerta de Lorca correspondía a un modelo de edificación residencial de carácter familiar vinculada a la explotación agraria. En los últimos años la presión edificatoria se ha intensificado en puntos concretos, multiplicándose las construcciones por parcela e independizándose de la vinculación a la tierra, lo que ha generado falsas expectativas en la población, que demanda una y otra vez la liberalización de las cortapisas legales para poder construir en las áreas próximas a la ciudad.

La ocupación de la huerta, en el ámbito del regadío tradicional, corresponde a un modelo de parcela de alrededor de 5.000 m², con forma rectangular muy alargada, desarrollada transversalmente a un camino y a una conducción de riego junto a los que se ubica la edificación.

Este modelo de ocupación del territorio vinculado a la explotación agrícola se ha ido transformando en las proximidades de la ciudad de Lorca para convertirse en una zona residencial donde la actividad agrícola va desapareciendo y en la que cada vez hay más demanda de edificación.

El objetivo del Plan General es establecer las condiciones de ocupación del territorio, evitando su transformación indiscriminada y potenciando el mantenimiento de los usos tradicionales. Se clasifican los terrenos de huerta como suelo urbanizable especial estableciendo una serie de determinaciones que ordenen la implantación de nuevas viviendas en esta área territorial, regulando la formación de nuevos núcleos, adecuados a las especiales condiciones medioambientales de la zona así delimitada.

4.4 SUELO URBANO

Comprende aquellos terrenos que el planeamiento determine por disponer del grado de urbanización o de edificación mínimo requerido por la legislación vigente o aquellos que en ejecución del Plan General lleguen a alcanzar tal situación.

El suelo urbano se divide en las siguientes categorías:

a) **Suelo urbano consolidado:** se clasifican como suelo urbano consolidado las áreas que están consolidadas por la edificación o por la urbanización, con los siguientes requisitos mínimos:

- Grado de consolidación: se entenderá que el suelo urbano está consolidado por la edificación cuando estén ocupadas con arreglo a las determinaciones de ordenación establecidas por el Plan General más de las dos terceras partes del área urbana homogénea.

- Grado de urbanización: se entenderá que el suelo urbano cuenta con urbanización consolidada cuando cuente con acceso rodado, abastecimiento y evacuación de agua y suministro de energía eléctrica adecuados y con dimensiones suficientes para la edificación prevista por la ordenación del Plan General para el área homogénea.

Se considera área urbana homogénea la que tiene características comunes de ordenación, uso, tipología y funcionamiento.

También se clasifican como suelo urbano consolidado las áreas que ya estén urbanizadas con arreglo a las determinaciones de planeamientos específicos.

b) **Suelo urbano no consolidado:** se clasifican como suelo urbano no consolidado los terrenos que estando incluidos en el suelo urbano no cumplen los requisitos de consolidación o urbanización anteriores.

c) **Suelo urbano de núcleo rural:** se clasifican como suelo urbano de núcleo rural las agrupaciones de población tradicional existentes en las que se dan las siguientes condiciones:

- Estar identificado social y toponímicamente.
- Estar formados por un mínimo de seis viviendas de carácter y tipología rural.
- Tener una densidad mínima de cinco viviendas por hectárea.
- El 75% de las edificaciones existentes deberán estar vinculadas a las actividades del sector primario.

4.4.1 Desarrollo del suelo urbano

a) **Suelo urbano consolidado.** Todos los terrenos clasificados como suelo urbano consolidado están incluidos en alguna de las siguientes actuaciones, a efectos de establecer las condiciones para su desarrollo:

- Actuaciones directas: terrenos en los que son de aplicación directa las ordenanzas particulares, sin necesidad de planeamiento o instrumentos de gestión adicionales.
- Actuaciones aisladas: terrenos en los que es necesario regularizar alineaciones, completar la urbanización o ejecutar sistemas generales o dotaciones públicas.

- Unidades de actuación: ámbitos sometidos a operaciones de reforma urbana, para los que el Plan general establece una ordenación pormenorizada, siendo necesario desarrollar los instrumentos de gestión correspondientes.

- Ámbitos con planeamiento incorporado: ámbitos de suelo urbano para los que se ha desarrollado un instrumento de planeamiento específico y cuyas determinaciones el Plan General asume.

b) **Suelo urbano no consolidado.** Los terrenos clasificados como suelo urbano no consolidado están incluidos en alguna de las siguientes clases, a efectos de establecer las condiciones para su desarrollo:

- Suelo urbano no consolidado con ordenación pormenorizada: ámbitos que el Plan General establece la ordenación pormenorizada, delimitando unidades de actuación para las que será necesario redactar el correspondiente instrumento de gestión, según el sistema de actuación establecido.

- Terrenos remitidos a planeamiento de desarrollo: ámbitos para los que no se establece la ordenación pormenorizada y para los que será precisa la formulación del correspondiente documento de planeamiento.

4.4.2 Zonas de ordenanza

El Plan General Municipal de Ordenación establece para el suelo urbano con ordenación pormenorizada las siguientes zonas de ordenanza:

Lorca:

Ordenanza 1a: Casco.

Ordenanza 1b: Casco en barrios altos.

Ordenanza 2: Ensanche.

Ordenanza 3a: Edificación abierta.

Ordenanza 3b: Edificación abierta (UA 84 suelo urbano no consolidado).

Ordenanza 4: Vivienda unifamiliar agrupada.

Ordenanza 5: Vivienda unifamiliar aislada.

Ordenanza 6: Volumetría consolidada.

Ordenanza 7: Terciario.

Ordenanza 8: Comercial.

Ordenanza 9a: Industrial (UU.AA. 86, 87 y 88 y proyecto de reparcelación de la U.A. 10.1.2.2.a).

Ordenanza 9b: Industrial (U.A. 10.1.1).

Ordenanza 9c: Industrial matadero.

Ordenanza 10a: Equipamiento privado.

Ordenanza 10b: Equipamiento promovido por las administraciones públicas.

Ordenanza 11a: Equipamiento deportivo privado.

Ordenanza 11b: Equipamiento deportivo promovido por las administraciones públicas.

Ordenanza 12: Zonas verdes y espacios libres.

En el tejido residencial de la ciudad de Lorca se diferencian cinco tipologías básicas que configuran la estructura urbana y que son coincidentes con las diferentes zonas de ordenanza que se fijan, aunque en alguna de ellas se ha considerado necesario establecer diferentes grados para adecuar las determinaciones de edificabilidad, ocupación y volumen a las tipologías edificatorias:

Ordenanza 2, Ensanche. Comprende las edificaciones de vivienda colectiva con tipología de manzana cerrada con patios de parcela, que se desarrollan en altura. Se localizan básicamente en los bordes de los barrios y principalmente a partir de la Calle Juan Carlos I hasta el ferrocarril.

ZONA DE ORDENANZA 2: ENSANCHE		
TIPOLOGÍA	Edificación entre medianeras	
USOS	Característicos	Residencial: vivienda colectiva
	Complementarios	Garaje-aparcamiento privado
	Compatibles	-Residencia comunitaria. -Oficinas. -Comercial en categorías a, b y d, en todas las situaciones. -Hotelero en categorías 1, 3 y 5. -Hostelero, con aforo tipos I, II y III. -Servicios recreativos con aforo tipos I, II y III. -Otros servicios terciarios con aforo tipos I, II y III. -Industria y talleres compatibles con el uso residencial. -Dotacional en todas sus clases.
	Condicionados	-Aparcamiento público con acceso independiente
	Prohibidos	El resto de los no mencionados
PARCELACIÓN	Parcela mínima	200 m ²
	Frente mínimo	10 m
	Retranqueos	
	Fachada Linderos	Prohibido. No.
VOLUMEN	Fondo máximo	17 m en planta piso. El fondo máximo será de 20 m cuando así aparezca en los planos.
	Altura máxima	Según planos.
	Sótano	Si.
	Bajo cubierta/Ático	Si, salvo excepciones señaladas en plano
CONDICIONES DE PARCELACIÓN	Se consideran edificables las parcelas catastrales existentes en el momento de aprobación definitiva del Plan General Municipal de Ordenación.	
CONDICIONES DE VOLUMEN	En planta baja se permite la ocupación del 100%, excepto en planta baja residencial.	
CONDICIONES ESTÉTICAS	-Las plantas bajas se considerarán parte inseparable del resto de la fachada y su cerramiento deberá venir definido en el correspondiente proyecto de edificación. Cuando sean comerciales no podrán ser totalmente diáfanos. -La cubierta de los edificios podrá ser plana o inclinada. Cuando sea inclinada deberá ser rematada en fachadas por cornisas o aleros; la pendiente estará comprendida entre el 25% y el 35%. La cubierta se realizará con materiales tradicionales. -La cubierta de los edificios podrá ser plana o inclinada. Cuando sea inclinada deberá ser rematada en fachadas por cornisas o aleros; la pendiente estará comprendida entre el 25% y el 35%. La cubierta se realizará con materiales tradicionales. -Cuando el remate del edificio sea azotea transitable, éste llevará antepecho de fábrica o barandilla de cerrajería. -No se permitirán los escaparates sobrepuestos ni marquesinas y los anuncios deberán limitarse al espacio de los huecos de planta baja.	

Ordenanza 3, Edificación abierta. Recoge la tipología de vivienda colectiva en edificación abierta, con alturas diversas. Se localizan principalmente en barrios desarrollados en los bordes de la ciudad como la Viña y en áreas de ensanche desarrolladas mediante estudio de detalle o plan de reforma interior.

ZONA DE ORDENANZA 3a: EDIFICACIÓN ABIERTA		
TIPOLOGÍA	Bloque abierto	
USOS	Característicos	Residencial: vivienda colectiva.
	Complementarios	Garaje – aparcamiento.
	Compatibles	- Residencia comunitaria. - Comercial en categorías a, b y d, en todas las situaciones. - Oficinas. - Hotelero en categoría 1, 3 y 5. - Hostelero y Servicios Recreativos con aforo tipo I, II y III. - Otros servicios terciarios con aforo tipo I, II y III. - Dotacional todas las clases. - Industria y talleres compatibles con el uso residencial.
	Prohibidos	El resto de los no mencionados.
PARCELACIÓN	Parcela mínima	1.000 m ²
	Frente mínimo	No se establece
	Retranqueos Fachada Linderos A edificios colindantes dentro de la parcela	8 m H/2 H
	Edificabilidad	2,5 m ² /m ²
VOLUMEN	Ocupación	35 %
	Altura máxima	7 plantas
	Ancho máx. de bloque	16 m
	Longitud máx. de bloque	50 m
	Sótano	Permitido
	Bajo cubierta/Ático	Si
ESPACIOS LIBRES DE PARCELA	<ul style="list-style-type: none"> - Solo se permiten los usos o actividades de esparcimiento, los deportivos que no precisen instalaciones cubiertas y la construcción de piscinas, sin sobresalir de la rasante. - No se permite el aparcamiento de vehículos. - Al menos el 30% de su superficie deberá ajardinarse. - Deberá garantizarse el acceso a vehículos de extinción de incendios. 	
CONDICIONES ESTÉTICAS	<ul style="list-style-type: none"> - La planta baja se considerará parte inseparable del resto de la fachada y su cerramiento deberá venir definido en el correspondiente proyecto de edificación. Cuando sea comercial no podrá ser totalmente diáfana. - La cubierta de los edificios podrá ser plana o inclinada. Cuando sea inclinada deberá ser rematada en fachadas por cornisas o aleros; la pendiente estará comprendida entre el 25% y el 35%. - Cuando el remate del edificio sea azotea transitable, éste llevará antepecho de fábrica o barandilla de cerrajería. - No se permitirán los escaparates sobrepuestos ni marquesinas y los anuncios deberán limitarse al espacio de los huecos de planta baja. 	

Ordenanza 4, Unifamiliar agrupada. Comprende la tipología de vivienda unifamiliar adosada. Esta tipología se desarrolla de forma puntual en barrios, sobre todo las promociones consolidadas en los últimos años, conviviendo con estructuras más tradicionales, también se han consolidado algunos casos en la zona de ensanche junto al ferrocarril.

ZONA DE ORDENANZA 4: VIVIENDA UNIFAMILIAR AGRUPADA		
TIPOLOGÍA	Edificación adosada	
USOS	Característicos	Residencial: vivienda unifamiliar
	Complementarios	Garaje – aparcamiento privado
	Compatibles	-Residencia comunitaria. -Comercial, categoría a en planta baja. -Dotacional en todas las clases. -Hostelero con aforo tipo I. -Otros servicios terciarios con aforo tipo I. -Oficinas.
	Prohibidos	El resto de los no mencionados
PARCELACIÓN	Parcela mínima	150 m ²
	Frente mínimo	6 m
	Retranqueos mínimos Fachada Lindero trasero Lindero lateral	3 m 4 m No.
	Edificabilidad	1 m ² /m ²
VOLUMEN	Ocupación	60%
	Altura máxima	6,95 m, 2 plantas
	Sótano	Si
	Bajo cubierta/Ático	Si
CONDICIONES DE VOLUMEN	El sótano podrá ocupar la parcela guardando los límites fijados para los retranqueos.	
ESPACIOS DE RETRANQUEO	Se permiten las rampas, las instalaciones deportivas que no precisen elementos de cubrimiento, la construcción de piscinas y el aparcamiento descubierto de vehículos, siempre que se sitúen al nivel de las rasantes del terreno.	
CONDICIONES DE PARCELACIÓN	<p>En promociones unitarias de la totalidad de la manzana se admitirá un retranqueo menor a fachada entre 0 y 3 metros. En este caso será necesaria la redacción de un Estudio de Detalle. Para promociones de proyecto unitario se admite agrupar los espacios no edificados de parcela para obtener un espacio libre mancomunado, siempre que se respeten las demás condiciones de parcelación y condiciones de volumen descritos en esta zona de ordenanza. Será exigible en este caso la redacción de un Estudio de Detalle. En ambos casos, la superficie máxima construida resultante no superará 1 m²/m².</p>	
CONDICIONES ESTÉTICAS	<ul style="list-style-type: none"> -La cubierta de los edificios podrá ser plana o inclinada. Cuando sea inclinada deberá ser rematada en fachadas por cornisas o aleros; la pendiente estará comprendida entre el 25% y el 35%. La cubierta se realizará con materiales tradicionales. -Cuando el remate del edificio sea azotea transitable, éste llevará antepecho de fábrica o barandilla de cerrajería. -Los cerramientos laterales y de fachada estarán formados por un antepecho ciego, con una altura máxima de 1,20 m por encima del cual se deberán alternar partes ciegas y diáfanas, hasta una altura máxima de 2,50 m. La altura se medirá desde la rasante natural del terreno o de la calle. 	

Ordenanza 5, Unifamiliar aislada. Comprende las tipologías de vivienda unifamiliar aislada y pareada. Se localizan básicamente en las Alamedas conformando un tejido urbano muy esponjado, con un gran porcentaje de espacio libre sin ocupar.

ZONA DE ORDENANZA 5: VIVIENDA UNIFAMILIAR AISLADA		
TIPOLOGÍA	Edificación aislada y pareada	
USOS	Característicos	Residencial: vivienda unifamiliar
	Complementarios	Garaje – aparcamiento privado
	Compatibles	-Residencia comunitaria. -Comercial, en categoría a. -Oficinas. -Hotelero, categoría 1 en todas las situaciones. -Hostelero con aforo tipos I y II. -Servicios recreativos en edificio exclusivo con aforo tipo I y II. -Otros servicios terciarios con aforo tipo I y II. -Dotacional todas las clases.
	Prohibidos	El resto de los no mencionados
PARCELACIÓN	Parcela mínima	Grado 1: 1.000 m ² Grado 2: 500 m ²
	Frente mínimo	20 m
	Retranqueos	
	Fachada Linderos	5m 5m
VOLUMEN	Edificabilidad	Grado 1: 0,3 m ² /m ² Grado 2: 0,4 m ² /m ²
	Ocupación	Grado 1: 15% Grado 2: 30%
	Altura máxima	6,95 m, 2 plantas
	Sótano	1 planta
	Bajo cubierta/Ático	Sí
ESPACIOS DE RETRANQUEO	Se permiten las rampas, las instalaciones deportivas que no precisen elementos de cubrimiento, la construcción de piscinas y el aparcamiento descubierto de vehículos, siempre que se sitúen al nivel de las rasantes del terreno.	
CONDICIONES DE PARCELACIÓN	En grado 2, cada dos parcelas, la construcción podrá adosarse a un lindero lateral en solución de vivienda pareada para lo que se requiere acuerdo entre los propietarios colindantes, que deberá inscribirse en el Registro de la Propiedad.	
CONDICIONES DE VOLUMEN	El sótano podrá ocupar la parcela guardando los límites fijados para los retranqueos.	
CONDICIONES ESTÉTICAS	-La cubierta de los edificios podrá ser plana o inclinada. Cuando sea inclinada deberá ser rematada en fachadas por cornisas o aleros; la pendiente estará comprendida entre el 25% y el 35%. La cubierta se realizará con materiales tradicionales. -Cuando el remate del edificio sea azotea transitable, éste llevará antepecho de fábrica o barandilla de cerrajería. -Los cerramientos laterales y de fachada estarán formados por un antepecho ciego, con una altura máxima de 1,20 m por encima del cual se deberán alternar partes ciegas y diáfanas, hasta una altura máxima de 2,50 m. La altura se medirá desde la rasante natural del terreno o de la calle.	

Ordenanza 6, Volumetría consolidada. Corresponden a edificaciones consolidadas con tipología de edificación abierta procedentes de la aplicación de planes anteriores, que ya han realizado sus cesiones correspondientes de espacios libres y viario. Dentro de esta ordenanza se ha incluido de forma excepcional un enclave que sin estar consolidado en la actualidad se le asigna un volumen prefijado que remata y completa la ordenación en la esquina de Alameda de Cervantes y Camino del Gato, y ámbito de la unidad de actuación UA-70.

ZONA DE ORDENANZA 6: VOLUMETRÍA CONSOLIDADA		
TIPOLOGÍA	Edificación en bloque abierto	
USOS	Característicos	Residencial: vivienda colectiva
	Complementarios	Garaje – aparcamiento privado
	Compatibles	-Residencia comunitaria. -Comercial, en categoría a, b y d en todas las situaciones. -Oficinas. -Hotelero, en categorías 1 y 3. -Hostelero con aforo tipos I, II y III. -Servicios recreativos con aforo tipos I, II y III. -Otros servicios terciarios con aforo tipos I, II y III. -Industria y talleres compatibles con el uso residencial. -Dotacional todas las clases.
	Prohibidos	Todos los no mencionados
PARCELACIÓN	Parcela mínima	La existente.
	Frente mínimo	La existente.
	Retranqueos	
	Fachada Linderos	El existente. El existente.
VOLUMEN	Edificabilidad	Se mantendrá la volumetría existente.
	Ocupación	-
	Altura máxima	-
	Sótano	-
	Ático	No
	Bajo cubierta	No
CONDICIONES DE VOLUMEN	En caso de renovación o sustitución se deberán reproducir los parámetros volumétricos de la edificación existente. Esta ordenanza se aplica de forma excepcional: -A la parcela situada en Alameda Cervantes, esquina con la Travesía del Gato, en la que sin estar consolidada se aplica un volumen prefijado que remate la ordenación del enclave. -A la parcela incluida en la UA 70, entre las calles Ministro Pérez de Meca y Presbítero Gálvez, a la que se le asigna un volumen prefijado que remate la ordenación de la manzana	

Ordenanza 7, Terciario. Comprende las edificaciones singulares existentes vinculadas al uso terciario de hotelero, oficinas, estaciones de servicio, etc, que se construyeron en aplicación de la ordenanza 11. Dotacional del Plan que se revisa.

ZONA DE ORDENANZA 7: TERCIARIO		
TIPOLOGÍA	Edificación aislada	
USOS	Característicos	Terciario en todas sus clases y tipos, salvo comercial en categorías b), c) y d).
	Complementarios	Garaje – aparcamiento.
	Compatibles	- Dotacional todas sus clases. - Industria aislada destinando el 50% de su edificabilidad a usos terciarios vinculados directamente a la industria. - Vivienda vinculada al uso hotelero.
	Prohibidos	El resto de los no mencionados
PARCELACIÓN	Parcela mínima	2.000 m ²
	Frente mínimo	25 m
	Retranqueos Fachada Linderos	5 m 5 m
	A edificios colindantes dentro de la parcela	H, siendo H la altura de la edificación más alta.
VOLUMEN	Edificabilidad	1,3 m ² /m ²
	Ocupación	50 %
	Altura máxima	12 m, 3 plantas
	Sótano	Si
	Bajo cubierta/Ático	Si
CONDICIONES DE VOLUMEN	- La superficie construida en sótano bajo rasante, destinada a uso no habitacional complementario del uso principal hotelero, no computará a efectos de habitabilidad. - No será de aplicación en estos supuestos la limitación de ocupación de sótano establecida en el art. 74 de la Normativa, siempre que no se dificulte el tratamiento ajardinado de los espacios de retanqueo de la edificación. - No será de aplicación lo señalado en el art. 81.1, con carácter general, sobre medición de edificabilidad en sótanos.	
CONDICIONES ESPECÍFICAS PARA INSTALACIONES DE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE	La edificabilidad máxima será de 0,30 m ² /m ²	

Ordenanza 8, Comercial. Comprende las edificaciones comerciales construidas con edificación exenta en gran parcela.

ZONA DE ORDENANZA 8: COMERCIAL		
TIPOLOGÍA	Edificación aislada	
USOS	Característicos	Comercial en todas sus categorías
	Complementarios	Garaje – aparcamiento
	Compatibles	-Terciario en todas sus clases en un máximo del 40% de la edificabilidad total. -Dotacional en todas las clases.
	Prohibidos	El resto de los no mencionados
PARCELACIÓN	Parcela mínima	2.000 m ²
	Frente mínimo	20 m
	Retranqueos Fachada Linderos	5 m 5 m
	Edificabilidad	0,6 m ² /m ²
VOLUMEN	Ocupación	60%
	Altura máxima	8 m, 2 plantas
	Sótano	Si
	Ático	No
	Bajo cubierta	No

Ordenanza 10, Equipamiento. Recoge tanto los equipamientos existentes como propuestos, englobando distintas tipologías en función del servicio comunitario específico a desarrollar.

ZONA DE ORDENANZA 10a: EQUIPAMIENTOS PRIVADOS		
TIPOLOGÍA	Edificación aislada, con las características propias del destino del equipamiento	
USOS	Característicos	Dotacional en todas sus clases
	Complementarios	-Garaje – aparcamiento. -Oficinas. -Hostelero, con aforos tipo I, II, III, IV y V. -Comercial, categoría a.
	Compatibles	-Otros servicios terciarios, con aforo tipos I, II, III, IV y V.
	Condicionados	Vivienda de guardería
	Prohibidos	El resto de los no mencionados
SITUACIÓN	Ocupando una manzana completa o cuando sea la única edificación de la manzana por ser el resto zona verde, o cuando formando parte de una manzana se encuentra separada del resto de los usos por una zona verde.	
PARCELACIÓN	Parcela mínima	No se fija
	Frente mínimo	No se fija
	Retranqueos Fachada Linderos	Libre Libre Libre

ZONA DE ORDENANZA 10a: EQUIPAMIENTOS PRIVADOS		
VOLUMEN	Edificabilidad	1,5 m ² /m ²
	Ocupación	60%
	Altura máxima	12 m, 3 plantas
	Sótano	Si
SITUACIÓN	Equipamiento en parcela entre medianeras o en una parcela que forma parte de una manzana ya edificada con otro uso.	
	CONDICIONES DE EDIFICACIÓN	La edificación podrá regirse por las condiciones de la ordenanza que le corresponde por su situación.
	CONDICIONES PARTICULARES	Cuando por las características propias del uso de equipamiento resulten inadecuadas las condiciones de edificación que sean de aplicación, podrá relevarse de su cumplimiento mediante la aprobación de un Estudio de Detalle que no podrá alterar las condiciones relativas a edificabilidad.

ZONA DE ORDENANZA 10b: EQUIPAMIENTOS PROMOVIDOS POR LAS ADMINISTRACIONES PUBLICAS		
TIPOLOGÍA	Edificación aislada y/o entre medianerías	
USOS	Característicos	Dotacional en todas sus clases
	Complementarios	-Garaje – aparcamiento. -Oficinas. -Hostelero, con aforo tipos I y II. -Comercial, categoría a.
	Compatibles	-Otros servicios terciarios, con aforo tipos I, II, III, IV y V
	Condicionados	Vivienda de guardería
	Prohibidos	El resto de los no mencionados
CONDICIONES DE SITUACIÓN Y EDIFICACIÓN	Se mantendrán las características tipológicas de la zona en que se ubique: - Edificación en manzana cerrada: tipología de edificación entre medianerías con el número máximo de plantas definido en la manzana o tramo de fachada - Edificación aislada: tipología de edificación aislada con retranqueos y edificabilidad análogos al tipo de ordenanza que le circunda. Cuando las necesidades del equipamiento lo exijan se podrá incrementar la edificabilidad justificadamente	

Ordenanza 11, Equipamiento deportivo. Recoge tanto los equipamientos deportivos existentes como propuestos, estableciendo condiciones específicas según sean instalaciones cubiertas o al aire libre.

ZONA DE ORDENANZA 11a: EQUIPAMIENTO DEPORTIVO PRIVADO		
TIPOLOGÍA	Recinto destinado al uso deportivo en pabellón cubierto o instalaciones al aire libre	
USOS	Característicos	Dotacional deportivo
	Complementarios	-Garaje – aparcamiento. -Oficinas. -Hostelero, con aforo tipos I, II, III, IV y V. -Comercial, categoría a.
	Compatibles	-Servicios recreativos en todas sus categorías, con aforo tipo I, II y III
	Condicionados	Vivienda de guardería
	Prohibidos	El resto de los no mencionados

ZONA DE ORDENANZA 11a: EQUIPAMIENTO DEPORTIVO PRIVADO		
VOLUMEN	Edificabilidad	Pabellón cubierto: 1,5 m ² /m ² Instalaciones al aire libre: 0,3 m ² /m ²
	Ocupación	La necesaria para la instalación
	Altura máxima	Pabellón cubierto: Se ajustará a la normativa correspondiente. Instalaciones al aire libre: 8 m, 2 plantas
	Sótano	Si

ZONA DE ORDENANZA 11b: EQUIPAMIENTO DEPORTIVO PROMOVIDO POR LAS ADMINISTRACIONES PUBLICAS		
TIPOLOGÍA	Recinto destinado al uso deportivo en pabellón cubierto o instalaciones al aire libre	
USOS	Característicos	Dotacional deportivo
	Complementarios	-Garaje – aparcamiento. -Oficinas. -Hostelero, con aforo tipos I, II, III, IV y V. -Comercial, categoría a.
	Compatibles	-Otros servicios terciarios, con aforo tipos I, II, III, IV y V.
	Condicionados	Vivienda de guardería
	Prohibidos	El resto de los no mencionados
CONDICIONES DE SITUACIÓN Y EDIFICACIÓN	Se mantendrán las características tipológicas de la zona en que se ubique: - Edificación aislada: tipología de edificación aislada con retranqueos y edificabilidad análogos al tipo de ordenanza que le circunda. - Edificación en manzana cerrada: tipología de edificación entre medianerías con el número máximo de plantas definido en la manzana o tramo de fachada necesidades del equipamiento lo exijan se podrá incrementar la edificabilidad justificadamente	

Ordenanza 12, Zonas verdes y espacios libres. Comprende los espacios libres de la edificación destinados al disfrute y recreo de la población, sean o no ajardinados.

ZONA DE ORDENANZA 12: ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES		
TIPOLOGÍA	-	
USOS	Característicos	Espacios libres de dominio y uso público
	Compatibles	-Espectáculos y deportivo público en instalaciones al aire libre. -Servicios asociados al disfrute de la zona verde.
	Prohibidos	El resto de los no mencionados
VOLUMEN	Edificabilidad	0,05 m ² /m ²
	Ocupación	
	Uso deportivo	30%
	Uso espectáculos	15%
	Edificación auxiliar	5%
	Altura	4 m, 1 planta
	Retranqueos a todos los linderos	3 m mínimo

4.4.3 Zonas desarrolladas por planeamiento incorporado

En el suelo urbano se han delimitado ámbitos cuya ordenación está regulada por figuras de planeamiento redactadas en desarrollo del Plan General que se revisa o de planes anteriores. Se han delimitado los siguientes ámbitos, dentro de la zona de actuación del estudio informativo:

URPI-6 -PERI terrenos junto a Estación de San Diego

URPI-10 -PERI Alameda de la Constitución

URPI-11.-ED calle Periodista López Barnés

URPI-14 -PERI R - 3

URPI-15 -PP la Isla

URPI-17-PERI Alameda de la Constitución

Las condiciones particulares por las que se rigen estas zonas son las establecidas por el planeamiento que las desarrolla, detalladas en los documentos de planeamiento originales cuyas referencias se relacionan en las fichas correspondientes.

PLANEAMIENTO INCORPORADO URPI-6		
PLANEAMIENTO EN DESARROLLO Y MODIFICACIONES	-Denominación	Aprobación definitiva
	-Modificación puntual PG San Diego-Sutullena RENFE (EX. 88.11.01)	09-07-96 (B.O.R.M)
	-PERI Estación de San Diego (EX. 93.03.01)	13-07-96 (B.O.R.M)
DETERMINACIONES PARTICULARES	Iniciativa de planeamiento	Pública
	Sistema de actuación	Expropiación
	Calificación	Residencial y Comercial
	Ordenanza de aplicación	0.2-ENSANCHE + ED 0.3-BLOQUE ABIERTO
	Superficie del sector	15.850 m ²
Nº total de viviendas	160	

PLANEAMIENTO INCORPORADO URPI-10		
PLANEAMIENTO EN DESARROLLO Y MODIFICACIONES	-Denominación	Aprobación definitiva
	-PERI ALAMEDA DE LA CONSTITUCIÓN (EX. 90.06.02)	
DETERMINACIONES PARTICULARES	Iniciativa de planeamiento	Privada
	Sistema de actuación	Compensación
	Calificación	Residencial
	Ordenanza de aplicación	0.2-ENSANCHE (8 Y 3 PLANTAS)
	Superficie del sector	7.915 m ²
	Edificabilidad	1,5 m ² /m ²
Nº total de viviendas	52	

PLANEAMIENTO INCORPORADO URPI-11		
PLANEAMIENTO EN DESARROLLO Y MODIFICACIONES	-Denominación	Aprobación definitiva
	-ESTUDIO DE DETALLE C/ Periodista López Barnes (EX. 00.01.01)	28-02-01 (B.O.R.M.)
DETERMINACIONES PARTICULARES	Calificación	Residencial
	Ordenanza de aplicación	O.2-ENSANCHE

PLANEAMIENTO INCORPORADO URPI-14		
PLANEAMIENTO EN DESARROLLO Y MODIFICACIONES	-Denominación	Aprobación definitiva
	-MODIFICACIÓN PUNTUAL PG ALAMEDA DE CERVANTES, margen derecha (EX. 88.11.02)	09-07-96 (B.O.R.M.)
	-PERI R-3 (EX 96.11.01)	24-02-98 (B.O.R.M.)
	-ESTUDIO DE DETALLE, Parcela 1, PERI R-3 (EX. 98.11.02)	04-05-99 (B.O.R.M.)
	Proyecto final de urbanización del plan especial de reforma interior R-3	28/09/2001 (B.O.R.M.)
	-Denominación	Aprobación inicial
DETERMINACIONES PARTICULARES	Modificación número 1 del P.E.R.I. R-3 (URPI 14) referida a la parcela número 5 situada en Alameda de Cervantes y calle Carlos Barberán	29/01/2010 (B.O.R.M.)
	Iniciativa de planeamiento	Privada
	Calificación	Residencial
	Ordenanza de aplicación	O. RESIDENCIAL MULTIFAMILIAR CON ALINEACIONES A VIALES (5 PLANTAS) O. RESIDENCIAL COMERCIAL (1 PLANTA)
	Edificabilidad máxima	1 m ² /m ²
	Nº total de viviendas	88

PLANEAMIENTO INCORPORADO URPI-15		
PLANEAMIENTO EN DESARROLLO Y MODIFICACIONES	-Denominación	Aprobación definitiva
	-PLAN PARCIAL LA ISLA	
DETERMINACIONES PARTICULARES	Calificación	Residencial

PLANEAMIENTO INCORPORADO URPI-17		
PLANEAMIENTO EN DESARROLLO Y MODIFICACIONES	-Denominación	Aprobación definitiva
	-PERI. Alameda de la Constitución (EX. 95.11.01)	24.04.98 (B.O.R.M.)
	-Denominación	Aprobación inicial
DETERMINACIONES PARTICULARES	Modificación del planeamiento incorporado URPI-17, Plan Especial de Reforma Interior de la Alameda de La Constitución	26/05/2008 (B.O.R.M.)
	Calificación	Residencial
	Ordenanza de aplicación	Edificación en manzana cerrada Edificación abierta Edificación catalogada

4.4.4 Ámbitos remitidos a planeamiento de desarrollo

En suelo urbano se han delimitado ámbitos cuyas ordenaciones, por existir actuaciones de iniciativa privada simultáneas al Plan General o por razones técnicas o de oportunidad, no se definen de forma pormenorizada, siendo necesaria la redacción de alguna figura de planeamiento de desarrollo.

En suelo urbano no consolidado se delimitan ámbitos para los que no se establece ordenación, remitiéndose a planeamiento de desarrollo y cuyo objeto será la reforma o rehabilitación urbana en caso de los Planes Especiales y la ordenación de volúmenes en caso de los remitidos a estudio de detalle.

Se han delimitado los siguientes ámbitos, dentro de la zona de actuación del estudio informativo:

Lorca PERI 2: tiene por objeto la ordenación de un enclave sin consolidar junto al ferrocarril.

Lorca PERI 3: tiene por objeto la ordenación de un espacio vacío con frente a las calles Explanada de la Estación y Alameda de Menchirón.

Lorca PERI 6: Reordenación y recualificación de los terrenos ocupados por las instalaciones del ferrocarril y espacios aledaños. Eliminar el efecto barrera que actualmente representa el ferrocarril a su paso por Lorca, promoviendo soluciones que favorezcan el paso transversal de peatones y vehículos.

PLANEAMIENTO REMITIDO LORCA PERI -2		
CLASE DE SUELO	Urbano	
PLANEAMIENTO DE DESARROLLO	Plan Especial de Reforma Interior	
Objeto	La ordenación de un enclave vacío junto al ferrocarril	
DETERMINACIONES PARTICULARES	Iniciativa de planeamiento	Privada
	Sistema de actuación	Compensación
	Calificación	Residencial
	Tipología de aplicación	Ensanche (5 plantas) Vivienda unifamiliar agrupada
	Superficie del sector	9.897 m ²
	Edificabilidad máxima	2,00 m ² / m ²
PROGRAMACIÓN	1º Cuatrienio	
CONDICIONES DE DESARROLLO	La ordenación del sector deberá recoger de forma vinculante la ordenación gráfica que se refleja en planos, debiendo reflejar además las siguientes cesiones: 18 m ² /vivienda para espacios libres 10 m ² /vivienda para equipamientos públicos	
PLANEAMIENTO EN DESARROLLO Y MODIFICACIONES	-Denominación	Aprobación inicial
	Plan especial de reforma interior en Alameda Ramón y Cajal	17/03/2003 (B.O.R.M.)

PLANEAMIENTO REMITIDO LORCA PERI -3		
CLASE DE SUELO	Urbano	
PLANEAMIENTO DE DESARROLLO	Plan Especial de Reforma Interior Explanada de la estación	
Objeto	La ordenación de un enclave central de la ciudad completando la estructura urbana existente	
SITUACIÓN	Situado entre la Avda. Juan Carlos I, la avda. Explanada de la Estación y la calle Alameda de Menchirón	
DETERMINACIONES PARTICULARES	Iniciativa de planeamiento	Privada
	Sistema de actuación	Compensación
	Calificación	Residencial
	Tipología de aplicación	Ordenanza de ensanche
	Superficie del sector	8.650 m ²
	Edificabilidad máxima	2,00 m ² / m ²
PROGRAMACIÓN	1º Cuatrienio	
CONDICIONES DE DESARROLLO	La ordenación del sector deberá recoger las siguientes cesiones: 1.000 m ² construidos de bajos para uso dotacional público	
PLANEAMIENTO EN DESARROLLO Y MODIFICACIONES	-Denominación	Aprobación definitiva
	Plan Especial Reforma Interior "PERI 3 Poncemar"	11/03/2010 (B.O.R.M.)
	Programa de Actuación y Proyecto de Estatutos de la Unidad de Actuación Única del Plan Especial de Reforma Interior PERI-3 "Poncemar"	09/12/2010 (B.O.R.M.)

PLANEAMIENTO REMITIDO LORCA PERI –6		
CLASE DE SUELO	Sistemas Generales	
PLANEAMIENTO DE DESARROLLO	Plan Especial de Reforma Interior en los terrenos ocupados por las instalaciones ferroviarias a su paso por la ciudad de Lorca.	
Objeto	Reordenación y recualificación de los terrenos ocupados por las instalaciones del ferrocarril y espacios aledaños. Eliminar el efecto barrera que actualmente representa el ferrocarril a su paso por Lorca, promoviendo soluciones que favorezcan el paso transversal de peatones y vehículos.	
DETERMINACIONES PARTICULARES	Iniciativa de planeamiento	Pública
	Calificación	Sistemas Generales
PROGRAMACIÓN	2º Cuatrienio	
CONDICIONES DE DESARROLLO	<p>La ordenación deberá recoger las determinaciones necesarias que aseguren la adaptación de las características geométricas de las vías a las exigencias derivadas del tipo de explotación ferroviaria previsto, que permita secciones ferroviarias mínimas de 12 a 15 m de anchura.</p> <p>Se suprimirán como mínimo los siguientes pasos a nivel:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Av. de Sta. Clara (conexión de la Ronda Sur con la CN 340) - Av. de Cervantes (carretera de Águilas) <p>Se establecerán nuevas conexiones entre uno y otro lado del FFCC, al menos en los siguientes puntos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - C/ Martín Morata (barrio de Sutullena) - Camino Viejo del Puerto - Nuevo acceso entre la Autovía de Lorca – Águilas y la Autovía del Mediterráneo <p>Se deberá eliminar las interferencias con otros modos de transporte, tanto peatonal como rodado sin perjudicar la permeabilidad transversal y la accesibilidad de la estación, de modo que se consiga un alto nivel de seguridad, sin aumentar el efecto barrera de las vías férreas.</p> <p>Reordenar los bordes de la trama urbana a lo largo del pasillo ferroviario, para que se asienten edificaciones dotacionales, que le confieran una identidad propia reconocible.</p>	

UA 62 / A16: 9.107 m².

UA 68

UNIDAD DE ACTUACIÓN UA-70		
CLASE DE SUELO	Urbano	
PLANEAMIENTO EN DESARROLLO Y MODIFICACIONES	-Denominación	Aprobación definitiva
	Programa de Actuación y Proyecto de Estatutos y Bases de Actuación de la Unidad de Actuación 70	14/06/2004 (B.O.R.M.)
	Proyecto de Reparcelación de la Unidad de Actuación n.º 70	04/02/2005 (B.O.R.M.)
	Proyecto de Urbanización de la Unidad de Actuación 70	18/10/2006 (B.O.R.M.)
	Disolución de la Junta de Compensación y de la liquidación definitiva de la reparcelación de la U.A. 70	30/05/2012 (B.O.R.M.)

UNIDAD DE ACTUACIÓN UA-71		
CLASE DE SUELO	Urbano	
PLANEAMIENTO EN DESARROLLO Y MODIFICACIONES	-Denominación	Aprobación definitiva
	Proyecto de reparcelación de la U.A. 71	10/12/2005 (B.O.R.M.)
	Modificación Puntual de la U.A. 71	10/04/2008 (B.O.R.M.)
	Programa de Actuación, Cambio de Sistema de Actuación e Innecesariedad de reparcelación de la Unidad de Actuación 71	27/04/2011 (B.O.R.M.)
	-Denominación	Aprobación inicial
	Proyecto de urbanización de la Unidad de Actuación 71	21/03/2012 (B.O.R.M.)

4.4.5 Unidades de actuación

El Plan General Municipal de Ordenación establece para el suelo urbano consolidado las siguientes Unidades de actuación, dentro del ámbito de actuación del estudio informativo:

UA 51: 14.265 m².

El Plan General Municipal de Ordenación establece para el suelo urbano no consolidado las siguientes Unidades de actuación, dentro del ámbito de actuación del estudio informativo:

UA 70 / A14: 10.154 m².

UA 71 / A14: 13.069 m².

4.4.6 Zonas residenciales

4.4.6.1 El ensanche

La parte de la estructura urbana que puede identificarse como ensanche es el espacio intersticial entre la ciudad antigua y la zona de las Alamedas. Es quizá la zona con menos identidad propia del conjunto de la ciudad, al contener una gran diversidad de tipologías que impiden su caracterización arquitectónica.

El eje estructurante lo constituye la Avda. de Juan Carlos I, a la que se abren numerosas operaciones de edificación abierta conformando plazas públicas interiores que carecen de la mínima estructura urbana.

Asumiendo la importancia funcional de esta zona de la ciudad, como centro de actividades, se pretende su regeneración con la fijación de tipologías de vivienda colectiva en manzana cerrada, evitando la configuración de nuevas ordenaciones semejantes a las mencionadas. Cobra importancia también, la fijación de alturas atendiendo a los viarios estructurantes y a los edificios existentes, no permitiéndose saltos bruscos ni tipologías discordantes.

4.4.6.2 Las Alamedas

Las Alamedas se desarrollan entre el ferrocarril y la Rambla de Tiata. Se caracterizan por el desarrollo de viviendas unifamiliares aisladas.

Sus conexiones con el resto de la ciudad edificada son débiles, frenadas por el trazado del ferrocarril y la Rambla.

Se pretende mantener su carácter de ciudad-jardín con la fijación de tipologías de viviendas unifamiliares con un fuerte componente de espacios libres.

Esta zona, con amplios paseos arbolados peatonales, se configura como una pieza bisagra en la ciudad edificada entre el área más densamente poblado y los barrios del Sureste, al multiplicarse y completarse las conexiones viarias estructurantes transversales. Por otro lado se dignifican sus bordes con el diseño de un paseo arbolado paralelo al ferrocarril y la consolidación de un itinerario verde en la Avda. Poeta Para Vico de desarrollo lineal vinculado a la Rambla de Tiata reforzado con la cubrición de la Rambla entre los puentes de la Torta y Vallecas.

4.4.6.3 El barrio de San Fernando

El barrio situado en el borde Sureste de la ciudad, Barrio de San Fernando, se encuentra descolgado de la estructura propiamente urbana de la ciudad. Constituye una operación aislada de viviendas con ordenación abierta, que se apoya en la Avda. de Cervantes-carretera de Águilas.

Con el modelo urbano propuesto se pretende su plena inserción con la ciudad edificada, de manera que pierda su carácter actual de barrio agregado pasando a formar parte activa de la estructura general.

Se proponen nuevos crecimientos en las bolsas de suelo vacías de su entorno, obteniendo a través de estos, nuevas conexiones viarias que contribuyan a fortalecer los nexos con las distintas partes de la ciudad.

4.4.6.4 Los nuevos crecimientos en torno a la ciudad de Lorca

La apuesta significativa del crecimiento residencial se localiza hacia el Este de la ciudad existente, con una intención clara de romper el esquema lineal que sustenta el actual modelo de ciudad.

La propuesta mayoritaria de suelo urbanizable residencial se localiza como extensión de la ciudad hacia la Rambla de Tiata, y una vez alcanzada esta, se limita en el trazado propuesto de la ronda Este.

Dentro de este ámbito se han delimitado una serie de sectores que ocupan los espacios próximos al suelo urbano. Con los sectores UZPI-1 y S-14 la ciudad termina de ocupar el suelo libre entre ésta y el ferrocarril, contribuyendo a dotar de una estructura común a las áreas residenciales que se desarrollan entre la Carretera de Granada y el ferrocarril, que hoy constituyen enclaves aislados de tipologías diversas.

Los sectores S-9 y S-10 procurarán la plena integración en el conjunto de la ciudad de los barrios aislados de San Fernando y Casas del Banco. Esta integración se refuerza con la previsión de los sectores S-11, S-12 y S-13, que ocupan los terrenos que quedan libres desde la Rambla de Tiata y el trazado del ferrocarril.

Es en esta zona donde se prevén las implantaciones de tipologías de mayor densidad, apoyando las implantaciones aisladas que se han venido produciendo.

Al Norte del río Guadalentín, también en extensión hacia el Este, se delimitan cuatro sectores: S-2, S-3, S-4 y S-5, que contribuirán a potenciar la estructura urbana del barrio

de San Diego y su integración con los barrios que se desarrollan a lo largo de la Avenida de Europa.

Se considera que los sectores delimitados son suficientes para absorber el previsible crecimiento que pudiera experimentar la ciudad a corto y largo plazo, no obstante se han considerado los terrenos que se localizan entre los sectores delimitados al este del núcleo urbano, y el trazado de la Ronda Este, como suelo urbanizable sin sectorizar (SUZNS-1.R), donde se podrán delimitar nuevos sectores si razones de oportunidad y demanda lo aconsejaran, reforzando el modelo urbano elegido.

4.4.7 El suelo industrial y terciario

La distribución de los usos industriales en la ciudad se ha concentrado tradicionalmente al Norte y al Sur, sin que hayan llegado a producirse agrupaciones de entidad insertadas dentro del tejido residencial.

Al Sur de la ciudad de Lorca, al otro lado de la Autovía de Águilas, se desarrolla la zona industrial de los Peñones. Las industrias asentadas conviven con algún equipamiento público y servicios terciarios.

Se propone la ampliación del suelo industrial existente, en la zona delimitada por la autovía y el suelo residencial; en esta zona se prevé la ubicación de industrias pequeñas, con un fuerte componente de almacenamiento, admitiendo los usos terciarios de apoyo a las mismas o con desarrollo independiente.

4.5 SISTEMAS GENERALES

El Plan General, en aplicación de lo establecido en el art. 61 de la Ley 1/2001 del Suelo de la Región de Murcia, clasifica suelo destinado a sistemas generales, adscribiéndolo al suelo urbanizable a efectos de su valoración y obtención, mediante el reconocimiento a los propietarios de los terrenos de su derecho al aprovechamiento en cada uno de los sectores delimitados o que se delimiten.

Se incluyen en esta clasificación, entre otros, el suelo destinado al sistema general de espacios libres delimitado en el Lomo de Bas, en la Sierra de la Almenara, y en la Sierra de la Tercia, para cuya obtención se adscriben a diferentes sectores de suelo urbanizable, reconociéndoles el mismo aprovechamiento, pero que por sus especiales características ambientales es necesario proteger, no debiendo clasificarse como suelo urbanizable.

4.5.1 Sistema General de Comunicaciones

4.5.1.1 Red viaria

Se han introducido las siguientes actuaciones principales en la red de infraestructuras viarias, clasificadas según tres categorías:

- Actuaciones en la red primaria
- Actuaciones en la red secundaria
- Actuaciones en mejora de puntos concretos de la red viaria

ACTUACIONES EN LA RED PRIMARIA

Ronda Este y Rambla de Tiata (SGV-6 y SGV-7)

Paralelo a la Rambla de Tiata, discurre un vial urbano de capacidad limitada. Este viario ha adquirido cada vez más importancia como “by-pass” de los actuales ejes urbanos pero también como distribuidor de tráfico hacia el interior de la ciudad y hacia los núcleos cercanos de la Huerta, a través de las escasas calles que son capaces de cruzar la barrera del ferrocarril (Avda. de Cervantes, Alameda de la Constitución o Fajardo el Bravo). La Rambla de Tiata cumple actualmente una función esencial en el tráfico de la ciudad, siendo el único itinerario viario urbano que permite discurrir en sentido norte-sur y conectar los barrios a uno y otro lado de la ciudad, sin atravesar el casco.

La reciente autovía Lorca-Águilas ha incrementado el valor funcional de la Rambla de Tiata, ya que su conexión permite crear un itinerario por el este, de circunvalación a la ciudad.

En resumen, la Rambla del Tiata incide sobre gran parte de las deficiencias viarias de Lorca, que pueden expresarse en los siguientes puntos:

- Falta de conexiones longitudinales alternativas a la travesía de la CN- 340, a nivel de ciudad y entre barrios, tanto al Este del trazado ferroviario como en la periferia Norte/Oeste de la ciudad.
- Falta de conexiones transversales, entre los barrios situados a ambos lados principalmente de la línea del ferrocarril.
- Falta de mallado viario de la zona de la Huerta (conexiones transversales entre los viales radiales), y deficiente capacidad de los viales respecto al objetivo del actual planeamiento, que consiste en potenciar los desarrollos urbanos sobre determinados terrenos de la Huerta.

El objetivo básico de las actuaciones sobre la estructura viaria incluidas en el Plan General, consiste en subsanar estas y otras deficiencias identificadas e inducir crecimientos urbanos racionales, sin crear por su parte consecuencias contraproducentes, como pueden ser por ejemplo:

- Generar accesibilidades indeseadas en zonas a proteger por su especial valor tanto en zonas urbanas como rurales.
- Inducir al uso excesivo de los vehículos privados, en detrimento del transporte público.
- Crear efectos medioambientales negativos, como pueden ser ciertos impactos visuales distorsionantes, afecciones acústicas molestas, destrozos paisajísticos, contaminación, etc.

Se propone la prolongación y desdoblamiento de la vía de borde de la Rambla de Tiata, desde la autovía Lorca – Águilas en dirección Sur y hasta la CN-340 en dirección Murcia (el último enlace a través de la Ronda Sur en el Área de Apolonia), a unos 250 metros al Este de la confluencia de la Avenida de Europa con la Avenida de las Fuerzas Armadas. En este largo itinerario, que permitirá disponer de una Ronda Este para la ciudad, pueden apreciarse cuatro tramos:

1. Apolonia-Nueva Glorieta de S. Diego: tramo que discurre paralelo al ferrocarril, por el sur, y que permite diversificar los accesos a Lorca, ya desde su entrada por Apolonia, descongestionar la Avda. de Europa y el actual puente sobre el Guadalentín.

2. Glorieta de S. Diego- Huerto de la Rueda: con una sección de cuatro carriles, se propone la prolongación del itinerario y construcción de un nuevo puente que venga a sustituir el actual vado que cruza el río. Este tramo tiene su extremo sur en la nueva actuación sobre la Rambla de Tiata y en el desdoblamiento de la actual carretera al otro lado de la misma.

3. Desdoblamiento y posible cubrición de la Rambla entre el Huerto de la Rueda y la Avda. de Cervantes. Se propone el desdoblamiento de la actual carretera en dos calzadas de sentido único, a uno y otro lado de la Rambla.

Asimismo, se ha estudiado la cubrición de la Rambla en parte del tramo, entre Fajardo el Bravo y Rafael Méndez. En definitiva, se propone crear un espacio de circulación urbana a velocidad moderada que permita espacios amplios para el peatón, en forma de bulevar o aceras anchas.

4. Por último, el cuarto tramo ocupa desde el cruce de la Avda. de Cervantes, que se acondiciona, hasta el enlace con la Autovía de Águilas. El desdoblamiento al otro lado de la rambla puede pasar a una segunda fase a realizar a largo plazo, dado que el actual eje viario tiene capacidad suficiente. Se proponen medidas de acondicionamiento de las intersecciones.

Con el desdoblamiento del viario de la Rambla, acondicionamiento de sus márgenes y cubrición de la misma, se pretende crear un eje urbano de tipo bulevar con arbolado de borde, pero que resulte de capacidad suficiente para poder canalizar los tráficos urbanos, tanto los procedentes de la zona periurbana, entre la Rambla y el ferrocarril, como los de los nuevos desarrollos de la Huerta.

SISTEMA GENERAL VIARIO SG-V6		
DETERMINACIONES DEL PLAN	CLASIFICACIÓN DEL SUELO	Suelo urbano (tramo 1) Suelo urbanizable (tramo 2 y 3)
	CALIFICACIÓN	S.G. preferente
	SUPERFICIE TOTAL	27.000 m ²
	SISTEMA DE OBTENCIÓN DEL SUELO	-Tramo 1, vinculado al sector S-3 -Tramo 2, vinculado al sector S-4 -Tramo 3, a cargo de la UA-68. -Tramo 4, ya obtenido.

SISTEMA GENERAL VIARIO SG-V7		
DETERMINACIONES DEL PLAN	CLASIFICACIÓN DEL SUELO	Suelo urbano (tramo 1 y 2a) Suelo urbanizable (tramo 2b, 3 y 4)
	CALIFICACIÓN	S.G. preferente
	SUPERFICIE TOTAL	144.000 m ² 57.500 m ² viario 86.500 m ² rambla
	SISTEMA DE OBTENCIÓN DEL SUELO	-Tramo 1, ya obtenido -Tramo 2, ya obtenido -Tramo 3, vinculado al suelo urbanizable sectorizado S-8 -Tramos 4, 6 y 7 adscrito al suelo urbanizable no sectorizado SUZNS-1.R -Tramo 5, ya obtenido

Ronda Exterior (SGV-8)

Constituye un trazado de nueva creación, con una sección transversal de 30 metros de dimensión y características de vía urbana: dos carriles por sentido con mediana de separación, aparcamiento en línea y aceras amplias en ambos lados. Su recorrido discurre sensiblemente en paralelo y al Este de la Ronda Este y Rambla de Tiata, a una distancia variable de entre unos 700 y 900 metros, atravesando la zona de la Huerta más densificada. Este vial conecta entre sí a las múltiples pequeñas carreteras radiales existentes, y además distribuye los flujos resultantes longitudinalmente, enlazando en ambos extremos con la autovía Lorca – Águilas y la CN-340, dirección Murcia, en los mismos puntos que la Ronda Sur. Su trazado resulta sinuoso, debido al relativo grado de consolidación de la edificación dispersa o lineal de la Huerta, y cruza el río Guadalentín mediante un nuevo puente.

En su parte sur, la Ronda Exterior mantiene dos conexiones principales con la autovía Lorca – Águilas: la primera en la confluencia con la Rambla de Tiata, mediante una glorieta de nueva planta. La segunda, al sur, en el punto de conexión del SGV-9, que supone un nuevo by-pass de la autovía Lorca-Águilas, exterior al barrio de S. Antonio.

Básicamente, esta Ronda Exterior sirve a los suelos urbanizables que se desarrollan en el borde de la ciudad, lindantes con la Huerta. No se concibe como una vía rápida para el tráfico de paso por la Huerta, sino como un vial urbano con edificación de borde, que constituya un nuevo eje estructurante para una zona en actual proceso de densificación incontrolada. De esta manera se pretenden contrarrestar los efectos congestivos de la red existente, derivados de su configuración radial, pero también de la capacidad limitada ocasionada por la reducida anchura de estos viales, cuyos trazados adoptan además fuertes quiebros, con reducida visibilidad, y donde la edificación de borde apenas se retranquea, existiendo múltiples salidas de las fincas colindantes.

SISTEMA GENERAL VIARIO SG-V8		
DETERMINACIONES DEL PLAN	CLASIFICACIÓN DEL SUELO	Suelo urbanizable
	CALIFICACIÓN	S.G. preferente
	SUPERFICIE TOTAL	155.000 m ²
	SISTEMA DE OBTENCIÓN DEL SUELO	-Tramo 1, vinculado al suelo urbanizable sectorizado S-2 -Tramo 2, vinculado al suelo urbanizable sectorizado S-3 -Tramo 3, vinculado al suelo urbanizable sectorizado S-4 -Tramo 4, vinculado al suelo urbanizable sectorizado S-5 -Tramo 5, ya obtenido -Tramo 6, vinculado al suelo urbanizable sectorizado S-6 -Tramo 7 y 8 adscrito al suelo urbanizable no sectorizado SUZNS-1

Enlace entre autovías (SGV-9)

Constituye una alternativa viaria de conexión entre la Autovía Lorca – Águilas, la CN-340 y la Autovía del Mediterráneo, a unos 1500 metros al Sur del actual enlace entre los barrios de San Antonio y La Viña. Tiene sección de autovía, con conexiones en forma de grandes glorietas en sus extremos, circular en la intersección con la autovía de Águilas (diámetro 125 metros) y alargada con la CN-340 (60 x 150 m), excepto con la Autovía del

Mediterráneo donde se sitúa un enlace. El acceso actual a esta autovía, en este punto, constituye un enlace incompleto, pues sólo es posible la entrada en dirección a Murcia. Se propone la introducción de al menos una salida del tráfico procedente de Almería, sin tener que crear estructuras nuevas. Esta conexión transversal aumenta considerablemente la accesibilidad de los desarrollos predominantemente industriales, a lo largo de la CN-340, y reduce los flujos de la actual conexión entre el nudo de la Rambla de Tiata y la CN-340, en el barrio de La Viña, un vial que se transformará en urbano en un futuro próximo.

SISTEMA GENERAL VIARIO SG-V9		
DETERMINACIONES DEL PLAN	CLASIFICACIÓN DEL SUELO	Suelo urbanizable
	CALIFICACIÓN	Viario. Sistema general diferido
	SUPERFICIE TOTAL	42.400 m ²
	SISTEMA DE OBTENCIÓN DEL SUELO	-Adscrito al suelo urbanizable no sectorizado SUZNS-1

ACTUACIONES EN PUNTOS CONCRETOS

Permeabilización de la travesía ferroviaria

Aunque el Plan Especial de la estación ferroviaria definirá en su momento las actuaciones concretas para reducir el efecto de barrera de esta travesía, se supone que como mínimo se suprimirán los principales pasos viarios a nivel: Avenida de Santa Clara (conexión de la Ronda Sur con la CN 340), Calle Fajardo el Bravo (vial histórico) y Avenida de Cervantes (carretera de Águilas). Además de estos pasos, se propone que se incluyan otros nuevos pasos a desnivel, en el tramo que comprende el Plan Especial, al menos en los siguientes puntos: Calle Martín Morata, en el barrio de Sutullena; Camino Viejo del Puerto; nuevo acceso entre la Autovía de Lorca – Águilas y la Autovía del Mediterráneo.

El Ayuntamiento de Lorca ha propuesto el soterramiento total del ferrocarril a su paso por Lorca. Caso de que el nuevo trazado del Eje Mediterráneo fuera soterrado en los tramos más urbanos de la ciudad, aumentarían considerablemente las posibilidades de introducir nuevos pasos transversales y conectar ejes viarios que actualmente se encuentran cortados.

4.5.2 Sistemas Generales de Espacios libres y Equipamiento

4.5.2.1 Las zonas verdes

En la parte Este de la ciudad, donde se localizan la mayor parte de las nuevas áreas de crecimiento, se prevé la creación de un gran parque en Sutullena, y se vincula la creación de nuevas zonas verdes al desarrollo del suelo urbanizable, previéndose en las condiciones específicas de cada sector la asignación de un porcentaje de su superficie destinado al sistema general de espacios libres.

LAS RAMBLAS Y EL RÍO GUADALENTÍN

Se propone un tratamiento específico para las Ramblas, disponiendo la necesaria redacción de un Plan Especial de Mejora y Adecuación Ambiental para todas las ramblas que discurren a través del suelo urbano consolidado o en proceso de consolidación, que deberán abordar la regeneración de la vegetación de sus cauces, la plantación de arbolado, y en aquellos bordes que fuera posible por existir una distancia suficiente de la edificación la configuración de áreas estanciales que contribuyan a la integración plena de estos espacios en la red de espacios verdes de la ciudad.

Para el Río Guadalentín, para el que ya se están realizando actuaciones de regeneración y tratamiento del cauce, y para la Rambla de Tiata, con una fuerte impronta en la ciudad, se acometen actuaciones más ambiciosas, con la creación de itinerarios de desarrollo lineal, en ambas márgenes, que contienen paseos arbolados, áreas estanciales y plazas mirador, incorporando al recorrido verde las pequeñas operaciones de placitas existentes en los bordes.

El paseo lineal de la Rambla de Tiata se refuerza con el encauzamiento del tramo comprendido entre el Puente de Vallecás y el Puente de la Torta, recuperando para la ciudad un importante espacio verde con carácter de bulevar, que repercutirá beneficiosamente sobre el barrio que se desarrolla al Este de la rambla.

SISTEMA GENERAL DE ESPACIOS LIBRES SG-EL-5. Sutullena		
DETERMINACIONES DEL PLAN	CLASIFICACIÓN DEL SUELO	Sistema general
	CALIFICACIÓN	Espacio libre público. S.G. diferido
	SUPERFICIE TOTAL	75.000 m ²
	SISTEMA DE OBTENCIÓN DEL SUELO	Adscrito al suelo urbanizable sectorizado Sectores Lorca S-11, S-12 y S-13

Colindante con la línea ferroviaria se localizan los siguientes espacios libres:

SG-27: 6.100 m²

SG-28: 2.798 m²

SG-EL-11: 6.718 m²

4.5.2.2 Los equipamientos

La distribución de los equipamientos existentes no se realiza de forma homogénea dentro de la ciudad consolidada, encontrándonos con barrios escasamente dotados, frente a otros que aglutinan la mayor parte de ellos, identificados con las áreas próximas al centro funcional de la ciudad. Se aprecia una diferencia cualitativa entre el centro neurálgico y los barrios que se asientan en los bordes.

Se propone la creación de nuevos equipamientos, en algunos casos aprovechando suelos vacantes, y en muchos otros apoyándose en operaciones de reforma interior para liberar algunas parcelas que permitan la localización de dotaciones locales que recualifiquen las zonas más desfavorecidas.

Cobra especial relevancia la obtención para la ciudad de una importante pieza dotacional docente, destinada a Universidad, en los terrenos ocupados en su día por el Cuartel Sancho Dávila, operación que contribuirá sin lugar a dudas en la revitalización y recuperación de los barrios que se desarrollan al Norte de la Avenida de las Fuerzas Armadas.

Cabe significar dos grandes complejos dotacionales donde se complementan el uso de equipamiento con los usos puramente deportivos. El antiguo emplazamiento del campo de fútbol del barrio de San José, donde se levantará un nuevo polideportivo, espacio que se prolonga hacia el complejo deportivo del pasillo verde, y el antes mencionado terreno del Cuartel Sancho Dávila.

Por otra parte se vinculan reservas de suelo para el sistema general de equipamientos al desarrollo del suelo urbanizable, cuyo destino, sin asignar por el Plan será establecido en el momento de su obtención.

SISTEMA GENERAL EQUIPAMIENTO E-1		
DETERMINACIONES DEL PLAN	CLASIFICACIÓN DEL SUELO	Suelo urbanizable
	CALIFICACIÓN	Equipamiento deportivo, SG preferente
	SUPERFICIE TOTAL	6.800 m ²
	SISTEMA DE OBTENCIÓN DEL SUELO	SG vinculado al sector-4 de suelo urbanizable sectorizado

SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO E-2		
DETERMINACIONES DEL PLAN	CLASIFICACIÓN DEL SUELO	Suelo urbanizable
	CALIFICACIÓN	Equipamiento, SG preferente
	SUPERFICIE TOTAL	50.400 m ²
	SISTEMA DE OBTENCIÓN DEL SUELO	-Vinculado al S-4 (26.700 m ²) -Vinculado al S-5 (23.700 m ²)

SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO E-4		
DETERMINACIONES DEL PLAN	CLASIFICACIÓN DEL SUELO	Sistema general
	CALIFICACIÓN	Equipamiento, SG preferente
	SUPERFICIE TOTAL	6.500 m ²
	SISTEMA DE OBTENCIÓN DEL SUELO	Vinculado al suelo urbanizable sectorizado S-11

4.6 GESTIÓN URBANÍSTICA

La gestión urbanística es el conjunto de actuaciones y procedimientos establecidos legalmente para la transformación del suelo, y, en especial, para su urbanización y edificación en ejecución del planeamiento urbanístico.

La gestión urbanística requiere la aprobación del instrumento más detallado según la clase de suelo, que es:

- **Suelo urbano:** Plan General y en los casos que se determine Plan Especial, Estudio de Detalle o proyecto de urbanización y licencia de edificación.

- **Suelo urbanizable sectorizado:** Plan Parcial, proyecto de urbanización y cuando así se determine Plan Especial o Estudio de Detalle, y licencia de edificación.

- **Suelo urbanizable no sectorizado:** Avance de planeamiento con delimitación de sector, aprovechamiento medio e inclusión o adscripción de Sistemas generales en su gestión; y una vez aprobado éste los instrumentos detallados para el suelo urbanizable sectorizado

- **Suelo no urbanizable:** Plan Especial y licencia de edificación para los casos recogidos en el art. 9 de la Ley 6/1998, de 13 de abril, sobre Régimen del suelo y valoraciones y en los arts 76 y 77 de la Ley 1/2001 de 24 de abril del Suelo de la Región de Murcia.

- **Sistemas generales:** directamente o mediante la aprobación de un Plan Especial.

- **Sistemas locales:** en suelo urbano pueden desarrollarse directamente o mediante la aprobación de un Plan Especial.

5 SISTEMA FERROVIARIO

Objetivos del planeamiento

- Mantener la accesibilidad de la población a las estaciones ferroviarias. El ferrocarril de Cercanías es ampliamente utilizado en Lorca y favorece la movilidad de una amplia capa de población. Se considera indispensable conservar los niveles de accesibilidad del ferrocarril actual, en sus dos estaciones: Lorca y S. Diego.
- Eliminar el efecto de barrera que actualmente representa el ferrocarril a su paso por Lorca. En este sentido, se considera prioritario promover soluciones que favorezcan el paso transversal de peatones y vehículos, ya mediante soluciones puntuales ya soterrando parte del trazado.

- Eliminar efectos ambientales negativos, como ruidos, vibraciones o problemas de seguridad. Estos impactos se producen actualmente y deberían minimizarse en una propuesta de remodelación del trazado ferroviario.

Artículo 116.- Protección de vías férreas

La protección de las vías férreas queda regulada por la Ley 16/1987 de 30 de julio sobre Ordenación de los Transportes Terrestres (B.O.E. 31-7-87) y por el R.D. 1211/1990 de Reglamento de la Ley de Ordenación de Transportes.

Conforme al R.D. 1211/1990 de 28 de septiembre, a efectos de restricción de usos, se establecen tres zonas diferenciadas, delimitadas interiormente por la arista exterior de la explanación (intersección del talud con el terreno natural), cuya anchura, medida perpendicularmente al carril, es la siguiente:

Zonas	Suelo Urbano	Suelo No Urbano
Zona de dominio público	5	8
Zona de servidumbre	8	20
Zona de afección	25	50

Las actuaciones a realizar en dichas zonas se ajustarán a lo establecido en el citado Real Decreto.

La Travesía Ferroviaria

El tramo más urbano de la travesía ferroviaria, se desarrolla entre el río Guadalentín y el Camino Marín sobre una longitud de unos 1400 metros, actuando como un elemento separador entre dos tramas urbanas bien diferenciadas: la ciudad compacta de manzanas cerradas y la Huerta con edificaciones dispersas, a excepción de un desarrollo lineal transversal de cierta densidad a lo largo de la Avenida de Cervantes, que inicia la CN 3211 hacia Águilas.

En ambos lados de la línea férrea se ha ido produciendo un proceso de expansión y consolidación urbana, que ha originado una mayor demanda de interrelación transversal, aunque el grado de densificación sigue siendo bastante mayor en el lado Oeste que en el

opuesto. Aún así las nuevas edificaciones reducen la anchura del pasillo ferroviario también en el lado de la Huerta periurbana, dejando escaso margen para actuar sobre la propia travesía y sus bordes, con el fin de paliar los efectos negativos que se irán aumentando inevitablemente, a no ser que se produzcan actuaciones de integración urbana, tales como conseguir una adecuada permeabilidad transversal, aplicar determinados tratamientos medioambientales, implantar un adecuado diseño de la escena urbana, etc.

Por otro lado, las recientes conversaciones mantenidas con el Ministerio de Fomento permiten avanzar que el trazado ferroviario del futuro corredor Murcia – Almería mantendrá la alineación actual y discurrirá por la ciudad.

En consecuencia, y a la espera de la definición final de los trazados ferroviarios, se ha delimitado un ámbito con la máxima extensión transversal posible, que permita secciones ferroviarias mínimas de 12 a 15 m de anchura. Este ámbito puede incluir los terrenos de propiedad de RENFE y la Estación de Autobuses, los viales públicos colindantes y alguna franja de borde sin edificar o con edificación susceptible de quedar fuera de ordenación. Este ámbito, que se desarrollará mediante un Plan Especial, posibilita futuras actuaciones de integración del ferrocarril, según los posibles tipos de explotación ferroviaria.

Los objetivos prioritarios para la integración urbana del ferrocarril, son los siguientes:

- Eliminar los impactos negativos que genera la travesía ferroviaria de modo que sea compatible con su entorno urbanístico y contribuya a la animación de los espacios públicos colindantes.
- Reordenar los bordes de la trama urbana a lo largo del pasillo ferroviario, para que se produzcan fachadas urbanas representativas y la ciudad adquiriera un aspecto de acabado definitivo con identidad reconocible, de modo que la percepción de la escena urbana desde el ferrocarril y del ferrocarril desde la ciudad sea considerada como algo positivo.
- Estudiar correcciones del trazado ferroviario tanto en planta como en cota de altura, para que en el caso de que la utilización prevista de las vías y el grado de consolidación del

pasillo ferroviario no permitan introducir otras medidas correctoras, se pueda todavía compatibilizar el ferrocarril con su contexto urbano.

- Controlar la proporcionalidad entre los costes de la intervención propuesta y los niveles de compatibilidad urbana conseguidos, de modo que las actuaciones consideradas no se convierten en inviables, por la falta de suficiente capacidad inversora o el rechazo de la población y otros usuarios afectados.

Las intervenciones correctoras más concretas y más reclamadas por los ciudadanos, se refieren a la supresión de varios pasos a nivel existentes de viales de la red principal, ubicados todos en el tramo más céntrico de la travesía ferroviaria:

- Avenida de Cervantes (CN 3211, carretera de Águilas)
- Avenida de Santa Clara (vial de borde de la Rambla de Tiata)
- Calle Fajardo el Bravo

Para conseguir los necesarios cruces a desnivel hay que modificar, bien la cota del vial bien la rasante de las vías, o ambas a la vez, necesitándose gálibos mayores para pasos por encima de las vías (6 metros como mínimo) y menores para pasos inferiores, según su utilización: desde 2.5 metros para pasos de peatones, hasta 4.5 metros para pasos de todo tipo de vehículos. Las pendientes que se pueden implantar para lograr los desniveles son inferiores en las vías férreas (1.5 hasta 2% según el tipo de explotación) y mayores en los pasos de peatones (6%) o de vehículos (10%).

Actualmente la travesía ferroviaria incluida en el ámbito del Plan Especial tiene un punto alto en su extremo Norte (cruce sobre el río Guadalentín: +329,8m), seguido por una rampa en dirección Sur, de 470 metros de longitud y pendientes entre 0.86% y 1.4% (desnivel 4.8 metros), que enlaza con un tramo casi horizontal, cuyo desarrollo abarca desde la Alameda de la Constitución hasta el Camino Marín, en el extremo Sur del ámbito, con cotas que descienden de 325.0 a 324.5 metros.

Basándose en estos datos de partida, se han investigado tres posibles alternativas de actuación desde puntos de vista extremos, cuyos componentes podrían intercambiarse en otras soluciones intermedias:

- Elevación del trazado ferroviario
- Trinchera del nuevo trazado
- Soterramiento desde el apeadero de S. Diego.

El Ayuntamiento de Lorca apoya sin reservas la tercera solución: soterramiento, en el entendimiento de que es la única que resuelve totalmente los problemas urbanos de la ciudad. Esta solución implica la modificación de la rasante de la estación actual y del apeadero de S. Diego, con un paso bajo el Guadalentín y una longitud aproximada de tramo cubierto de 3,5 km.

Permeabilización de la travesía ferroviaria

Aunque el Plan Especial de la estación ferroviaria definirá en su momento las actuaciones concretas para reducir el efecto de barrera de esta travesía, se supone que como mínimo se suprimirán los principales pasos viarios a nivel: Avenida de Santa Clara (conexión de la Ronda Sur con la CN 340), Calle Fajardo el Bravo (vial histórico) y Avenida de Cervantes (carretera de Águilas). Además de estos pasos, se propone que se incluyan otros nuevos pasos a desnivel, en el tramo que comprende el Plan Especial, al menos en los siguientes puntos: Calle Martín Morata, en el barrio de Sutullena; Camino Viejo del Puerto; nuevo acceso entre la Autovía de Lorca – Águilas y la Autovía del Mediterráneo.

El Ayuntamiento de Lorca ha propuesto el soterramiento total del ferrocarril a su paso por Lorca. Caso de que el nuevo trazado del Eje Mediterráneo fuera soterrado en los tramos más urbanos de la ciudad, aumentarían considerablemente las posibilidades de introducir nuevos pasos transversales y conectar ejes viarios que actualmente se encuentran cortados.

Desarrollo

Lorca PERI 6: Reordenación y recualificación de los terrenos ocupados por las instalaciones del ferrocarril y espacios aledaños. Eliminar el efecto barrera que actualmente representa el ferrocarril a su paso por Lorca, promoviendo soluciones que favorezcan el paso transversal de peatones y vehículos.

PLANEAMIENTO REMITIDO LORCA PERI –6		
CLASE DE SUELO	Sistemas Generales	
PLANEAMIENTO DE DESARROLLO	Plan Especial de Reforma Interior en los terrenos ocupados por las instalaciones ferroviarias a su paso por la ciudad de Lorca.	
Objeto	Reordenación y recualificación de los terrenos ocupados por las instalaciones del ferrocarril y espacios aledaños. Eliminar el efecto barrera que actualmente representa el ferrocarril a su paso por Lorca, promoviendo soluciones que favorezcan el paso transversal de peatones y vehículos.	
DETERMINACIONES PARTICULARES	Iniciativa de planeamiento	Pública
	Calificación	Sistemas Generales
PROGRAMACIÓN	2º Cuatrienio	
CONDICIONES DE DESARROLLO	La ordenación deberá recoger las determinaciones necesarias que aseguren la adaptación de las características geométricas de las vías a las exigencias derivadas del tipo de explotación ferroviaria previsto, que permita secciones ferroviarias mínimas de 12 a 15 m de anchura. Se suprimirán como mínimo los siguientes pasos a nivel: - Av. de Sta. Clara (conexión de la Ronda Sur con la CN 340) - Av. de Cervantes (carretera de Águilas) Se establecerán nuevas conexiones entre uno y otro lado del FFCC, al menos en los siguientes puntos: - C/ Martín Morata (barrio de Sutullena) - Camino Viejo del Puerto - Nuevo acceso entre la Autovía de Lorca – Águilas y la Autovía del Mediterráneo Se deberá eliminar las interferencias con otros modos de transporte, tanto peatonal como rodado sin perjudicar la permeabilidad transversal y la accesibilidad de la estación, de modo que se consiga un alto nivel de seguridad, sin aumentar el efecto barrera de las vías férreas. Reordenar los bordes de la trama urbana a lo largo del pasillo ferroviario, para que se asienten edificaciones dotacionales, que le confieran una identidad propia reconocible.	

6 DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN

Como se indica en el anejo de antecedentes, el ámbito de actuación del estudio informativo se ha visto reducido tras la redacción del Estudio Funcional de la línea Murcia – Almería en 2016, que refleja cambios importantes en el esquema funcional de toda la línea. Con esto, la estación de Lorca San Diego ha quedado fuera del ámbito.

Así, los límites del estudio informativo están condicionados por los nuevos proyectos constructivos que ya se están redactando y que desarrollan el nuevo esquema funcional. Corresponden a los tramos Sangonera – Lorca y Lorca – Pulpí.

El punto final del tramo Sangonera – Lorca marca el nuevo origen del estudio informativo de Lorca. Se fija en el P.K. 201+737,954 del presente estudio informativo de Lorca, que corresponde al P.K. 248+354,40 del tramo Sangonera – Lorca, al P.K. 48+890 del Estudio Informativo original de la línea Murcia – Almería y al P.K. 1/085 de la línea actual Lorca Sutullena – Lorca San Diego.

El tramo Lorca – Pulpí condiciona el nuevo punto final del estudio informativo de Lorca. Se fija en el P.K. 204+907 del presente estudio informativo de Lorca, que corresponde al P.K. 400+754 del tramo Lorca – Pulpí, al P.K. 52+053 del Estudio Informativo original de la línea Murcia – Almería y al P.K. 2/090 de la línea actual Lorca – Baza.

En el presente estudio informativo se plantean dos alternativas, una en superficie y otra soterrada, ambas con plataforma de vía doble y una estación de alta velocidad en Lorca Sutullena. A continuación se describen dichas alternativas, clasificadas y denominadas de la siguiente forma:

- **Alternativa 1.** En superficie. Trazado en vía doble. Estación de alta velocidad en Sutullena.
- **Alternativa 2.** Soterrada. Trazado en vía doble. Estación de alta velocidad en Sutullena.

6.1 ALTERNATIVA 1

Comienza en el P.K. 201+737,954 y finaliza en el P.K. 204+907, siendo por tanto su longitud de 3.169,046 m. Todo su trazado se desarrolla en superficie, con plataforma de vía doble de entreje reducido de 4,0 m.

Desde su origen hasta el río Guadalentín, P.K. 202+200, se aprovecha el corredor de la línea actual, aunque ampliando el radio de la curva localizada a la salida de la actual estación de San Diego, sin llegar a afectar a la futura ronda central que discurrirá, en esta zona, paralela a la línea ferroviaria por el margen izquierdo. En esta zona se proyecta la ampliación del paso inferior existente en el P.K. 202+070, que servirá de reposición del existente en el P.K. 202+155, conectándolos mediante un nuevo vial en la margen izquierda.

Para el cruce sobre el río Guadalentín se plantea la demolición de la estructura existente y su sustitución por un viaducto de vía doble, respetando la ubicación actual de pila y estribos, de modo que se respeta el cauce actual y la estructura del paso inferior de la Avenida de Santa Clara (P.K. 202+325). Resulta una estructura de dos vanos, de 83,5 m de longitud total (P.K. 202+256 – P.K. 202+340), consistente en dos vigas en celosía metálicas de canto variable y dintel mixto de 41,0 m de luz.

Se proyecta la supresión de los pasos a nivel de la Calle Fajardo el Bravo (P.K. 202+590), la Alameda de Ramón y Cajal (P.K. 202+725) y la Alameda de la Constitución (P.K. 202+815), los dos últimos peatonales. El primero se repone con un paso inferior en el P.K. 202+607 y los otros dos con una única pasarela peatonal en la ubicación del último.

Se plantea una nueva configuración de la estación de Sutullena, para alta velocidad, aunque manteniendo el edificio de viajeros actual, recientemente remodelado tras los daños sufridos en el terremoto. La estación está constituida por dos vías generales y una vía de apartado izquierda, con dos andenes de 400 m de longitud, uno exterior en el lado derecho, de 6,0 m de ancho y otro interior entre la vía de apartado y la vía general izquierda, de 9,0 m de ancho. Se define un nuevo paso inferior entre andenes en el P.K. 203+020, para independizarlo del paso inferior actual del P.K. 203+045, que será ampliado para el tráfico rodado.

Con la ampliación de la plataforma de la estación se afecta a la Alameda de Rafael Méndez en la margen izquierda, que será repuesta con trazado paralelo. Se suprime el paso a nivel de la Avenida de Cervantes (P.K. 203+320), localizado a la salida de la estación actual de Sutullena, reponiéndolo con un paso inferior en la misma ubicación, bajo la playa de vías de la nueva estación.

A partir de este punto y hasta el final del tramo se proyecta una plataforma de vía doble, con entreeje reducido de 4,0 m, aprovechando el corredor actual y buscando la ampliación de la plataforma por el lado que produzca la menor afección a las edificaciones existentes, situadas muy próximas a la línea ferroviaria. Con este motivo se proyectan muros en el borde de la plataforma en distintos puntos, a uno y otro lado, todos ellos de menos de 3 m de altura.

En este trayecto se suprimen los pasos a nivel de Camino Marín (P.K. 203+725) y la Calle Martín Morata (P.K. 204+010). Se reponen con un único vial, un paso inferior en el P.K. 203+865.

Se proyecta la ampliación del paso inferior del P.K. 204+350 y marcos tricelulares para la rambla de Las Chatas, P.K. 204+268 (3x3x2 m) y la rambla de La Señorita, P.K. 204+565 (3x3x2,5 m).

El paso superior existente de la carretera RM-11, situado en el P.K. 204+850, cuenta con gálibo suficiente para la plataforma de vía doble, con lo que no se ve afectado.

Se definen además de lo descrito, las reposiciones de las servidumbres y servicios afectados, los elementos de drenaje, las medidas de protección ambiental, la superestructura, la electrificación de la línea y las instalaciones de seguridad y comunicaciones necesarias para la nueva línea de alta velocidad.

6.2 ALTERNATIVA 2

Comienza en el P.K. 201+737,954 y finaliza en el P.K. 204+907, siendo por tanto su longitud de 3.169,046 m. La mayor parte de su trazado se desarrolla soterrado, quedando la parte final en superficie, con plataforma de vía doble de entreeje reducido de 4,0 m.

El trazado comienza en la rampa de acceso al soterramiento, hasta el P.K. 202+050, definida por una losa inferior entre pantallas de pilotes. Desde este punto y hasta el P.K. 204+600, en una longitud de 2.550 m, se proyecta el soterramiento de la línea de alta velocidad, permitiendo la reposición de los distintos viales interceptados, ya sean pasos a nivel o pasos inferiores, con trazados a nivel sobre la estructura del soterramiento. Tal es el caso de los pasos a nivel de la Calle Fajardo el Bravo (P.K. 202+590), la Alameda de Ramón y Cajal (P.K. 202+725), la Alameda de la Constitución (P.K. 202+815), la Avenida de Cervantes (P.K. 203+320), el Camino Marín (P.K. 203+725) y la Calle de Martín Morata (P.K. 204+010). Lo mismo ocurre con el paso inferior de la Avenida de Santa Clara (P.K. 202+325) y los situados en los puntos 202+070, 202+155 y 203+045, este último en la estación de Sutullena.

La estructura del soterramiento está compuesta en su mayor parte por pantallas de pilotes con una losa inferior o contrabóveda y una losa de cubierta, siendo necesario disponer en algunas zonas una losa intermedia de arriostamiento.

Se proyecta una nueva estación de alta velocidad en la ubicación de la actual estación de Sutullena, pero soterrada. Se mantiene el edificio de viajeros actual, recién remodelado, pero ampliándolo con las instalaciones necesarias para dar acceso a las vías soterradas.

El esquema funcional de la nueva estación se define con dos vías generales y una vía de apartado izquierda, con dos andenes de 400 m de longitud, uno exterior en el lado derecho, de 6,0 m de ancho y otro interior entre la vía de apartado y la vía general izquierda, de 9,0 m de ancho.

Con la ampliación de la plataforma de la estación se afecta, durante las obras, a la Alameda de Rafael Méndez en la margen izquierda, que será repuesta con el mismo trazado a nivel.

Dada la longitud total del soterramiento es necesario disponer dos salidas de emergencia. La primera se sitúa a ambos lados de la plataforma, en el P.K. 202+640, entre la Calle de Fajardo el Bravo y la Alameda de Ramón y Cajal. La segunda salida de emergencia se sitúa pasada la estación de Sutullena, en el P.K. 203+640 también a ambos lados.

Entre la estación de Sutullena y la rampa de salida se interceptan dos viales, con un paso inferior actualmente, en el P.K. 204+205y en el P.K. 204+350, siendo viable su reposición a nivel. En la misma situación se encuentran los cauces de las ramblas de Las Chatas (P.K. 204+268) y La Señorita (P.K. 204+565).

Entre el P.K. 204+600 y el P.K. 204+870 se proyecta la rampa de salida del soterramiento, definida por una losa inferior entre pantallas de pilotes. Ésta finaliza tras el paso superior existente de la carretera RM-11.

Tras la rampa de salida del soterramiento y hasta el final del tramo, P.K. 204+907, el trazado discurre en superficie.

Se definen además de lo descrito, las reposiciones de las servidumbres y servicios afectados, los elementos de drenaje, las medidas de protección ambiental, la superestructura, la electrificación de la línea y las instalaciones de seguridad y comunicaciones necesarias para la nueva línea de alta velocidad.

7 SECTOR FERROVIARIO

En este apartado se recogen conceptos básicos incluidos en la Ley y en el Reglamento del Sector Ferroviario, que atañen a la ocupación o liberación de terrenos por el trazado de la línea ferroviaria y su interacción con el planeamiento urbanístico.

En las líneas ferroviarias que forman parte de la Red Ferroviaria de Interés General se establecen una zona de dominio público, otra de protección y un límite de edificación. Tanto las referidas zonas como el límite de edificación se registrarán por lo establecido en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, en el Reglamento del Sector Ferroviario (R.D. 2387/04, de 30 de diciembre, Texto Consolidado de 7 de noviembre de 2015 y su modificación por R.D. 271/2018, de 11 de mayo) y en las disposiciones que dicte el Ministro de Fomento en desarrollo de este último.

La **zona de dominio público** comprende los terrenos ocupados por las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General y una franja de terreno de ocho metros a cada lado de la plataforma, medida en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación.

Se entiende por explanación, la superficie de terreno en la que se ha modificado la topografía natural del suelo y sobre la que se encuentra la línea férrea, se disponen sus elementos funcionales y se ubican sus instalaciones, siendo la arista exterior de ésta la intersección del talud del desmonte, del terraplén o, en su caso, de los muros de sostenimiento colindantes con el terreno natural.

En los casos especiales de puentes, viaductos, estructuras u obras similares, se podrán fijar como aristas exteriores de la explanación las líneas de proyección vertical del borde de las obras sobre el terreno, siendo, en todo caso, de dominio público el terreno comprendido entre las referidas líneas.

En los túneles, la determinación de la zona de dominio público se extenderá a la superficie de los terrenos sobre ellos necesarios para asegurar la conservación y el mantenimiento de la obra, de acuerdo con las características geotécnicas del terreno, su altura sobre aquellos y la disposición de sus elementos, tomando en cuenta circunstancias tales como su ventilación y sus accesos.

Siempre que se asegure la conservación y el mantenimiento de la obra, el planeamiento urbanístico podrá diferenciar la calificación urbanística del suelo y el subsuelo, otorgando, en su caso, a los terrenos que se encuentren en la superficie calificaciones que los hagan susceptibles de aprovechamiento urbanístico.

En la zona de dominio público sólo podrán realizarse obras e instalaciones, previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias, cuando sean necesarias para la prestación del servicio ferroviario o cuando la prestación de un servicio público o de un servicio o actividad de interés general así lo requiera. Excepcionalmente y por causas debidamente justificadas, podrá autorizarse el cruce de la zona de dominio público, tanto aéreo como subterráneo, por obras e instalaciones de interés privado.

En las zonas urbanas, y previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias, se podrán realizar, dentro de la zona de dominio público, obras de urbanización que mejoren la integración del ferrocarril en aquellas zonas.

En ningún caso se autorizarán obras o instalaciones que puedan afectar a la seguridad de la circulación ferroviaria, perjudiquen la infraestructura ferroviaria o impidan su adecuada explotación.

En el suelo contiguo al ocupado por las líneas o infraestructuras ferroviarias, y clasificado como urbano consolidado por el correspondiente planeamiento urbanístico, la distancia para la zona de dominio público será de cinco metros, contados desde las aristas exteriores de la explanación.

Dicha distancia podrá ser reducida por el Ministerio de Fomento siempre que se acredite la necesidad de la reducción y no se ocasione perjuicio a la infraestructura ferroviaria y a la seguridad y regularidad de la circulación, sin que, en ningún caso, la correspondiente a la zona de dominio público pueda ser inferior a dos metros.

La **zona de protección** de las líneas ferroviarias consiste en una franja de terreno a cada lado de ellas, delimitada interiormente por la zona de dominio público y, exteriormente, por dos líneas paralelas situadas a setenta metros de las aristas exteriores de la explanación.

En la zona de protección no podrán realizarse obras ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad del tráfico ferroviario, previa autorización, en cualquier caso, del administrador de infraestructuras ferroviarias. Éste podrá utilizar o autorizar la utilización de la zona de protección por razones de interés general o cuando lo requiera el mejor servicio de la línea ferroviaria. En particular, podrá hacerlo para cumplir cualquiera de los fines siguientes:

- a) Encauzar y canalizar aguas que ocupen o invadan la línea ferroviaria.
- b) Depositar temporalmente, apartándolos de la vía, objetos o materiales que se encuentren sobre la plataforma de la línea ferroviaria y constituyan peligro u obstáculo para la circulación.

c) Estacionar temporalmente material móvil que no resulte apto para circular, por avería u otra causa.

d) Establecer conducciones vinculadas a servicios de interés general, si no existieran alternativas al trazado de las mismas.

e) Almacenar temporalmente maquinaria, herramientas y materiales destinados a obras de construcción, reparación o conservación de la línea ferroviaria o de sus elementos funcionales e instalaciones.

f) Aprovechar, para uso exclusivo del ferrocarril, recursos geológicos, previa la obtención, en su caso, de las autorizaciones que correspondan.

g) Establecer temporalmente caminos de acceso a zonas concretas de la línea ferroviaria que requieran las obras de construcción, reparación o conservación de la línea y de sus elementos funcionales e instalaciones o el auxilio en caso de incidencia o accidente.

h) Acceder a puntos concretos de la línea ferroviaria en caso de incidencia o accidente.

i) Integrar, en zonas urbanas, el ferrocarril mediante obras de urbanización derivadas del desarrollo del planeamiento urbanístico.

Podrán realizarse cultivos agrícolas en la zona de protección, sin necesidad de autorización previa, siempre que se garantice la correcta evacuación de las aguas de riego y no se causen perjuicios a la explanación.

En las construcciones e instalaciones ya existentes podrán realizarse, exclusivamente, obras de reparación y mejora, siempre que no supongan aumento de volumen de la construcción y sin que el incremento de valor que aquéllas comporten pueda ser tenido en cuenta a efectos expropiatorios. En todo caso, tales obras requerirán la previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias, el cual podrá establecer las condiciones en las que deban ser realizadas, sin perjuicio de los demás permisos o autorizaciones que pudieran resultar necesarios en función de la normativa aplicable.

En la zona de protección hasta la línea límite de edificación, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá solicitar al Ministerio de Fomento la expropiación de bienes, que pasarán a tener la consideración de dominio público, entendiéndose implícita la declaración de utilidad pública o interés social y la necesidad de su ocupación, siempre que se justifique su interés para la idónea prestación de los servicios ferroviarios y para la seguridad de la circulación.

En el suelo contiguo al ocupado por las líneas o infraestructuras ferroviarias, y clasificado como urbano consolidado por el correspondiente planeamiento urbanístico, la distancia para la protección de la infraestructura ferroviaria será de ocho metros, contados desde las aristas exteriores de la explanación.

Dicha distancia podrá ser reducida por el Ministerio de Fomento siempre que se acredite la necesidad de la reducción y no se ocasione perjuicio a la infraestructura ferroviaria y a la seguridad y regularidad de la circulación.

A ambos lados de las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General se establece la **línea límite de edificación**, desde la cual hasta la línea ferroviaria queda prohibido cualquier tipo de obra de edificación, reconstrucción o de ampliación, a excepción de las que resulten imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las que existieran a la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario.

La línea límite de la edificación se sitúa, con carácter general, a cincuenta metros de la arista exterior más próxima de la plataforma, medidos horizontalmente a partir de la mencionada arista. A tal efecto se considera arista exterior de la plataforma el borde exterior de la estructura construida sobre la explanación que sustenta la vía y los elementos destinados al funcionamiento de los trenes; y línea de edificación aquella que delimita la superficie ocupada por la edificación en su proyección vertical. En los túneles y en las líneas férreas soterradas o cubiertas con losas no será de aplicación la línea límite de la edificación.

Con carácter general, en las líneas ferroviarias que formen parte de la red ferroviaria de interés general que discurran por zonas urbanas y siempre que lo permita el planeamiento urbanístico correspondiente, la línea límite de la edificación se sitúa a 20 metros de la

arista exterior más próxima de la plataforma. No obstante lo anterior, el Ministerio de Fomento podrá establecer la línea límite de edificación a una distancia inferior a la anteriormente referida, previa solicitud del interesado y tramitación del correspondiente expediente administrativo, siempre y cuando ello redunde en una mejora de la ordenación urbanística y no cause perjuicio de la seguridad, regularidad, conservación y el libre tránsito del ferrocarril.

La autorización para realizar obras o actividades en las zonas de dominio público y de protección podrá recoger las **medidas de protección** que, en cada caso, se consideren pertinentes para evitar daños y perjuicios a la infraestructura ferroviaria, a sus elementos funcionales, a la seguridad de la circulación, a la adecuada explotación de aquélla y al medioambiente, así como la construcción de cerramientos y su tipo.

En particular, se observarán las siguientes normas:

- a) Plantaciones de arbolado. Queda prohibida la plantación de arbolado en zona de dominio público, si bien podrá autorizarse en la zona de protección siempre que no perjudique la visibilidad de la línea férrea y de sus elementos funcionales, ni origine inseguridad vial en los pasos a nivel. El administrador de infraestructuras ferroviarias podrá ordenar su tala, no obstante, si, por razón de su crecimiento o por otras causas, el arbolado llegase a determinar una pérdida de visibilidad de la línea ferroviaria o afectase a la seguridad vial en pasos a nivel.
- b) Talas de arbolado. Las talas de arbolado se autorizarán, exclusivamente, en la zona de protección y se denegarán sólo cuando la tala pueda perjudicar la infraestructura ferroviaria por variar el curso de las aguas, por producir inestabilidad de taludes o por otras causas que lo justifiquen.
- c) Tendidos aéreos. No se autorizará el establecimiento de nuevas líneas eléctricas de alta tensión dentro de la superficie afectada por la línea límite de edificación. Las líneas eléctricas de baja tensión, las telefónicas y las telegráficas podrán autorizarse en la zona de protección siempre que la distancia del poste a la arista de pie de terraplén o de desmonte no sea inferior a vez y media su altura. Esta distancia mínima se aplicará también a los postes de los cruces a distinto nivel con líneas eléctricas.

En el caso de cruces a distinto nivel con líneas eléctricas, el gálibo fijado será suficiente para garantizar, entre la línea ferroviaria, electrificada o no, y la línea eléctrica con las que se cruce, el cumplimiento de las condiciones establecidas en la reglamentación de líneas eléctricas de alta y baja tensión.

Las torres precisas para la prestación de servicios de telecomunicaciones por las empresas habilitadas para ello, podrán ser instaladas, previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias, dentro de la zona de dominio público y de protección siempre que la distancia mínima entre la base de la infraestructura y la arista exterior de la plataforma sea superior a una vez y media la altura de aquellas.

d) Conducciones subterráneas. Queda prohibida su construcción en la zona de dominio público salvo que, excepcionalmente y de forma justificada, no existiendo otra solución técnica factible, se autoricen para la prestación de un servicio de interés general, como la travesía de poblaciones. Asimismo, cuando no exista alternativa de trazado, se podrán autorizar en la zona de protección, las conducciones subterráneas correspondientes a la prestación de servicios públicos de interés general y las vinculadas a éstos, situándolas, en todo caso, lo más lejos posible de la línea ferroviaria.

e) Obras subterráneas. Dentro de la zona de protección, no se autorizarán las obras que puedan perjudicar el ulterior aprovechamiento de la misma para los fines a que está destinada.

f) Cruces subterráneos. Las obras correspondientes se ejecutarán de forma que produzcan las menores perturbaciones posibles a la circulación, dejarán la explanada y la vía en sus condiciones anteriores, y tendrán la debida resistencia, fijándose, por el administrador de infraestructuras ferroviarias, la cota mínima de resguardo entre la clave del paso subterráneo y la rasante de la plataforma ferroviaria. Salvo justificación suficiente, no se autorizarán cruces a cielo abierto en la Red Ferroviaria de Interés General, debiéndose efectuar el cruce mediante mina, túnel o perforación mecánica subterránea. También se podrán utilizar para el cruce las obras de paso o desagüe de las líneas ferroviarias, siempre que se asegure el adecuado mantenimiento de sus condiciones funcionales y estructurales.

g) Cerramientos. En el área delimitada por la zona de dominio público y la línea límite de edificación sólo se podrán autorizar cerramientos totalmente diáfanos sobre piquetes sin cimientado de fábrica. Los demás tipos de cerramientos sólo se autorizarán exteriormente a la línea límite de edificación. La reconstrucción de cerramientos existentes se hará con arreglo a las condiciones que se impondrían si fueran de nueva construcción, salvo las operaciones de mera reparación y conservación.

Cuando resulte necesario el retranqueo de cerramientos por exigencias derivadas de la construcción de nuevas vías u otros motivos de interés público, se podrán reponer en las mismas condiciones existentes antes de la formulación del proyecto de obra, en cuanto a su estructura y distancia a la arista exterior de la explanación, garantizándose, en todo caso, que el cerramiento se sitúa fuera de la zona de dominio público y que no resultan mermadas las condiciones de visibilidad y seguridad de la circulación ferroviaria.

h) Urbanizaciones y equipamientos públicos, como hospitales, centros deportivos docentes y culturales, colindantes con la infraestructura ferroviaria. Además de cumplir las condiciones que, en cada caso, sean exigibles según las características de la instalación, las edificaciones deberán quedar siempre en la zona de protección sin invadir la línea límite de edificación. Dentro de la superficie afectada por dicha línea no se autorizarán más obras que las necesarias para la ejecución de viales, aparcamientos, isletas o zonas ajardinadas.

i) Instalaciones industriales, agrícolas y ganaderas. Además de las condiciones que, en cada caso, sean exigibles según las características de la explotación, se impondrán condiciones específicas para evitar las molestias o peligros que la instalación, o las materias de ella derivadas, puedan producir a la circulación, así como para evitar perjuicios al entorno medioambiental de la infraestructura ferroviaria.

Si los supuestos previstos en los dos apartados precedentes dan lugar a tráfico por carretera, será obligatoria la construcción de un cruce a distinto nivel y, en su caso, la supresión del paso a nivel preexistente, cuando el acceso a aquellos conlleve la necesidad de cruzar la vía férrea. El coste de su construcción y, en su caso, supresión será de cuenta del promotor de las mismas. Para la construcción de un cruce a distinto nivel o para la supresión de uno preexistente, la entidad promotora presentará un proyecto específico con

los accesos a la infraestructura ferroviaria, incluidos los aspectos de parcelación, red viaria y servicios urbanos que incidan sobre la zona de protección de la infraestructura ferroviaria.

j) Movimientos de tierras y explanaciones. Se podrán autorizar en la zona de protección, siempre que no sean perjudiciales para la infraestructura ferroviaria o su explotación.

k) Muros de sostenimiento de desmontes y terraplenes. Su construcción podrá ser autorizada dentro del tercio de la zona de protección más próximo a la zona de dominio público y también, con carácter excepcional, en la zona de dominio público siempre que quede suficientemente garantizado que la misma no es susceptible de ocasionar perjuicios a la infraestructura ferroviaria. En estos casos, se deberá presentar al administrador de infraestructuras ferroviarias, junto con la solicitud, un proyecto en el que se estudien las consecuencias de su construcción en relación con la explanación, la evacuación de aguas pluviales y su influencia en la seguridad de la circulación.

l) Pasos elevados. Los estribos de la estructura no podrán ocupar la zona de dominio público, salvo expresa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias. En líneas ferroviarias con vías separadas se podrán ubicar pilares entre ambas, siempre que la anchura de ésta sea suficiente para que no representen un peligro para la circulación, dotándolas, en su caso, de un dispositivo de contención de vehículos.

El gálibo sobre la calzada, tanto durante la ejecución de la obra como después de ella, será fijado por el administrador de infraestructuras ferroviarias.

Las características de la estructura deberán tener en cuenta la posibilidad de ampliación o variación de la línea ferroviaria en los próximos veinte años.

m) Pasos subterráneos. La cota mínima de resguardo entre la parte superior de la obra de paso y la rasante de la plataforma de la línea ferroviaria será fijada por el administrador de infraestructuras ferroviarias.

Las características de la estructura deberán tener en cuenta la posibilidad de ampliación o variación de la línea ferroviaria en los próximos veinte años.

n) Vertederos. No se autorizarán en ningún caso.

8 AFECCIÓN / AJUSTE AL PLANEAMIENTO

Las dos alternativas de trazado del estudio informativo aprovechan el corredor de la línea ferroviaria existente, recogido en el planeamiento urbanístico como sistema ferroviario. El dominio público de la línea ferroviaria existente queda reflejado en los planos del anejo de expropiaciones, al igual que el nuevo dominio establecido para cada alternativa, siguiendo los criterios de la Ley del Sector Ferroviario, como se indica en el mismo anejo.

Con el proyecto de una plataforma de doble vía, al igual que en la zona donde se prevé la ubicación de la estación, se están ocupando terrenos aledaños a la línea ferroviaria. Esta ocupación es mínima, ya que, como se ha indicado, ya existe una franja de dominio público. Además se están planteando soluciones a la supresión de los pasos a nivel, que en el caso de la alternativa en superficie, implican la ocupación de terrenos con la modificación de los viales actuales. A continuación se analiza la interacción de las actuaciones con el planeamiento urbanístico.

8.1 ALTERNATIVA 1. EN SUPERFICIE

El trazado de la alternativa 1 en superficie comienza en el P.K. 201+737,954 con una plataforma de vía doble, tras la estación de San Diego. Entre este punto y el paso inferior del P.K. 202+070, la línea ferroviaria actual constituye el límite entre el suelo urbanizable sectorizado de la margen izquierda (S-4) y el suelo urbano de la margen derecha. El sector S-4, de uso residencial, no cuenta con un plan parcial que lo desarrolle. Con la ampliación de la plataforma actual se están ocupando terrenos de ambas tipologías, aunque en mayor medida el suelo urbanizable sectorizado debido al aumento del radio actual. En ningún caso se llegan a afectar edificaciones.

La futura ronda (SG-V6) discurre paralela a la línea ferroviaria por la margen izquierda, a unos 50 m de distancia, limitando el sector S-3 y atravesando el sector S-4 ambos pertenecientes al suelo urbanizable sectorizado. Por tanto, el desarrollo de la zona comprendida entre las dos infraestructuras se verá limitado. Se trata de una zona urbanizable, no urbana, y ya condicionada por la ronda.

El suelo urbano aledaño a la línea actual antes del viaducto del río Guadalentín está destinado a uso comercial y equipamientos. El centro comercial situado en la margen derecha no se ve afectado, como tampoco lo está el vial que lo separa de la plataforma ferroviaria. De igual manera se respetan las instalaciones deportivas localizadas en la margen derecha antes del centro comercial. Se propone la demolición del paso inferior del P.K. 202+155 y su reposición por el paso inferior anterior, para lo que se dispone un nuevo vial por la margen izquierda dando acceso a las parcelas, ocupando suelo destinado a equipamientos según el planeamiento y sin llegar a afectar a las edificaciones existentes.

La alternativa 1 mantiene una plataforma de vía doble en superficie en todo su trazado. Así, cuando se llega al cruce sobre el río Guadalentín, se proyecta la ampliación de la estructura existente, manteniendo las pilas actuales y ampliando el tablero. El paso inferior de la Avenida de Santa Clara (P.K. 202+325) no se ve afectado al discurrir bajo el viaducto actual.

Pasado el viaducto, la ampliación de la plataforma ferroviaria actual se realiza por ambos lados, la mayor parte dentro del actual dominio público. Hasta el paso a nivel de la calle Fajardo el Bravo se ocupan terrenos clasificados como suelo urbano. Por la margen izquierda suelos destinados a vivienda unifamiliar aislada y por la margen derecha suelo destinado a zonas verdes. En ningún caso se afectan edificaciones existentes.

El paso a nivel de la calle Fajardo el Bravo (P.K. 202+590) se suprime y se proyecta su reposición con un paso inferior (P.K. 202+607) que conecta la calle Fajardo el Bravo en la margen izquierda con la Alameda de Ramón y Cajal en la margen derecha. No es posible ubicar el paso inferior en el mismo punto que el paso a nivel por la proximidad de las edificaciones de la margen derecha. El acceso al paso inferior desde Ramón y Cajal atraviesa una parcela en la que actualmente existe un aparcamiento.

Así, por la margen derecha, entre la calle Fajardo el Bravo y la Alameda de Ramón y Cajal, la plataforma ferroviaria y el nuevo vial del paso inferior del P.K. 202+607 ocupan terrenos del PERI-2, suelo urbano de uso residencial, que como se ha indicado, actualmente está siendo aprovechado como aparcamiento en el espacio libre junto a la línea ferroviaria.

Por el otro lado, con la ampliación de la plataforma por la margen izquierda hasta la estación de Sutullena se ocupan terrenos clasificados como urbanos destinados a vivienda unifamiliar aislada, pero sin llegar a afectar las edificaciones existentes.

Los dos pasos a nivel peatonales, Alameda de Ramón y Cajal (P.K. 202+725) y Alameda de la Constitución (P.K. 202+815), se suprimen y se reponen con una única pasarela peatonal en la ubicación del segundo, al contar con más espacio libre para su implantación.

Entre la Alameda de Ramón y Cajal y el edificio de la actual estación de Sutullena, por la margen derecha, la nueva plataforma ferroviaria queda dentro del actual dominio público.

En la alternativa 1 se proyecta una modificación de la configuración de la estación de Sutullena, como estación de alta velocidad, con dos vías generales y una vía de apartado izquierda, con dos andenes de 400 m de longitud, uno exterior en el lado derecho, de 6,0 m de ancho y otro interior entre la vía de apartado y la vía general izquierda, de 9,0 m de ancho. Se mantiene el actual edificio de viajeros, recientemente remodelado tras los daños sufridos en el terremoto, con una ampliación para disponer el acceso a los andenes, y para acoger los nuevos servicios ferroviarios de alta velocidad. Se proyecta un nuevo paso inferior entre andenes, con acceso desde el edificio de viajeros y desde la margen izquierda, donde actualmente existe un aparcamiento junto a la plaza de toros. Con este nuevo paso se trata de independizar el acceso a los andenes del paso inferior existente, también utilizado por el tráfico rodado. En cualquier caso se amplía el paso existente (P.K. 203+045).

Al ampliar la playa de vías de la estación de Sutullena se afecta por la margen izquierda a la Alameda de Rafael Méndez, que se repone con trazado paralelo. Con esta ampliación de la plataforma y el nuevo vial urbano se ocupan terrenos clasificados como urbanos, destinados a uso residencial de vivienda unifamiliar aislada y a zonas verdes. A la salida de la estación de Sutullena se afecta a la edificación localizada a la altura del P.K. 203+300, señalada en el planeamiento como centro social, en una zona destinada a equipamientos, pero dentro del dominio público de la estación. Por la margen derecha no se afecta a las edificaciones existentes, entre ellas la estación de autobuses.

A la salida de la estación de Sutullena se suprime el paso a nivel de la Avenida de Cervantes (P.K. 203+320) mediante un paso inferior que mantiene el trazado en planta del vial urbano y las conexiones actuales con otros viales. No se producen afecciones a las parcelas urbanas anexas. Este es uno de los pasos a nivel cuya supresión se considera prioritaria en el planeamiento urbanístico.

Entre la Avenida de Cervantes y el P.K. 203+480 se ocupan terrenos por la ampliación de la plataforma en la margen izquierda, clasificados como suelo urbano destinados a uso residencial multifamiliar (URPI-14) y a equipamientos, sin llegar a afectar a ninguna edificación o a sus accesos.

Desde este punto y hasta el paso superior de la carretera RM-11 los terrenos anexas a la línea ferroviaria actual por la margen izquierda están clasificados como suelo urbanizable sectorizado, mientras que por la margen derecha parte es urbano y parte urbanizable. Esta es una de las razones por las que se prioriza la ampliación de la plataforma por la margen izquierda.

Entre el P.K. 203+480 y el paso a nivel del Camino Marín (P.K. 203+725), en el lado derecho se ocupa suelo urbano destinado a equipamientos y zonas verdes, mientras que en la margen izquierda se ocupan terrenos del sector S-9, suelo urbanizable sectorizado de uso residencial, con vivienda unifamiliar agrupada y vivienda colectiva en bloque de cinco plantas, sobre el que ya se ha redactado un Plan Parcial y un Proyecto de Urbanización.

Según los planos del Plan Parcial, con la ampliación de la plataforma a la salida de la estación de Sutullena, P.K. 203+480, se afecta al vial perimetral del sector, paralelo a la línea ferroviaria actual. En el Plan Parcial también se establece la línea límite de edificación, a 20 m del límite de la plataforma actual (considerado éste a 7 m del eje de la vía actual). Con la ampliación de la plataforma ferroviaria, se ve reducida la distancia a la línea límite de edificación establecida. Este factor deberá ser tenido en cuenta en sucesivos desarrollos tanto de la línea ferroviaria de alta velocidad, como del Plan Parcial, siempre cumpliendo la legislación vigente.

Desde el Camino Marín hasta el P.K. 204+275 se ocupan terrenos en la margen izquierda del sector S-11, correspondiente a suelo urbanizable sectorizado de uso residencial, sobre el que no se ha redactado un plan parcial que lo desarrolle. En cualquier caso no se afecta ninguna edificación existente.

Se suprimen los pasos a nivel del Camino Marín (P.K. 203+725) y Calle Martín Morata (P.K. 204+010), reponiéndolos con un mismo vial, el paso inferior del P.K. 203+865. Este nuevo vial ocupa terrenos del sector S-11 en la margen izquierda, salvando las edificaciones existentes, mientras que por la margen derecha discurre por suelo urbano no consolidado en el que se está llevando a cabo una reforma urbana, es la denominada Unidad de Actuación nº71. En ella se define el uso residencial y espacios verdes. Con el vial del paso inferior se afecta a una edificación existente que también resulta afectada en la planificación de la UA-71.

En el lado derecho, se localiza una zona de suelo urbanizable sectorizado denominada UZPI-1, de uso residencial, entre la calle Martín Morata y el P.K. 204+220, que cuenta con el Plan Parcial del sector RP-2, que ya se está ejecutando. Este sector no se ve afectado ya que la actuación queda dentro del dominio público actual.

A partir del P.K. 204+275 ya se define una ampliación de la plataforma ferroviaria actual por ambos lados. En lo que respecta al margen izquierdo, se ocupan terrenos del sector urbanizable sectorizado S-13, de uso residencial, que se extiende hasta el paso superior de la carretera RM-11. Este sector no cuenta con un plan parcial que lo desarrolle. En cualquier caso, para evitar afectar a las edificaciones actuales se han proyectado muros en el borde de la plataforma para contener las tierras.

En la margen derecha se ocupan terrenos del denominado sector S-14, correspondiente a suelo urbanizable sectorizado de uso residencial, limitado también por el paso superior de la RM-11 e interrumpido en su parte central por una zona destinada a espacios libres (SGEL-11), entre el P.K. 204+560 y el P.K. 204+620. Este sector tampoco cuenta con un plan parcial que lo desarrolle. En la parte más próxima al paso superior está prevista la demolición de unas edificaciones en ruinas para la ejecución de la plataforma ferroviaria.

El paso superior de la RM-11 cuenta con gálibo suficiente para permitir la ampliación de la plataforma ferroviaria a vía doble.

Desde dicho paso superior hasta el final del tramo, P.K. 204+907, se ocupan terrenos a ambos lados clasificados como suelo urbanizable no sectorizado, con una plataforma ferroviaria de doble vía, en la que se disponen muros laterales para minimizar las afecciones.

8.2 ALTERNATIVA 2. SOTERRADA

En la alternativa 2 se proyecta el soterramiento del trazado, se trata de la zona urbana del núcleo de Lorca, una zona donde hay mayor concentración de pasos a nivel y donde la eliminación del efecto barrera de la línea ferroviaria es más significativa.

El trazado comienza en el P.K. 201+737,954, en la rampa de acceso al soterramiento, con una plataforma de vía doble definida entre muros pantalla, que se prolonga hasta el inicio del soterramiento, P.K. 202+050. En esta zona de rampa la línea ferroviaria actual constituye el límite entre el suelo urbanizable sectorizado de uso residencial de la margen izquierda (S-4) y el suelo urbano de la margen derecha. Con la ampliación de la plataforma actual se están ocupando terrenos de ambas tipologías, aunque en mayor medida el suelo urbanizable sectorizado debido al aumento del radio actual. En ningún caso se llegan a afectar edificaciones.

El soterramiento se proyecta desde el P.K. 202+050 hasta el P.K. 204+600. En este trayecto la reposición de los viales transversales, ya sean actualmente pasos a nivel o pasos inferiores se realiza a nivel, quedando una zona abierta, ya que no hay necesidad de colocar pantallas acústicas y donde tampoco es necesario concentrar el cruce de varios viales en un único punto, la permeabilidad transversal es mayor.

Los pasos inferiores ubicados antes del río, en el P.K. 202+070 y en el P.K. 202+155 se reponen con sendos viales a nivel. De la misma forma, el paso inferior de la Avenida de Santa Clara, que se ve afectado por la ejecución de la estructura del soterramiento, se repone con un vial a nivel, por donde discurría anteriormente, tras la estructura del viaducto del río Guadalentín.

Los pasos a nivel localizados entre el río y la estación de Sutullena se reponen con el mismo trazado a nivel, sin necesidad de desvíos o de concentraciones. Se trata de los pasos a nivel de la Calle Fajardo el Bravo (P.K. 202+590), la Alameda de Ramón y Cajal (P.K. 202+725), y la Alameda de la Constitución (P.K. 202+815), los dos últimos peatonales.

Entre el río y la estación de Sutullena, la única actuación en superficie es la correspondiente a las salidas de emergencia y a los pozos de bombeo, que se localizan en dos puntos concretos. Los pozos se sitúan en la actual Avenida de Santa Clara, que como se ha indicado, se repone con trazado paralelo. La salida de emergencia nº1 del soterramiento se sitúa en el P.K. 202+640, a ambos lados del trazado ferroviario, ocupando terrenos destinados a equipamientos en la margen izquierda, y a uso residencial (PERI-2) en la margen derecha, donde actualmente existe un aparcamiento.

En la alternativa 2 se proyecta una modificación de la estación de Sutullena como estación de alta velocidad, que en planta coincide con la contemplada en la alternativa 1, pero en este caso va soterrada. Se trata de una estación con dos vías generales y una vía de apartado izquierda, con dos andenes de 400 m de longitud, uno exterior en el lado derecho, de 6,0 m de ancho y otro interior entre la vía de apartado y la vía general izquierda, de 9,0 m de ancho.

En superficie se mantiene el actual edificio de viajeros, recientemente remodelado tras los daños sufridos en el terremoto, con una ampliación para disponer el acceso a los andenes, y para acoger los nuevos servicios ferroviarios de alta velocidad.

El actual paso inferior del P.K. 203+045 se repone con un vial a nivel manteniendo su situación en planta.

Al ampliar la playa de vías de la estación de Sutullena se afecta por la margen izquierda, durante las obras a la Alameda de Rafael Méndez, que se repone a nivel con su trazado original. Con esta ampliación de la plataforma se ocupan terrenos clasificados como urbanos, destinados a zonas verdes.

Se realizan otras actuaciones puntuales en superficie donde se disponen las instalaciones de ventilación del túnel y accesos exteriores a los andenes. El espacio libre restante en superficie sobre la estación soterrada se proyecta como zona verde, quedando patente la amplitud de la actuación.

En el Anejo nº12 Estaciones se desarrolla más en detalle la configuración de la estación y su implantación en el entorno urbano.

A la salida de la estación de Sutullena se afecta a la edificación localizada a la altura del P.K. 203+300, señalada en el planeamiento como centro social, en una zona destinada a equipamientos, pero dentro del dominio público de la estación.

Se suprime el paso a nivel de la Avenida de Cervantes (P.K. 203+320), reponiéndolo a nivel con un vial que mantiene su trazado en planta.

Entre la Avenida de Cervantes y el P.K. 203+480 se ocupan terrenos por la ampliación de la plataforma en la margen izquierda, clasificados como suelo urbano destinados a uso residencial multifamiliar (URPI-14) y a equipamientos, sin llegar a afectar a ninguna edificación o a sus accesos.

La salida de emergencia nº2 del túnel se establece a ambos lados de la plataforma ferroviaria, en el P.K. 203+640, ocupando terrenos urbanos destinados a zonas verdes en la margen derecha, y suelo urbanizable sectorizado de uso residencial, correspondiente al sector S-9 en la margen izquierda.

El paso a nivel del Camino Marín (P.K. 203+725) se repone con un vial a nivel sobre el actual trazado en planta. Lo mismo sucede con el paso a nivel de la Calle Martín Morata (P.K. 204+010).

Otra actuación puntual en superficie en el trayecto soterrado es el pozo de bombeo 2 situado en el P.K. 204+470, en la margen derecha de la plataforma ferroviaria de vía doble, ocupando terrenos del sector S-14, correspondiente a suelo urbanizable sectorizado de uso residencial.

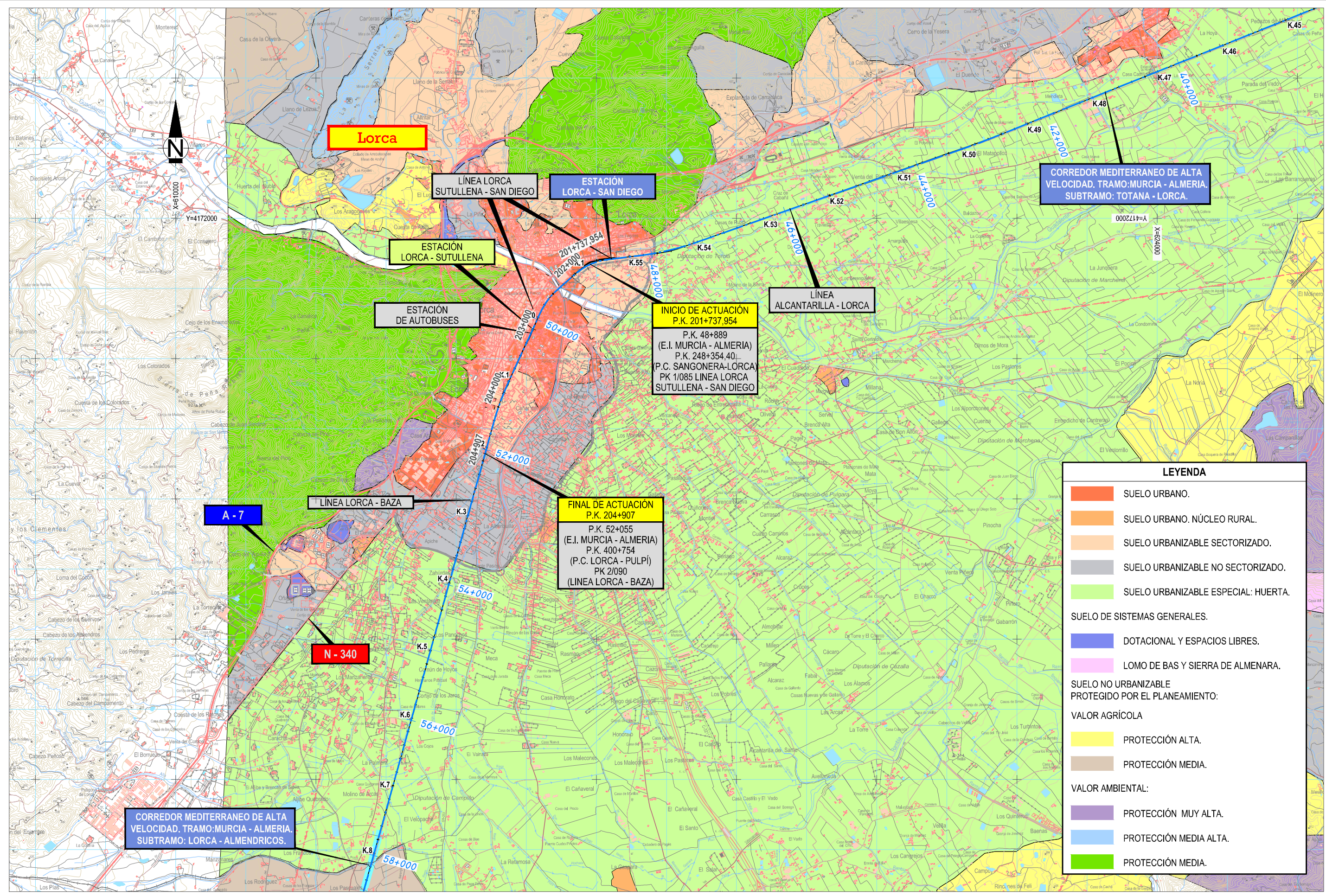
En cuanto a los pasos inferiores del P.K. 204+205 y del P.K. 204+350, se plantea su reposición a nivel en su misma ubicación, sobre el soterramiento.

Entre el P.K. 204+600 y el P.K. 204+870 se proyecta la rampa de salida del soterramiento, con muros pantalla que delimitan una plataforma de vía doble. La ampliación de la plataforma se realiza en esta zona por la margen izquierda. Así, en el trayecto de rampa se están ocupando terrenos clasificados como suelo urbanizable sectorizado de uso residencial, sector S-13, que se extiende hasta el paso superior de la carretera RM-11.

Desde dicho paso superior hasta el final del tramo, P.K. 204+907, se ocupan terrenos a ambos lados clasificados como suelo urbanizable no sectorizado, con una plataforma ferroviaria de doble vía.

APÉNDICES

APÉNDICE 1. PLANOS



LEYENDA	
	SUELO URBANO.
	SUELO URBANO. NÚCLEO RURAL.
	SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO.
	SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO.
	SUELO URBANIZABLE ESPECIAL: HUERTA.
SUELO DE SISTEMAS GENERALES.	
	DOTACIONAL Y ESPACIOS LIBRES.
	LOMO DE BAS Y SIERRA DE ALMENARA.
SUELO NO URBANIZABLE PROTEGIDO POR EL PLANEAMIENTO:	
VALOR AGRÍCOLA	
	PROTECCIÓN ALTA.
	PROTECCIÓN MEDIA.
VALOR AMBIENTAL:	
	PROTECCIÓN MUY ALTA.
	PROTECCIÓN MEDIA ALTA.
	PROTECCIÓN MEDIA.



SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN FERROVIARIA

TÍTULO
ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE INTEGRACIÓN URBANA Y ADAPTACIÓN A ALTAS PRESTACIONES DE LA RED FERROVIARIA DE LORCA.

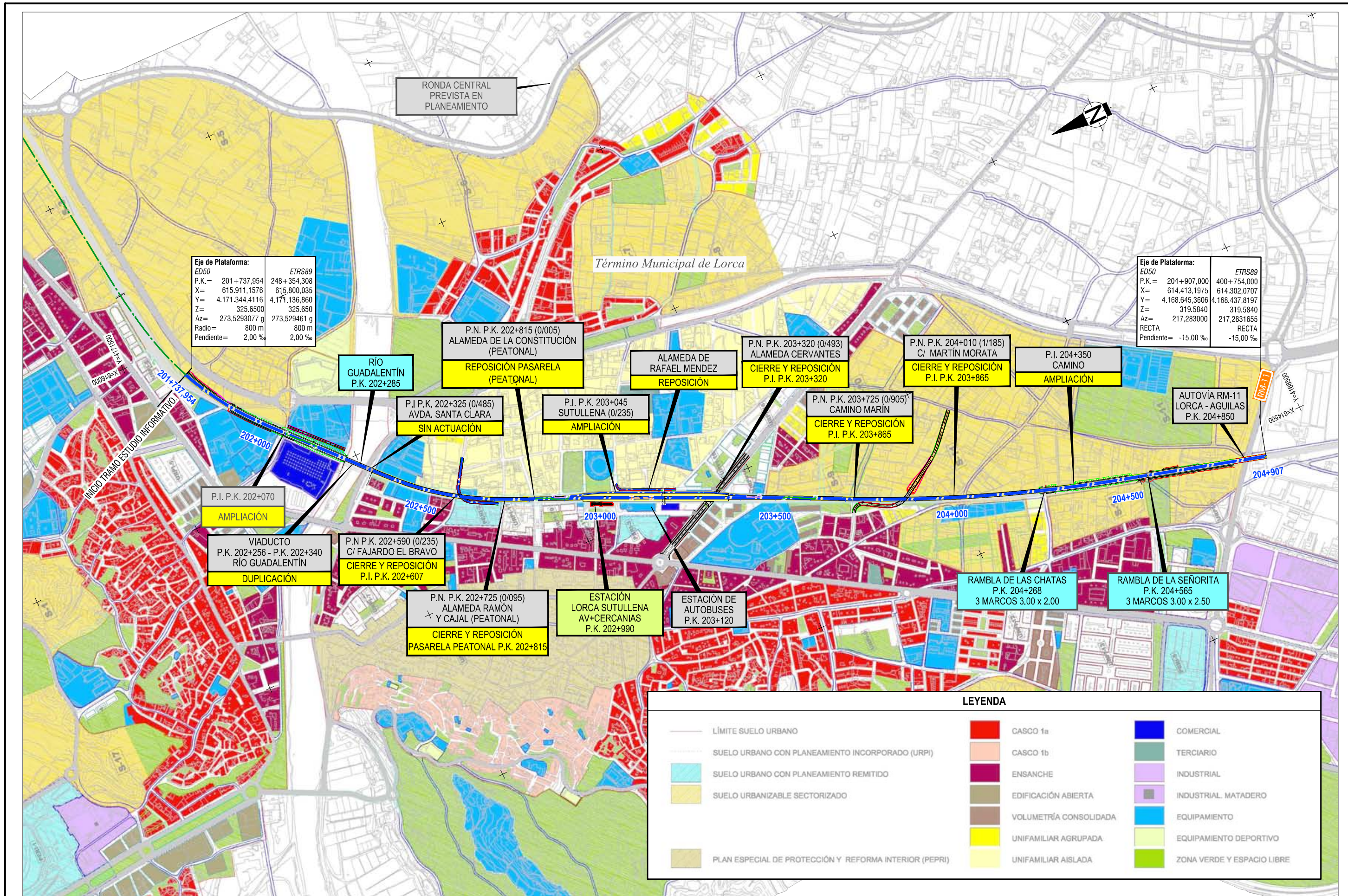
AUTOR
getinra-euroeAuditor
GEOCONTROL
EPF INGENIERIA
JUAN MANUEL FERNÁNDEZ JIMÉNEZ

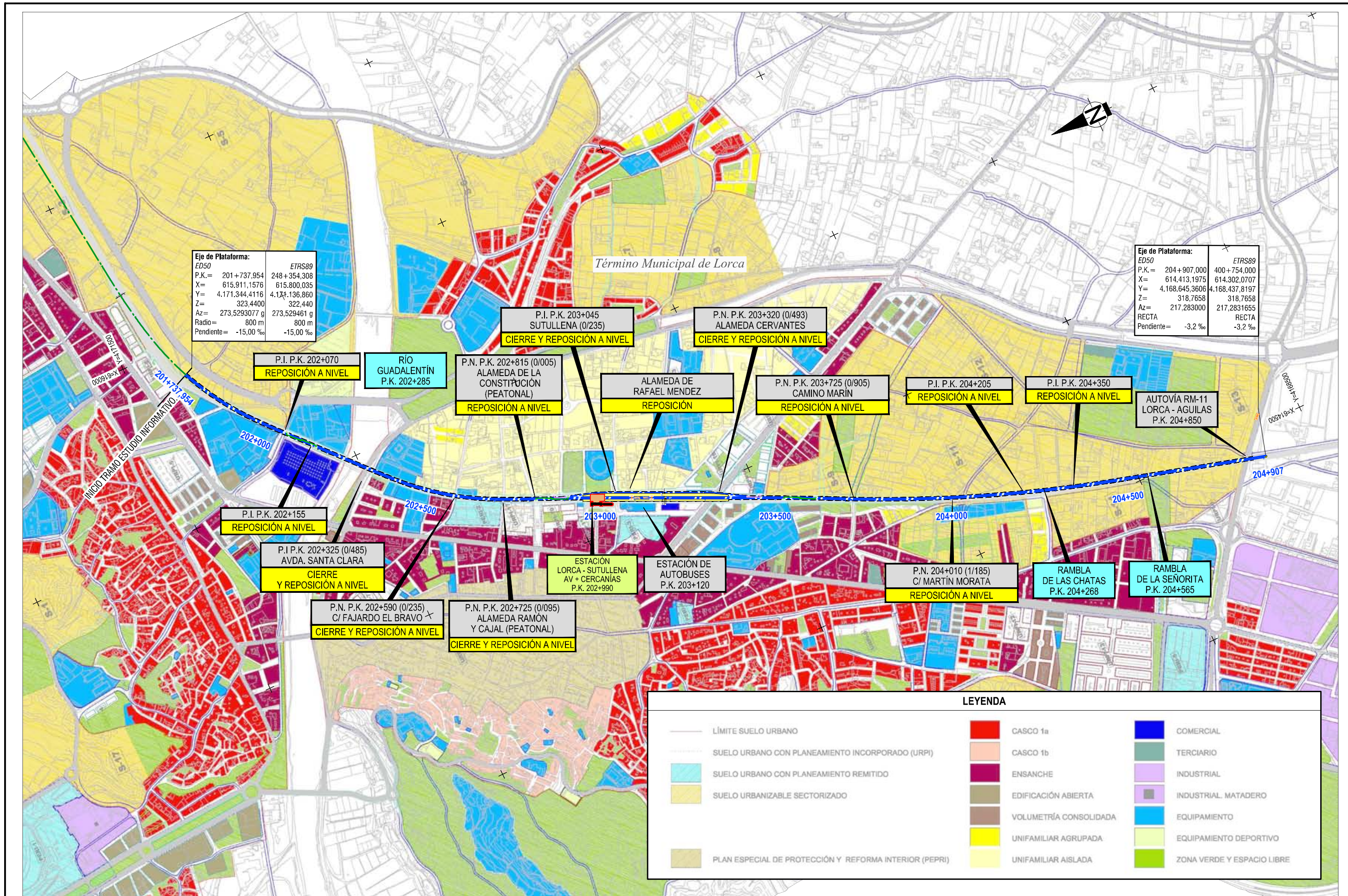
ESCALA ORIGINAL A1
1:25.000
0 250 500 1.000 m
NÚMÉRICA GRÁFICA

FECHA
JUNIO 2018

Nº DE PLANO
A6.1
HOJA 1 DE 1

TÍTULO DEL PLANO
PLANEAMIENTO URBANÍSTICO CLASIFICACIÓN DEL SUELO





Eje de Plataforma:

ED50	ETRS89
P.K.= 201+737.954	248+354.308
X= 615.911,1576	615.800,035
Y= 4.171.344,4116	4.171.136,860
Z= 323,4400	322,440
Az= 273,5293077 g	273,529461 g
Radio= 800 m	800 m
Pendiente= -15,00 ‰	-15,00 ‰

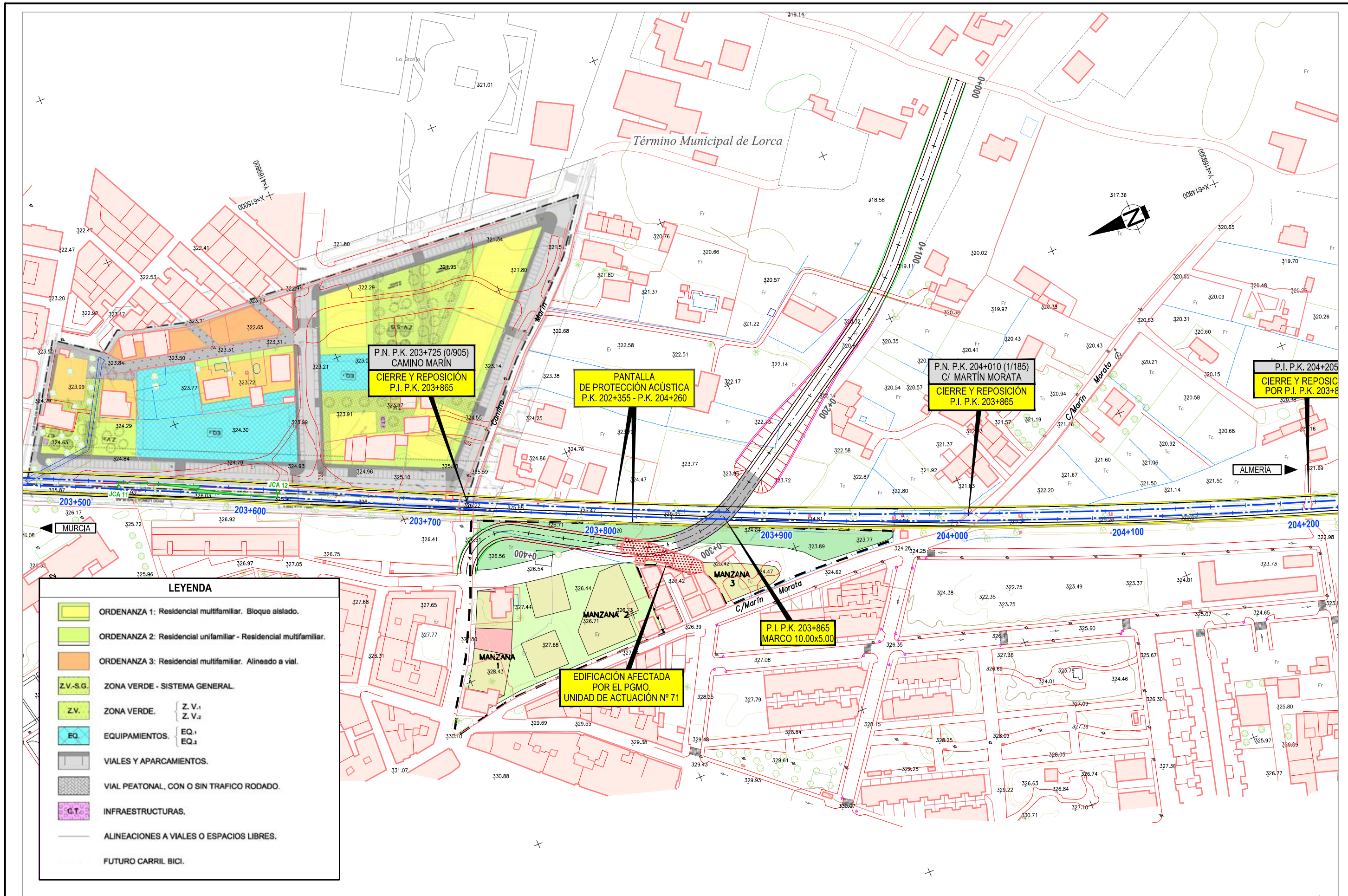
Eje de Plataforma:

ED50	ETRS89
P.K.= 204+907,000	400+754,000
X= 614,413,1975	614,302,0707
Y= 4.168.645,3606	4.168.437,8197
Z= 318,7658	318,7658
Az= 217,283000	217,2831655
RECTA	RECTA
Pendiente= -3,2 ‰	-3,2 ‰

- P.I. P.K. 202+070 REPOSICIÓN A NIVEL
- RÍO GUADALENTÍN P.K. 202+285
- P.N. P.K. 202+815 (0/005) ALAMEDA DE LA CONSTIPCIÓN (PEATONAL) REPOSICIÓN A NIVEL
- ALAMEDA DE RAFAEL MENDEZ REPOSICIÓN
- P.N. P.K. 203+045 SUTULLENA (0/235) CIERRE Y REPOSICIÓN A NIVEL
- P.N. P.K. 203+320 (0/493) ALAMEDA CERVANTES CIERRE Y REPOSICIÓN A NIVEL
- P.N. P.K. 203+725 (0/905) CAMINO MARÍN REPOSICIÓN A NIVEL
- P.I. P.K. 204+205 REPOSICIÓN A NIVEL
- P.I. P.K. 204+350 REPOSICIÓN A NIVEL
- AUTOVÍA RM-11 LORCA - AGUILAS P.K. 204+850
- P.I. P.K. 202+155 REPOSICIÓN A NIVEL
- P.I. P.K. 202+325 (0/485) AVDA. SANTA CLARA CIERRE Y REPOSICIÓN A NIVEL
- ESTACIÓN LORCA - SUTULLENA AV + CERCANÍAS P.K. 202+990
- ESTACIÓN DE AUTOBUSES P.K. 203+120
- P.N. 204+010 (1/185) C/ MARTÍN MORATA REPOSICIÓN A NIVEL
- RAMBLA DE LAS CHATAS P.K. 204+268
- RAMBLA DE LA SEÑORITA P.K. 204+565
- P.N. P.K. 202+590 (0/235) C/ FAJARDO EL BRAVO CIERRE Y REPOSICIÓN A NIVEL
- P.N. P.K. 202+725 (0/095) ALAMEDA RAMÓN Y CAJAL (PEATONAL) CIERRE Y REPOSICIÓN A NIVEL

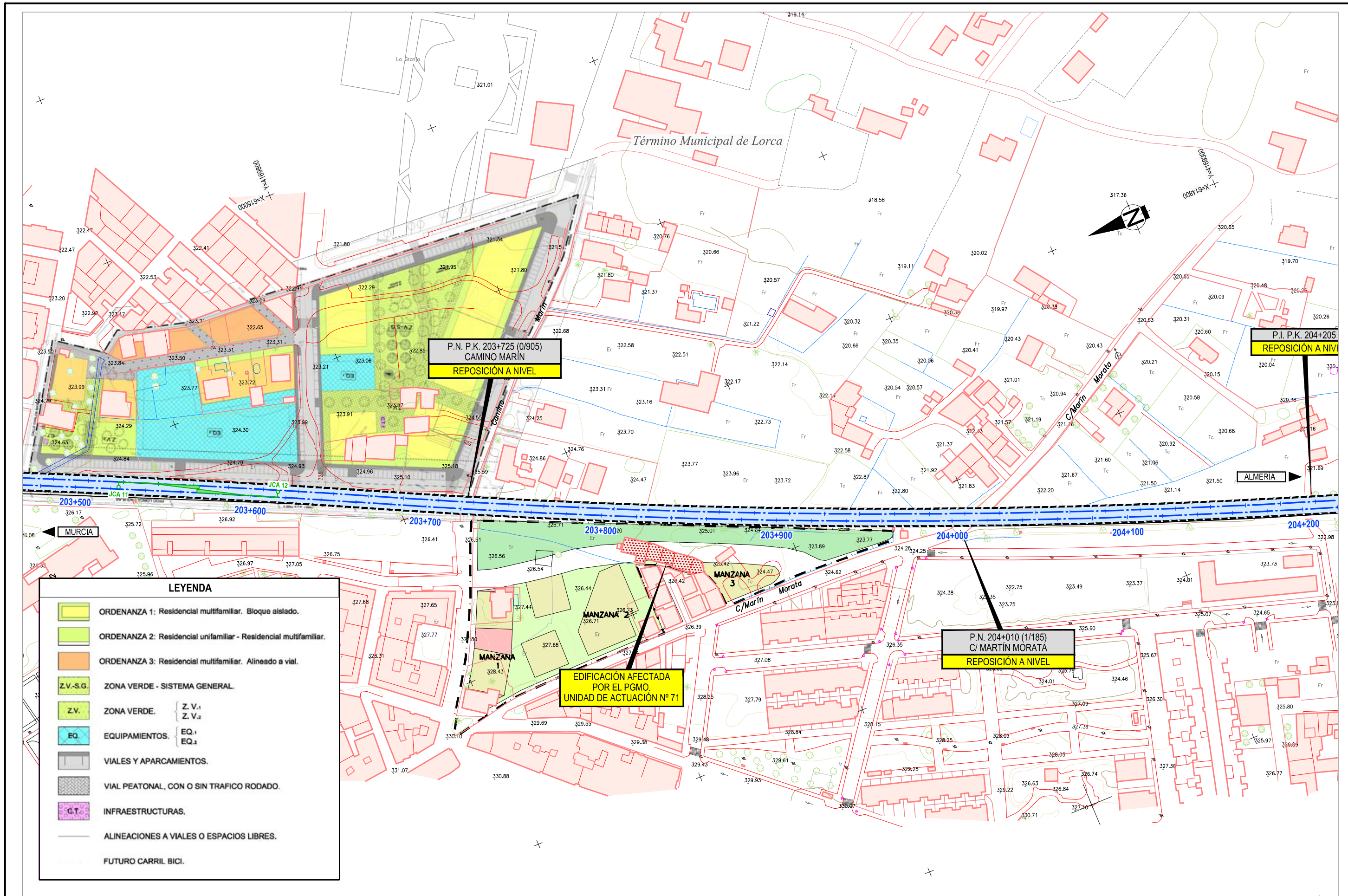
LEYENDA

	LÍMITE SUELO URBANO		CASCO 1a		COMERCIAL
	SUELO URBANO CON PLANEAMIENTO INCORPORADO (URPI)		CASCO 1b		TERCIARIO
	SUELO URBANO CON PLANEAMIENTO REMITIDO		ENSANCHE		INDUSTRIAL
	SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO		EDIFICACIÓN ABIERTA		INDUSTRIAL MATADERO
	PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN Y REFORMA INTERIOR (PEPRI)		VOLUMETRÍA CONSOLIDADA		EQUIPAMIENTO
			UNIFAMILIAR AGRUPADA		EQUIPAMIENTO DEPORTIVO
			UNIFAMILIAR AISLADA		ZONA VERDE Y ESPACIO LIBRE



LEYENDA

	ORDENANZA 1: Residencial multifamiliar. Bloque aislado.
	ORDENANZA 2: Residencial unifamiliar - Residencial multifamiliar.
	ORDENANZA 3: Residencial multifamiliar. Alineado a vial.
	Z.V.-S.G. ZONA VERDE - SISTEMA GENERAL.
	Z.V. ZONA VERDE. { Z.V.1, Z.V.2 }
	EQ. EQUIPAMIENTOS. { EQ.1, EQ.2 }
	VIALES Y APARCAMIENTOS.
	VIAL PEATONAL, CON O SIN TRAFICO RODADO.
	INFRAESTRUCTURAS.
	ALINEACIONES A VIALES O ESPACIOS LIBRES.
	FUTURO CARRIL BICI.



LEYENDA

	ORDENANZA 1: Residencial multifamiliar. Bloque aislado.
	ORDENANZA 2: Residencial unifamiliar - Residencial multifamiliar.
	ORDENANZA 3: Residencial multifamiliar. Alineado a vial.
	Z.V.-S.G. ZONA VERDE - SISTEMA GENERAL.
	Z.V. ZONA VERDE. { Z.V.1, Z.V.2 }
	EQ. EQUIPAMIENTOS. { EQ.1, EQ.2 }
	VIALES Y APARCAMIENTOS.
	VIAL PEATONAL, CON O SIN TRAFICO RODADO.
	C.T. INFRAESTRUCTURAS.
	ALINEACIONES A VIALES O ESPACIOS LIBRES.
	FUTURO CARRIL BICI.

APÉNDICE 2. FICHAS.

Plan General Municipal de Ordenación de Lorca

Plan General Municipal de Ordenación de Lorca

SUELO URBANO

ZONAS DE ORDENANZA



Plan General Municipal de Ordenación de Lorca

ZONA DE ORDENANZA	ENSANCHE	2
TIPOLOGÍA	Edificación entre medianeras	

USOS

Característicos	Residencial: vivienda colectiva.
Complementarios	Garaje-aparcamiento privado.
Compatibles	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Residencia comunitaria. ✓ Oficinas. ✓ Comercial en categorías a, b y d, en todas las situaciones. ✓ Hotelero en categorías 1, 3 y 5. ✓ Hostelero, con aforo tipos I, II y III. ✓ Servicios recreativos con aforo tipos I, II y III. ✓ Otros servicios terciarios con aforo tipos I, II y III. ✓ Industria y talleres compatibles con el uso residencial. ✓ Dotacional en todas sus clases.
Condicionados	✓ Aparcamiento público con acceso independiente.
Prohibidos	El resto de los no mencionados.

PARCELACIÓN

Parcela mínima	200 m ²
Frente mínimo	10 m
Retranqueos	
Fachada	Prohibido.
Linderos	No.

VOLUMEN

Fondo máximo	17 m en planta piso. El fondo máximo será de 20 m. cuando así aparezca en los planos.
Altura máxima	Según planos.
Sótano	Si.
Bajo cubierta/Ático	Si, salvo excepciones señaladas en plano

CONDICIONES DE PARCELACIÓN	Se consideran edificables las parcelas catastrales existentes en el momento de aprobación definitiva del Plan General Municipal de Ordenación.
-----------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

CONDICIONES DE VOLUMEN	En planta baja se permite la ocupación del 100%, excepto en planta baja residencial.
-------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------

CONDICIONES ESTÉTICAS	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Las plantas bajas se considerarán parte inseparable del resto de la fachada y su cerramiento deberá venir definido en el correspondiente proyecto de edificación. Cuando sean comerciales no podrán ser totalmente diáfanos. ✓ La cubierta de los edificios podrá ser plana o inclinada. Cuando sea inclinada deberá ser rematada en fachadas por cornisas o aleros; la pendiente estará comprendida
------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Plan General Municipal de Ordenación de Lorca

	<p>entre el 25% y el 35%. La cubierta se realizará con materiales tradicionales.</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ La cubierta de los edificios podrá ser plana o inclinada. Cuando sea inclinada deberá ser rematada en fachadas por cornisas o aleros; la pendiente estará comprendida entre el 25% y el 35%. ✓ Cuando el remate del edificio sea azotea transitable, éste llevará antepecho de fábrica o barandilla de cerrajería. ✓ No se permitirán los escaparates sobrepuestos ni marquesinas y los anuncios deberán limitarse al espacio de los huecos de planta baja.
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Plan General Municipal de Ordenación de Lorca

ZONA DE ORDENANZA	EDIFICACIÓN ABIERTA	3a
TIPOLOGÍA	Bloque abierto	

USOS

Característicos	Residencial: vivienda colectiva.
Complementarios	Garaje – aparcamiento.
Compatibles	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Residencia comunitaria. ✓ Comercial en categorías a, b y d, en todas las situaciones. ✓ Oficinas. ✓ Hotelero en categoría 1, 3 y 5. ✓ Hostelero y Servicios Recreativos con aforo tipo I, II y III. ✓ Otros servicios terciarios con aforo tipo I, II y III. ✓ Dotacional todas las clases. ✓ Industria y talleres compatibles con el uso residencial.
Prohibidos	El resto de los no mencionados.

PARCELACIÓN

Grado 1

Grado 2

Parcela mínima	1.000 m ²	Se establece la ordenanza de edificación abierta grado 2 para los ámbitos remitidos a Estudio de Detalle, ED-1 y ED-2. Las condiciones de parcelación se establecerán en los correspondientes Estudios de Detalle.
Frente mínimo	No se establece	
Retranqueos mínimos		
Fachada Linderos A edificios colindantes dentro de la parcela	8 m H/2 H	

VOLUMEN

Edificabilidad	2,5 m ² /m ²	La superficie edificable máxima y la altura de la edificación se define en las correspondientes fichas de los Estudios de Detalle ED-1 y ED-2.
Ocupación	35%	
Altura máxima	7 plantas	
Ancho máx. de bloque	16 m	
Longitud máx. de bloque	50 m	
Sótano	Permitido	
Bajo cubierta/Ático	Si	

ESPACIOS LIBRES DE PARCELA	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Solo se permiten los usos o actividades de esparcimiento, los deportivos que no precisen instalaciones cubiertas y la construcción de piscinas, sin sobresalir de la rasante. ✓ No se permite el aparcamiento de vehículos. ✓ Al menos el 30% de su superficie deberá ajardinarse. ✓ Deberá garantizarse el acceso a vehículos de extinción de incendios.
-----------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Plan General Municipal de Ordenación de Lorca

CONDICIONES ESTÉTICAS	<ul style="list-style-type: none"> ✓ La planta baja se considerará parte inseparable del resto de la fachada y su cerramiento deberá venir definido en el correspondiente proyecto de edificación. Cuando sea comercial no podrá ser totalmente diáfana. ✓ La cubierta de los edificios podrá ser plana o inclinada. Cuando sea inclinada deberá ser rematada en fachadas por cornisas o aleros; la pendiente estará comprendida entre el 25% y el 35%. ✓ Cuando el remate del edificio sea azotea transitable, éste llevará antepecho de fábrica o barandilla de cerrajería. ✓ No se permitirán los escaparates sobrepuestos ni marquesinas y los anuncios deberán limitarse al espacio de los huecos de planta baja.
------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Plan General Municipal de Ordenación de Lorca

ZONA DE ORDENANZA	VIVIENDA UNIFAMILIAR AGRUPADA	4
TIPOLOGÍA	Edificación adosada	

USOS

Característicos	Residencial: vivienda unifamiliar.
Complementarios	Garaje – aparcamiento privado.
Compatibles	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Residencia comunitaria. ✓ Comercial, categoría a en planta baja. ✓ Dotacional en todas las clases. ✓ Hostelero con aforo tipo I. ✓ Otros servicios terciarios con aforo tipo I. ✓ Oficinas.
Prohibidos	El resto de los no mencionados.

PARCELACIÓN

Parcela mínima	150 m ²
Frente mínimo	6 m
Retranqueos mínimos	
Fachada	3 m
Lindero trasero	4 m
Lindero lateral	No.

VOLUMEN

Edificabilidad	1 m ² /m ²
Ocupación	60%
Altura máxima	6,95 m, 2 plantas
Sótano	Si
Bajo cubierta/Ático	Si

CONDICIONES DE VOLUMEN	El sótano podrá ocupar la parcela guardando los límites fijados para los retranqueos.
-------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------

ESPACIOS DE RETRANQUEO	Se permiten las rampas, las instalaciones deportivas que no precisen elementos de cubrimiento, la construcción de piscinas y el aparcamiento descubierto de vehículos, siempre que se sitúen al nivel de las rasantes del terreno.
-------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

CONDICIONES DE PARCELACIÓN	<p>En promociones unitarias de la totalidad de la manzana se admitirá un retranqueo menor a fachada entre 0 y 3 metros. En este caso será necesaria la redacción de un Estudio de Detalle.</p> <p>Para promociones de proyecto unitario se admite agrupar los espacios no edificados de parcela para obtener un espacio libre mancomunado, siempre que se respeten las demás condiciones de parcelación y condiciones de volumen descritos</p>
-----------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Plan General Municipal de Ordenación de Lorca

	<p>en esta zona de ordenanza. Será exigible en este caso la redacción de un Estudio de Detalle.</p> <p>En ambos casos, la superficie máxima construida resultante no superará 1 m²/m².</p>
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

CONDICIONES ESTÉTICAS	<ul style="list-style-type: none"> ✓ La cubierta de los edificios podrá ser plana o inclinada. Cuando sea inclinada deberá ser rematada en fachadas por cornisas o aleros; la pendiente estará comprendida entre el 25% y el 35%. ✓ Cuando el remate del edificio sea azotea transitable, éste llevará antepecho de fábrica o barandilla de cerrajería. ✓ Los cerramientos laterales y de fachada estarán formados por un antepecho ciego, con una altura máxima de 1,20 m por encima del cual se deberán alternar partes ciegas y diáfanos, hasta una altura máxima de 2,50 m. La altura se medirá desde la rasante natural del terreno o de la calle.
------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Plan General Municipal de Ordenación de Lorca

ZONA DE ORDENANZA	VIVIENDA UNIFAMILIAR AISLADA	5
TIPOLOGÍA	Edificación aislada y pareada	

USOS

Característicos	Residencial: vivienda unifamiliar.
Complementarios	Garaje – aparcamiento privado.
Compatibles	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Residencia comunitaria. ✓ Comercial, en categoría a. ✓ Oficinas. ✓ Hotelero, categoría 1 en todas las situaciones. ✓ Hostalero con aforo tipos I y II. ✓ Servicios recreativos en edificio exclusivo con aforo tipo I y II. ✓ Otros servicios terciarios con aforo tipo I y II. ✓ Dotacional todas las clases.
Prohibidos	El resto de los no mencionados.

PARCELACIÓN **Grado 1** **Grado 2**

Parcela mínima	1.000 m ²	500 m ²
Frente mínimo	20 m	20 m
Retranqueos		
Fachada	5m	5m
Linderos	5m	5m

VOLUMEN

Edificabilidad	0,3 m ² /m ²	0,4 m ² /m ²
Ocupación	15%	30%
Altura máxima	6,95 m, 2 plantas	6,95 m, 2 plantas
Sótano	1 planta	1 planta
Bajo cubierta/Ático	Sí	Si

ESPACIOS DE RETRANQUEO	Se permiten las rampas, las instalaciones deportivas que no precisen elementos de cubrimiento, la construcción de piscinas y el aparcamiento descubierto de vehículos, siempre que se sitúen al nivel de las rasantes del terreno.
-------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

CONDICIONES DE PARCELACIÓN	En grado 2, cada dos parcelas, la construcción podrá adosarse a un lindero lateral en solución de vivienda pareada para lo que se requiere acuerdo entre los propietarios colindantes, que deberá inscribirse en el Registro de la Propiedad.
-----------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

CONDICIONES DE VOLUMEN	El sótano podrá ocupar la parcela guardando los límites fijados para los retranqueos.
-------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------



Plan General Municipal de Ordenación de Lorca

CONDICIONES ESTÉTICAS	<ul style="list-style-type: none"> ✓ La cubierta de los edificios podrá ser plana o inclinada. Cuando sea inclinada deberá ser rematada en fachadas por cornisas o aleros; la pendiente estará comprendida entre el 25% y el 35%. ✓ Cuando el remate del edificio sea azotea transitable, éste llevará antepecho de fábrica o barandilla de cerrajería. ✓ Los cerramientos laterales y de fachada estarán formados por un antepecho ciego, con una altura máxima de 1,20 m por encima del cual se deberán alternar partes ciegas y diáfanos, hasta una altura máxima de 2,50 m. La altura se medirá desde la rasante natural del terreno o de la calle.
------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Plan General Municipal de Ordenación de Lorca

ZONA DE ORDENANZA	VOLUMETRÍA CONSOLIDADA	6
TIPOLOGÍA	Edificación en bloque abierto	

USOS

Característicos	Residencial: vivienda colectiva.
Complementarios	Garaje – aparcamiento privado.
Compatibles	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Residencia comunitaria. ✓ Comercial, en categoría a, b y d en todas las situaciones. ✓ Oficinas. ✓ Hotelero, en categorías 1 y 3. ✓ Hostelero con aforo tipos I, II y III. ✓ Servicios recreativos con aforo tipos I, II y III. ✓ Otros servicios terciarios con aforo tipos I, II y III. ✓ Industria y talleres compatibles con el uso residencial. ✓ Dotacional todas las clases.
Prohibidos	Todos los no mencionados

PARCELACIÓN

Parcela mínima	La existente.
Frente mínimo	La existente.
Retranqueos	
Fachada	El existente.
Linderos	El existente.

VOLUMEN

Edificabilidad	Se mantendrá la volumetría existente.
Ocupación	-
Altura máxima	-
Sótano	-
Ático	No
Bajo cubierta	No

CONDICIONES DE VOLUMEN	<p>En caso de renovación o sustitución se deberán reproducir los parámetros volumétricos de la edificación existente.</p> <p>Esta ordenanza se aplica de forma excepcional:</p> <ul style="list-style-type: none"> - A la parcela situada en Alameda Cervantes, esquina con la Travesía del Gato, en la que sin estar consolidada se aplica un volumen prefijado que remate la ordenación del enclave. - A la parcela incluida en la UA 70, entre las calles Ministro Pérez de Meca y Presbítero Gálvez, a la que se le asigna un volumen prefijado que remate la ordenación de la manzana
-------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Plan General Municipal de Ordenación de Lorca

ZONA DE ORDENANZA	TERCIARIO	7
TIPOLOGÍA	Edificación aislada	

USOS

Característicos	Terciario en todas sus clases y tipos, salvo comercial en categorías b), c) y d).
Complementarios	Garaje – aparcamiento.
Compatibles	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Dotacional todas sus clases. ✓ Industria aislada destinando el 50% de su edificabilidad a usos terciarios vinculados directamente a la industria. ✓ Vivienda vinculada al uso hotelero.
Prohibidos	El resto de los no mencionados

PARCELACIÓN

Parcela mínima	2.000 m ²
Frente mínimo	25 m
Retranqueos	
Fachada	5 m
Linderos	5 m
A edificios colindantes dentro de la parcela	H, siendo H la altura de la edificación más alta.

VOLUMEN

Edificabilidad	1,3 m ² /m ²
Ocupación	50%
Altura máxima	12 m, 3 plantas
Sótano	Si
Bajo cubierta/Ático	Si

CONDICIONES DE VOLUMEN	<ul style="list-style-type: none"> • La superficie construida en sótano bajo rasante, destinada a uso no habitacional complementario del uso principal hotelero, no computará a efectos de habitabilidad. • No será de aplicación en estos supuestos la limitación de ocupación de sótano establecida en el art. 74 de la Normativa, siempre que no se dificulte el tratamiento ajardinado de los espacios de retranqueo de la edificación. • No será de aplicación lo señalado en el art. 81.1, con carácter general, sobre medición de edificabilidad en sótanos.
-------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

CONDICIONES ESPECÍFICAS PARA INSTALACIONES DE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE	La edificabilidad máxima será de 0,30 m ² /m ²
--------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------



Plan General Municipal de Ordenación de Lorca

ZONA DE ORDENANZA	COMERCIAL	8
TIPOLOGÍA	Edificación aislada	

USOS

Característicos	Comercial en todas sus categorías.
Complementarios	Garaje - aparcamiento.
Compatibles	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Terciario en todas sus clases en un máximo del 40% de la edificabilidad total. ✓ Dotacional en todas las clases.
Prohibidos	El resto de los no mencionados

PARCELACIÓN

Parcela mínima	2.000 m ²
Frente mínimo	20 m
Retranqueos	
Fachada	5 m
Líderos	5 m

VOLUMEN

Edificabilidad	0,6 m ² /m ²
Ocupación	60%
Altura máxima	8 m, 2 plantas
Sótano	Si
Ático	No
Bajo cubierta	No



Plan General Municipal de Ordenación de Lorca

ZONA DE ORDENANZA	EQUIPAMIENTOS PRIVADOS	10a
TIPOLOGÍA	Edificación aislada, con las características propias del destino del equipamiento	

USOS

Característicos	Dotacional en todas sus clases.
Complementarios	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Garaje - aparcamiento. ✓ Oficinas. ✓ Hostelero, con aforos tipo I, II, III, IV y V. ✓ Comercial, categoría a.
Compatibles	✓ Otros servicios terciarios, con aforo tipos I, II, III, IV y V.
Condicionados	Vivienda de guardería
Prohibidos	El resto de los no mencionados.

SITUACIÓN

Ocupando una manzana completa o cuando sea la única edificación de la manzana por ser el resto zona verde, o cuando formando parte de una manzana se encuentra separada del resto de los usos por una zona verde.

PARCELACIÓN

Parcela mínima	No se fija
Frente mínimo	No se fija
Retranqueos	
Fachada	Libre
Líderos	Libre

VOLUMEN

Edificabilidad	1,5 m ² /m ²
Ocupación	60%
Altura máxima	12 m, 3 plantas
Sótano	Si

SITUACIÓN

Equipamiento en parcela entre medianeras o en una parcela que forma parte de una manzana ya edificada con otro uso.

CONDICIONES DE EDIFICACIÓN	La edificación podrá regirse por las condiciones de la ordenanza que le corresponde por su situación.
CONDICIONES PARTICULARES	Cuando por las características propias del uso de equipamiento resulten inadecuadas las condiciones de edificación que sean de aplicación, podrá relevarse de su cumplimiento mediante la aprobación de un Estudio de Detalle que no podrá alterar las condiciones relativas a edificabilidad.



Plan General Municipal de Ordenación de Lorca

ZONA DE ORDENANZA	EQUIPAMIENTOS PROMOVIDOS POR LAS ADMINISTRACIONES PUBLICAS	10b
TIPOLOGÍA	Edificación aislada y/o entre medianerías	

USOS

Característicos	Dotacional en todas sus clases.
Complementarios	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Garaje - aparcamiento. ✓ Oficinas. ✓ Hostelero, con aforo tipos I y II. ✓ Comercial, categoría a.
Compatibles	✓ Otros servicios terciarios, con aforo tipos I, II, III, IV y V.
Condicionados	Vivienda de guardería
Prohibidos	El resto de los no mencionados.

CONDICIONES DE SITUACIÓN Y EDIFICACIÓN:

Se mantendrán las características tipológicas de la zona en que se ubique:
- Edificación en manzana cerrada: tipología de edificación entre medianerías con el número máximo de plantas definido en la manzana o tramo de fachada
- Edificación aislada: tipología de edificación aislada con retranqueos y edificabilidad análogos al tipo de ordenanza que le circunda. Cuando las necesidades del equipamiento lo exijan se podrá incrementar la edificabilidad justificadamente



Plan General Municipal de Ordenación de Lorca

ZONA DE ORDENANZA	EQUIPAMIENTO DEPORTIVO PRIVADO	11a
TIPOLOGÍA	Recinto destinado al uso deportivo en pabellón cubierto o instalaciones al aire libre	

USOS

Característicos	Dotacional deportivo.
Complementarios	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Garaje - aparcamiento. ✓ Oficinas. ✓ Hostelero, con aforo tipos I, II, III, IV y V. ✓ Comercial, categoría a.
Compatibles	✓ Servicios recreativos en todas sus categorías, con aforo tipo I, II y III.
Condicionados	Vivienda de guardería
Prohibidos	El resto de los no mencionados.

VOLUMEN

Pabellón cubierto	
Edificabilidad	1,5 m ² /m ²
Ocupación	La necesaria para la instalación
Altura máxima	Se ajustará a la normativa correspondiente.
Sótano	Si
Instalaciones al aire libre	
Edificabilidad	0,3 m ² /m ²
Ocupación	La necesaria para la instalación.
Altura máxima	8 m, 2 plantas
Sótano	Si



Plan General Municipal de Ordenación de Lorca

ZONA DE ORDENANZA	EQUIPAMIENTO DEPORTIVO PROMOVIDO POR LAS ADMINISTRACIONES PUBLICAS	11b
TIPOLOGÍA	Recinto destinado al uso deportivo en pabellón cubierto o instalaciones al aire libre	

USOS

Característicos	Dotacional deportivo.
Complementarios	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Garaje - aparcamiento. ✓ Oficinas. ✓ Hostelero, con aforo tipos I, II, III, IV y V. ✓ Comercial, categoría a.
Compatibles	✓ Otros servicios terciarios, con aforo tipos I, II, III, IV y V.
Condicionados	Vivienda de guardería
Prohibidos	El resto de los no mencionados.

CONDICIONES DE SITUACIÓN Y EDIFICACIÓN:

<p>Se mantendrán las características tipológicas de la zona en que se ubique:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Edificación en manzana cerrada: tipología de edificación entre medianerías con el número máximo de plantas definido en la manzana o tramo de fachada - Edificación aislada: tipología de edificación aislada con retranqueos y edificabilidad análogos al tipo de ordenanza que le circunda. Cuando las necesidades del equipamiento lo exijan se podrá incrementar la edificabilidad justificadamente



Plan General Municipal de Ordenación de Lorca

ZONA DE ORDENANZA	ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES	12
TIPOLOGÍA		

USOS

Característicos	Espacios libres de dominio y uso público.
Compatibles	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Espectáculos y deportivo público en instalaciones al aire libre. ✓ Servicios asociados al disfrute de la zona verde.
Prohibidos	El resto de los no mencionados.

VOLUMEN

Edificabilidad	0,05 m ² /m ² *
Ocupación	
Uso deportivo	30%
Uso espectáculos	15%
Edificación auxiliar	5%
Altura	4 m, 1 planta
Retranqueos a todos los linderos	3 m mínimo

* En las zonas verdes del Puente de la Alberca y Sor Matilde García, el índice de edificabilidad y la ocupación serán las necesarias para las edificaciones previstas: recuperación de la Fuente del Oro y construcción de equipamiento social respectivamente.



Plan General Municipal de Ordenación de Lorca

Plan General Municipal de Ordenación de Lorca

**ZONAS DESARROLLADAS
POR PLANEAMIENTO INCORPORADO**

Las ordenanzas de aplicación a que se hace referencia en las fichas se corresponden con las ordenanzas del Plan General vigente en el momento de su redacción y aprobación.



Plan General Municipal de Ordenación de Lorca

PLANEAMIENTO INCORPORADO	URPI-6
---------------------------------	---------------

PLANEAMIENTO EN DESARROLLO Y MODIFICACIONES

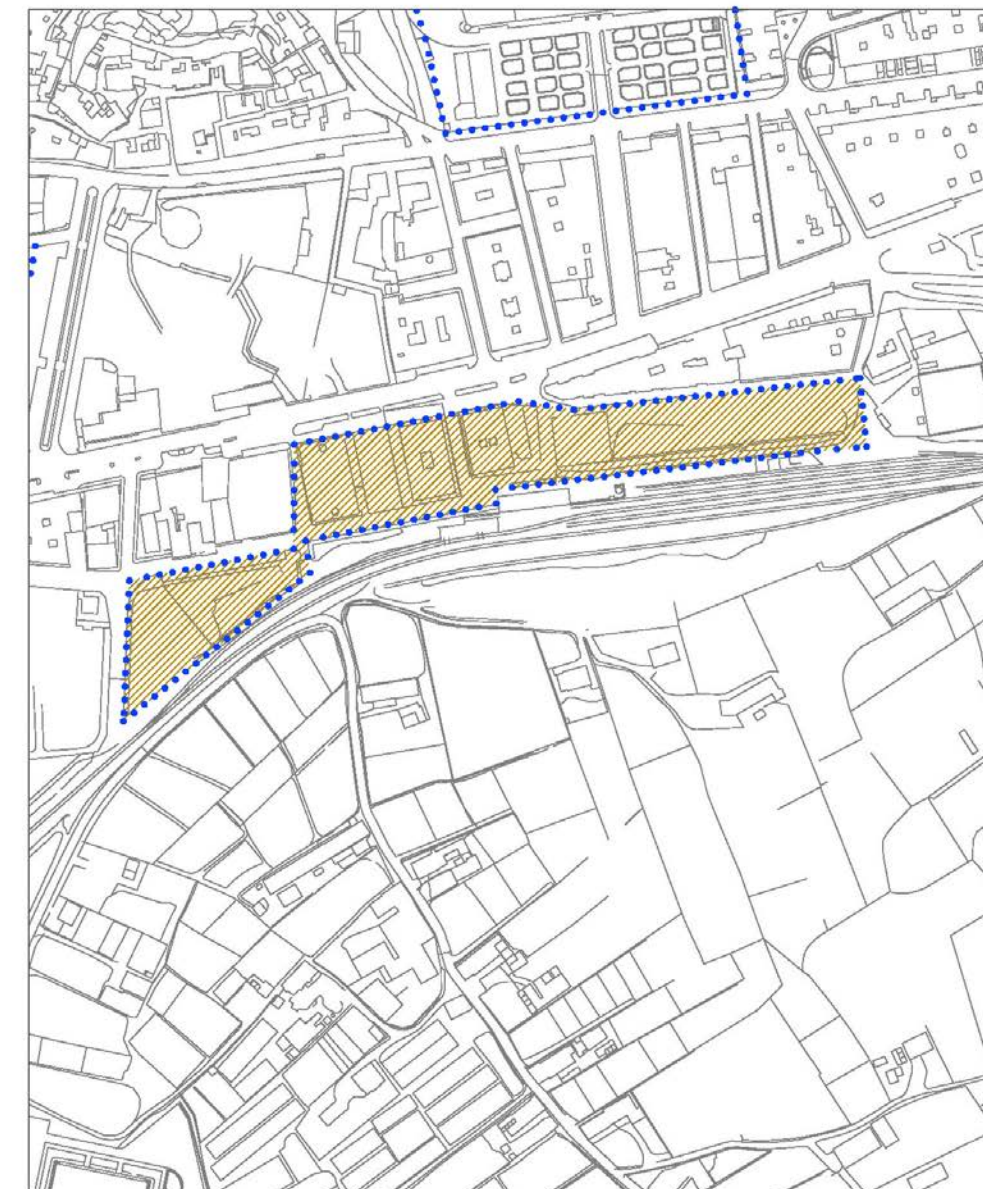
Denominación	Aprobación definitiva
<ul style="list-style-type: none"> Modificación puntual PG San Diego-Sutullena RENFE (EX. 88.11.01) 	09-07-96 (B.O.R.M)
<ul style="list-style-type: none"> PERI Estación de San Diego (EX. 93.03.01) 	13-07-96 (B.O.R.M)

DETERMINACIONES PARTICULARES

Iniciativa de planeamiento	Pública
Sistema de actuación	Expropiación
Calificación	Residencial y Comercial
Ordenanza de aplicación	0.2-ENSANCHE + ED 0.3-BLOQUE ABIERTO
Superficie del sector	15.850 m ²
Nº total de viviendas	160

Plan General Municipal de Ordenación de Lorca

URPI-6



PLANEAMIENTO INCORPORADO URPI-10

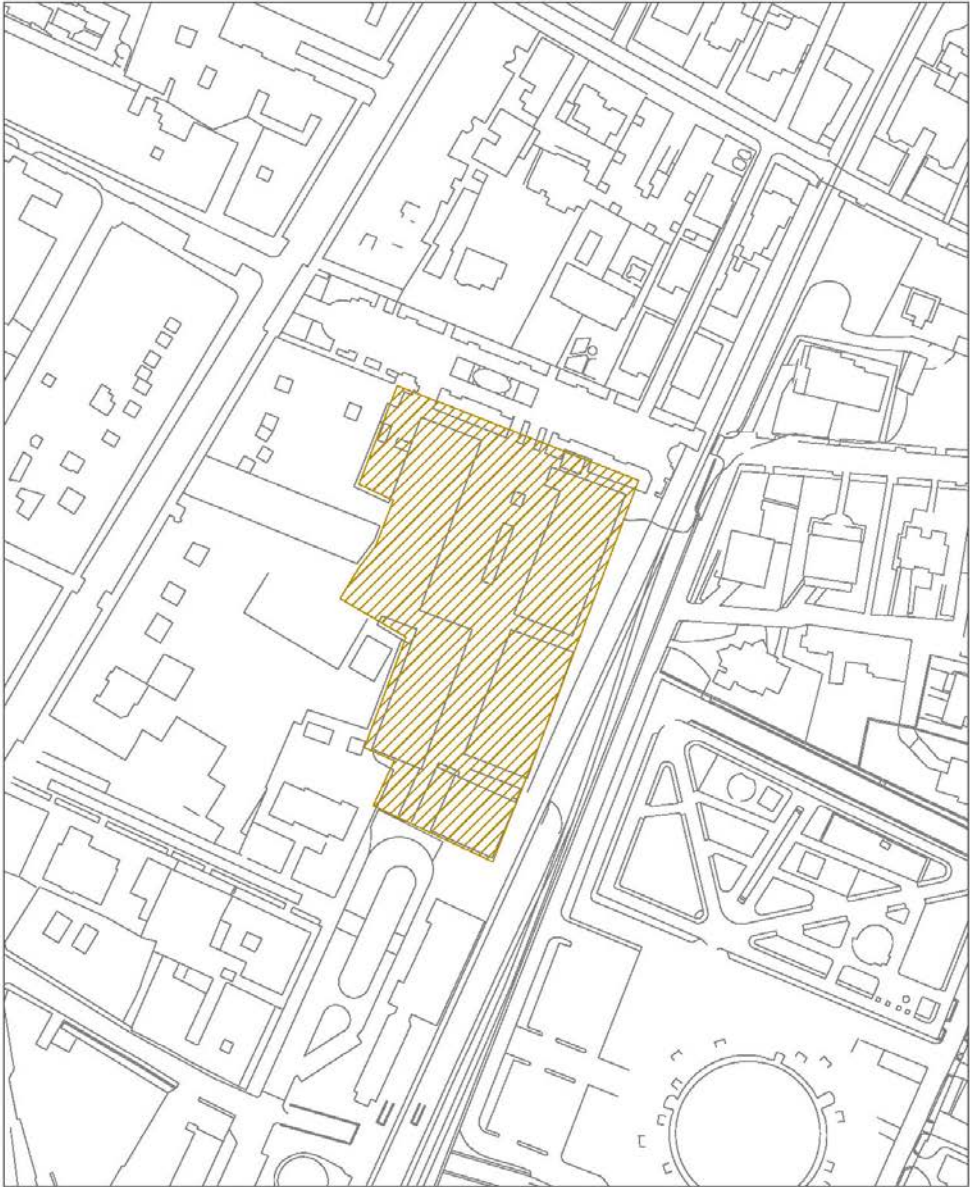
PLANEAMIENTO EN DESARROLLO Y MODIFICACIONES

Denominación	Aprobación definitiva
• PERI ALAMEDA DE LA CONSTITUCIÓN (EX. 90.06.02)	

DETERMINACIONES PARTICULARES

Iniciativa de planeamiento	Privada
Sistema de actuación	Compensación
Calificación	Residencial
Ordenanza de aplicación	0.2-ENSANCHE (8 Y 3 PLANTAS)
Superficie del sector	7.915 m ²
Edificabilidad	1,5 m ² /m ²
Nº total de viviendas	52

URPI-10



Plan General Municipal de Ordenación de Lorca

PLANEAMIENTO INCORPORADO	URPI-11
---------------------------------	----------------

PLANEAMIENTO EN DESARROLLO Y MODIFICACIONES

Denominación	Aprobación definitiva
<ul style="list-style-type: none"> ESTUDIO DE DETALLE C/ Periodista López Barnes (EX. 00.01.01) 	28-02-01 (B.O.R.M.)

DETERMINACIONES PARTICULARES

Iniciativa de planeamiento	
Sistema de actuación	
Calificación	Residencial
Ordenanza de aplicación	O.2-ENSANCHE
Superficie del sector	
Edificabilidad	
Nº total de viviendas	

Plan General Municipal de Ordenación de Lorca

URPI-11



PLANEAMIENTO INCORPORADO **URPI-14**

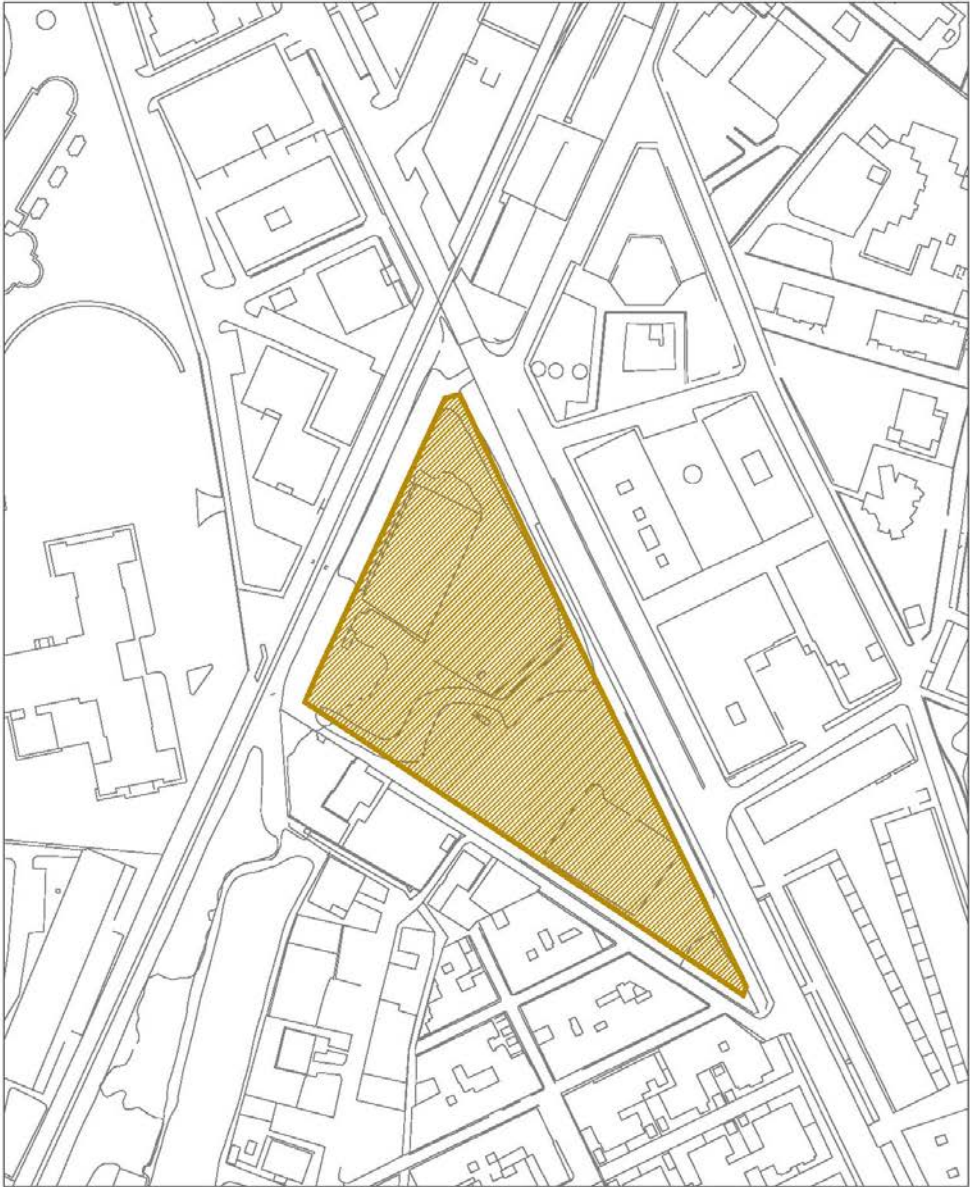
PLANEAMIENTO EN DESARROLLO Y MODIFICACIONES

Denominación	Aprobación definitiva
<ul style="list-style-type: none"> MODIFICACIÓN PUNTUAL PG ALAMEDA DE CERVANTES, margen derecha (EX. 88.11.02) 	09-07-96 (B.O.R.M.)
<ul style="list-style-type: none"> PERI R-3 (EX 96.11.01) 	24-02-98 (B.O.R.M.)
<ul style="list-style-type: none"> ESTUDIO DE DETALLE, Parcela 1, PERI R-3 (EX. 98.11.02) 	04-05-99 (B.O.R.M.)

DETERMINACIONES PARTICULARES

Iniciativa de planeamiento	Privada
Sistema de actuación	
Calificación	Residencial
Ordenanza de aplicación	O. RESIDENCIAL MULTIFAMILIAR CON ALINEACIONES A VIALES (5 PLANTAS) O. RESIDENCIAL COMERCIAL (1 PLANTA)
Superficie del sector	
Edificabilidad máxima	1 m ² /m ²
Nº total de viviendas	88

URPI-14



Plan General Municipal de Ordenación de Lorca

PLANEAMIENTO INCORPORADO	URPI-15
---------------------------------	----------------

PLANEAMIENTO EN DESARROLLO Y MODIFICACIONES

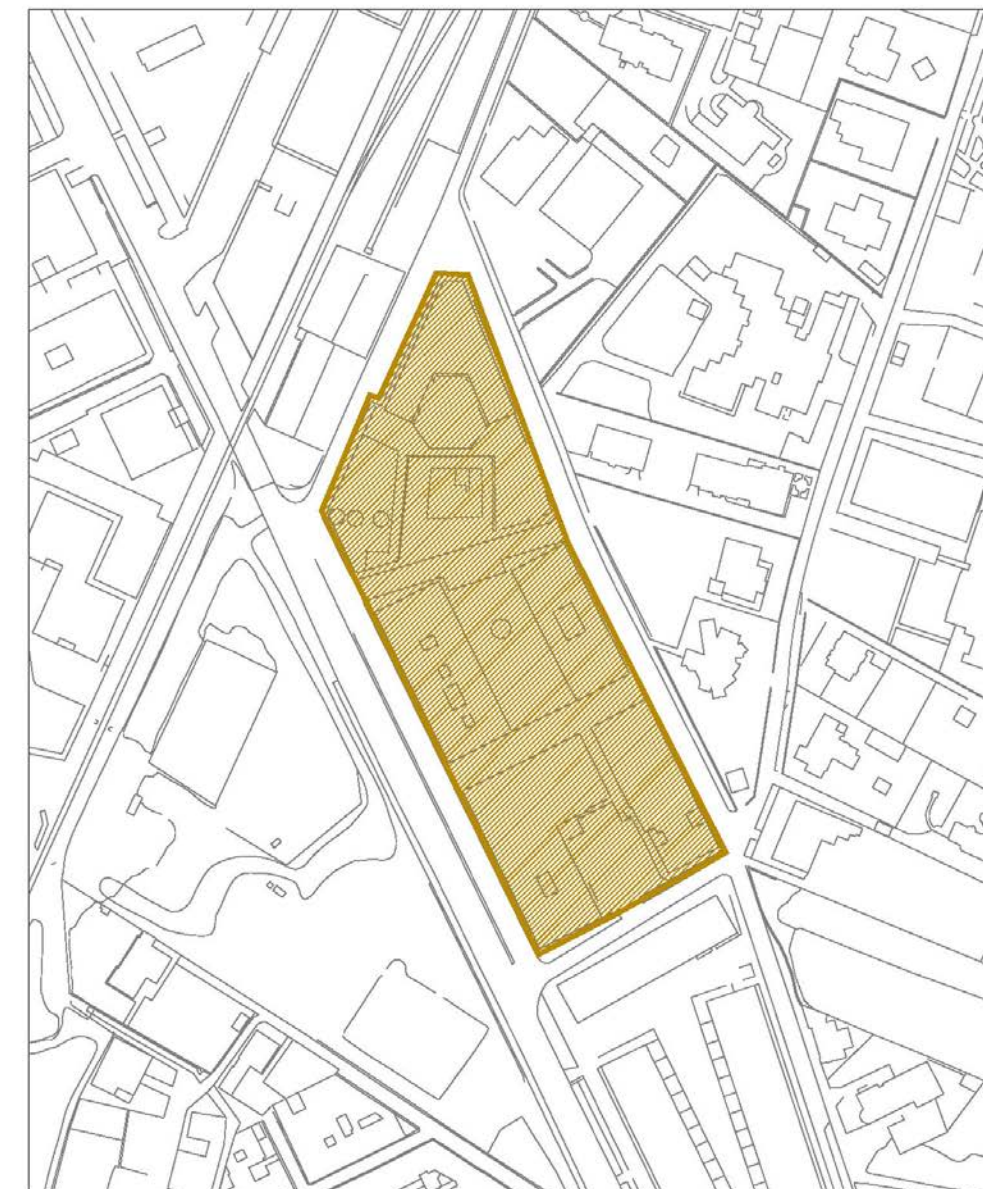
Denominación	Aprobación definitiva
<ul style="list-style-type: none"> PLAN PARCIAL LA ISLA 	

DETERMINACIONES PARTICULARES

Iniciativa de planeamiento	
Sistema de actuación	
Calificación	Residencial
Ordenanza de aplicación	
Superficie del sector	
Edificabilidad máxima	
Nº total de viviendas	

Plan General Municipal de Ordenación de Lorca

URPI-15



PLANEAMIENTO INCORPORADO **URPI-17**

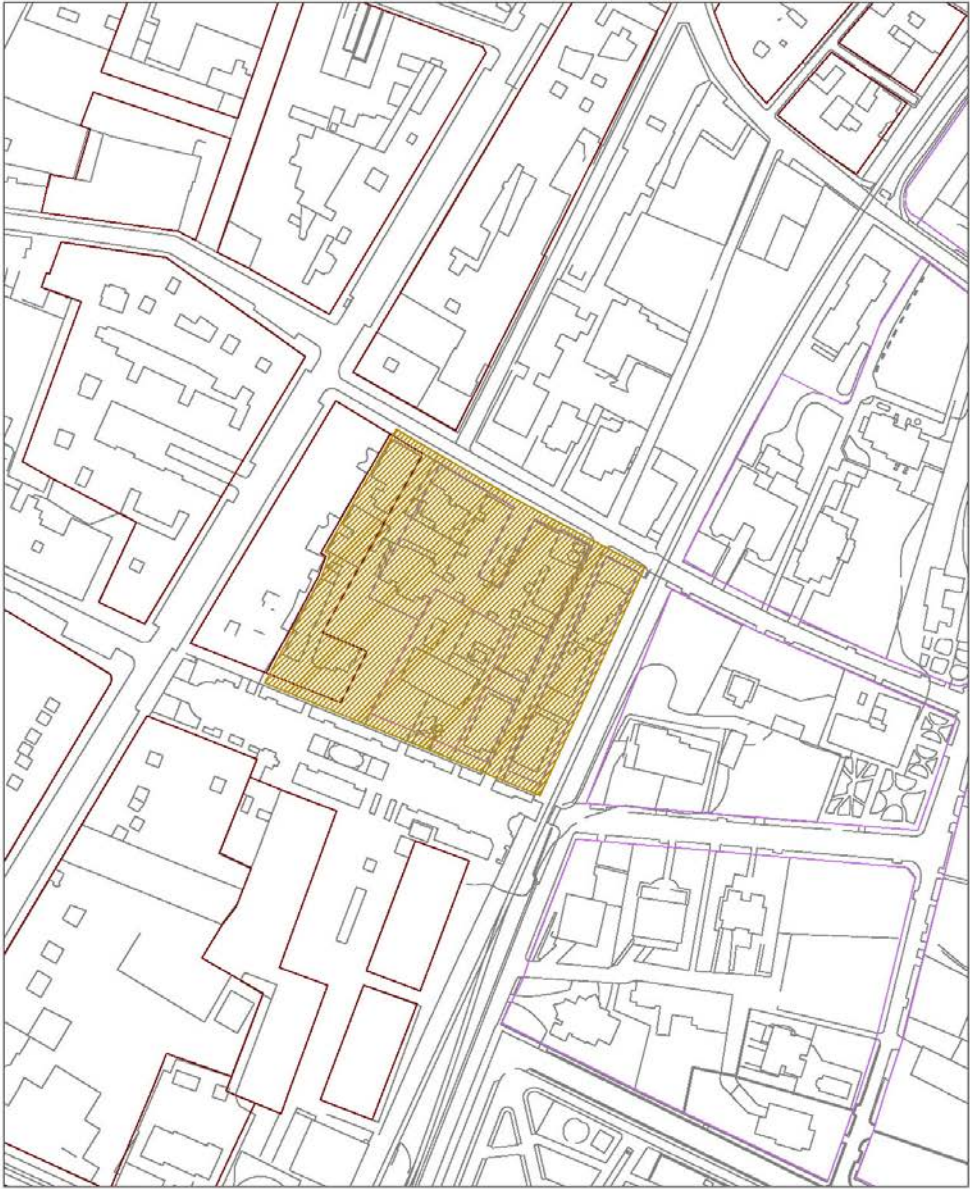
PLANEAMIENTO EN DESARROLLO Y MODIFICACIONES

Denominación	Aprobación definitiva
<ul style="list-style-type: none"> PERI. Alameda de la Constitución (EX. 95.11.01) Modificación del PERI en tramitación	24.04.98

DETERMINACIONES PARTICULARES

Iniciativa de planeamiento	
Sistema de actuación	
Calificación	Residencial
Ordenanza de aplicación	Edificación en manzana cerrada Edificación abierta Edificación catalogada
Superficie del sector	
Edificabilidad	
Nº total de viviendas	

URPI-17



Plan General Municipal de Ordenación de Lorca

Plan General Municipal de Ordenación de Lorca

ZONAS REMITIDAS A PLANEAMIENTO DE DESARROLLO

PLANEAMIENTO REMITIDO	LORCA PERI -2
CLASE DE SUELO	Urbano

PLANEAMIENTO DE DESARROLLO	Plan Especial de Reforma Interior
Objeto	La ordenación de un enclave vacío junto al ferrocarril.

DETERMINACIONES PARTICULARES

Iniciativa de planeamiento	Privada
Sistema de actuación	Compensación
Calificación	Residencial
Tipología de aplicación	Ensanche (5 plantas) Vivienda unifamiliar agrupada
Superficie del sector	9.897 m ²
Edificabilidad máxima	2,00 m ² / m ²

PROGRAMACIÓN	1º Cuatrienio
---------------------	---------------

CONDICIONES DE DESARROLLO

La ordenación del sector deberá recoger de forma vinculante la ordenación gráfica que se refleja en planos, debiendo reflejar además las siguientes cesiones:

- 18 m² /vivienda para espacios libres
- 10 m² /vivienda para equipamientos públicos



Plan General Municipal de Ordenación de Lorca

PERI-2



Plan General Municipal de Ordenación de Lorca

PLANEAMIENTO REMITIDO	LORCA PERI -3
CLASE DE SUELO	Urbano

PLANEAMIENTO DE DESARROLLO	Plan Especial de Reforma Interior Explanada de la estación
Objeto	La ordenación de un enclave central de la ciudad completando la estructura urbana existente

DETERMINACIONES PARTICULARES

Iniciativa de planeamiento	Privada
Sistema de actuación	Compensación
Calificación	Residencial
Tipología de aplicación	Ordenanza de ensanche
Superficie del sector	8.650 m ²
Edificabilidad máxima	2,00 m ² / m ²

PROGRAMACIÓN	1º Cuatrienio
---------------------	---------------

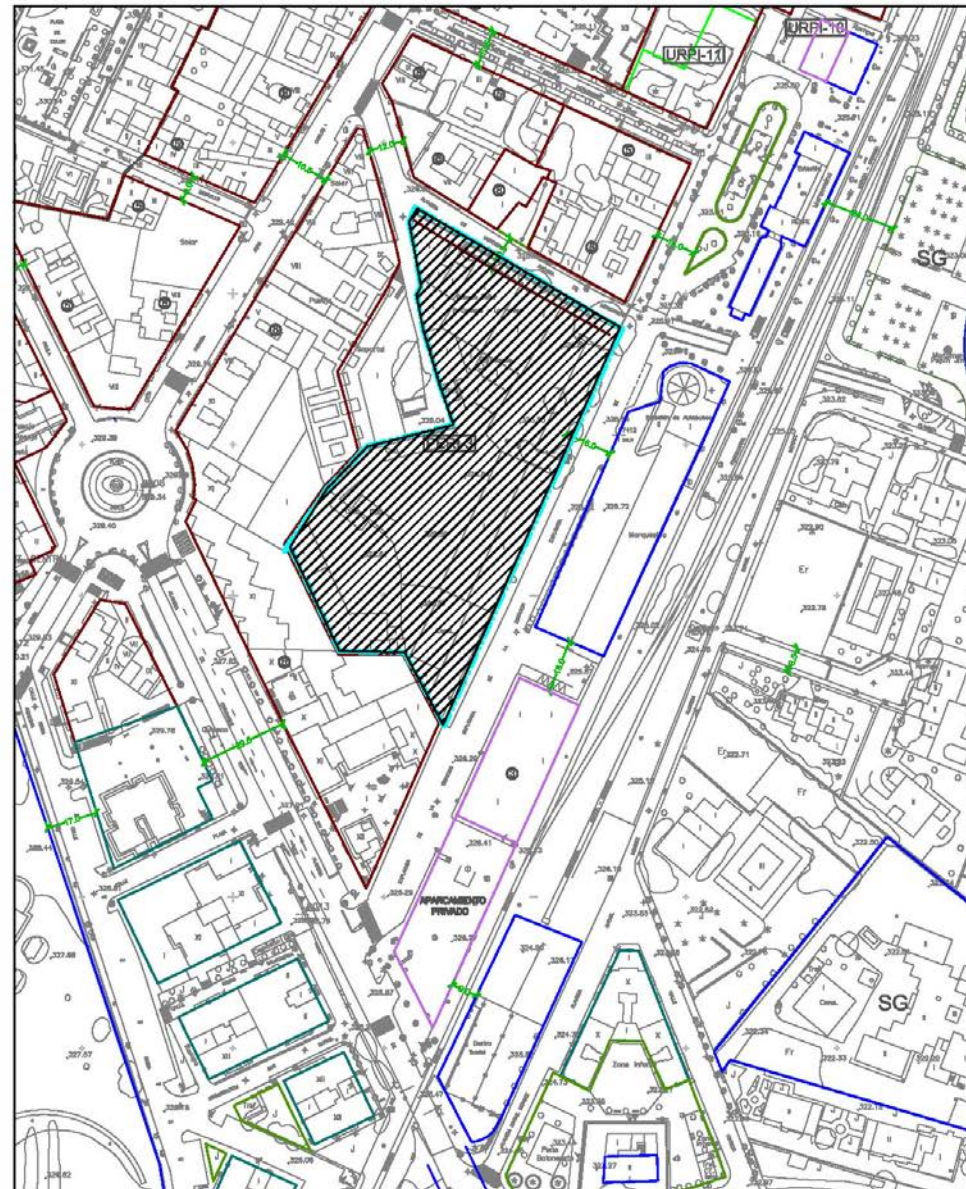
CONDICIONES DE DESARROLLO

- La ordenación del sector deberá recoger las siguientes cesiones:
1.000 m² construidos de bajos para uso dotacional público
- Al existir dentro del ámbito del PERI propuesta de catalogación de dos elementos, el Plan Especial de Reforma Interior será sometido a informe vinculante de la Dirección General de Cultura.



Plan General Municipal de Ordenación de Lorca

PERI 3



E: 1/2000



Plan General Municipal de Ordenación de Lorca

PLANEAMIENTO REMITIDO	LORCA PERI -6
CLASE DE SUELO	Sistemas Generales

PLANEAMIENTO DE DESARROLLO	Plan Especial de Reforma Interior en los terrenos ocupados por las instalaciones ferroviarias a su paso por la ciudad de Lorca.
Objeto	Reordenación y recalificación de los terrenos ocupados por las instalaciones del ferrocarril y espacios aledaños. Eliminar el efecto barrera que actualmente representa el ferrocarril a su paso por Lorca, promoviendo soluciones que favorezcan el paso transversal de peatones y vehículos.

DETERMINACIONES PARTICULARES	
Iniciativa de planeamiento	Pública
Calificación	Sistemas Generales

PROGRAMACIÓN	2º Cuatrienio
---------------------	---------------

CONDICIONES DE DESARROLLO	<p>La ordenación deberá recoger las determinaciones necesarias que aseguren la adaptación de las características geométricas de las vías a las exigencias derivadas del tipo de explotación ferroviaria previsto, que permita secciones ferroviarias mínimas de 12 a 15 m de anchura.</p> <p>Se suprimirán como mínimo los siguientes pasos a nivel:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Av. De Sta Clara (conexión de la Ronda Sur con la CN 340) - Av. De Cervantes (carretera de Águilas) <p>Se establecerán nuevas conexiones entre uno y otro lado del FFCC, al menos en los siguientes puntos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - C/ Martín Morata (barrio de Sutullena) - Camino Viejo del Puerto - Nuevo acceso ente la Autovía de Lorca-Águilas y la Autovía del Mediterráneo <p>Se deberá eliminar las interferencias con otros modos de transporte, tanto peatonal como rodado sin perjudicar la permeabilidad transversal y la accesibilidad de la estación, de modo que se consiga un alto nivel de seguridad, sin aumentar el efecto barrera de las vías férreas.</p> <p>Reordenar los bordes de la trama urbana a lo largo del pasillo ferroviario, para que se asienten edificaciones dotacionales, que le confieran una identidad propia reconocible.</p>
----------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Plan General Municipal de Ordenación de Lorca

Plan General Municipal de Ordenación de Lorca

PERI-6



E:1/10000

SUELO URBANIZABLE



Plan General Municipal de Ordenación de Lorca

Plan General Municipal de Ordenación de Lorca

**SUELO URBANIZABLE
SECTORIZADO**

**SECTORES
CON PLANEAMIENTO INCORPORADO**



Plan General Municipal de Ordenación de Lorca

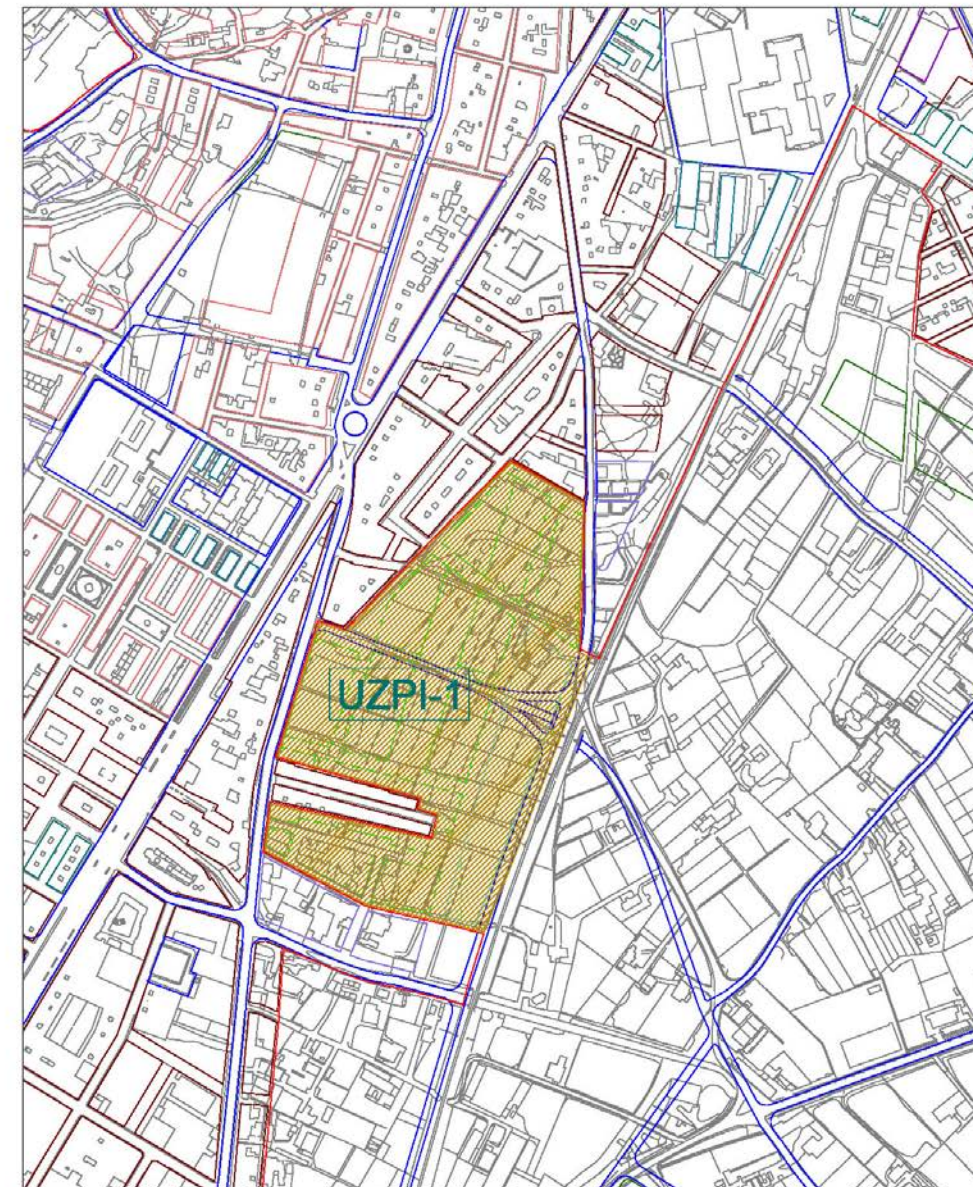
PLANEAMIENTO REMITIDO	LORCA UZPI-1
CLASE DE SUELO	Suelo urbanizable

PLANEAMIENTO EN DESARROLLO Y MODIFICACIONES	
DENOMINACIÓN	Aprobación definitiva
PLAN PARCIAL SECTOR RP.2	19-2-00 (B.O.R.M.)

DETERMINACIONES PARTICULARES	
Iniciativa de planeamiento	Privada
Sistema de actuación	Compensación
Calificación	Residencial
Tipología	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vivienda unifamiliar agrupada ▪ Vivienda multifamiliar, de 3, 4 y 5 plantas
Superficie del sector	62.540 m ²
Edificabilidad máxima	0,6 m ² / m ²
Densidad de viviendas	45 viv/Ha

Plan General Municipal de Ordenación de Lorca

UZPI-1



Plan General Municipal de Ordenación de Lorca

Plan General Municipal de Ordenación de Lorca

SECTORES DELIMITADOS

LORCA



SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO **LORCA. SECTOR 3**

DETERMINACIONES DEL PLAN	
USO GLOBAL	Residencial y Terciario
USO INCOMPATIBLE	Industrial
SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR	97.400 m ²
SUPERFICIE SISTEMAS GENERALES	7.200 m ² SG V8 (tramo 2) 10.200 m ² SG V6 (tramo 3) Ssg = 17.400 m ²
SUPERFICIE (excluidos SG)	80.000 m ²
APROVECHAMIENTO DE REFERENCIA	0,60 m ² / m ² (1)
DENSIDAD MÁXIMA DE VIVIENDAS	50 viviendas /Ha (2)
CATEGORÍA	Residencial de media densidad

PROGRAMACIÓN Y GESTIÓN	
FIGURA DE PLANEAMIENTO	Plan Parcial y Programa de Actuación
INICIATIVA DE PLANEAMIENTO	Privada
SISTEMA DE ACTUACIÓN	Compensación
PROGRAMACIÓN	1er Cuatrienio

CONDICIONES PARTICULARES DE LA EDIFICACIÓN	
TIPOLOGÍA	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Vivienda colectiva en manzana cerrada, con altura máxima de 8 plantas (B+7) ✓ Vivienda unifamiliar

CONDICIONES PARTICULARES DE LA ORDENACIÓN

El 30% de las viviendas a construir deberá estar sujeto a algún régimen de protección pública.

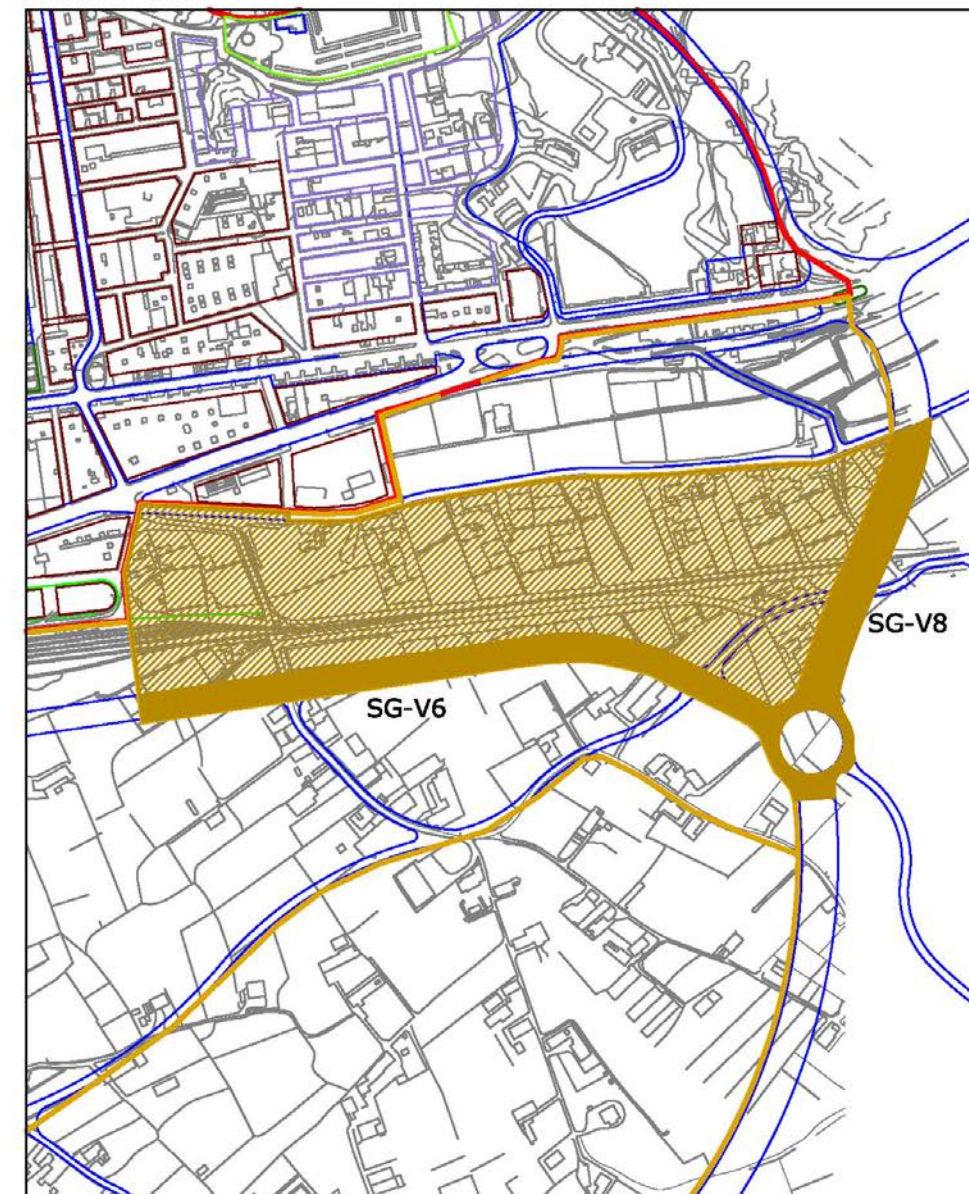
Se destinará al uso terciario como máximo el 25% del aprovechamiento total del Sector. La edificación destinada a este uso se dispondrá vinculada al sistema general ferroviario y al sistema general viario.

La ordenación pormenorizada del sector deberá compatibilizar las propuestas del PERI del FFCC que atraviesa su ámbito. En el caso de desarrollarse con anterioridad el correspondiente Plan Parcial deberá contemplar la ordenación de las márgenes del pasillo ferroviario que dignifique los bordes del ferrocarril.

- (1) El aprovechamiento de referencia se aplica a la superficie total del sector incluidos los sistemas generales.
- (2) El número máximo de viviendas será el resultado de multiplicar la densidad por la superficie del sector excluidos sistemas generales.



LORCA S-3.R



E: 1/5000



SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO **LORCA. SECTOR 4**

DETERMINACIONES DEL PLAN	
USO GLOBAL	Residencial
USO INCOMPATIBLE	Industrial
SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR	282.010 m ²
SUPERFICIE SISTEMAS GENERALES	12.800 m ² SG V6 (tramo 2) 6.800 m ² SG E-1 1.800 m ² SG V8 (tramo 3) 26.700 m ² SG E-2 Ssg = 48.100 m ²
SUPERFICIE (excluidos SG)	233.910 m ²
APROVECHAMIENTO DE REFERENCIA	0,45 m ² / m ² (1)
DENSIDAD MÁXIMA DE VIVIENDAS	40 viviendas /Ha (2)
CATEGORÍA	Residencial de baja densidad

PROGRAMACIÓN Y GESTIÓN

FIGURA DE PLANEAMIENTO	Plan Parcial y Programa de Actuación
INICIATIVA DE PLANEAMIENTO	Privada
SISTEMA DE ACTUACIÓN	Compensación
PROGRAMACIÓN	1er Cuatrienio

CONDICIONES PARTICULARES DE LA EDIFICACIÓN

TIPOLOGÍA	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Vivienda colectiva con altura máxima de 5 plantas (B+4) ✓ Vivienda unifamiliar agrupada
-----------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

CONDICIONES PARTICULARES DE LA ORDENACIÓN

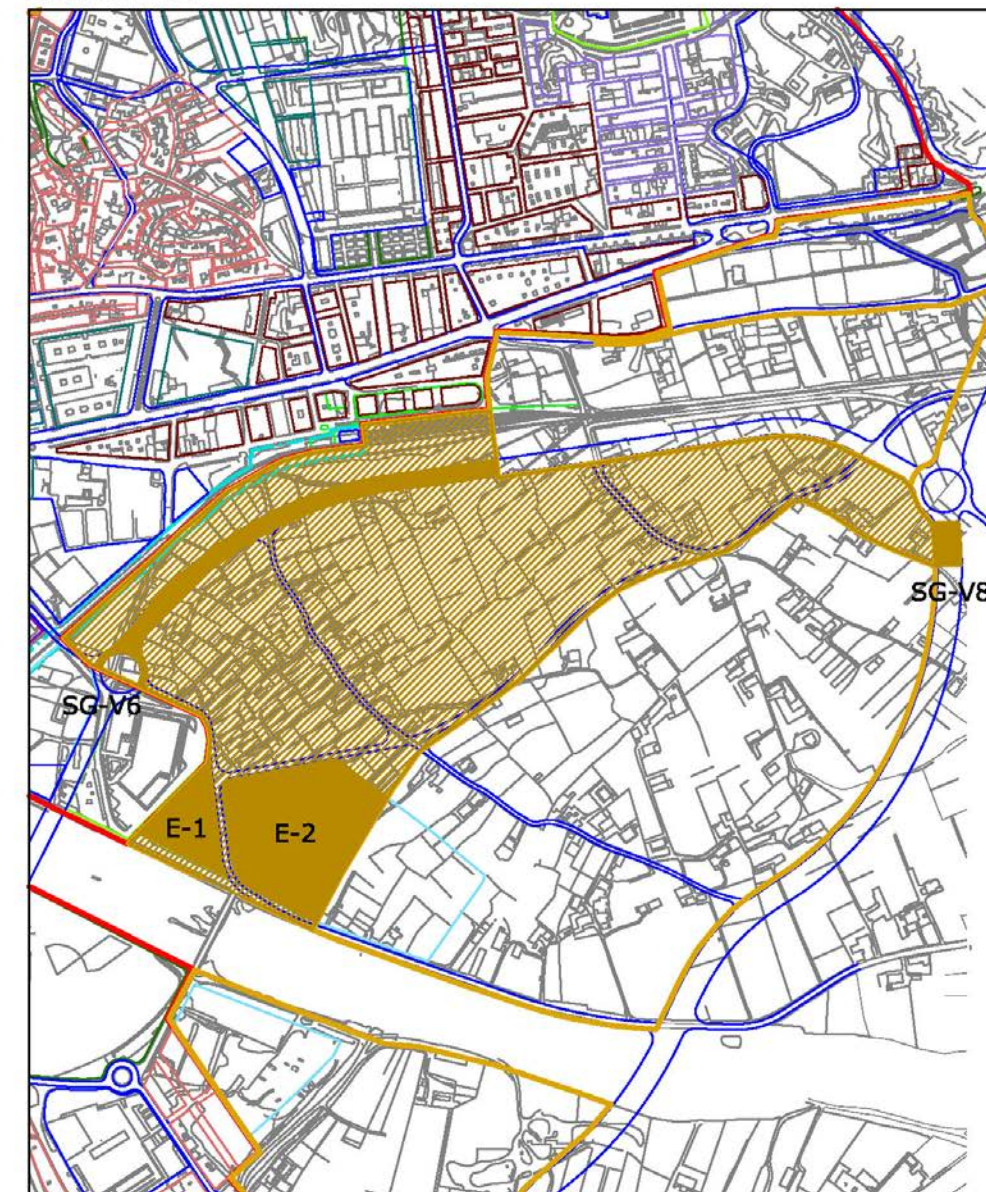
El 30% de las viviendas a construir deberá estar sujeto a algún régimen de protección pública.
Se podrá destinar al uso terciario el 15% del aprovechamiento total del sector, la edificación destinada a este uso se dispondrá vinculada al sistema general ferroviario y/o al sistema general viario.
La ordenación pormenorizada del sector deberá compatibilizar las propuestas del PERI del FFCC que atraviesa su ámbito. En el caso de desarrollarse con anterioridad el correspondiente Plan Parcial deberá contemplar la ordenación de las márgenes del pasillo ferroviario que dignifique los bordes del ferrocarril.

(1) El aprovechamiento de referencia se aplica a la superficie total del sector incluidos los sistemas generales.

(2) El número máximo de viviendas será el resultado de multiplicar la densidad por la superficie del sector excluidos sistemas generales.



LORCA S-4.R



E: 1/7500



SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO **LORCA. SECTOR 9**

DETERMINACIONES DEL PLAN	
USO GLOBAL	Residencial
USO INCOMPATIBLE	Industrial en todas sus categorías
SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR	30.810 m ²
SUPERFICIE SISTEMAS GENERALES	10 % Superficie total del sector destinado a SG de espacios libres, y como mínimo 3.080 m ² SG-EL-8
SUPERFICIE (excluidos SG)	27.730 m ²
APROVECHAMIENTO DE REFERENCIA	0,6 m ² / m ² (1)
DENSIDAD MÁXIMA DE VIVIENDAS	50 viviendas /Ha (2)
CATEGORÍA	Residencial de media densidad

PROGRAMACIÓN Y GESTIÓN	
FIGURA DE PLANEAMIENTO	Plan Parcial y Programa de Actuación
INICIATIVA DE PLANEAMIENTO	Privada
SISTEMA DE ACTUACIÓN	Compensación
PROGRAMACIÓN	1er Cuatrienio

CONDICIONES PARTICULARES DE LA EDIFICACIÓN	
TIPOLOGÍA	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Vivienda unifamiliar agrupada ✓ Vivienda colectiva en bloque abierto de 5 plantas (B+4)

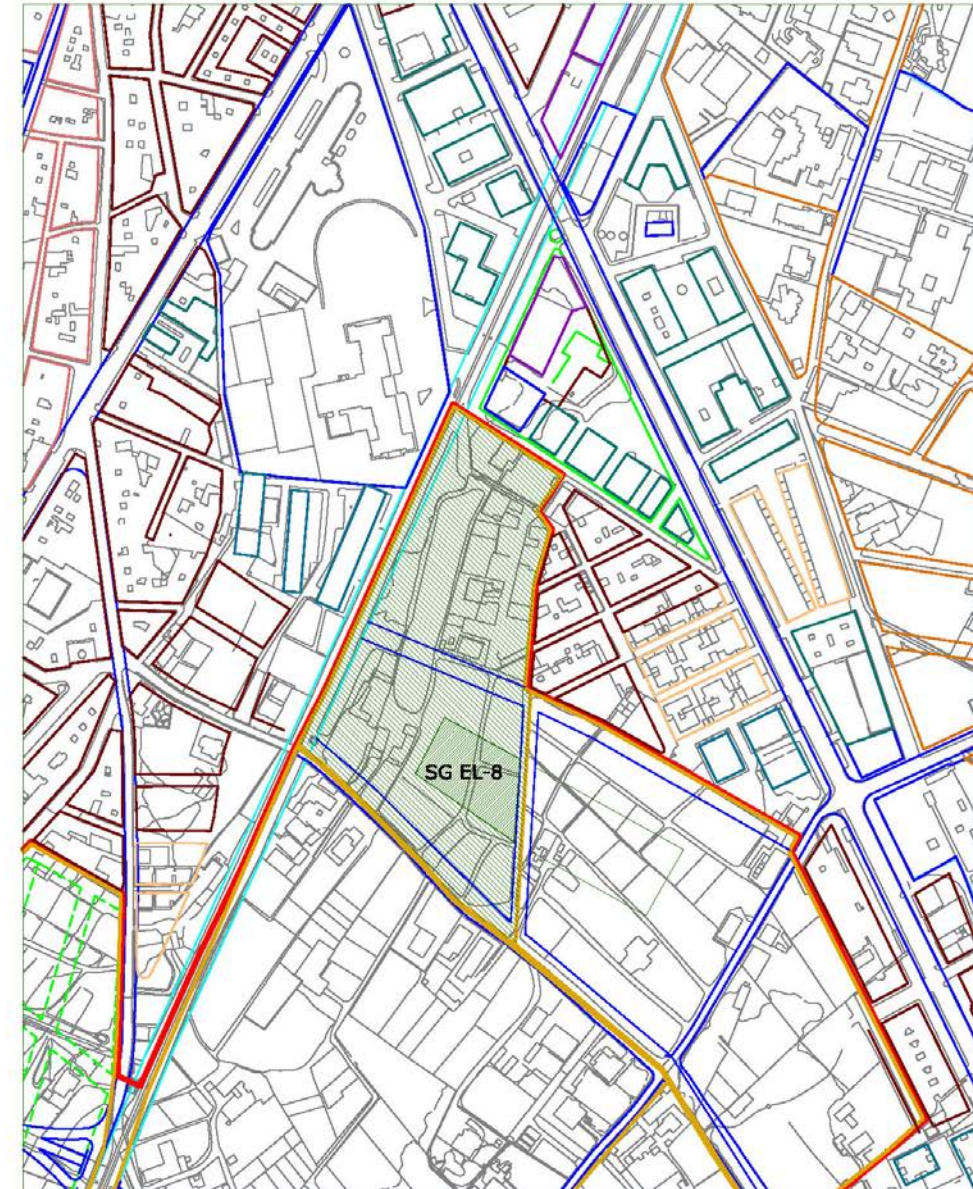
CONDICIONES PARTICULARES DE LA ORDENACIÓN

El Sistema General de espacios libres se localizará según las determinaciones gráficas que se adjuntan.

Se deberá contemplar la ordenación de las márgenes del pasillo ferroviario de forma que dignifique los bordes del ferrocarril.

- (1) El aprovechamiento de referencia se aplica a la superficie total del sector incluidos los sistemas generales.
- (2) El número máximo de viviendas será el resultado de multiplicar la densidad por la superficie del sector excluidos sistemas generales.

LORCA S-9.R



E 1:4000



Plan General Municipal de Ordenación de Lorca

SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO **LORCA. SECTOR 11**

DETERMINACIONES DEL PLAN	
USO GLOBAL	Residencial
USO INCOMPATIBLE	Industrial
SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR	147.920 m ²
SUPERFICIE SISTEMAS GENERALES	20.463 m ² SG Espacios libres SG EL-10 6.500 m ² SG Equipamientos SG E-4
SUPERFICIE (excluidos SG)	120.957 m ²
APROVECHAMIENTO DE REFERENCIA	0,60m ² / m ² (1)
DENSIDAD MÁXIMA DE VIVIENDAS	50 viviendas /Ha (2)
CATEGORÍA	Residencial de media densidad

PROGRAMACIÓN Y GESTIÓN	
FIGURA DE PLANEAMIENTO	Plan Parcial y Programa de Actuación
INICIATIVA DE PLANEAMIENTO	Privada
SISTEMA DE ACTUACIÓN	Compensación
PROGRAMACIÓN	2º Cuatrienio

CONDICIONES PARTICULARES DE LA EDIFICACIÓN	
TIPOLOGÍA	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Vivienda colectiva con altura máxima de 7 plantas (B+6) ✓ Bloque jardín con 4 plantas (B+3) ✓ Vivienda unifamiliar

CONDICIONES PARTICULARES DE LA ORDENACIÓN

El 30% de las viviendas a construir deberá estar sujeto a algún régimen de protección pública.

La ordenación del sector deberá contemplar en lo posible la permanencia de las viviendas existentes, en los casos en los que no pueda ser, se instrumentarán mecanismos de gestión que permitan la gradual desaparición de las edificaciones.

Se deberá contemplar la ordenación de las márgenes del pasillo ferroviario de forma que dignifique los bordes del ferrocarril.

VIVIENDAS EXISTENTES EN EL SISTEMA GENERAL

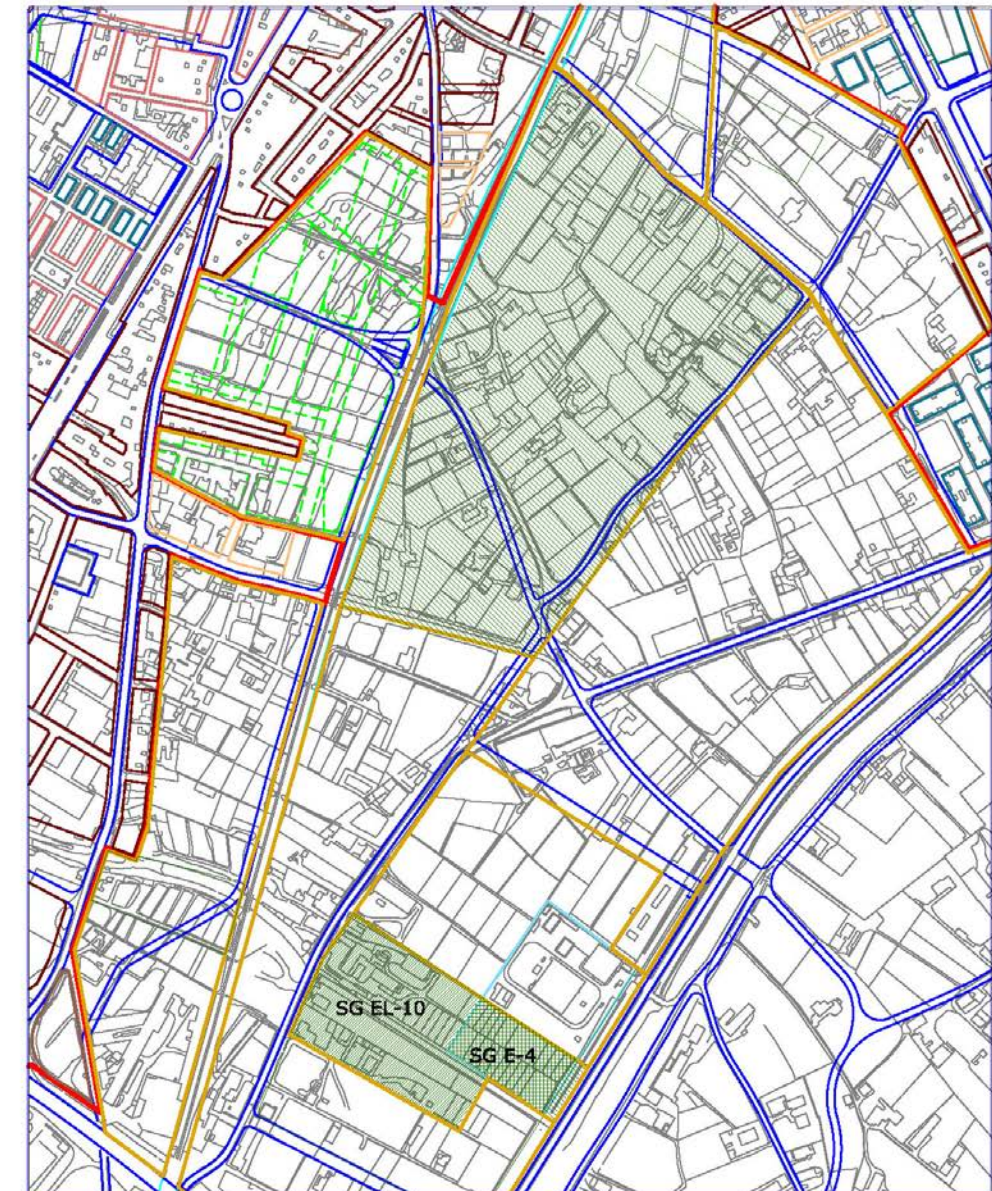
Las viviendas existentes en el sistema general de espacios libres quedan fuera de ordenación, estando sujetas al régimen establecido en el artículo 12 de la Normativa urbanística del Plan General.

- (1) El aprovechamiento de referencia se aplica a la superficie total del sector incluidos los sistemas generales.
- (2) El número máximo de viviendas será el resultado de multiplicar la densidad por la superficie del sector excluidos sistemas generales.



Plan General Municipal de Ordenación de Lorca

S-11



E 1:5000



SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO **LORCA. SECTOR 13**

DETERMINACIONES DEL PLAN	
USO GLOBAL	Residencial
USO INCOMPATIBLE	Industrial
SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR	110.927 m ²
SUPERFICIE SISTEMAS GENERALES	21.347 m ² SG Espacios libres SG EL-10
SUPERFICIE (excluidos SG)	89.580 m ²
APROVECHAMIENTO DE REFERENCIA	0,60m ² / m ² (1)
DENSIDAD MÁXIMA DE VIVIENDAS	50 viviendas /Ha (2)
CATEGORÍA	Residencial de media densidad

PROGRAMACIÓN Y GESTIÓN	
FIGURA DE PLANEAMIENTO	Plan Parcial y Programa de Actuación
INICIATIVA DE PLANEAMIENTO	Privada
SISTEMA DE ACTUACIÓN	Compensación
PROGRAMACIÓN	2º Cuatrienio

CONDICIONES PARTICULARES DE LA EDIFICACIÓN	
TIPOLOGÍA	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Vivienda colectiva con altura máxima de 7 plantas (B+6) ✓ Bloque jardín de 4 plantas ✓ Vivienda unifamiliar

CONDICIONES PARTICULARES DE LA ORDENACIÓN

El 30% de las viviendas a construir deberá estar sujeto a algún régimen de protección pública.

La ordenación del sector deberá contemplar en lo posible la permanencia de las viviendas existentes, en los casos en los que no pueda ser, se instrumentarán mecanismos de gestión que permitan la gradual desaparición de las edificaciones.

Se deberá contemplar la ordenación de las márgenes del pasillo ferroviario de forma que dignifique los bordes del ferrocarril.

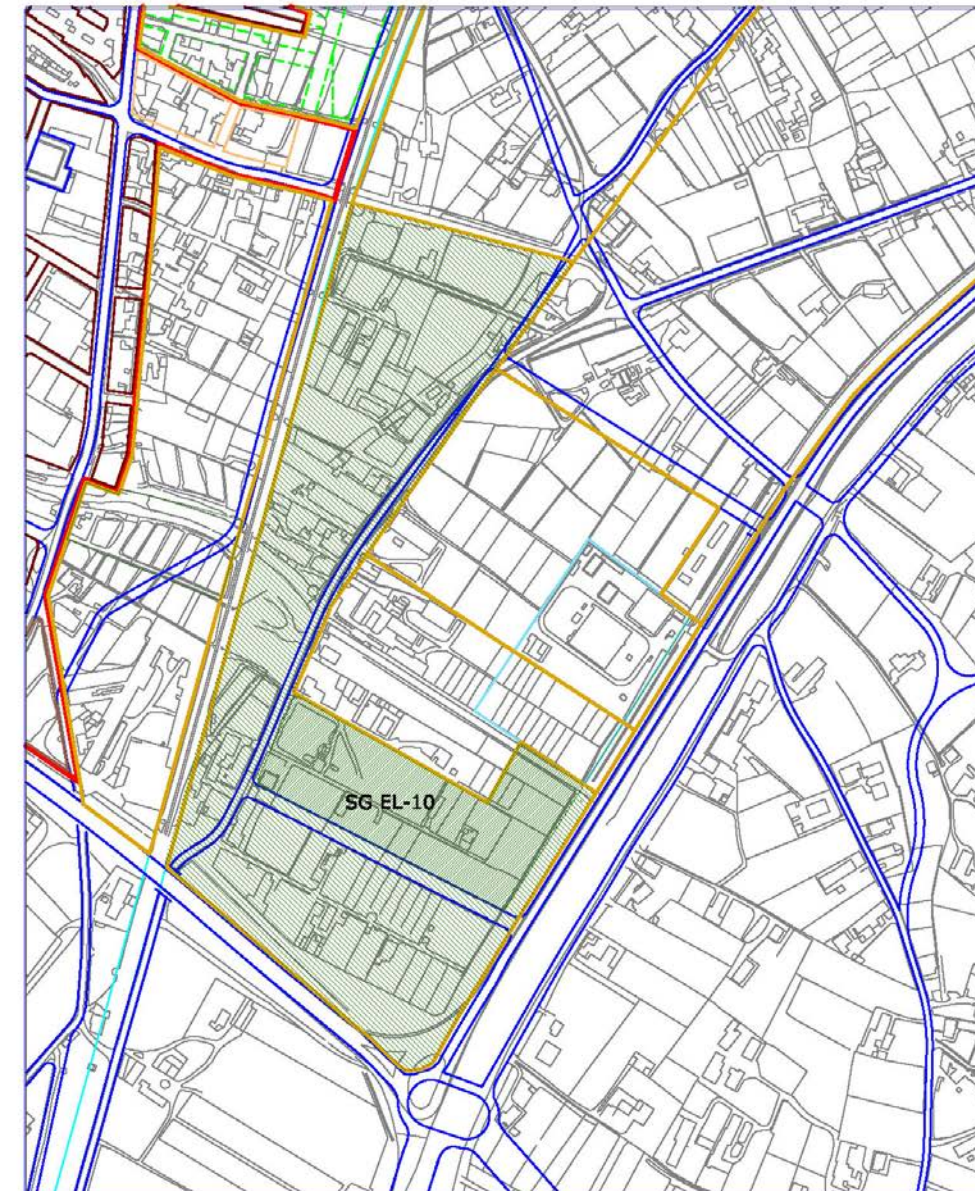
VIVIENDAS EXISTENTES EN EL SISTEMA GENERAL

Las viviendas existentes en el sistema general de espacios libres quedan fuera de ordenación, estando sujetas al régimen establecido en el artículo 12 de la Normativa urbanística del Plan General.

- (1) El aprovechamiento de referencia se aplica a la superficie total del sector incluidos los sistemas generales.
- (2) El número máximo de viviendas será el resultado de multiplicar la densidad por la superficie del sector excluidos sistemas generales.



S-13



E 1:5000



Plan General Municipal de Ordenación de Lorca

SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO **LORCA. SECTOR 14**

DETERMINACIONES DEL PLAN	
USO GLOBAL	Residencial
USO INCOMPATIBLE	Industrial en todas sus categorías
SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR	63.720 m ²
SUPERFICIE SISTEMAS GENERALES	10 % Superficie total del sector destinado a SG de espacios libres, y como mínimo 6.370 m ² SG EL-11
SUPERFICIE (excluidos SG)	57.350 m ²
APROVECHAMIENTO DE REFERENCIA	0,6 m ² / m ² (1)
DENSIDAD MÁXIMA DE VIVIENDAS	50 viviendas /Ha (2)
CATEGORÍA	Residencial de media densidad

PROGRAMACIÓN Y GESTIÓN	
FIGURA DE PLANEAMIENTO	Plan Parcial y Programa de Actuación
INICIATIVA DE PLANEAMIENTO	Privada
SISTEMA DE ACTUACIÓN	Compensación
PROGRAMACIÓN	2º Cuatrienio

CONDICIONES PARTICULARES DE LA EDIFICACIÓN	
TIPOLOGÍA	Vivienda colectiva en bloque abierto o manzana cerrada con 5 plantas (B+4) Vivienda unifamiliar

CONDICIONES PARTICULARES DE LA ORDENACIÓN

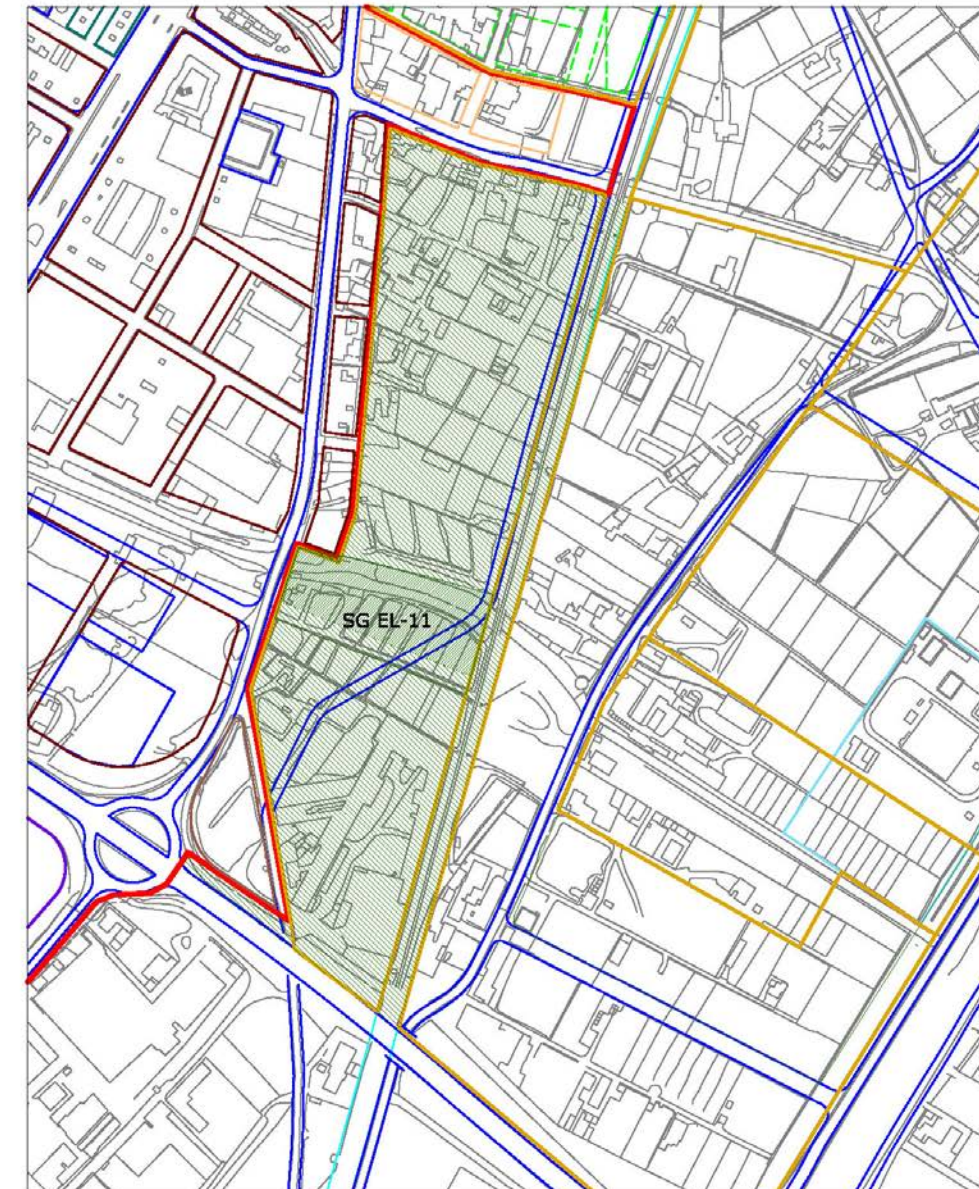
Se deberá configurar un parque arbolado englobando el paso de la Rambla.
 Se podrá destinar al uso terciario al 15% del aprovechamiento total del sector.
 El 30% de las viviendas a construir deberá estar sujeto a algún régimen de protección pública.
 El Sistema General de espacios libres se localizará según las determinaciones gráficas que se adjuntan, englobando el paso de la Rambla de las Señoritas.
 Dentro de la superficie del Sistema General de espacios libres no se incluyen los terrenos correspondientes a la Rambla, al constituir esta un bien de uso y dominio público, en aplicación del artículo 170.4 de la Ley1/2001 del Suelo de la Región de Murcia.
 Se deberá contemplar la ordenación de las márgenes del pasillo ferroviario de forma que dignifique los bordes del ferrocarril.

- (1) El aprovechamiento de referencia se aplica a la superficie total del sector incluidos los sistemas generales.
- (2) El número máximo de viviendas será el resultado de multiplicar la densidad por la superficie del sector excluidos sistemas generales.



Plan General Municipal de Ordenación de Lorca

LORCA S-14.R



E 1:4000



**SUELO URBANIZABLE
ESPECIAL**



SUELO URBANIZABLE ESPECIAL	SUZE HUERTA
-----------------------------------	--------------------

SITUACIÓN

Zona de regadío tradicional, caracterizada por una parcelación agrícola, de forma rectangular muy alargada, dispuesta junto a los ejes formados por una conducción de riego y un camino.

DETERMINACIONES DEL PLAN

USO GLOBAL	Residencial, dotacional
USO INCOMPATIBLE	Industrial excepto en el frente de la carretera 340, en Torrecilla, señalado en el plano 3.7
APROVECHAMIENTO GLOBAL DE REFERENCIA	0,12
DENSIDAD MÁXIMA DE VIVIENDAS	10 viviendas /Ha
SUPERFICIE MÍNIMA DE SECTOR	30 Ha
SISTEMAS GENERALES	Los sectores delimitados deberán reservar al menos el 10% de su superficie total para sistemas generales de los cuales la mitad como mínimo corresponderá al Sistema General de Espacios Libres; el destino final de la mitad restante será definido en cada caso por el Ayuntamiento.
CRITERIOS PARA LA DELIMITACIÓN DE SECTORES	Los sectores se delimitarán apoyándose en alguno de sus lados en un camino público tradicional, en todo caso se deberá garantizar una conexión directa con alguna carretera nacional o regional.

DESARROLLO

FIGURA DE PLANEAMIENTO	Plan Especial de Adecuación Urbanística
-------------------------------	-----------------------------------------

CONDICIONES PARTICULARES DE DESARROLLO

El Plan Especial que desarrolle cada sector deberá contener una justificación detallada de su delimitación y de su correcta inserción en la estructura territorial que define el Plan, haciendo especial incidencia en su relación con la estructura viaria municipal y los núcleos del entorno inmediato.

Contendrá además un análisis detallado de los equipamientos existentes en el entorno inmediato si los hubiera, y como consecuencia, se especificarán los equipamientos necesarios, tanto de carácter local como general, a localizar en el sector.



RÉGIMEN TRANSITORIO

Hasta tanto se apruebe el correspondiente Plan Especial para el desarrollo de esta categoría de suelo urbanizable se permitirán los siguientes usos con parcela mínima de 5.000 m²:

- Almacenes e instalaciones agropecuarias vinculadas a la explotación, en los términos establecidos en el art. 148.1 de la Normativa urbanística, excepto en lo relativo a retranqueos, que serán de 5 m a linderos y de 15 m a caminos o vías de acceso.
- Explotaciones ganaderas, en los términos establecidos en los arts. 148.2 y 148.3 de la Normativa.
- Industrias de manipulación hortofrutícola, con las condiciones establecidas en el art. 148.4, salvo en lo relativo a la parcela exigible.
- Construcciones destinadas a dotaciones y equipamientos colectivos, con las condiciones fijadas en el art. 148.12, salvo en lo relativo a la parcela exigible.
- Comercial, en sus categorías a y b, en edificio exclusivo y en planta baja.
- Oficinas, en edificio exclusivo y en planta baja.
- Hotelero, en categorías 1, 3, 4 y 5, en edificio exclusivo.
- Hostelero, en planta baja con aforo tipos I y II, y edificio exclusivo con aforo tipos III y IV.
- Otros servicios terciarios, en planta baja con aforo tipos I y II, y en edificio exclusivo con aforo tipo III.
- Edificaciones e instalaciones al servicio de las obras de infraestructura o servicios públicos, con las condiciones establecidas en el art. 148.7.
- Alojamiento rural, con las condiciones establecidas en el art. 148, apartado decimocuarto, salvo lo establecido para la parcela mínima.
- Actuaciones de interés público cuando se den las condiciones establecidas en los artículos 83.4 y 85 de la Ley 1/2001, del Suelo de la Región de Murcia.

➤ Condiciones de edificación para los usos comercial, oficinas, hotelero, hostelero y otros servicios terciarios:

- Retranqueo: 15 m. a cualquier lindero y 25 m. a la línea de cerramiento de la parcela, conforme a lo dispuesto en el art. 114 de la Normativa.
- Altura máxima: 2 plantas y 7 m.
- Ocupación máxima: 15 %.
- Edificabilidad máxima: 0,12 m²/m².

➤ Condiciones de edificación para el uso de vivienda:

- Serán las fijadas en el art. 148, apartado undécimo, salvo en lo relativo a la parcela mínima y a los retranqueos, que quedan establecidos como sigue:
- Retranqueo a camino: 15 m. a la línea de cerramiento de la parcela, conforme a lo dispuesto en el art. 114.
- Retranqueo a otros linderos:

1. En aquellas parcelas en las que no pueda inscribirse un círculo con diámetro igual o menor a 35 m., el retranqueo será de 10 m.
2. En aquellas parcelas en las que pueda inscribirse un círculo con diámetro mayor de 35 m. y menor o igual a 45 m., el retranqueo será el resultado de aplicar la siguiente fórmula:

$$r = \frac{F - 15}{2}$$

Siendo r: retranqueo y F: longitud de fachada de la parcela

3. En aquellas parcelas en las que pueda inscribirse un círculo con diámetro mayor de 45 m., el retranqueo será de 15 m.

Los distintos usos permitidos son acumulables entre sí, no superándose en ningún caso la edificabilidad establecida en 0,12 m²/m², con la suma de todos ellos.

Las industrias existentes en esta clase de suelo, construidas con anterioridad a la entrada en vigor del Plan General, quedan incluidas en el Régimen de Fuera de Ordenanza mientras mantenga su actividad, permitiéndose las actuaciones previstas en el cuadro del art. 12.3

El cese de la actividad supondrá la inclusión de la edificación en el Régimen de Fuera de Ordenación, no pudiéndose realizar en ellos obras de consolidación, aumento de volumen, modernización o que supongan un incremento de su valor de expropiación.

**CONDICIONES ESPECIALES PARA LAS PARCELAS AFECTADAS POR EL SG-V-8**

En las parcelas afectadas por el sistema general SG-V-8 que a la entrada en vigor de este Plan General tuvieran una superficie mayor o igual a 5.000 m² y que descontada la afección les reste una parcela continua inferior a 5.000 m², será de aplicación el régimen transitorio especificado en el apartado anterior, siendo la parcela mínima de 2.500 m².

CONDICIONES ESPECIALES PARA LA FRANJA INDUSTRIAL

Hasta tanto se apruebe el correspondiente Plan Especial para el desarrollo de esta categoría de suelo urbanizable, la franja delimitada en la margen izquierda de la C.N. 340, dirección Puerto Lumbreras, se destinará a actividades económicas limpias o de escaparate, en tipología aislada, tales como exposición, venta comercial, asistencia post-venta y otros servicios auxiliares, admitiéndose como usos compatibles del principal las oficinas, talleres de reparación y garaje-aparcamiento con las siguientes condiciones:

- Parcela mínima..... 5.000 m²
- Edificabilidad..... 0,12 m²/ m²
- Ocupación..... 50%
- Retranqueos..... 10 m a todos los linderos de los que al menos la mitad deberán estar arbolados
- Distancias a eje de caminos..... 10 m
- Altura: 1 planta-8,50 m. En edificios auxiliares de oficina se permite una altura de 2 plantas-8,50 m.
- Sótanos: Sí, ocupando como máximo el 50 % de la parcela y guardando los retranqueos mínimos exigidos.



Plan General Municipal de Ordenación de Lorca

SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO



Plan General Municipal de Ordenación de Lorca

SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO	SUZNS - 1.R
-----------------------------------------	--------------------

SITUACIÓN

Se localiza al Este de la ciudad, entre el límite del suelo urbano y el sistema general viario SG-V8.

DETERMINACIONES DEL PLAN

USO GLOBAL	Residencial, dotacional
USO INCOMPATIBLE	Industrial
APROVECHAMIENTO GLOBAL DE REFERENCIA	0,30
DENSIDAD MÁXIMA DE VIVIENDAS	25 viviendas /Ha
SUPERFICIE MÍNIMA DE SECTOR	10 Ha (incluidos Sistemas Generales)
SISTEMAS GENERALES ADSCRITOS	SG-V7 (tramo 4,6 y 7) SG-V8 (tramo 7 y 8) SG-V9
RESERVA DE SISTEMAS GENERALES	A los primeros sectores que se delimiten se adscribirán los SG adscritos, en una cuantía igual o superior al 15% de la superficie total. Cuando estos se agoten, los sectores delimitados deberán reservar al menos el 15% de su superficie total para sistemas generales, de los cuales la mitad como mínimo corresponderá al SG de espacios libres; el destino final de la mitad restante será definido en cada caso por el Ayuntamiento.
CRITERIOS PARA LA DELIMITACIÓN DE SECTORES	Los sectores se delimitarán contiguos al suelo urbano o urbanizable sectorizado, debiendo tener un frente mínimo colindante al suelo urbano o urbanizable sectorizado de 250 m. En ningún caso se admitirá la delimitación de sectores de forma aislada, aunque se vinculen a SG preferentes. El área delimitada deberá garantizar su perfecta integración en la estructura urbana establecida por el Plan.



DESARROLLO

FIGURA DE PLANEAMIENTO	Plan Parcial
CONDICIONES PARTICULARES DE DESARROLLO	<p>En la zona comprendida entre la Rambla de Tiata y la ciudad consolidada se localizarán preferentemente tipologías de edificación de vivienda colectiva.</p> <p>La zona entre la Rambla de Tiata y el SG-V8 se consolidará preferentemente con vivienda unifamiliar y vivienda colectiva de poca altura, debiendo mantenerse en lo posible las edificaciones existentes en el momento que se produzca la aprobación definitiva del Plan.</p> <p>En los sectores que se delimiten tangentes al ferrocarril, o sean atravesados por él, el correspondiente Plan Parcial deberá contemplar la ordenación de las márgenes del pasillo ferroviario de forma que dignifique los bordes del ferrocarril.</p>

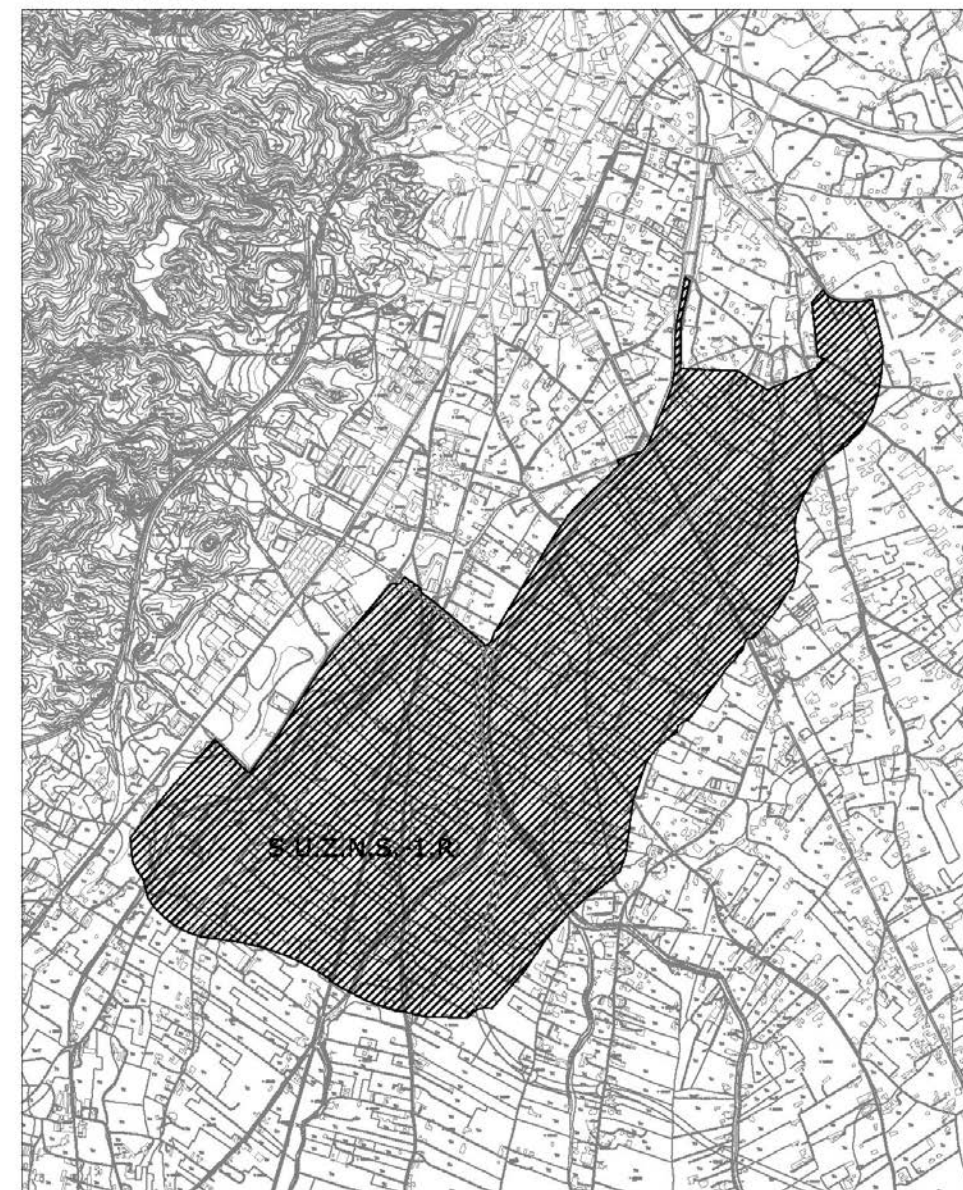
RÉGIMEN TRANSITORIO

Hasta tanto se apruebe el correspondiente Plan Especial para el desarrollo de esta clase de suelo, se permitirá la construcción de vivienda unifamiliar aislada vinculada a las explotaciones agrícolas, debiendo ser la parcela mínima superior a 5.000 m², con las condiciones fijadas en el artículo 146 de la Normativa Urbanística.

La edificabilidad correspondiente a los usos permitidos como régimen transitorio, en ningún caso podrá superar al aprovechamiento de referencia.

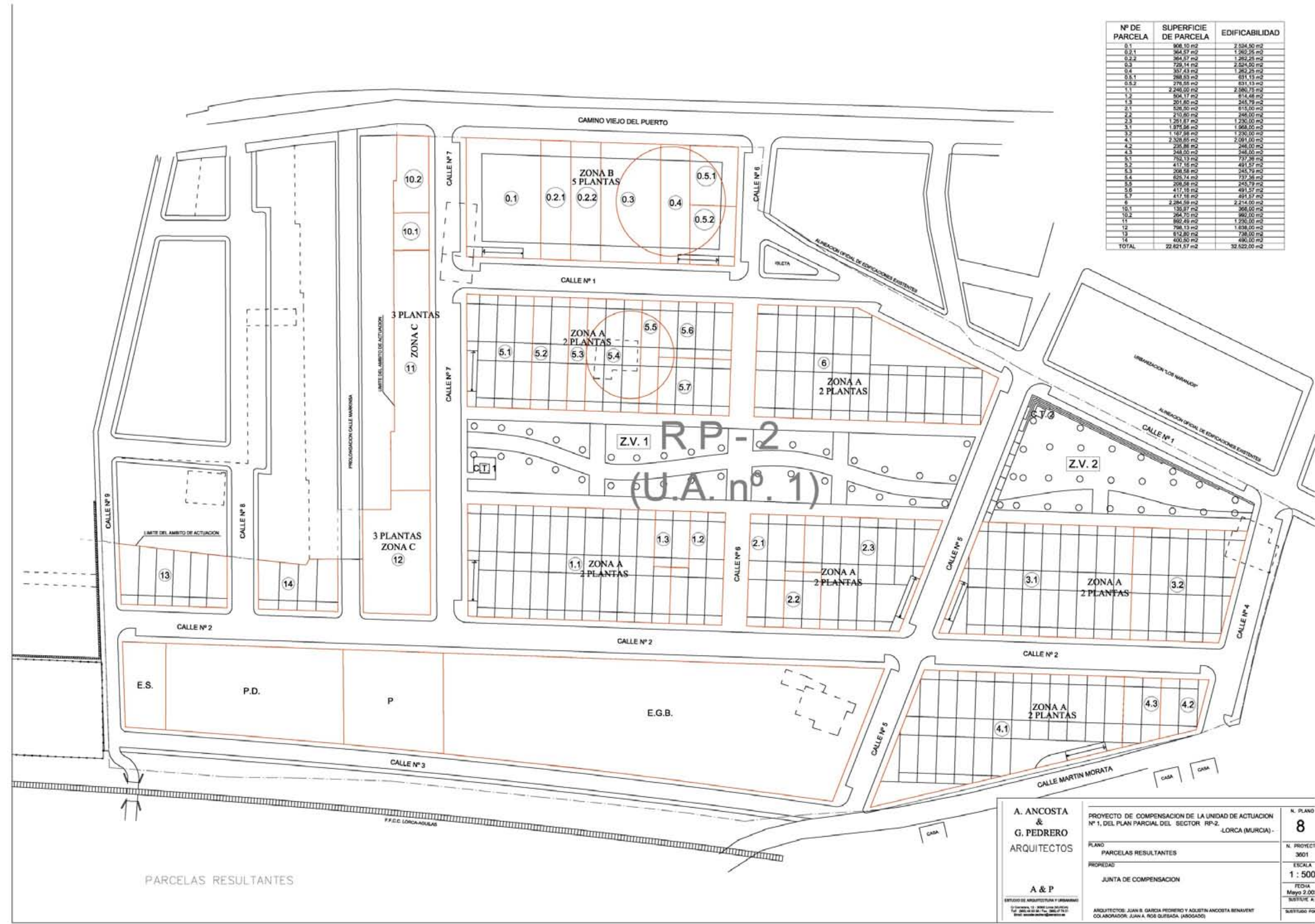


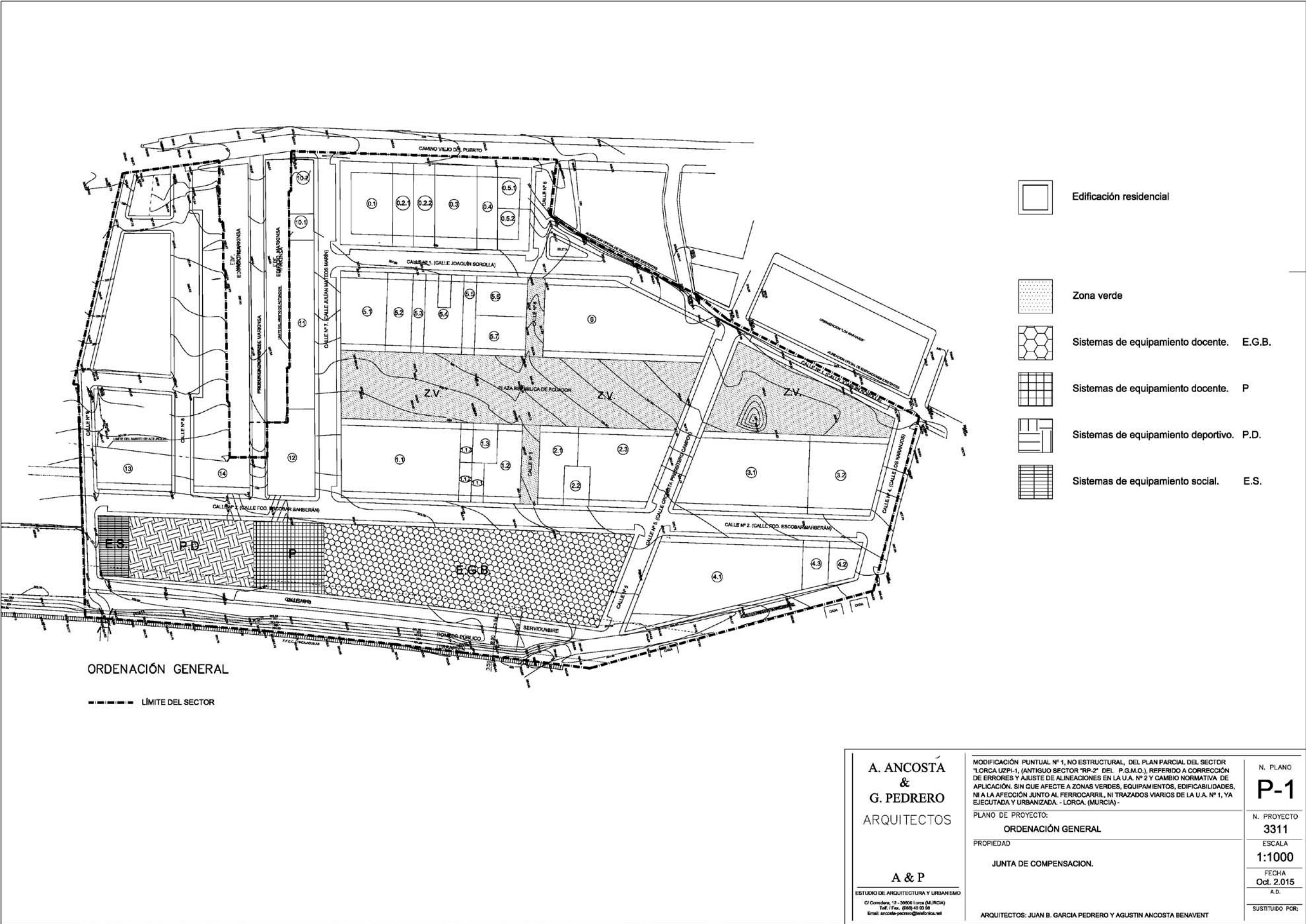
S.U.Z.N.S.-1.R

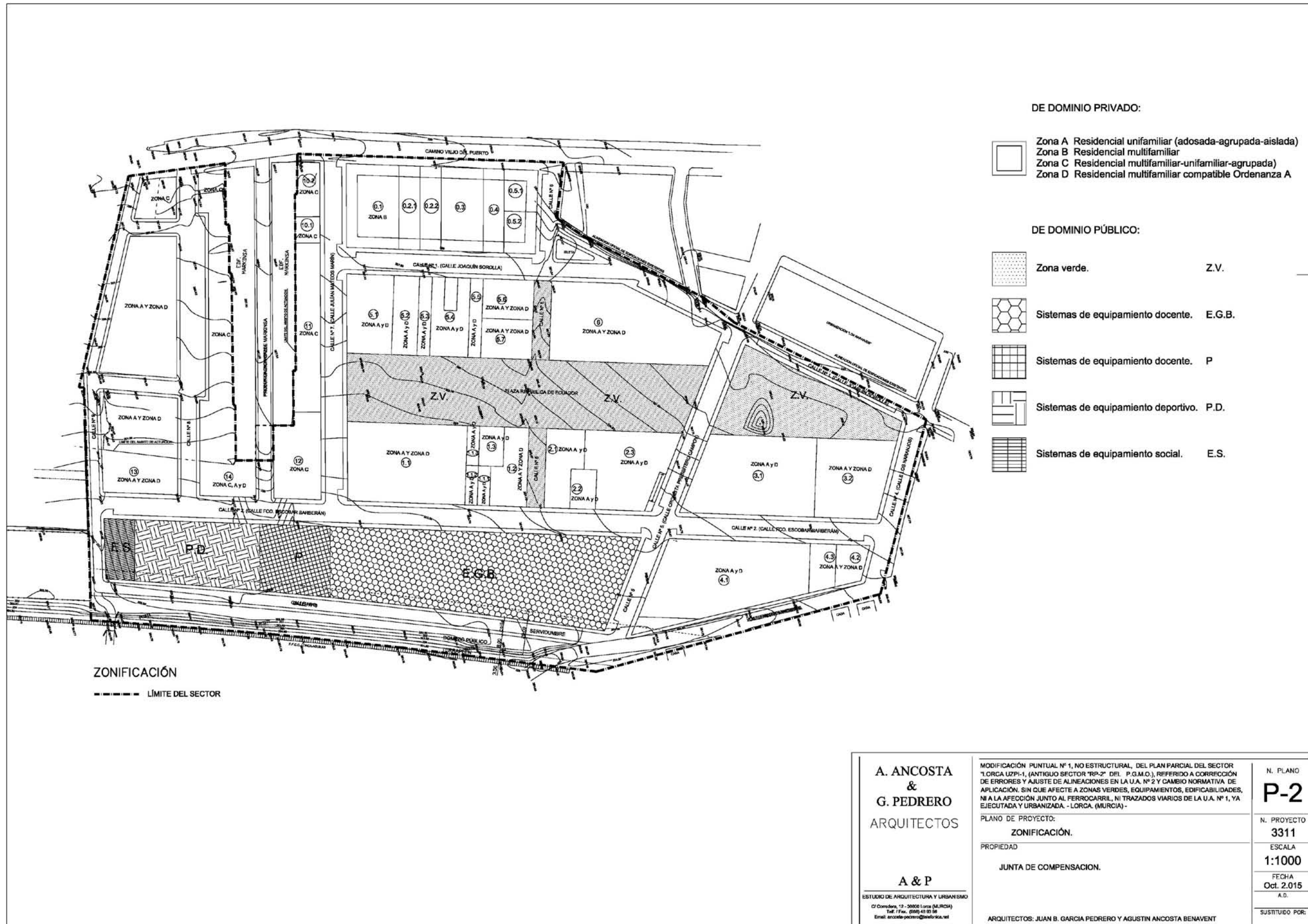


APÉNDICE 3. PLANEAMIENTO DE DESARROLLO

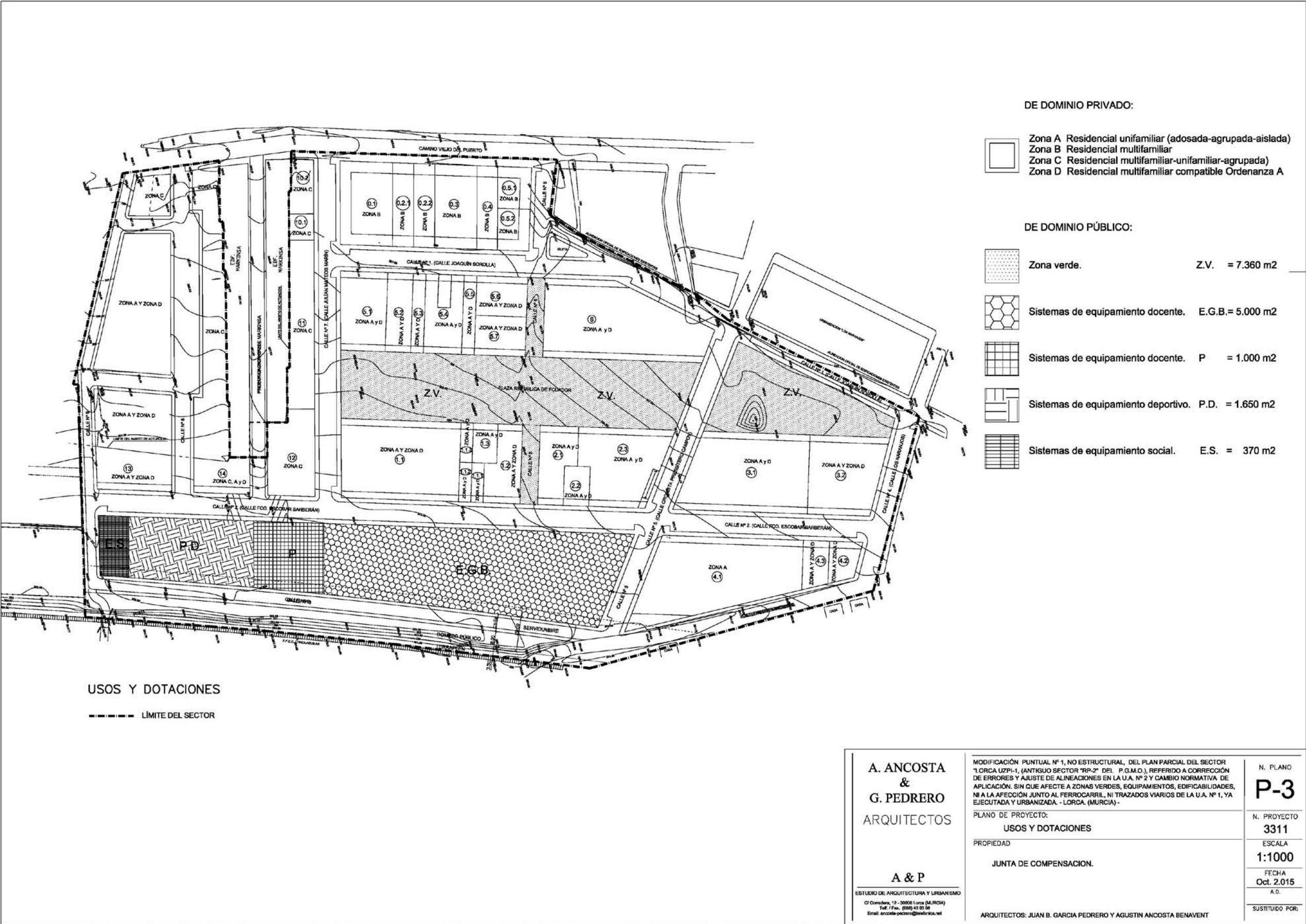
1. PLAN PARCIAL SECTOR RP-2 (UZPI-1)

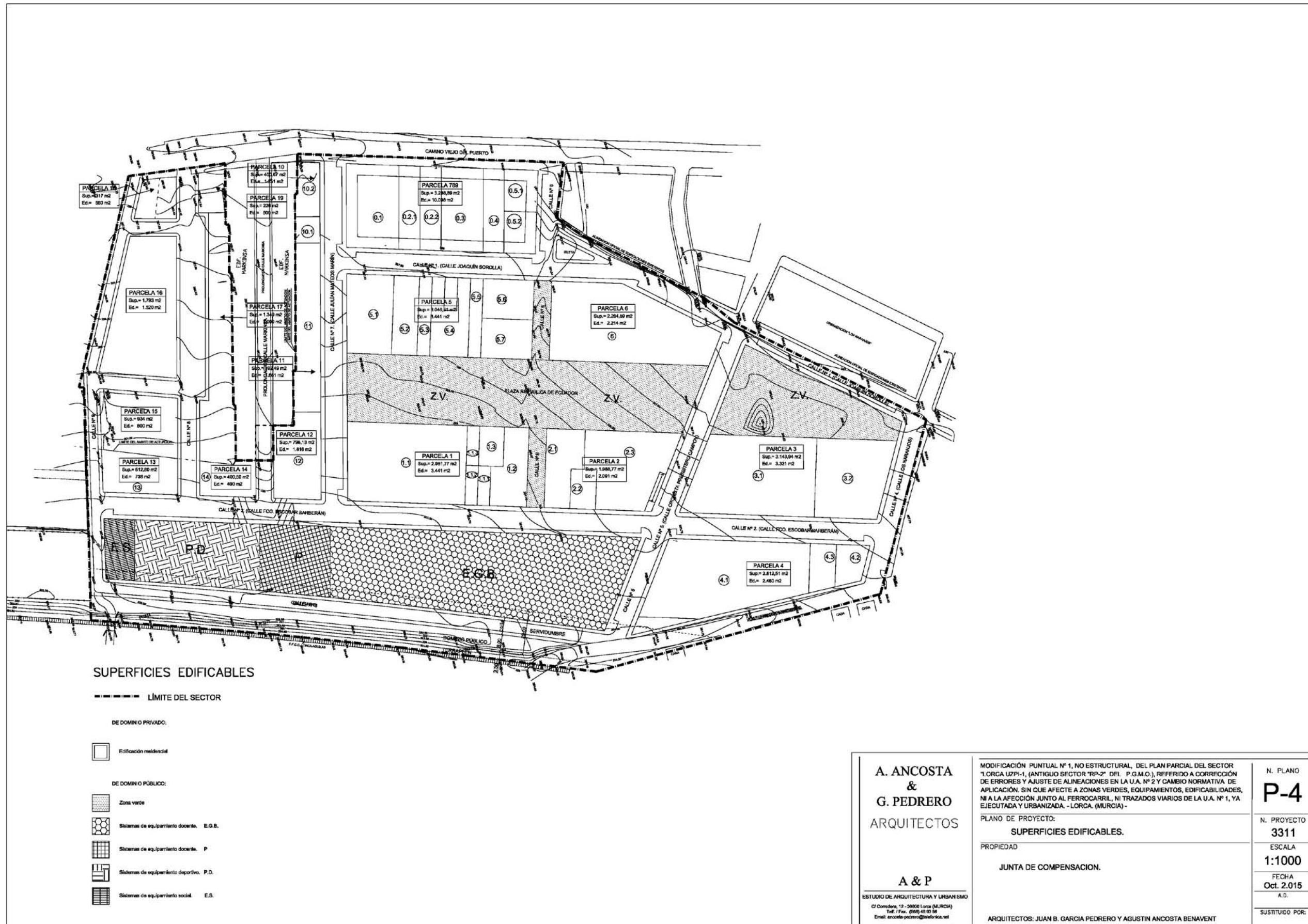




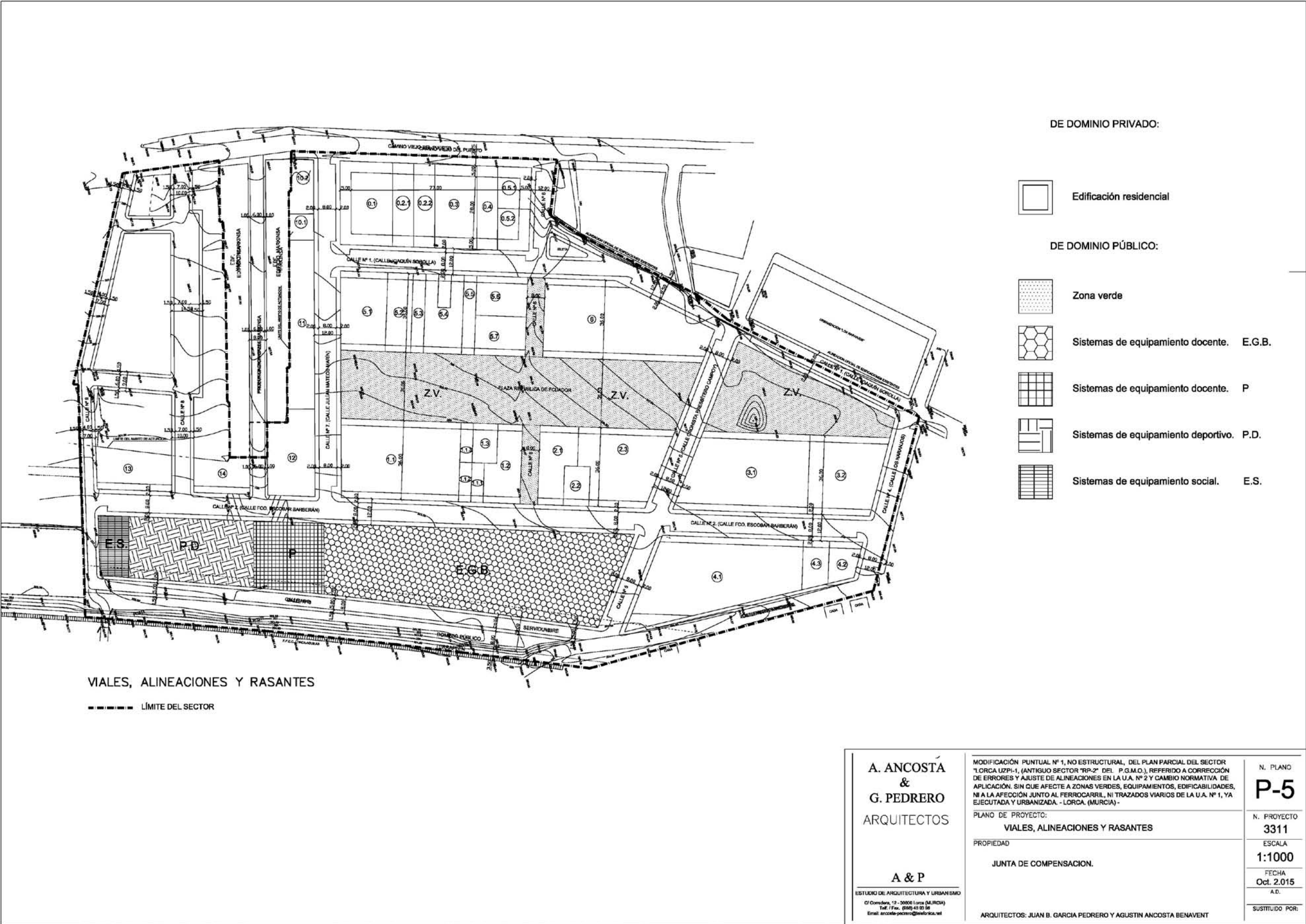


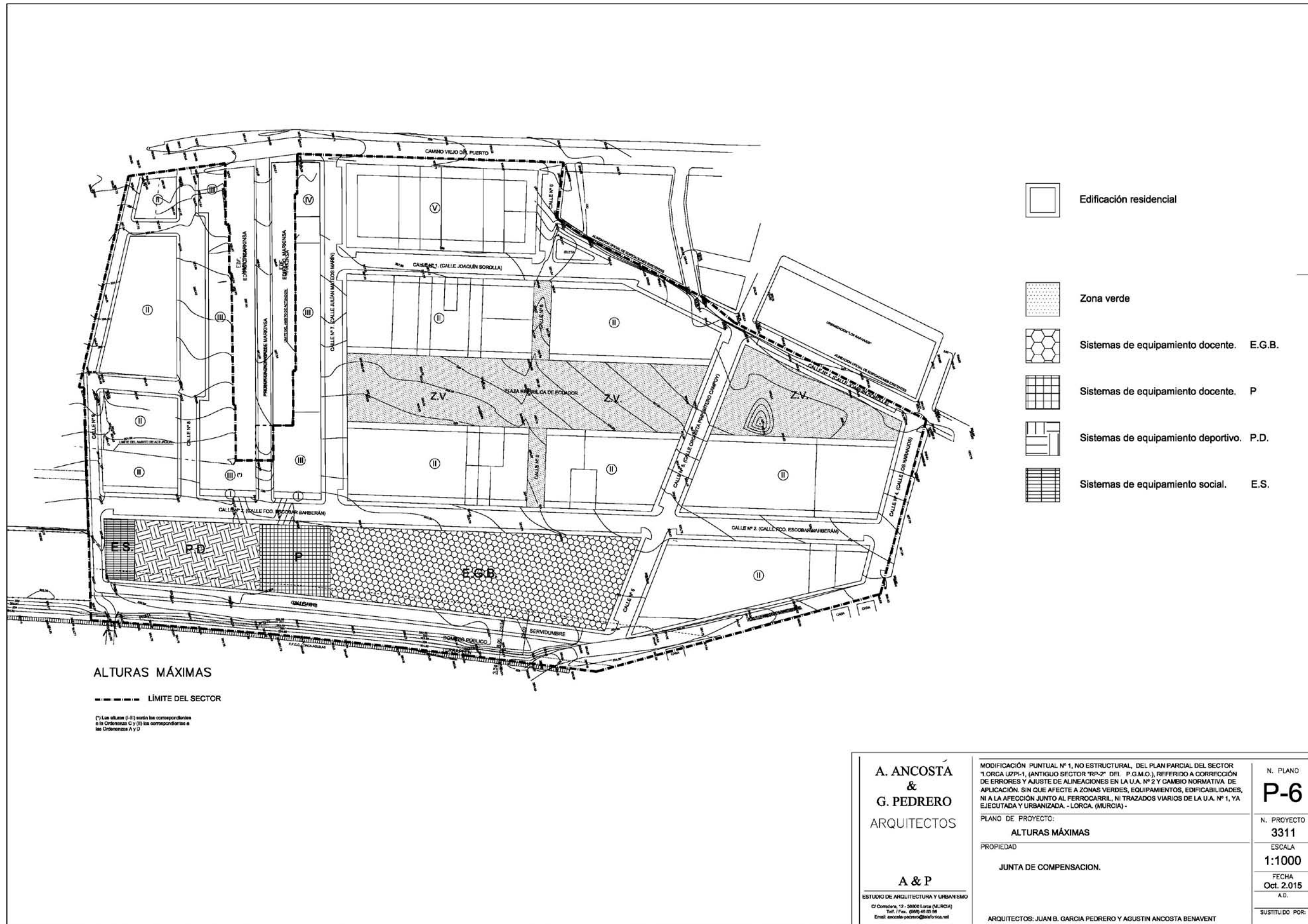
<p>A. ANCOSTA & G. PEDRERO ARQUITECTOS</p> <p>A & P ESTUDIO DE ARQUITECTURA Y URBANISMO C/ Compañía, 12 - 30000 Lorca (MURCIA) Tel: F.º, (968) 43 92 58 Email: ancoste.pedro@telefonica.net</p>	<p>MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 1, NO ESTRUCTURAL, DEL PLAN PARCIAL DEL SECTOR "LORCA UZPI-1, (ANTIGUO SECTOR TRP-2" DEL P.G.M.O.), REFERIDO A CORRECCIÓN DE ERRORES Y AJUSTE DE ALINEACIONES EN LA U.A. Nº 2 Y CAMBIO NORMATIVA DE APLICACIÓN, SIN QUE AFECTE A ZONAS VERDES, EQUIPAMIENTOS, EDIFICABILIDADES, NI A LA AFECCIÓN JUNTO AL FERROCARRIL, NI TRAZADOS VIARIOS DE LA U.A. Nº 1, YA EJECUTADA Y URBANIZADA. - LORCA. (MURCIA) -</p>	<p>N. PLANO P-2</p>
	<p>PLANO DE PROYECTO: ZONIFICACIÓN.</p>	<p>N. PROYECTO 3311</p>
	<p>PROPIEDAD JUNTA DE COMPENSACION.</p>	<p>ESCALA 1:1000</p>
	<p>ARQUITECTOS: JUAN B. GARCIA PEDRERO Y AGUSTIN ANCOSTA BENAVENT</p>	<p>FECHA Oct. 2.015 A.D.</p>



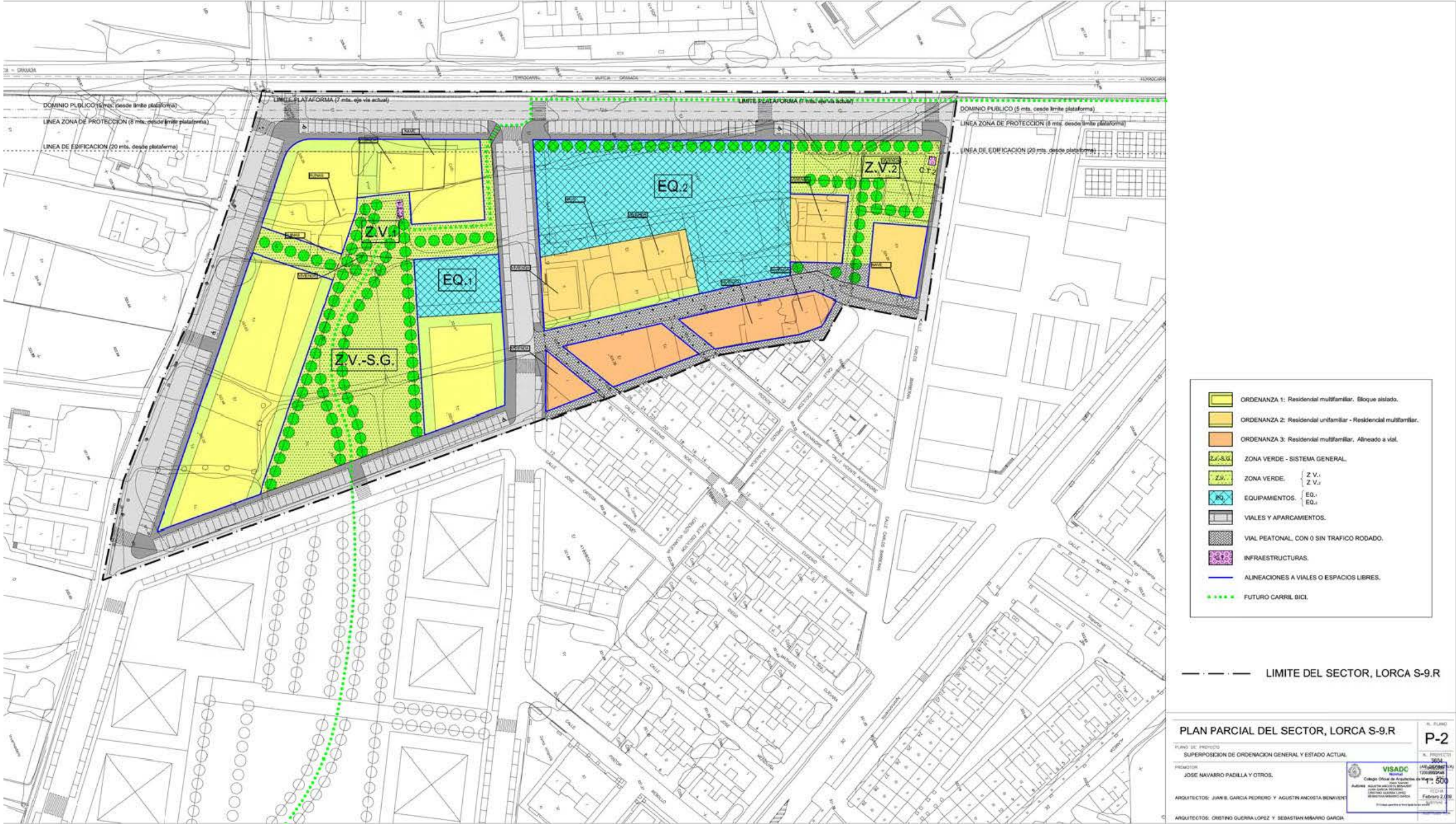


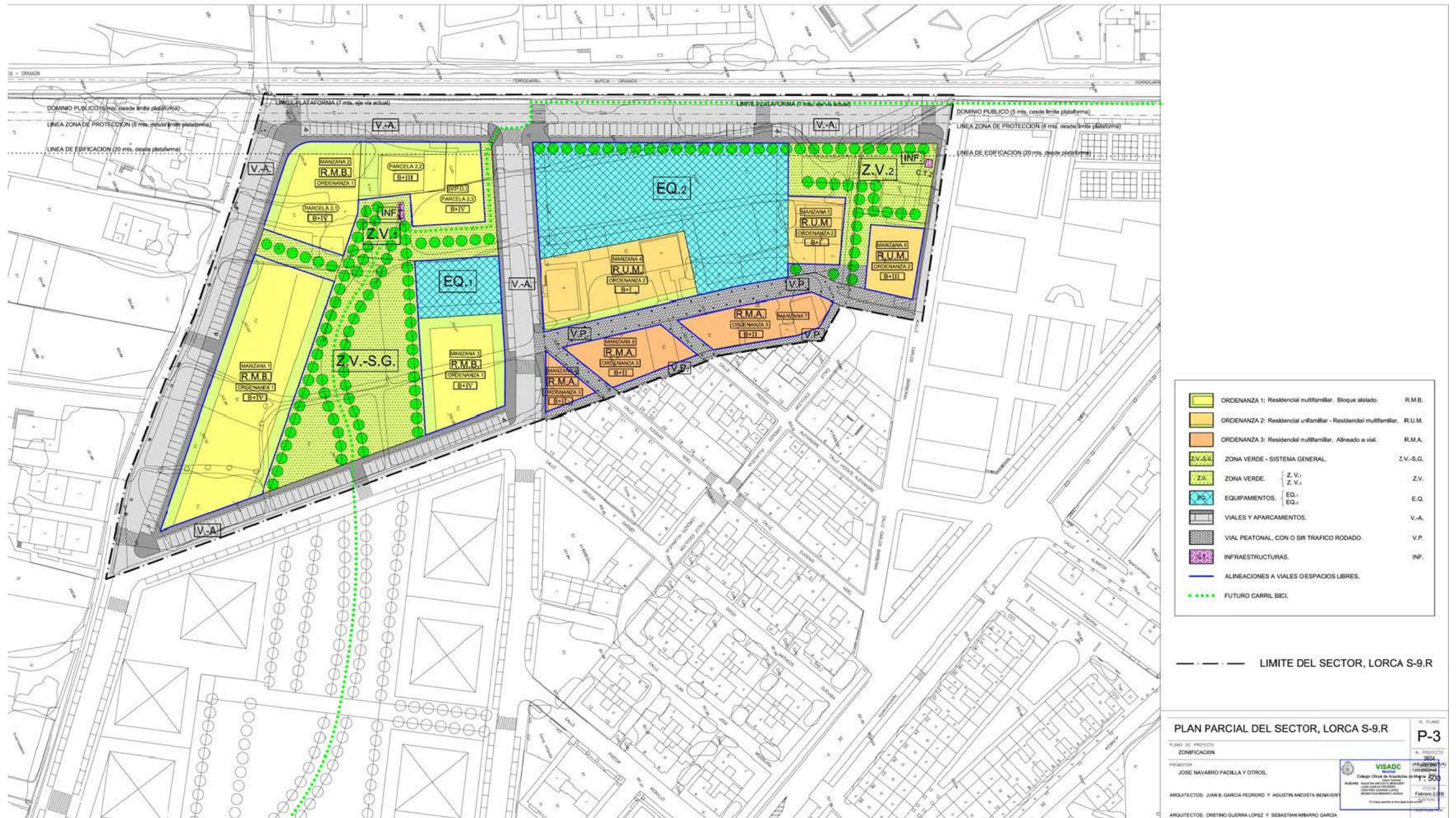
A. ANCOSTA & G. PEDRERO ARQUITECTOS A & P ESTUDIO DE ARQUITECTURA Y URBANISMO C/ Comares, 12 - 30010 Lorca (MURCIA) Telf: Fw. (968) 43 05 58 Email: ancoste.pedro@telefonica.net	MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 1, NO ESTRUCTURAL, DEL PLAN PARCIAL DEL SECTOR "LORCA UZPPI-1 (ANTIGUO SECTOR TRP-2" DEL P.G.M.O.), REFERIDO A CORRECCIÓN DE ERRORES Y AJUSTE DE ALINEACIONES EN LA U.A. Nº 2 Y CAMBIO NORMATIVA DE APLICACIÓN, SIN QUE AFECTE A ZONAS VERDES, EQUIPAMIENTOS, EDIFICABILIDADES, NI A LA AFECCIÓN JUNTO AL FERROCARRIL, NI TRAZADOS VIARIOS DE LA U.A. Nº 1, YA EJECUTADA Y URBANIZADA. - LORCA. (MURCIA) -	N. PLANO P-4
	PLANO DE PROYECTO: SUPERFICIES EDIFICABLES.	N. PROYECTO 3311
PROPIEDAD JUNTA DE COMPENSACION.	ESCALA 1:1000	
ARQUITECTOS: JUAN B. GARCIA PEDRERO Y AGUSTIN ANCOSTA BENAVENT	FECHA Oct. 2.015 A.D.	
	SUSTITUIDO POR:	

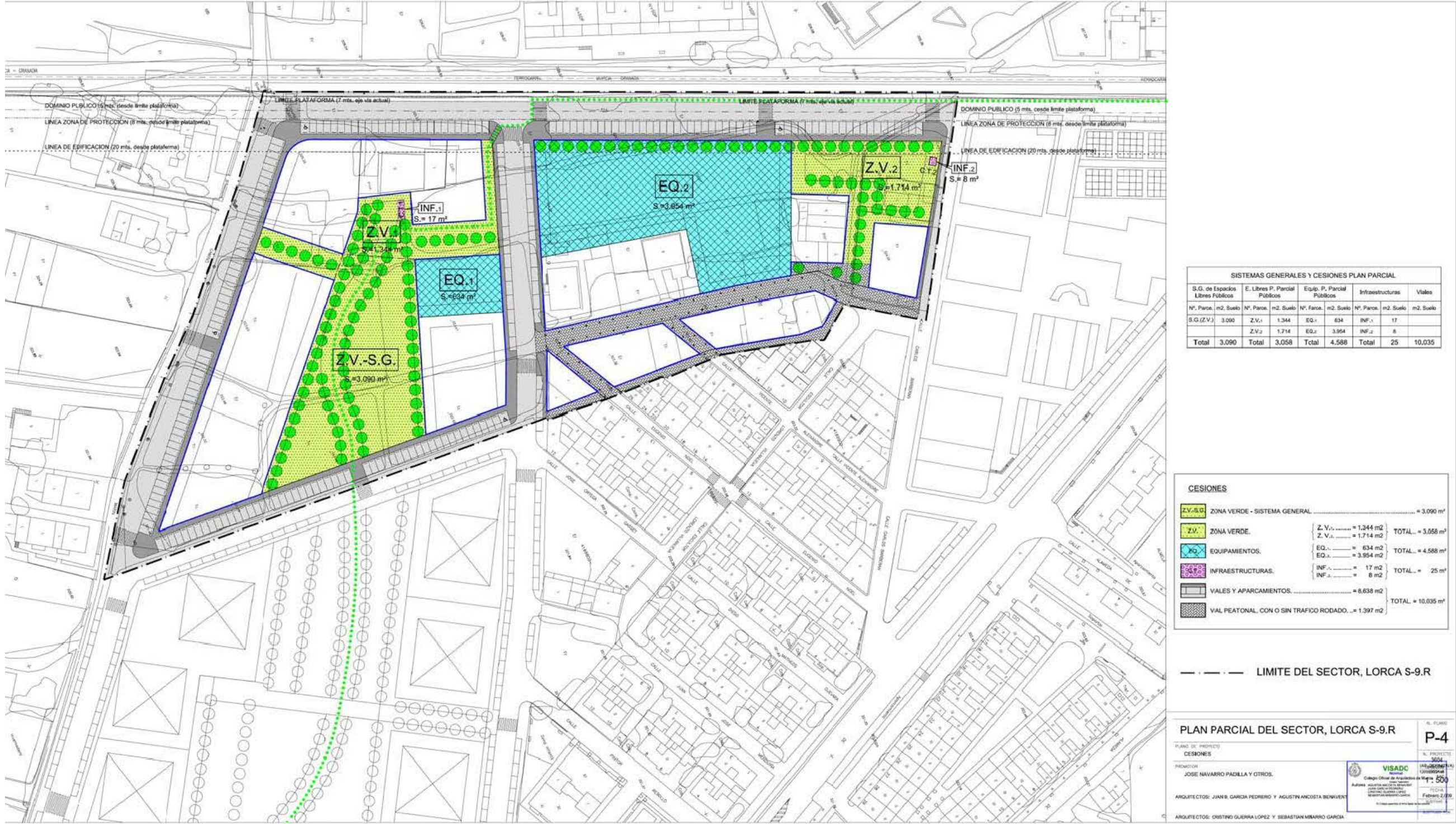




2. PLAN PARCIAL SECTOR 9 R







SISTEMAS GENERALES Y CESIONES PLAN PARCIAL

S.G. de Espacios Libres Públicos	E. Libres P. Parcial Públicos	Equip. P. Parcial Públicos	Infraestructuras	Vales
Nº. Parcel. m2. Suelo	Nº. Parcel. m2. Suelo	Nº. Parcel. m2. Suelo	Nº. Parcel. m2. Suelo	Nº. Parcel. m2. Suelo
S.G.(Z.V.) 3.090	Z.V.1 1.344	EQ.1 634	INF.1 17	
	Z.V.2 1.714	EQ.2 3.954	INF.2 8	
Total 3.090	Total 3.058	Total 4.588	Total 25	10.035

CESIONES

Z.V.-S.G.	ZONA VERDE - SISTEMA GENERAL				= 3.090 m ²
Z.V.	ZONA VERDE	Z.V.1 = 1.344 m ²	Z.V.2 = 1.714 m ²		TOTAL = 3.058 m ²
EQ.	EQUIPAMIENTOS	EQ.1 = 634 m ²	EQ.2 = 3.954 m ²		TOTAL = 4.588 m ²
INF.	INFRAESTRUCTURAS	INF.1 = 17 m ²	INF.2 = 8 m ²		TOTAL = 25 m ²
	VALES Y APARCAMIENTOS				= 8.638 m ²
	VIAL PEATONAL CON O SIN TRAFICO RODADO				= 1.397 m ²
	TOTAL				= 10.035 m²

--- LIMITE DEL SECTOR, LORCA S-9-R

PLAN PARCIAL DEL SECTOR, LORCA S-9-R

PLANO DE PROYECTO

CESIONES

PROMOTOR: JOSE NAVARRO PADILLA Y OTROS.

ARQUITECTOS: JUAN B. GARCIA PEDRERO Y AGUSTIN ANOSTA BENAVENTE

ARQUITECTOS: CRISTINO GUERRA LOPEZ Y SEBASTIAN HERRERO GARCIA

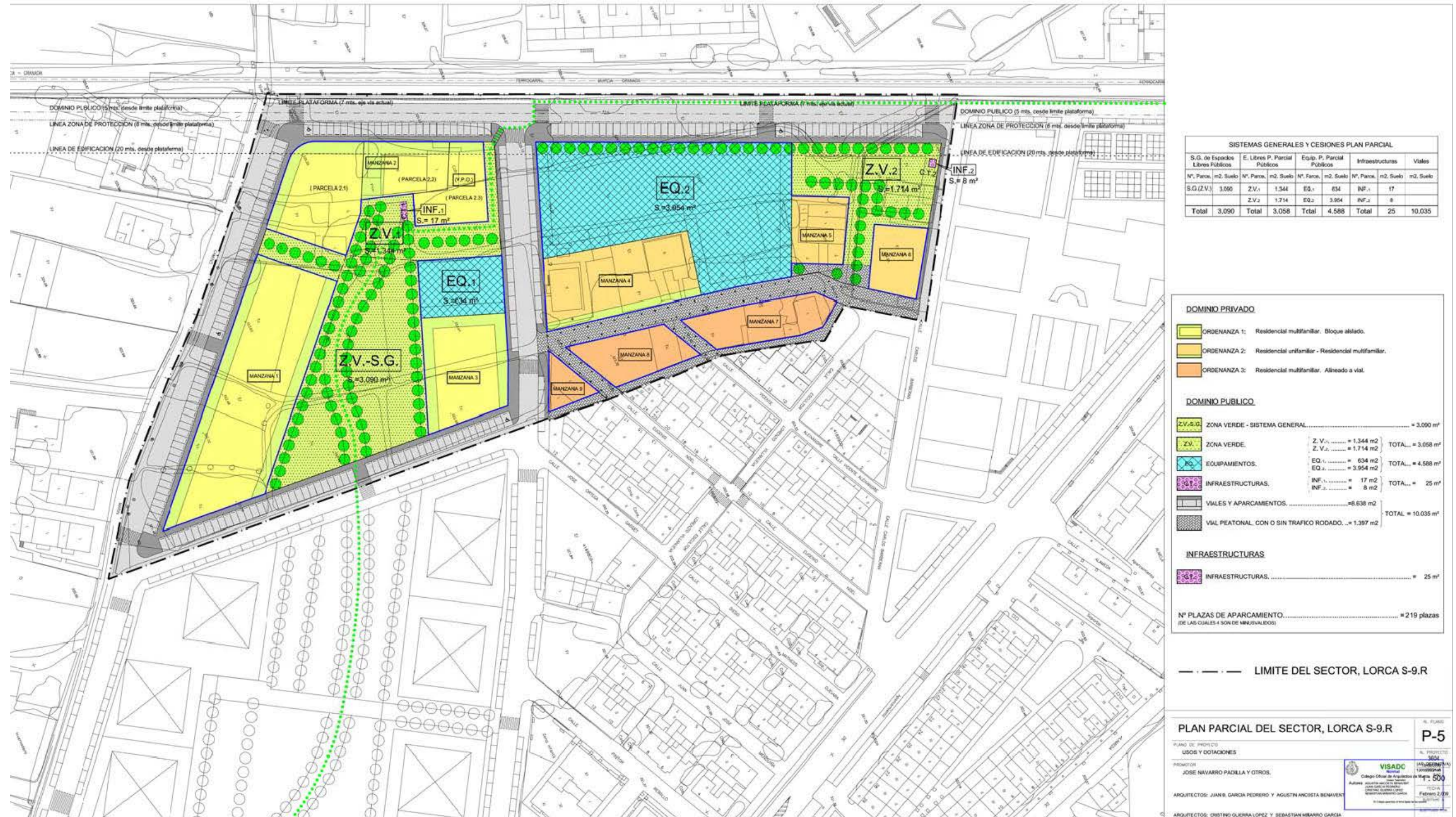
PLANO Nº. 304

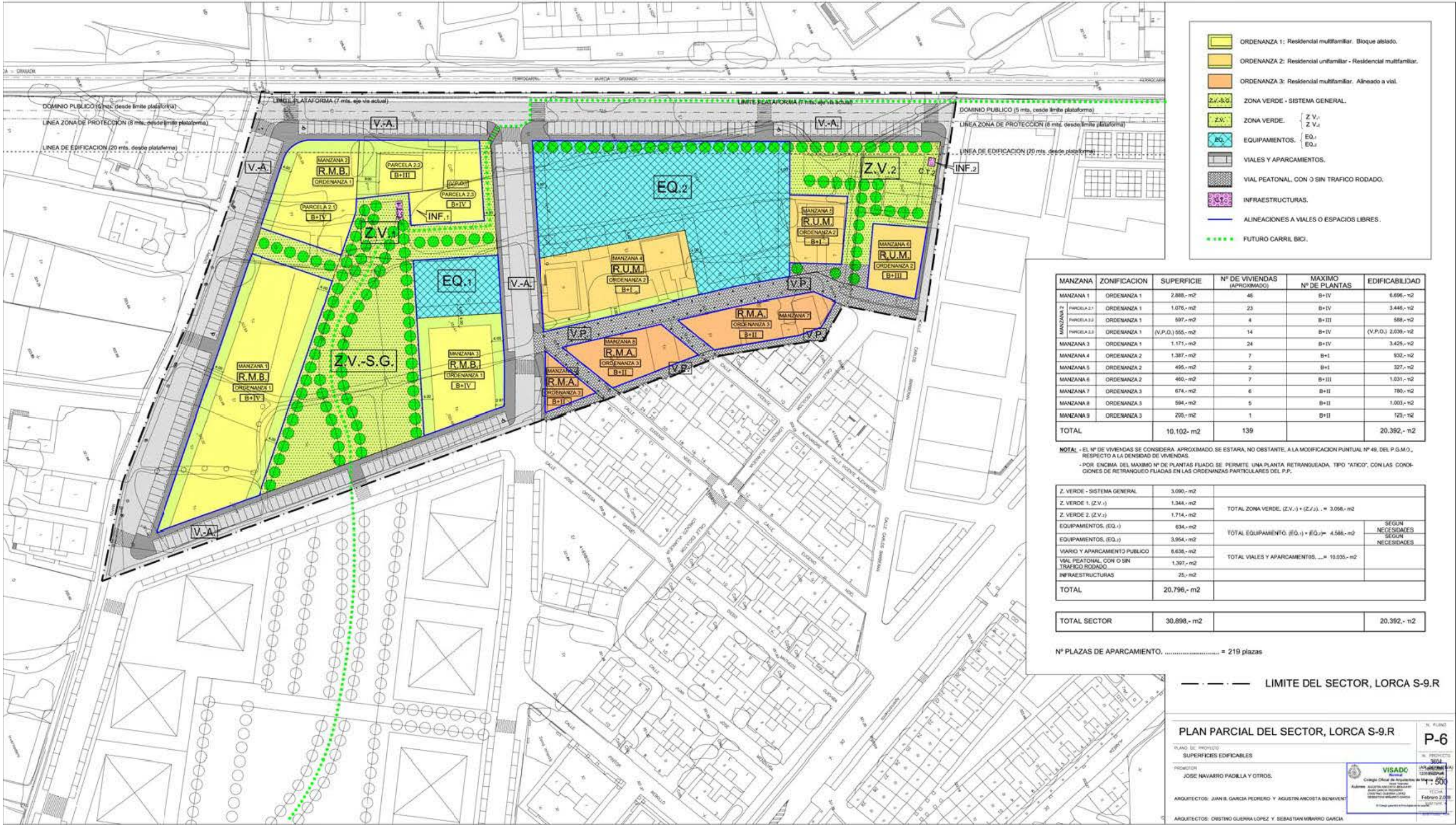
PROYECTO Nº. 1209999999

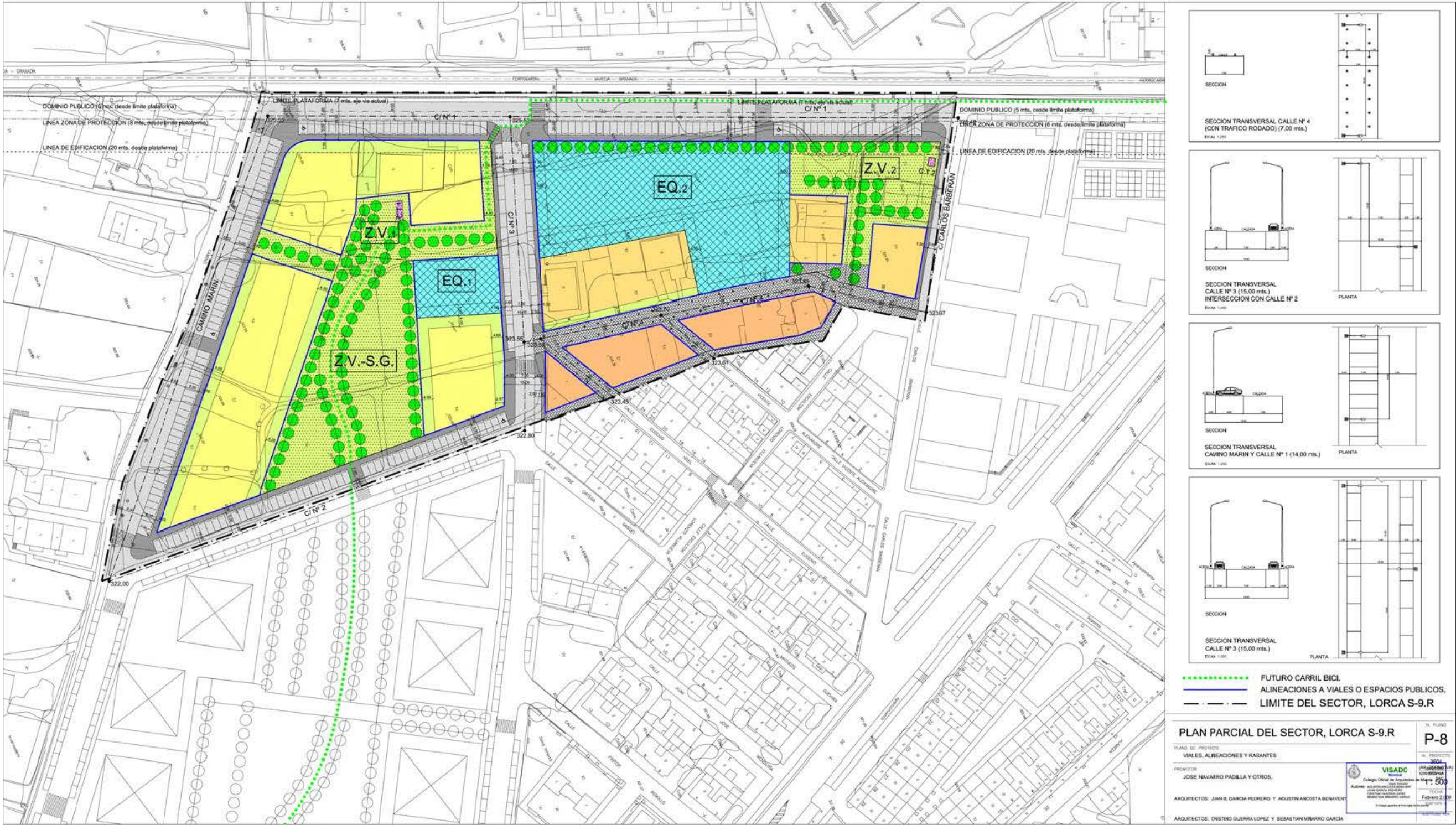
FECHA: Febrero 2009

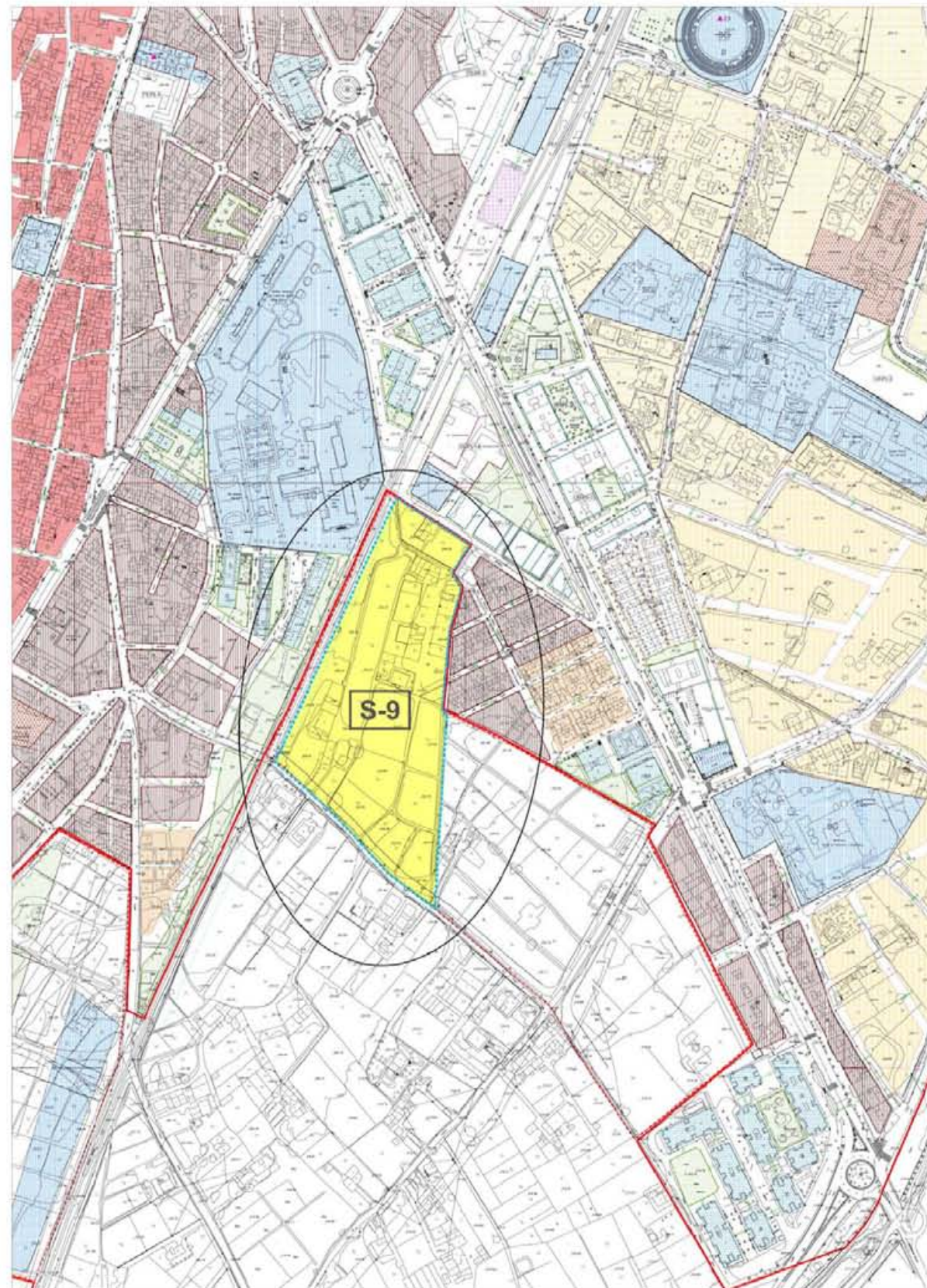
ESCALA: 1:500

LOGO VISADC



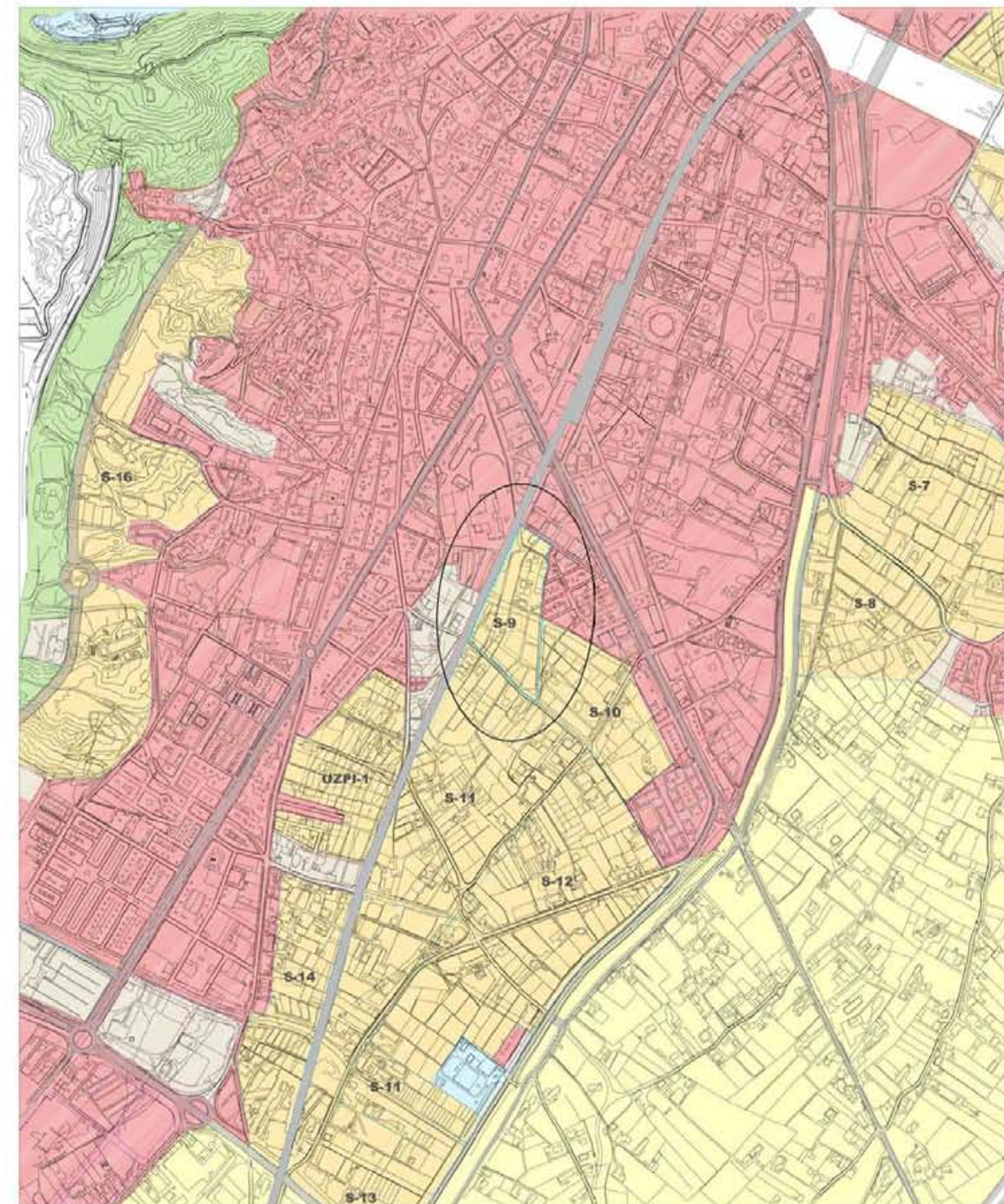






ZONIFICACION, ALINEACIONES Y RED VIARIA.

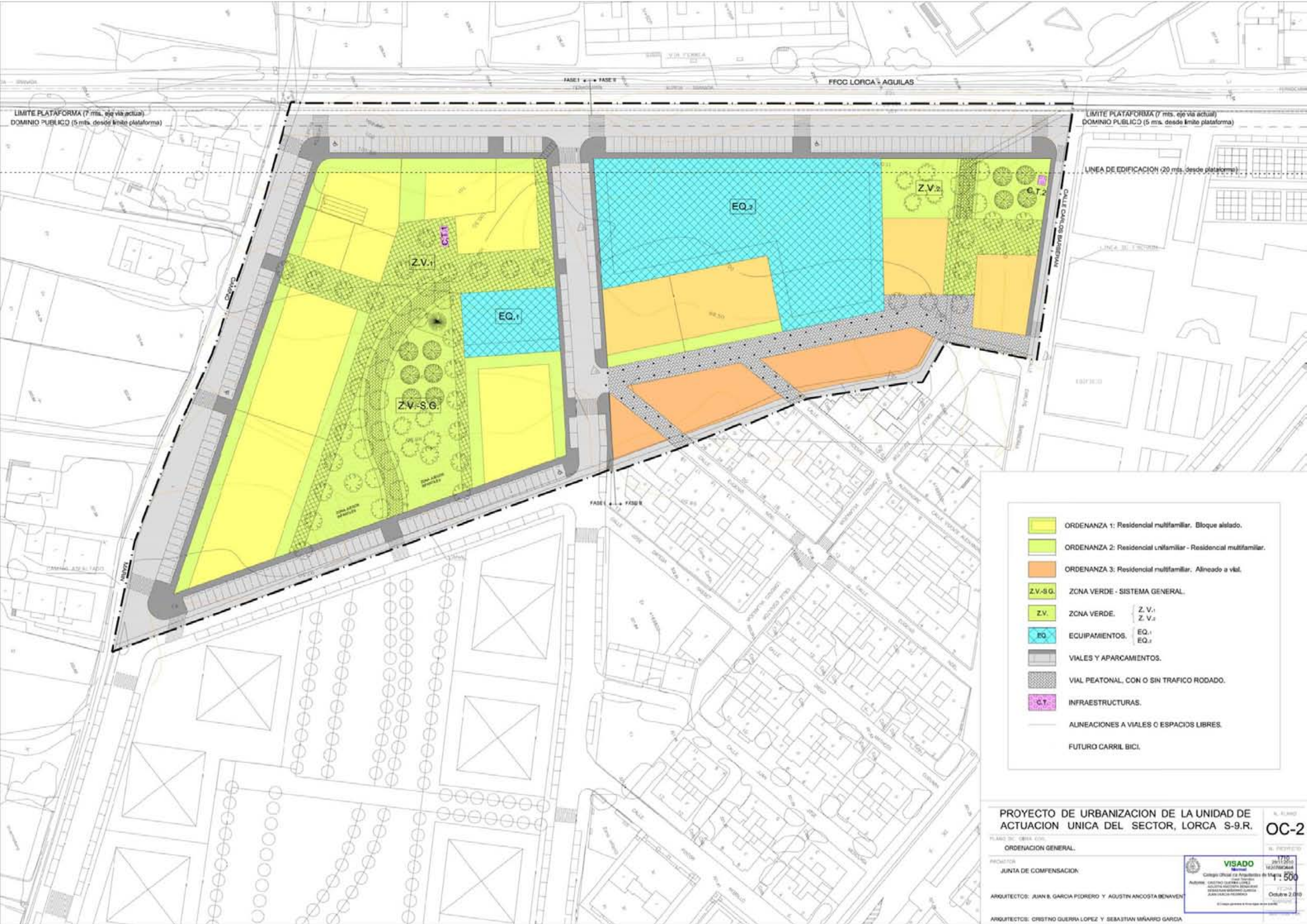
ESCALA: 1:500
PLANO Nº: 19-01-01

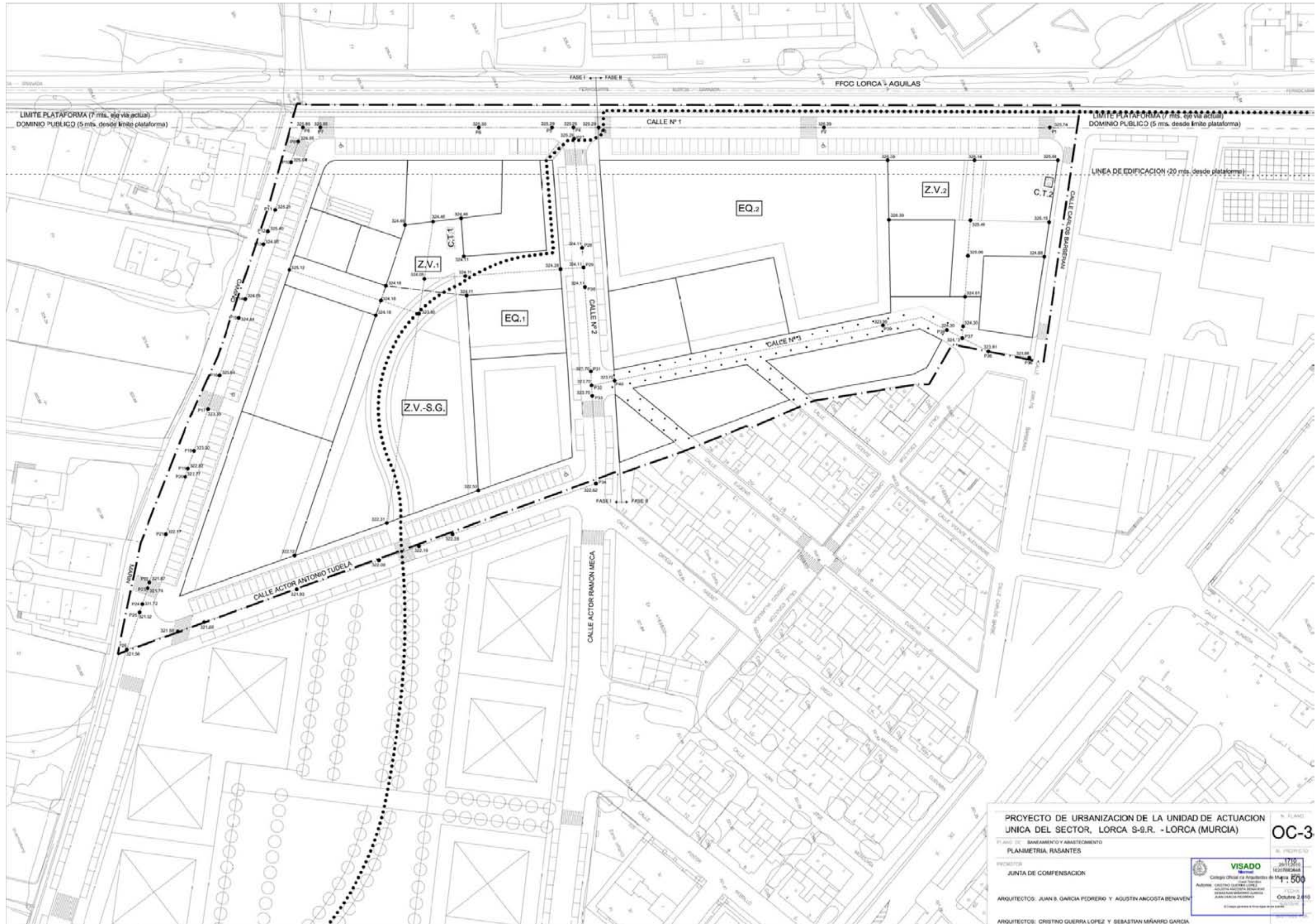


CLASIFICACION DEL SUELO Y ESTRUCTURA GENERAL.

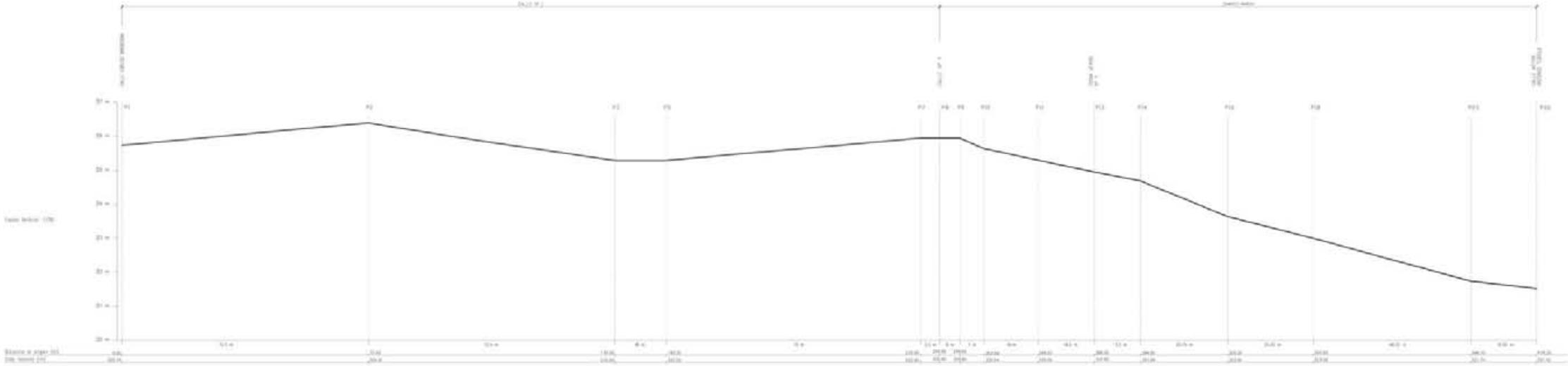
ESCALA: 1:500
PLANO Nº: 19-01-02

<p>PROYECTO DE URBANIZACION DE LA UNIDAD DE ACTUACION UNICA DEL SECTOR, LORCA S-9.R.</p>		<p>Nº. PLANO: OC-1</p>
<p>PLANO DE OBRAS CIVILES SITUACION: ZONIFICACION, ALINEACIONES Y RED VIARIA, Y CLASIFICACION DEL SUELO Y ESTRUCTURA GENERAL.</p>		
<p>PROMOTOR: JUNTA DE COMPENSACION.</p>	<p>VISADO Comisión Oficial de Planeamiento de Obras Autónoma: Comisión de Planeamiento de Obras Municipal: Comisión de Planeamiento de Obras</p>	<p>Nº. PROYECTO: 1710 Escala: 1:500 Fecha: Octubre 2010</p>
<p>ARQUITECTOS: JUAN B. GARCIA PEDRERO Y AGUSTIN ANCOSTA BENAVENTE</p>		
<p>ARQUITECTOS: CRISTINO GUERRA LOPEZ Y SEBASTIAN MIGNARD GARCIA</p>		

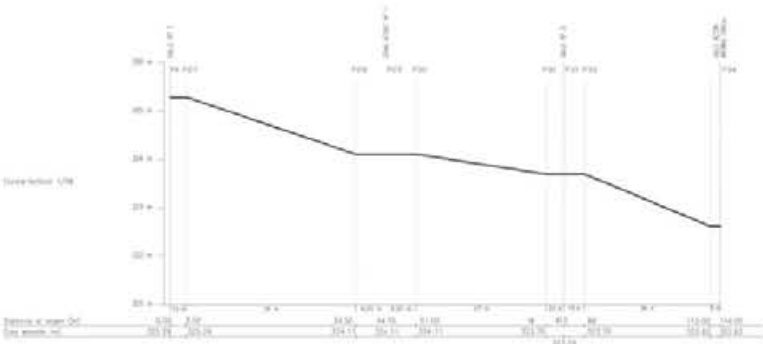




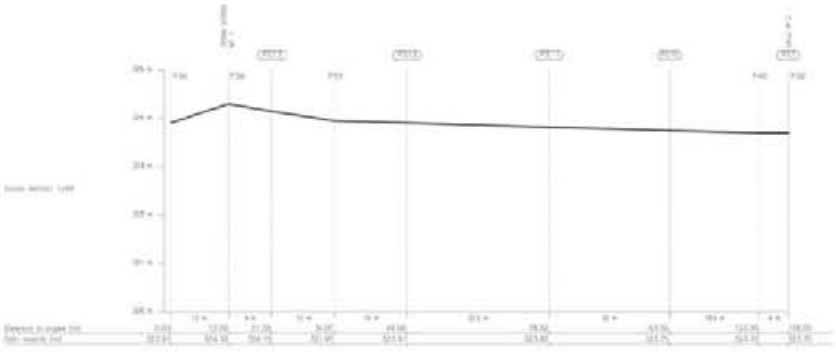
ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE INTEGRACIÓN URBANA Y ADAPTACIÓN A ALTAS PRESTACIONES DE LA RED FERROVIARIA DE LORCA.



PERFIL LONGITUDINAL, CALLE Nº 1 Y CAMINO MARIN

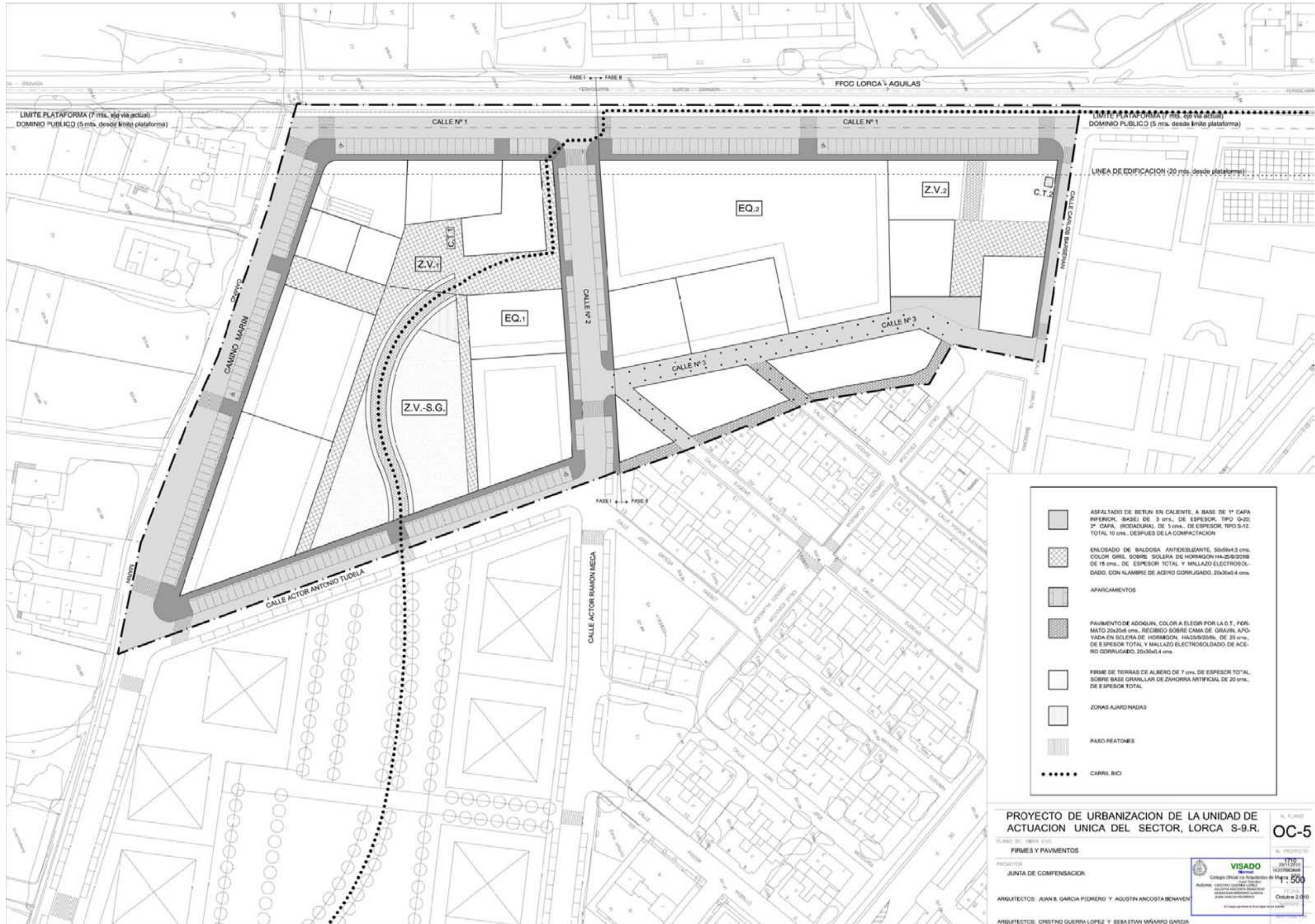


PERFIL LONGITUDINAL CALLE Nº 2

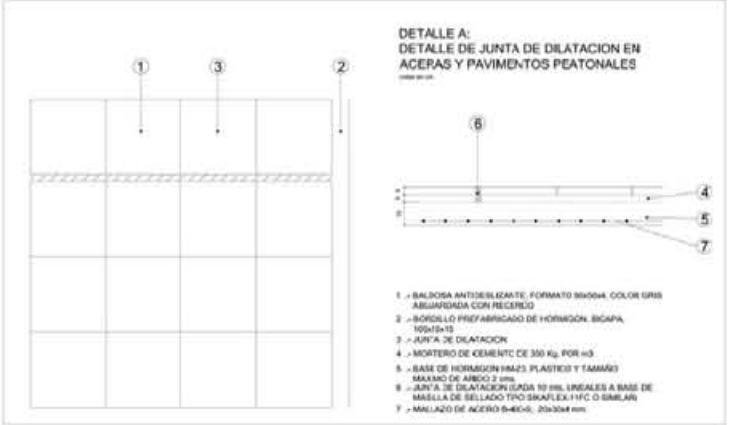
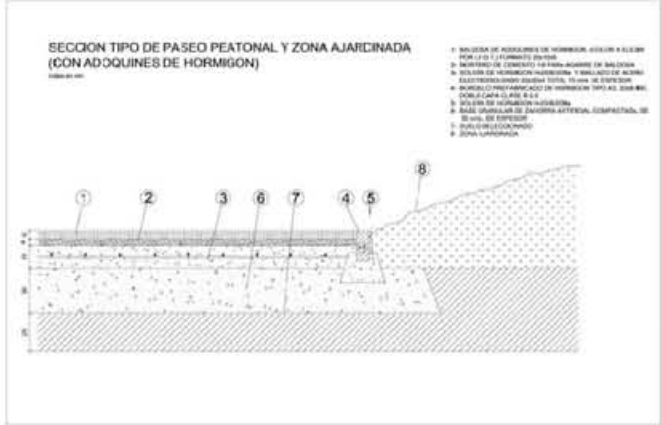
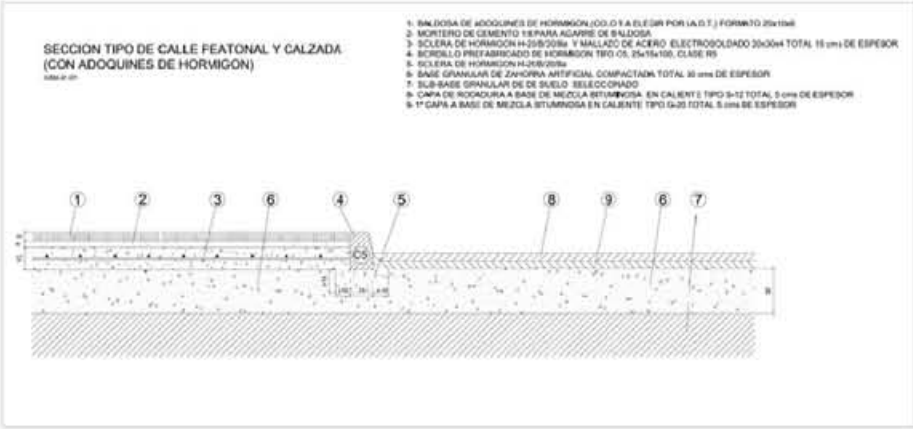
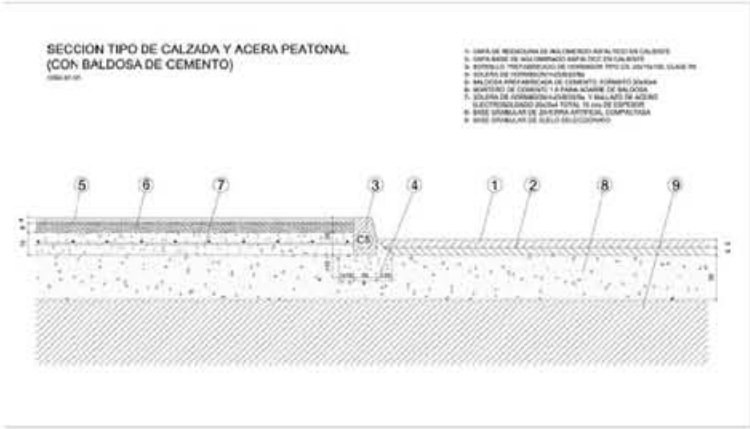


PERFIL LONGITUDINAL CALLE Nº 3

PROYECTO DE URBANIZACIÓN DE LA UNIDAD DE ACTUACION UNICA DEL SECTOR, LORCA S-9.R.		N.º PLANO OC-4
PLANOS DE URBANIZACIÓN PERFILES LONGITUDINALES: CALLE Nº 1, CALLE Nº 2, CALLE Nº 3 Y CAMINO MARIN		
PROMOTOR JUNTA DE COMPENSACION		
ARQUITECTOS: JUAN B. GARCIA FERRERO Y ADRIAN ALCOSTA BENAVENTE		
ARQUITECTO: CRISTINO GUERRA LOPEZ Y SEBASTIAN MIRAMON GARCIA		



ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE INTEGRACIÓN URBANA Y ADAPTACIÓN A ALTAS PRESTACIONES DE LA RED FERROVIARIA DE LORCA.



PROYECTO DE URBANIZACION DE LA UNIDAD DE ACTUACION UNICA DEL SECTOR, LORCA S-9.R.

PLANO DE OBRA CIVIL
DETALLES DE SECCION EN FIRMES Y ACERAS.

PROYECTISTA: JUNTA DE COMPENSACION

ARQUITECTOS: JUAN B. GARCIA FERRERO Y AGUSTIN ANOSTA BENAVENTE

ARQUITECTOS: CRISTINO GUERRA LOPEZ Y SEBASTIAN MÚÑEZ GARCIA

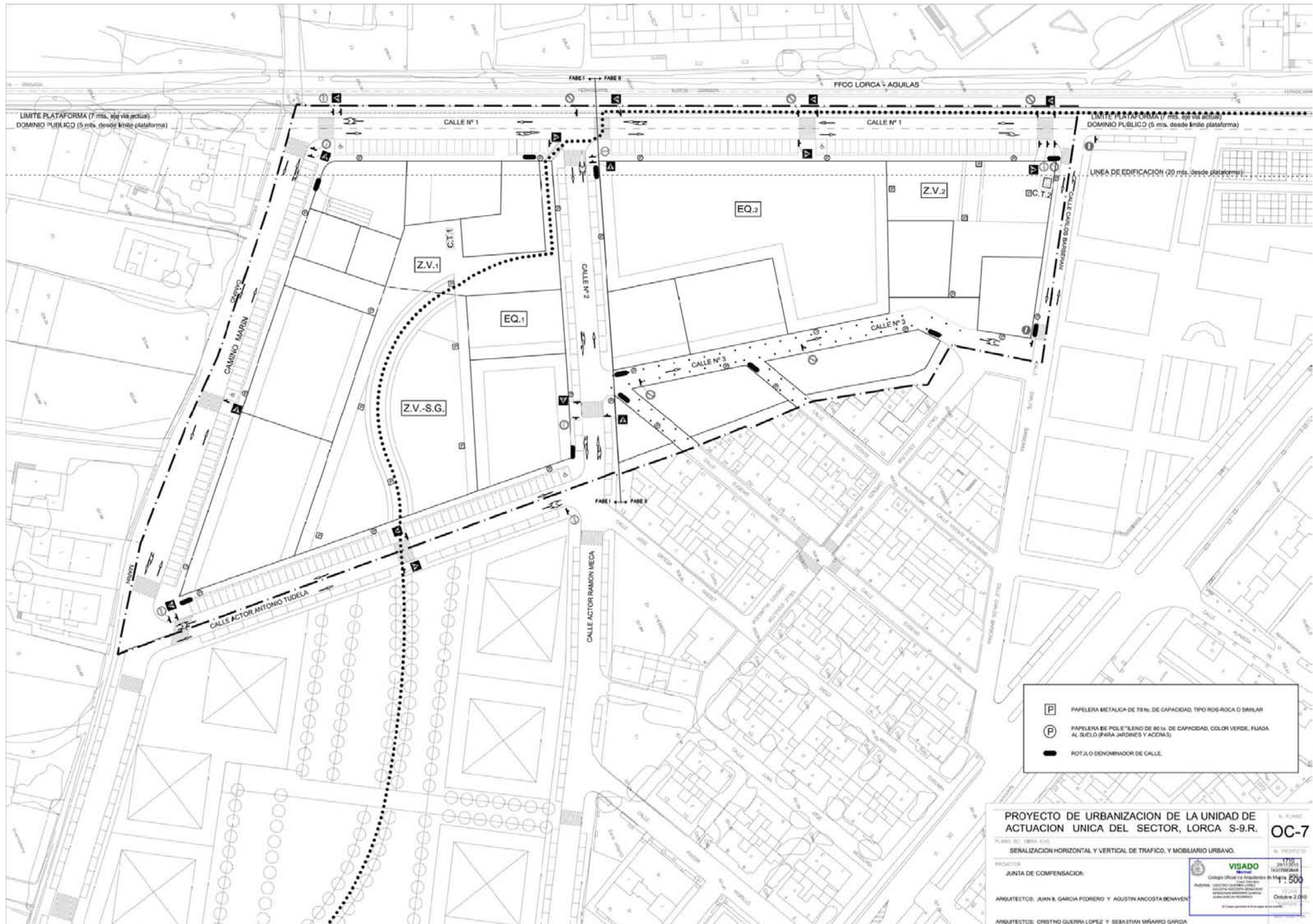
Nº PLANO: OC-6

Nº PROYECTO:

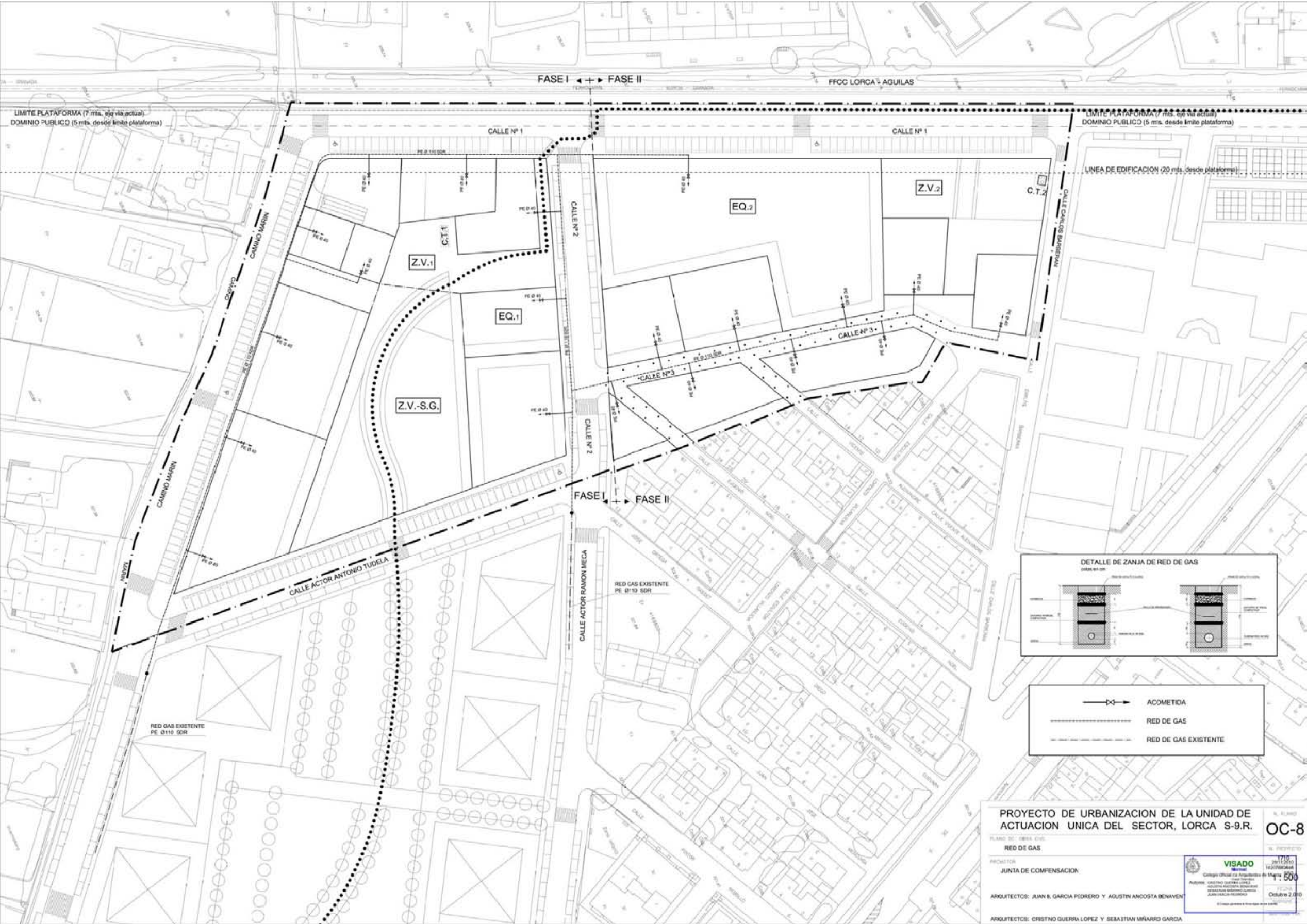
FECHA: Octubre 2010

ESCALA: 1:20

VISADO
Colegio Oficial de Arquitectos de Murcia



ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE INTEGRACIÓN URBANA Y ADAPTACIÓN A ALTAS PRESTACIONES DE LA RED FERROVIARIA DE LORCA.





PATRIMONIO Y URBANISMO

T. M. LORCA (Murcia)

PROPUESTA AL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

Declaración de innecesidad y desafectación de dos parcelas.

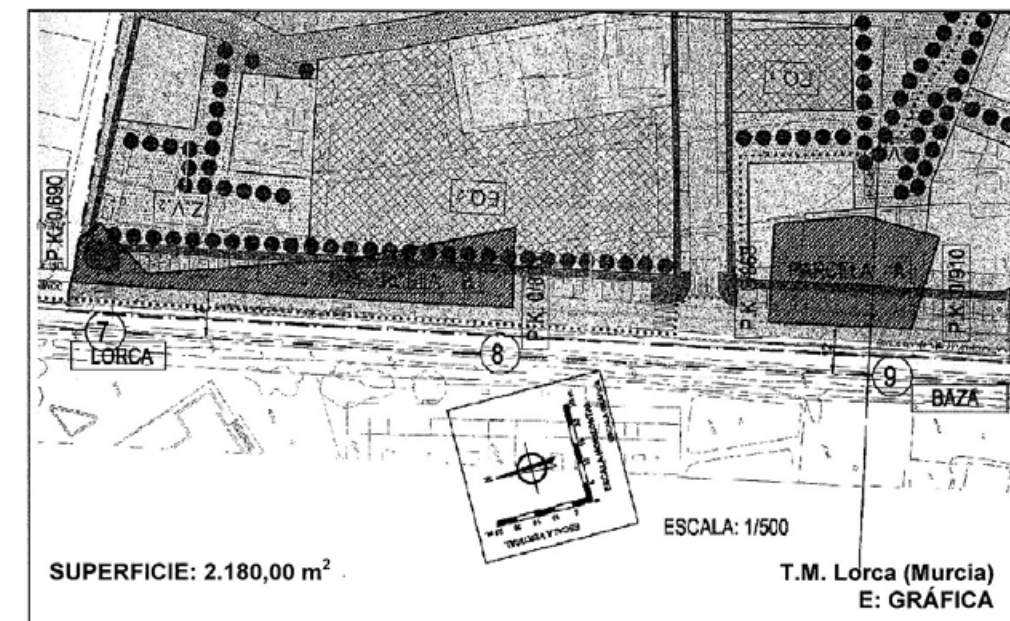
TIPO DE INMUEBLE:	<i>Parcela Urbanizable.</i>
Ubicación:	<i>Sector 9R "Camino Marín".</i>
Superficie:	<i>Total dos parcelas: 2.180,00 m².</i>
	<i>Parcela A: 1.022,00 m².</i>
	<i>Parcela B: 1.158,00 m².</i>
Origen de la propiedad:	<i>Expropiación.</i>
Calificación Jurídica:	<i>Demanal.</i>



PLANO DE SITUACIÓN



PLANO DE DETALLE



FICHA TÉCNICA

IDENTIFICACIÓN FÍSICA

Descripción de los inmuebles.-

Ver: HOJA ANEXA A LA FICHA TÉCNICA ADJUNTA

IDENTIFICACIÓN JURÍDICA

Ver: HOJA ANEXA A LA FICHA TÉCNICA ADJUNTA

IDENTIFICACIÓN URBANÍSTICA

Plan General de Ordenación Urbana:	si <input checked="" type="checkbox"/> no <input type="checkbox"/> .
Normas Subsidiarias:	si <input type="checkbox"/> no <input checked="" type="checkbox"/> .
Actuación urbanística:	si <input type="checkbox"/> no <input checked="" type="checkbox"/> .
Planeamiento de desarrollo:	si <input type="checkbox"/> no <input checked="" type="checkbox"/> .
Clasificación urbanística:	Urbanizable.
Calificación urbanística:	Residencial.

INNECESARIEDAD

La innecesariedad de estas parcelas ha sido informada favorablemente por los servicios competentes de la Dirección Ejecutiva de Red Convencional. Igualmente ha informado favorablemente sobre la innecesariedad de los inmuebles el Ministerio de Fomento, según oficio de fecha de de .

OBSERVACIONES

Sin observaciones.

HOJA ANEXA A LA FICHA TÉCNICA

Descripción de los inmuebles.-

PARCELA A.-

Urbanizable: PARCELA en el término municipal de Lorca (Murcia), situada al lado izquierdo y entre los puntos kilométricos 0/868 al 0/910 de la línea férrea Lorca a Baza, tiene forma poligonal con una extensión superficial de **MIL VEINTIDOS METROS CUADRADOS (1.022,00 m²)** y los siguientes linderos:

Norte: Parcelas catastrales 4897102 y 4897103 del catastro de urbana de Lorca.
 Sur: Camino Marín.
 Este: Parcela catastral 4897111 del catastro de urbana de Lorca.
 Oeste: Terrenos Administrador Infraestructuras Ferroviarias, línea Lorca - Baza.

Compañía adquirente: Compañía del Ferrocarril de Murcia a Granada.

Origen de la propiedad: Expropiación.

Calificación jurídica: Demanial.

Situación registral: No inscrita.

PARCELA B.-

Urbanizable: PARCELA en el término municipal de Lorca (Murcia), situada al lado izquierdo y entre los puntos kilométricos 0/690 al 0/803 de la línea férrea Lorca a Baza, tiene forma irregular con una extensión superficial de **MIL CIENTO CINCUENTA Y OCHO METROS CUADRADOS (1.158,00 m²)** y los siguientes linderos:

Norte: Terrenos Administrador Infraestructuras Ferroviarias.
 Sur: Parcela catastral 4897102 del catastro de urbana de Lorca.
 Este: Calle Lorca.
 Oeste: Terrenos Administrador Infraestructuras Ferroviarias, línea Lorca - Baza.

Compañía adquirente: Compañía del Ferrocarril de Murcia a Granada.

Origen de la propiedad: Expropiación.

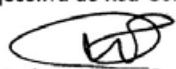

Calificación jurídica: Demanial.

Situación registral: No inscrita.

ADMINISTRADOR DE
INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS



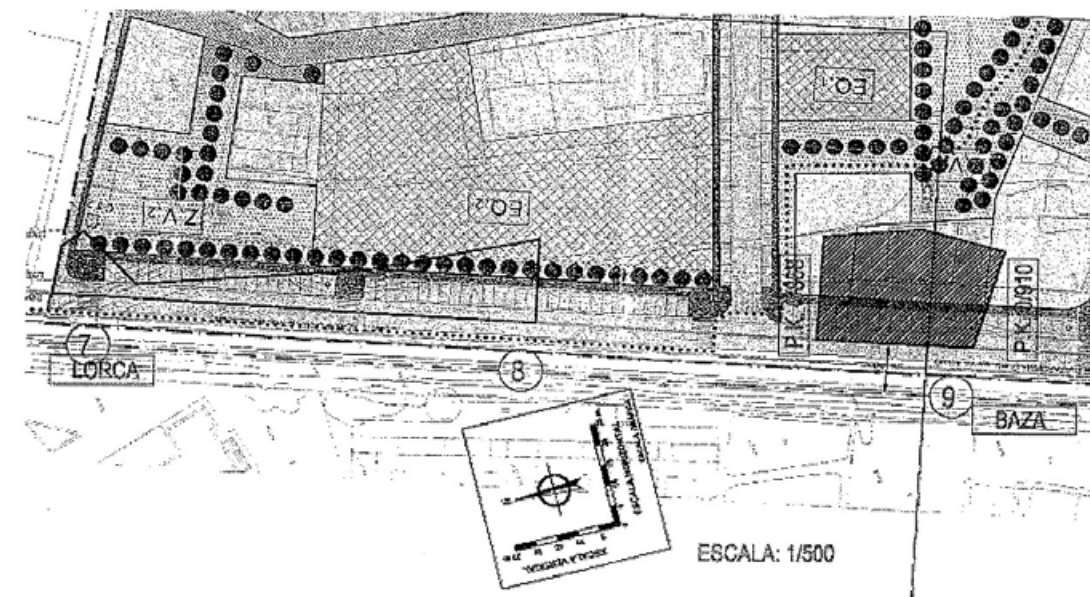
FICHA DE INNECESARIEDAD

IDENTIFICACIÓN :	UBICACIÓN	
	Línea: Lorca - Baza T. M.: Lorca C/ ó Paraje: Sector 9 "Camino Marín"	P.K. : 0/868 al 0/910 (lado izquierdo) Provincia: Murcia
	CABIDA	
	Superficie Parcela: 1.022,00 m ²	Superficie Edificada:
	LINDEROS	
	Norte	Parcelas catastrales 4897102 y 4897103 del catastro de urbana de Lorca
	Sur	Camino Marín
	Este	Parcela catastral 4897111 del catastro de urbana de Lorca
	Oeste	Terrenos Administrador Infraestructuras Ferroviarias, línea Lorca - Baza
INSTALACIONES :	DESCRIPCIÓN INSTALACIONES FERROVIARIAS:	
	Fecha estimada para su desmantelamiento:	NO EXISTEN
OBSERVACIONES :	Sin Observaciones	
	ESTOS TERRENOS NO SE CONSIDERAN NECESARIOS PARA LA EXPLOTACIÓN FERROVIARIA A JUICIO DE LA DELEGACIÓN DE RED CONVENCIONAL ESTE.	
DICTAMEN :	El inmueble descrito en la presente ficha, cuyo plano de delimitación se acompaña, se considera Innecesario para la explotación ferroviaria.	
	Dirección Ejecutiva de Red Convencional  Fdo.: Pedro Martínez Padrón Delegado de Red Convencional Este	
	Valencia, 28 MAY 2009 	

PLANO DE SITUACIÓN



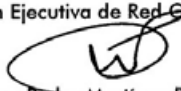

PLANO DE DETALLE



ADMINISTRADOR DE
INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS



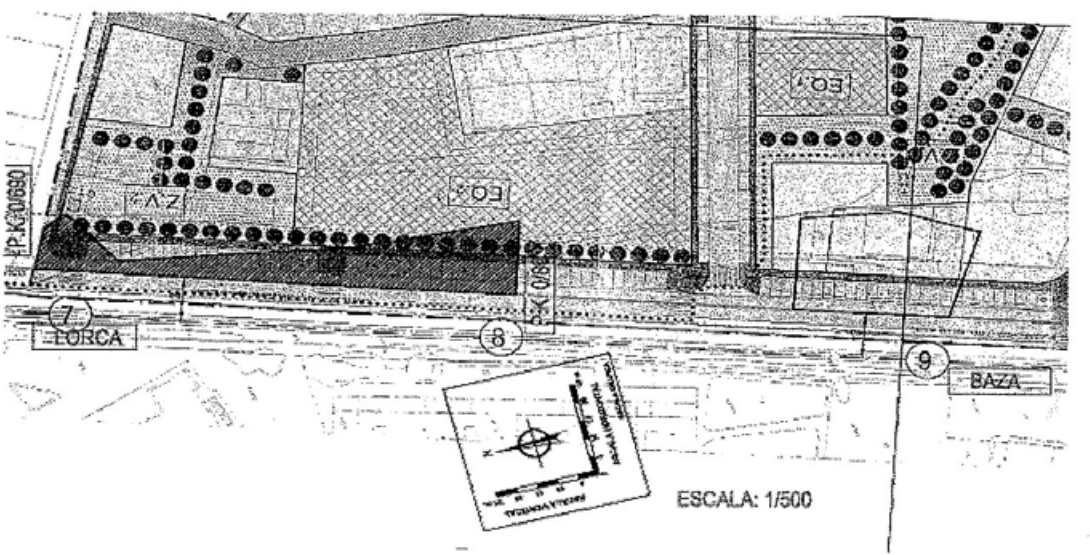
FICHA DE INNECESARIEDAD

IDENTIFICACIÓN :	UBICACIÓN Línea: Lorca - Baza P.K. : 0/690 al 0/803 (lado izquierdo) T. M.: Lorca Provincia: Murcia C/ ó Paraje: Sector 9 "Camino Marín"
	CABIDA Superficie Parcela: 1.158,00 m ² Superficie Edificada:
	LINDEROS Norte Terrenos Administrador Infraestructuras Ferroviarias Sur Parcela catastral 4897102 del catastro de urbana de Lorca Este Calle Lorca Oeste Terrenos Administrador Infraestructuras Ferroviarias, línea Lorca - Baza
INSTALACIONES :	DESCRIPCIÓN INSTALACIONES FERROVIARIAS: Fecha estimada para su desmantelamiento: NO EXISTEN
OBSERVACIONES :	Sin Observaciones ESTOS TERRENOS NO SE CONSIDERAN NECESARIOS PARA LA EXPLOTACIÓN FERROVIARIA A JUICIO DE LA DELEGACIÓN DE RED CONVENCIONAL ESTE.
DICTAMEN :	El inmueble descrito en la presente ficha, cuyo plano de delimitación se acompaña, se considera innecesario para la explotación ferroviaria. Dirección Ejecutiva de Red Convencional  Fdo.: Pedro Martínez Padrón Delegado de Red Convencional Este  Valencia, 28 MAY 2009

PLANO DE SITUACIÓN



PLANO DE DETALLE



3. PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR PERI-3 “PONCEMAR”





LEYENDA DE USOS

R	RESIDENCIAL	3.895,29m ²	45,03%
EL-P	ESPACIOS LIBRES- PÚBLICOS	3.114,00m ²	36,00%
V-P	VIARIO (SEDE, TITULARIDAD PÚBLICA) / (CALLE PÚBLICO SUBSUELO, TITULARIDAD PRIVADA)	1.378,71m ²	15,94%
TH	TERCIARIO HOSTELERO	262,00m ²	3,03%
TOTAL SUPERFICIE		8.650,00m²	100,00%

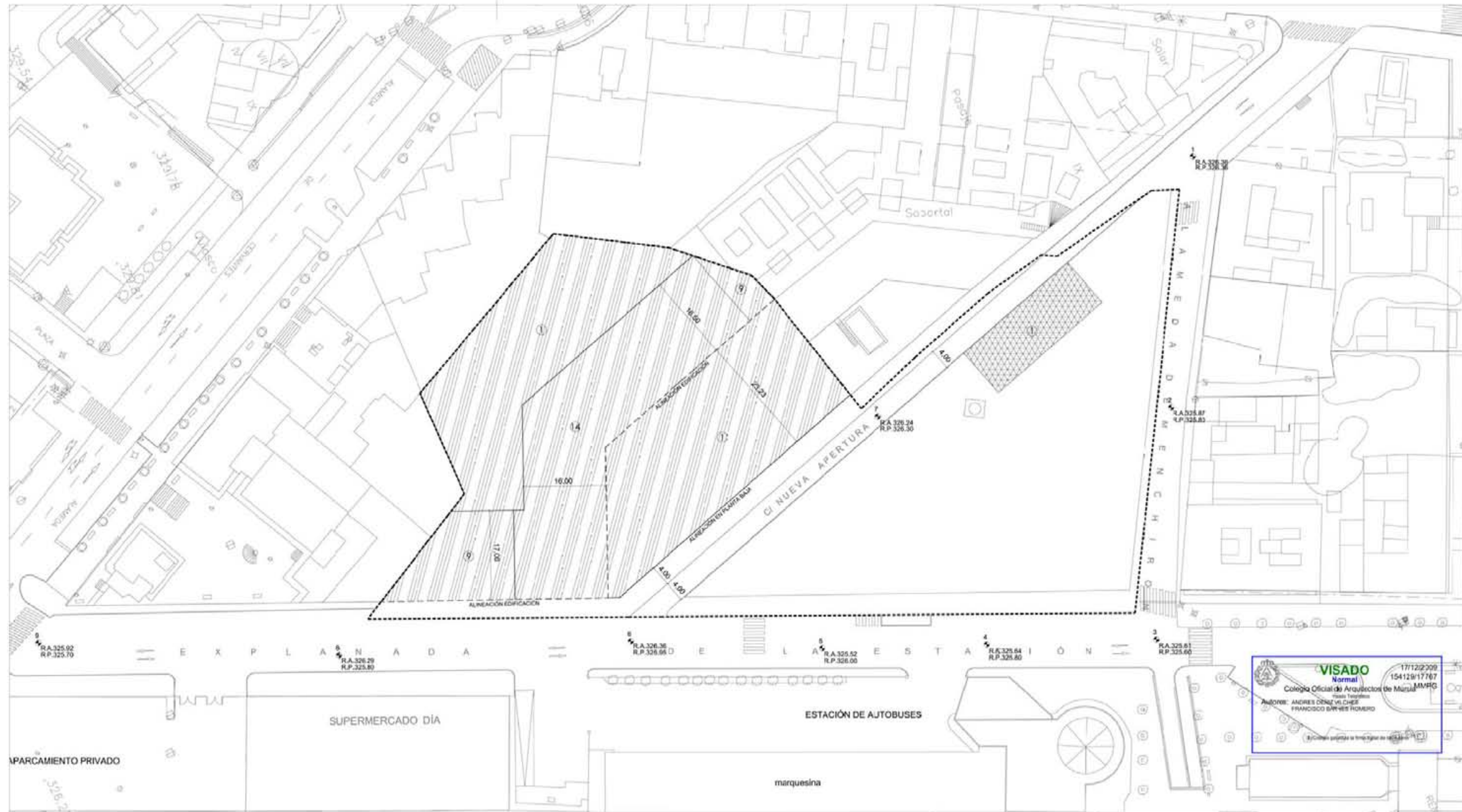


PERI 3-PONCEMAR
 PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR

Plano: **ZONIFICACIÓN, USOS Y TIPOLOGÍAS** 2.P
 e 1/500

Promotor: **FUNDACIÓN PONCEMAR**
 Situación: **Alda. de Menchirón, C/ Explanada de la Estación, Lorca**

dic-09
 03/09



LEYENDA	
	ENSANCHE 2 PONCEMAR
	TERCIARIO-HOSTELERO 7.PONCEMAR
	ALTURA MAXIMA EDIFICABLE
	NO SE PERMITE ÁTICO O APROVECHAMIENTO BAJO CUBIERTA
R.A.	RASANTE ACTUAL DEL TERRENO
R.P.	RASANTE FINAL PROYECTADA
7.5	PUNTO COTÁ DE NIVEL
—	ALINEACIÓN DE PLANTA BAJA
---	ALINEACIÓN DE EDIFICACIÓN

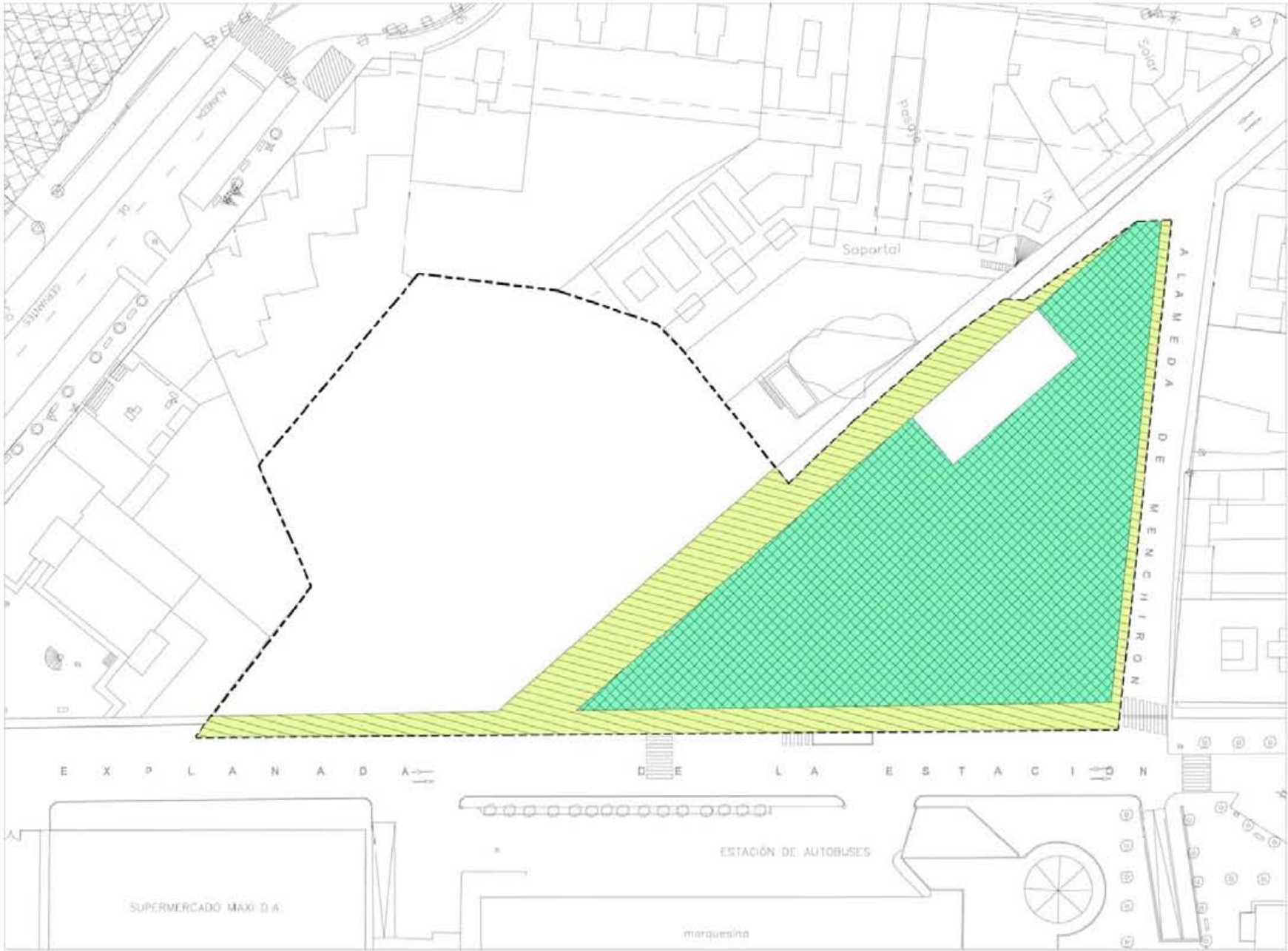
PERI 3-PONCEMAR
PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR

Plano: **ALINEACIONES, ALTURAS Y RASANTES** 3.P
e 1/500

Promotor: **FUNDACIÓN PONCEMAR**
Situación: **Alda. de Menchirón, C/ Explanada de la Estación, Lorca**

171122/2009
154128/17767
M.M.R.G.
AUTOR: ANTONIO GÓMEZ DE CASSA
FRANCISCO BARRÉS ROMERO

dic-09
03/09

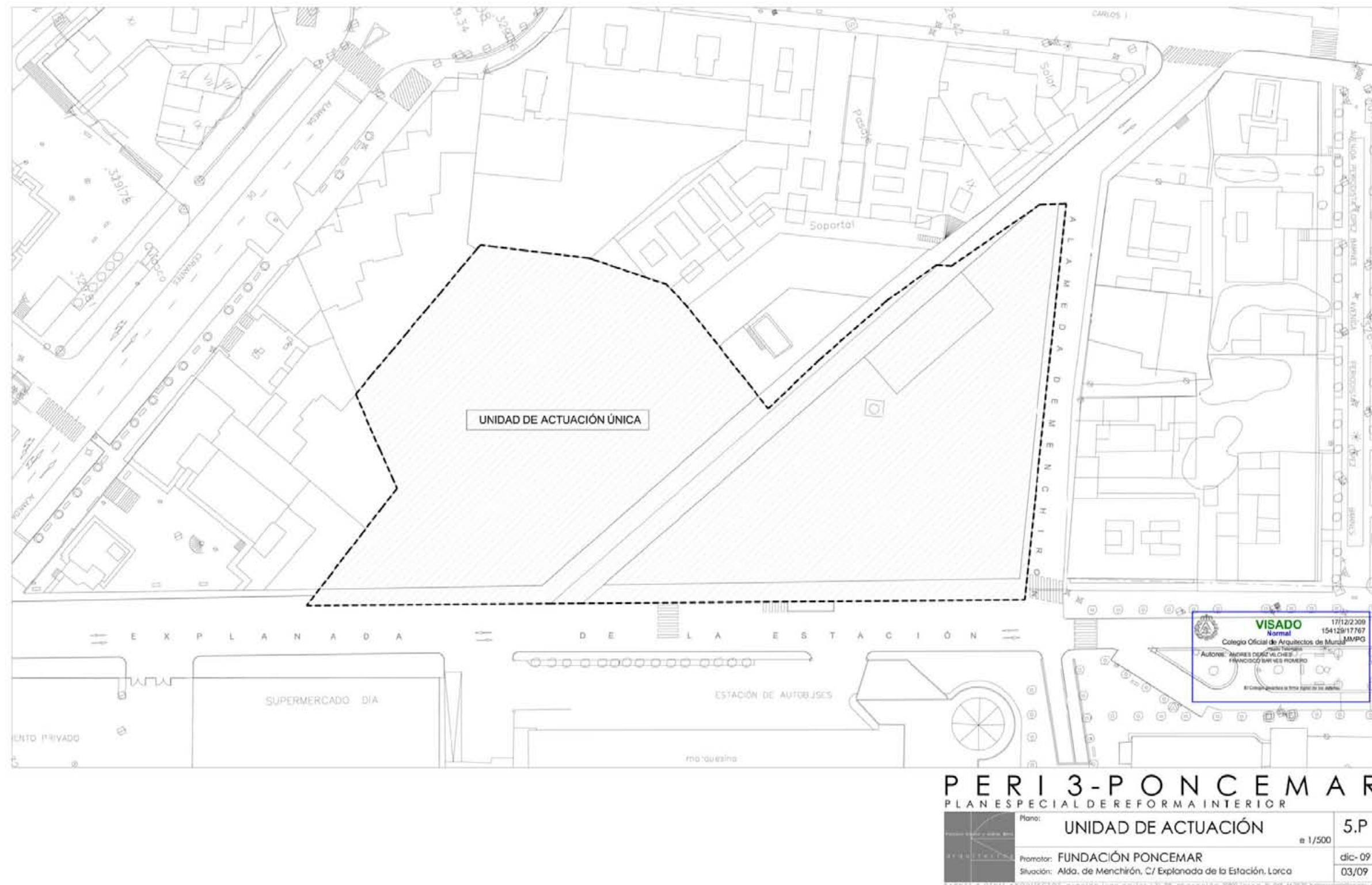


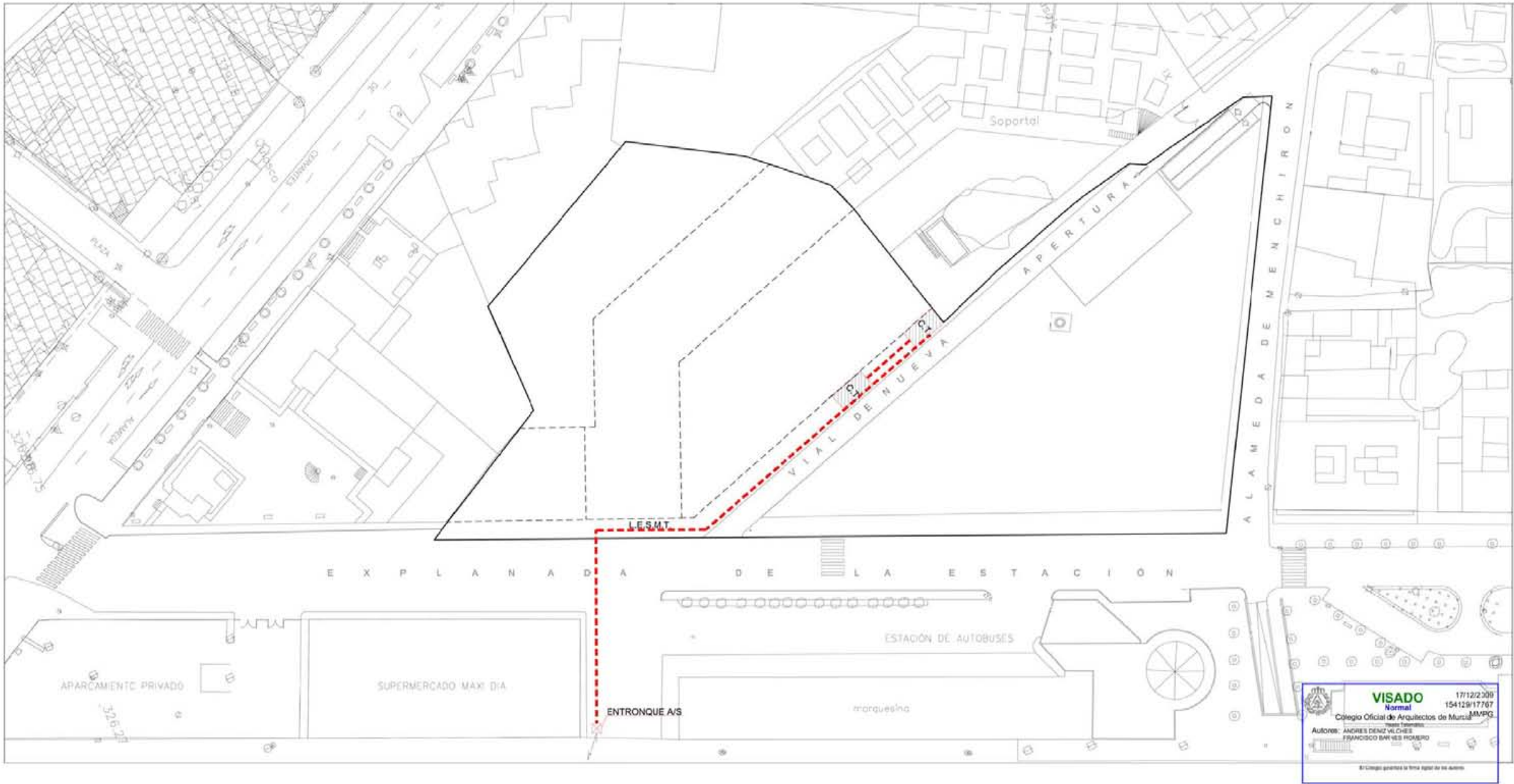
LEYENDA DE CESIONES			
	ESPACIOS LIBRES - PÚBLICOS	3.114,00m ²	36,00%
	VARIO VUELO: TITULARIDAD PÚBLICA/USO PÚBLICO SUBSUELO: TITULARIDAD PRIVADA	1.378,71m ²	15,94%
	TOTAL	4.492,71m²	51,94%
LOCAL	DOTACIONAL PÚBLICO	1.000,00m ²	

VISADO 1712/2309
 Normal 154129/17767
 Colegio Oficial de Arquitectos de Murcia MMPO
 Autores: ANDRÉS DENZIL VILCHES
 FRANCISCO BARRÉS ROMERO
 El Colegio garantiza la firma legítima de su signo

PERI 3-PONCEMAR
 PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR

Plano:	CESIONES	e 1/500	4.P
Promotor:	FUNDACIÓN PONCEMAR		dic-09
Situación:	Alda. de Menchirón, C/ Explanada de la Estación, Lorca		03/09



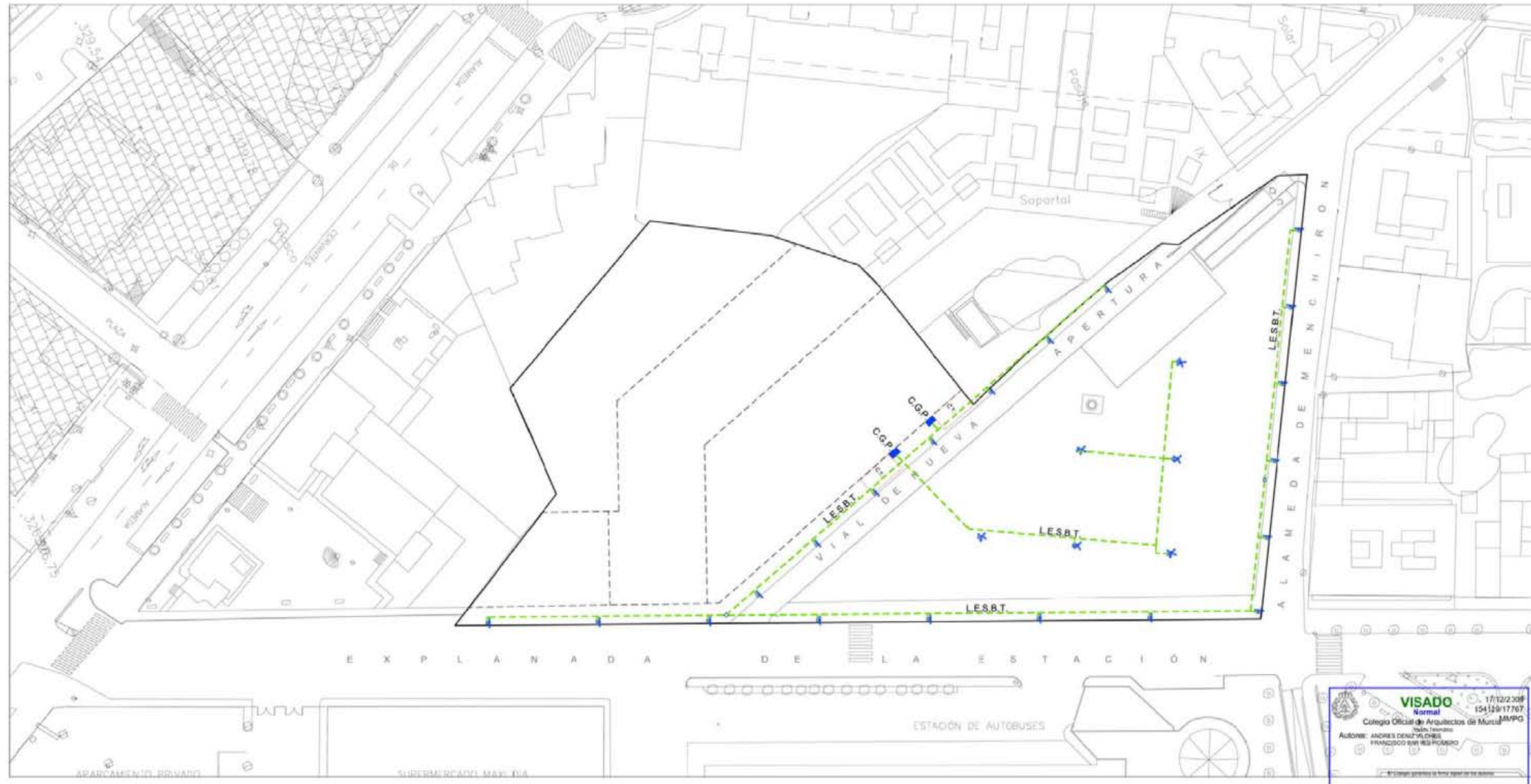


VISADO 1712/2009
 Normal 154129/17767
 Colegio Oficial de Arquitectos de Murcia M.M.P.G.
 Autores: JACQUES DENZVALDES
 FRANCISCO BARRIOS ROSARIO

LEYENDA	
	ACOMETIDA, ENTONQUE AEREO-SUBTERRANEO
	LÍNEA SUBTERRANEA ELÉCTRICA MEDIA TENSIÓN
	CENTRO DE TRANSFORMACIÓN BAJO RASANTE

PERI 3-PONCEMAR
 PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR

Plano:	RED MEDIA TENSIÓN Y TRANSFORMACIÓN	6.P
	e/ 1/500	
Promotor:	FUNDACIÓN PONCEMAR	dic-09
Situación:	Alca. de Menchirón, C/ Explanada de la Estación, Lorca	03/09



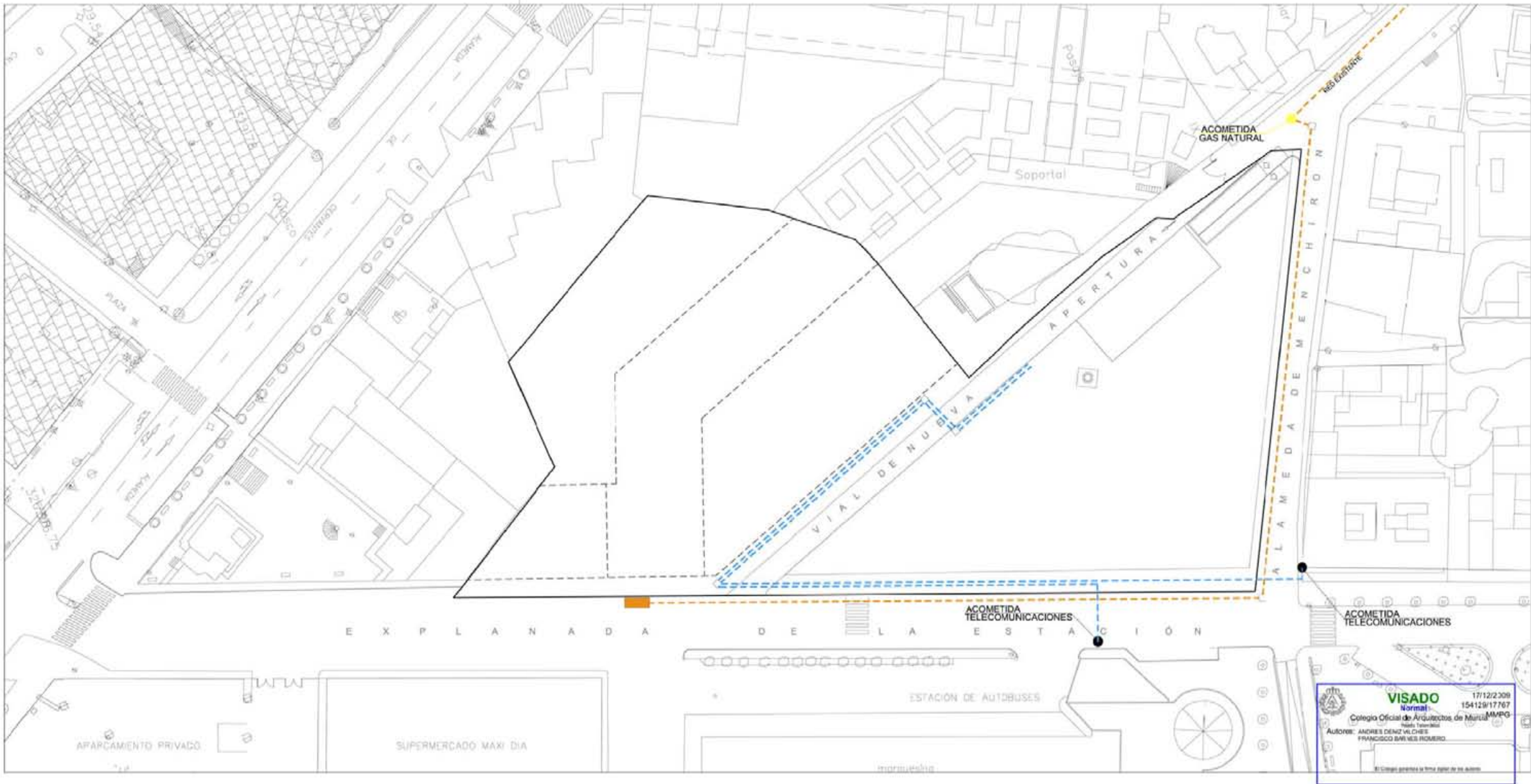
LEYENDA	
	CUADRO GENERAL DE PROTECCIÓN
	LÍNEA ELÉCTRICA SUBTERRANEA BAJA TENSIÓN
	FAROLA, PUNTO DE LUZ SENCILLO 150W.
	FAROLA, PUNTO DE LUZ CUÁDRUPLE 400W.
	ARQUETA DE PASO Y REGISTRO

PERI 3-PONCEMAR
 PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR

Plano: **RED BAJA TENSIÓN Y ALUMBRADO PÚBLICO** 7.P
 e 1/500

Promotor: **FUNDACIÓN PONCEMAR**
 Situación: **Alda. de Menchirón, C/ Explanada de la Estación, Lorca**

dic- 09
 03/09



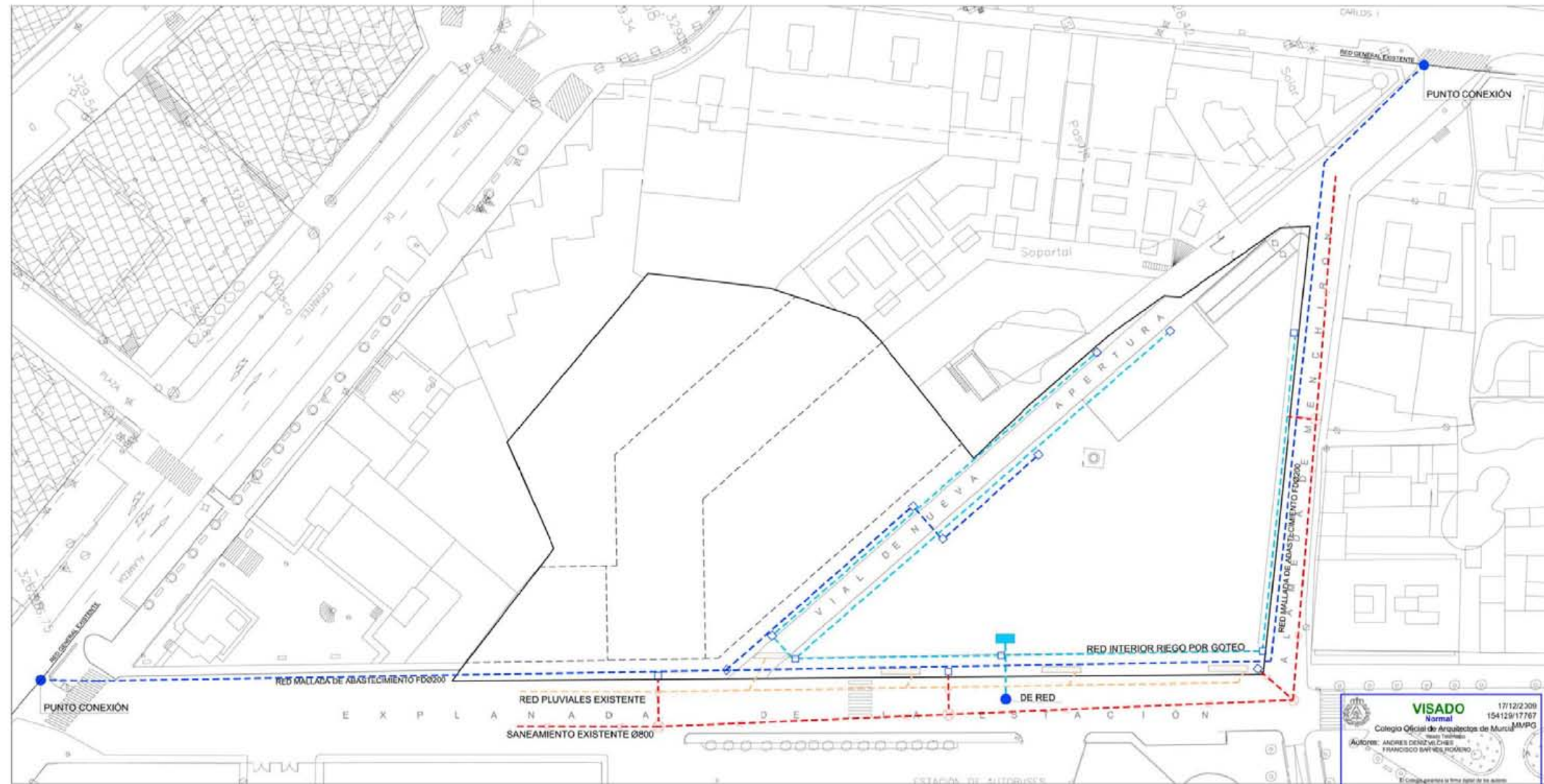
VISADO 1712/2309
 154129/17767
 Colegio Oficial de Arquitectos de Murcia MMPO
 Autores: ANDRÉS DE NIJALDEZ
 FRANCISCO BARRÉS ROMERO

LEYENDA	
	ARQUETA SUBTERRANEA GAS NATURAL, PARA CONTROL Y DISTRIBUCIÓN INTERIOR
	CONDUCCIÓN GAS NATURAL
	RED SUBTERRANEA TELECOMUNICACIONES
	ARQUETA DE PASO Y REGISTRO

PERI 3-PONCEMAR
 PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR

Plano: **REDES DE TELECOM. Y GAS NATURAL** 8.P
 e 1/500

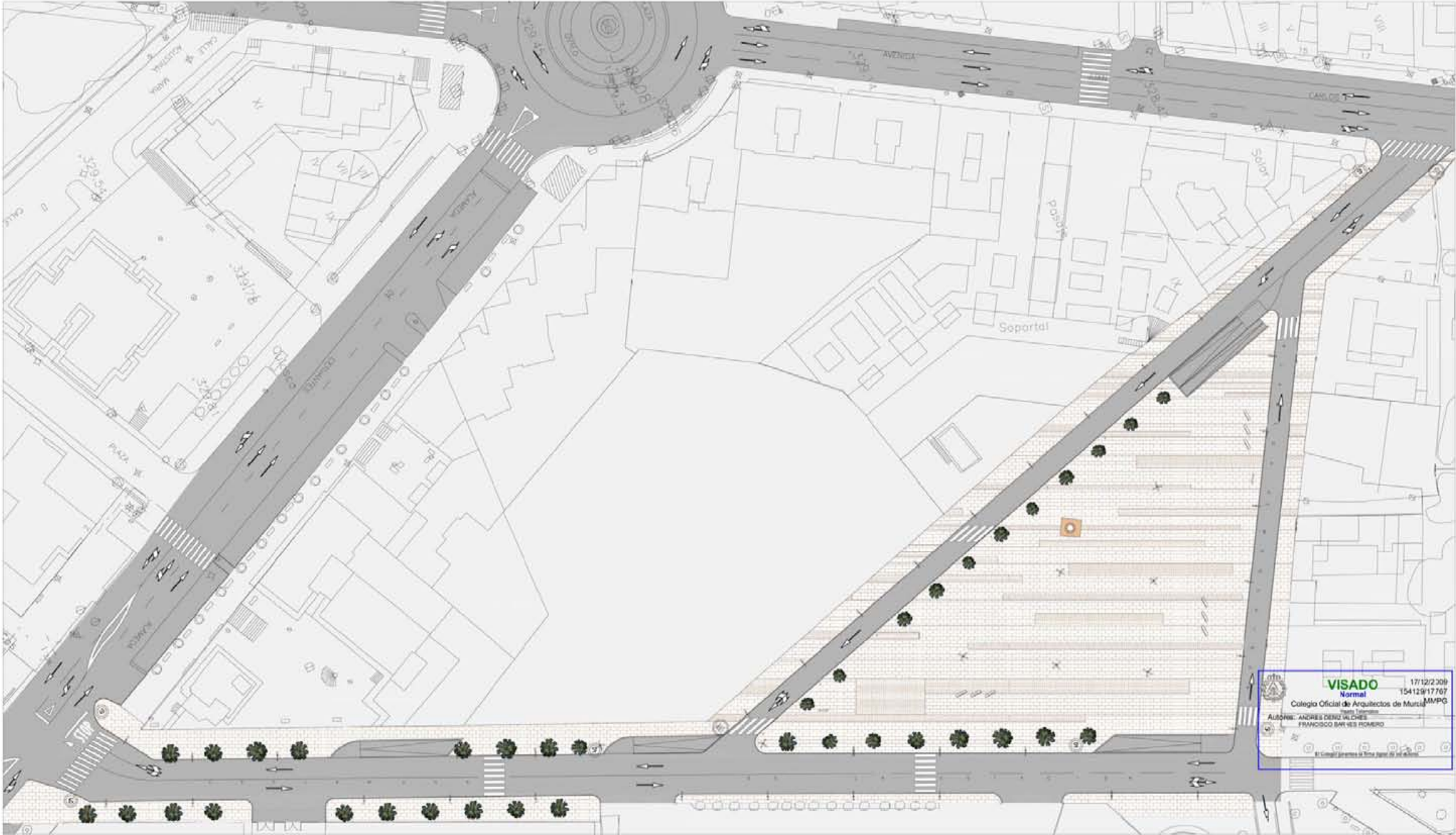
Promotor: **FUNDACIÓN PONCEMAR** dic- 09
 Situación: **Alda. de Menchirón, C/ Explanada de la Estación, Lorca** 03/09



VISADO 1712/209
 Normal 154129/17767
 Colegio Oficial de Arquitectos de Murcia
 M.M.P.G.
 Autor: ANDRÉS DÍAZ DE CRIBES
 FRANCISCO BARRÉS ROMERO
 El colegiado a favor de la obra

LEYENDA	
	RED ABASTECIMIENTO AGUA POTABLE
	RED DE SANEAMIENTO
	RED EVacuACIÓN DE PLUVIALES
	RED DE RIEGO
	ARQUETA DE PASO Y REGISTRO
	POZO DE SANEAMIENTO
	ARMARIO CONTROL DE RIEGO
	INVÓRNAL

PERI 3-PONCEMAR
 PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR
 Plano: REDES DE ABASTECIMIENTO, SANEAMIENTO PLUVIALES Y RIEGO 9.P
 e 1/500
 Promotor: FUNDACIÓN PONCEMAR
 Situación: Alda. de Menchirón, C/ Explanada de la Estación, Lorca
 dic- 09
 03/09



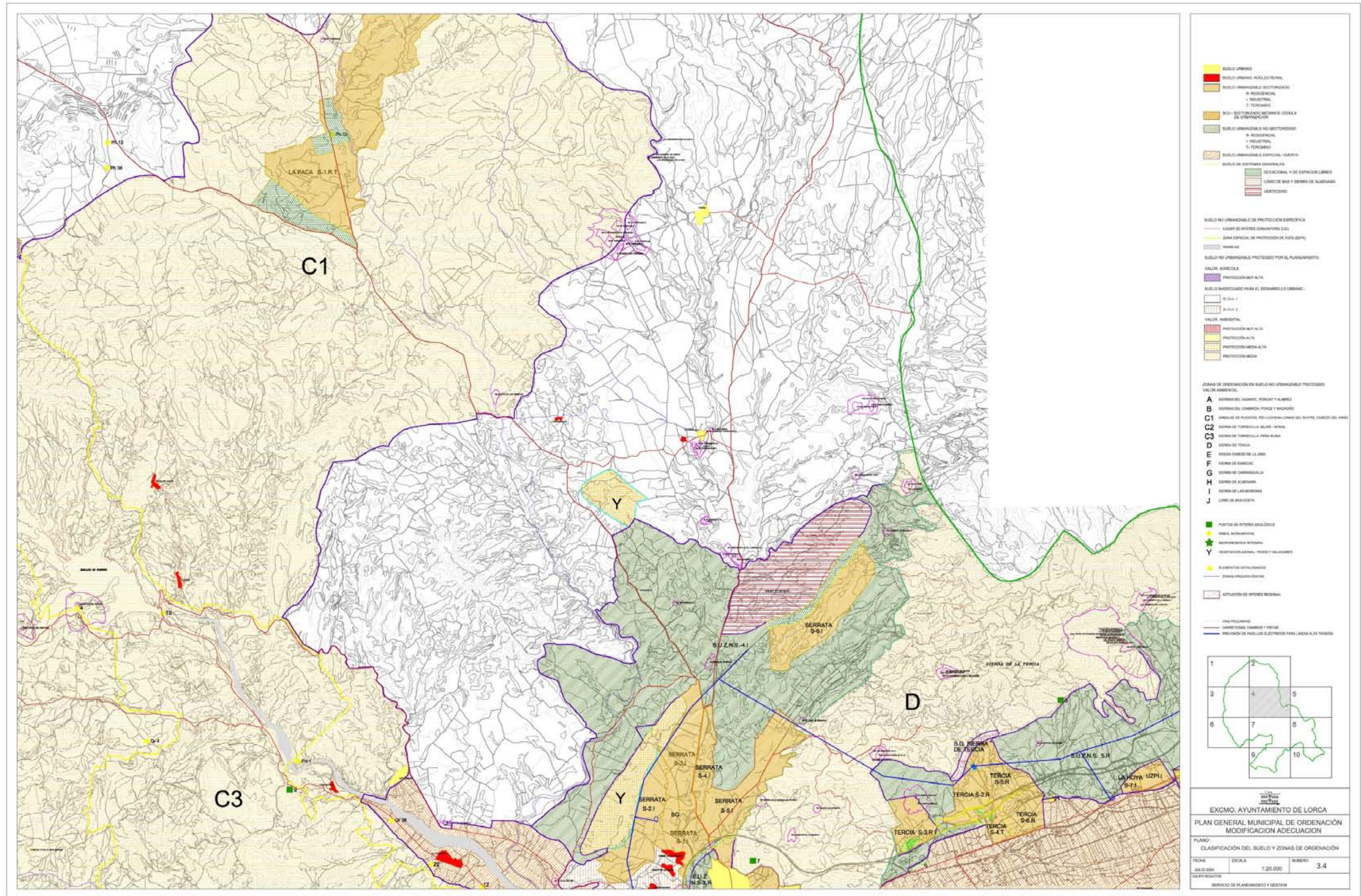
VISADO 17/12/2009
 Normal 154120/17707
 Colegio Oficial de Arquitectos de Murcia M.M.P.G.
 Autor: ANDRÉS PEREZ ALONSO
 FRANCISCO BARRÉS ROMERO

PERI 3-PONCEMAR
 PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR

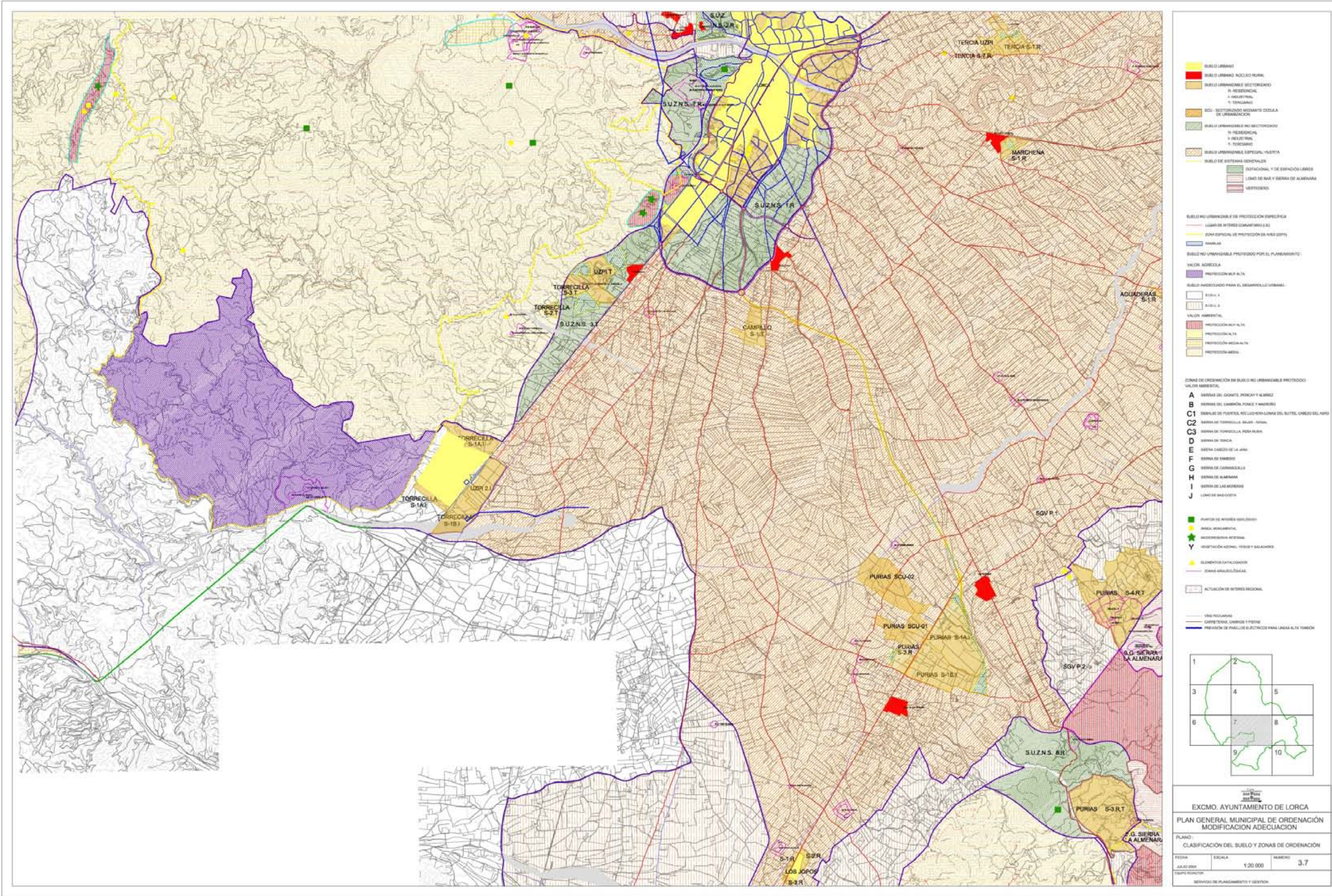
	Plano: PROPUESTA ORDENACIÓN TRÁFICO NO VINCULANTE e 1/500	10.P
Promotor: FUNDACIÓN PONCEMAR Situación: Aldo. de Menchirón, C/ Explanada de la Estación, Lorca		dic-09 03/09

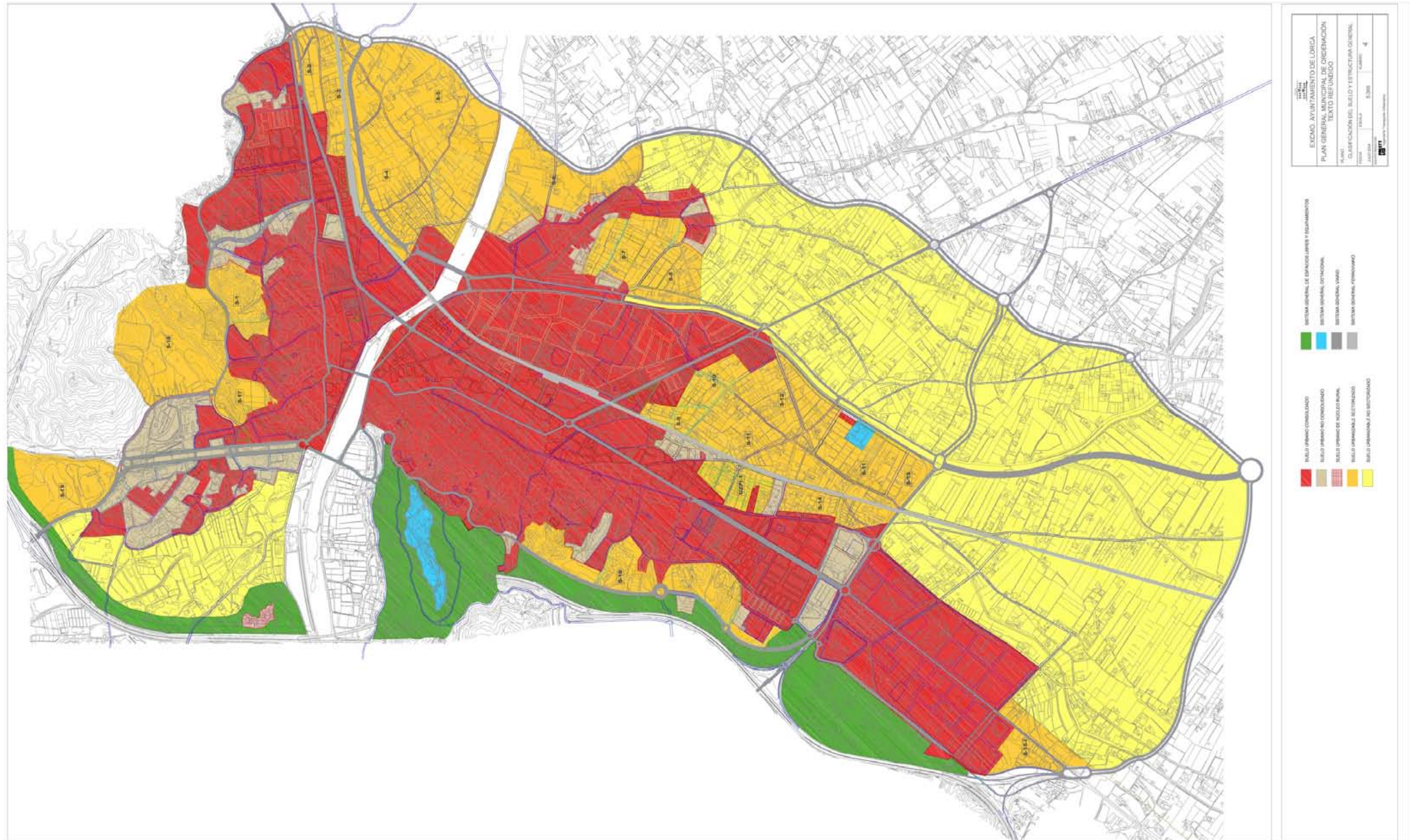
BARROS Y GARCÍA ARQUITECTOS, S.L. Avenida Juan Carlos I, 19, PC, 46100 BURJASSOT, VAL. C.I.F. B-44790. Contacto: info@barrosygarcia.com

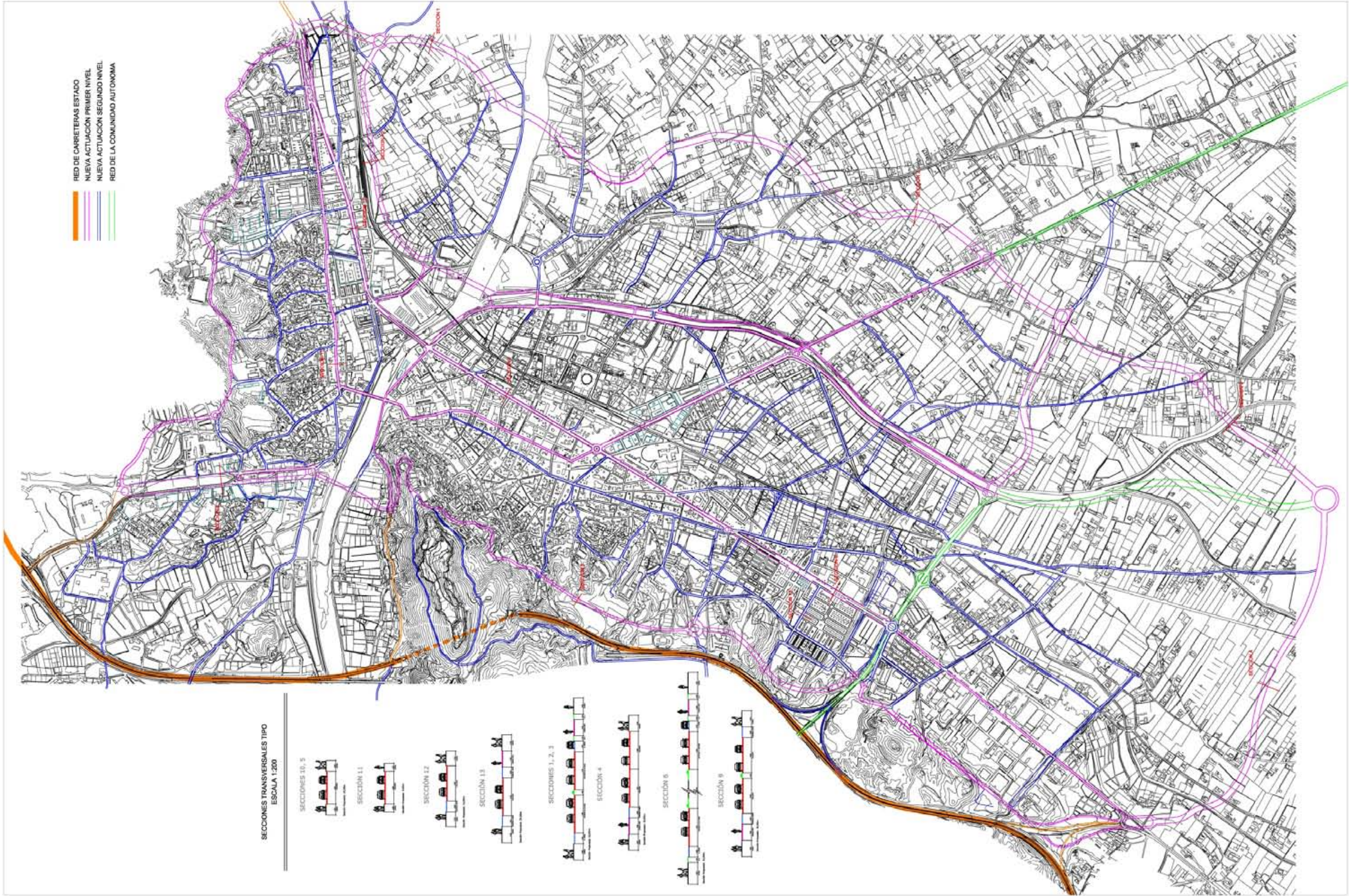
APÉNDICE 4. PLANOS DEL PGMO.




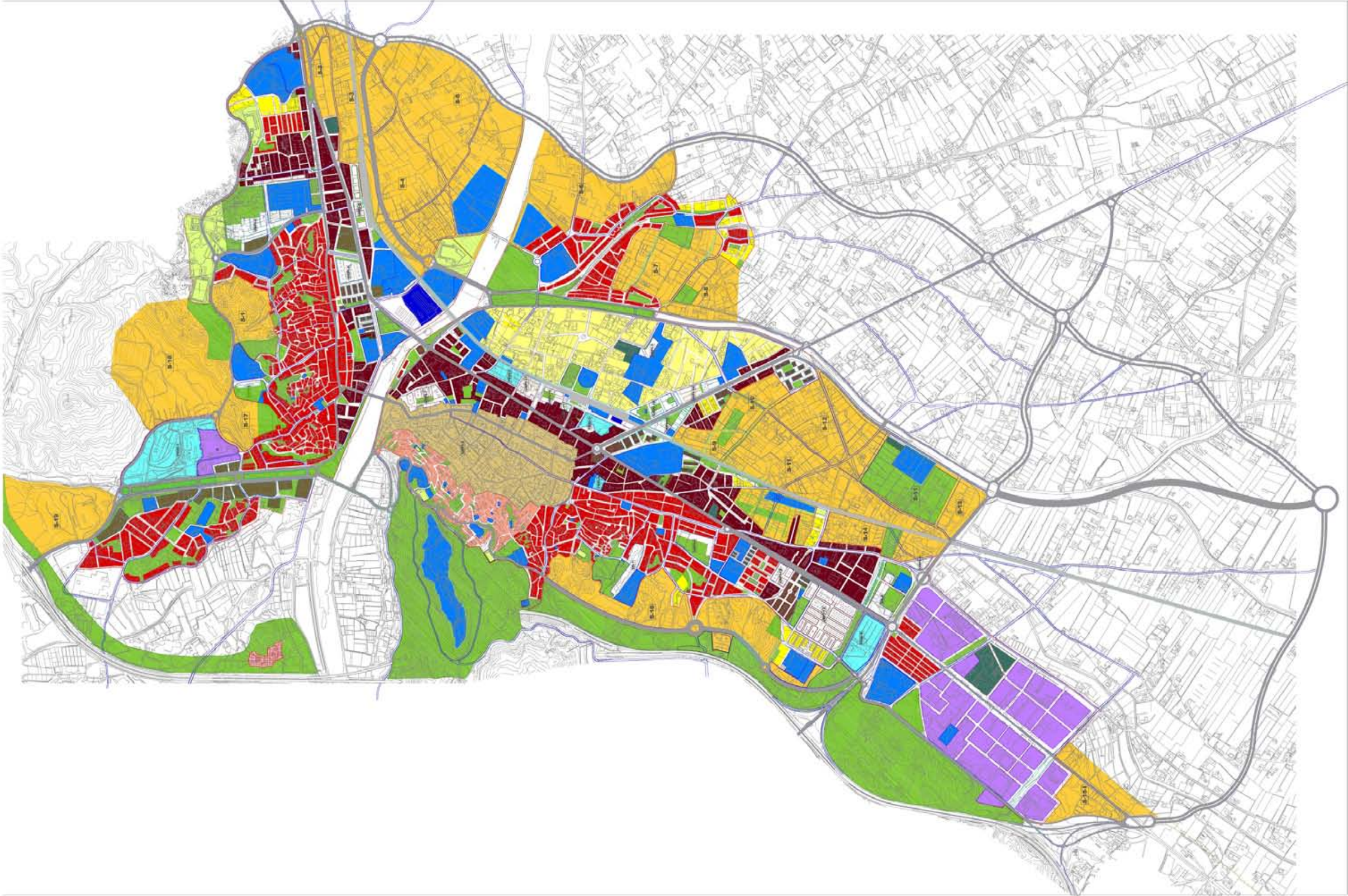
ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE INTEGRACIÓN URBANA Y ADAPTACIÓN A ALTAS PRESTACIONES DE LA RED FERROVIARIA DE LORCA.





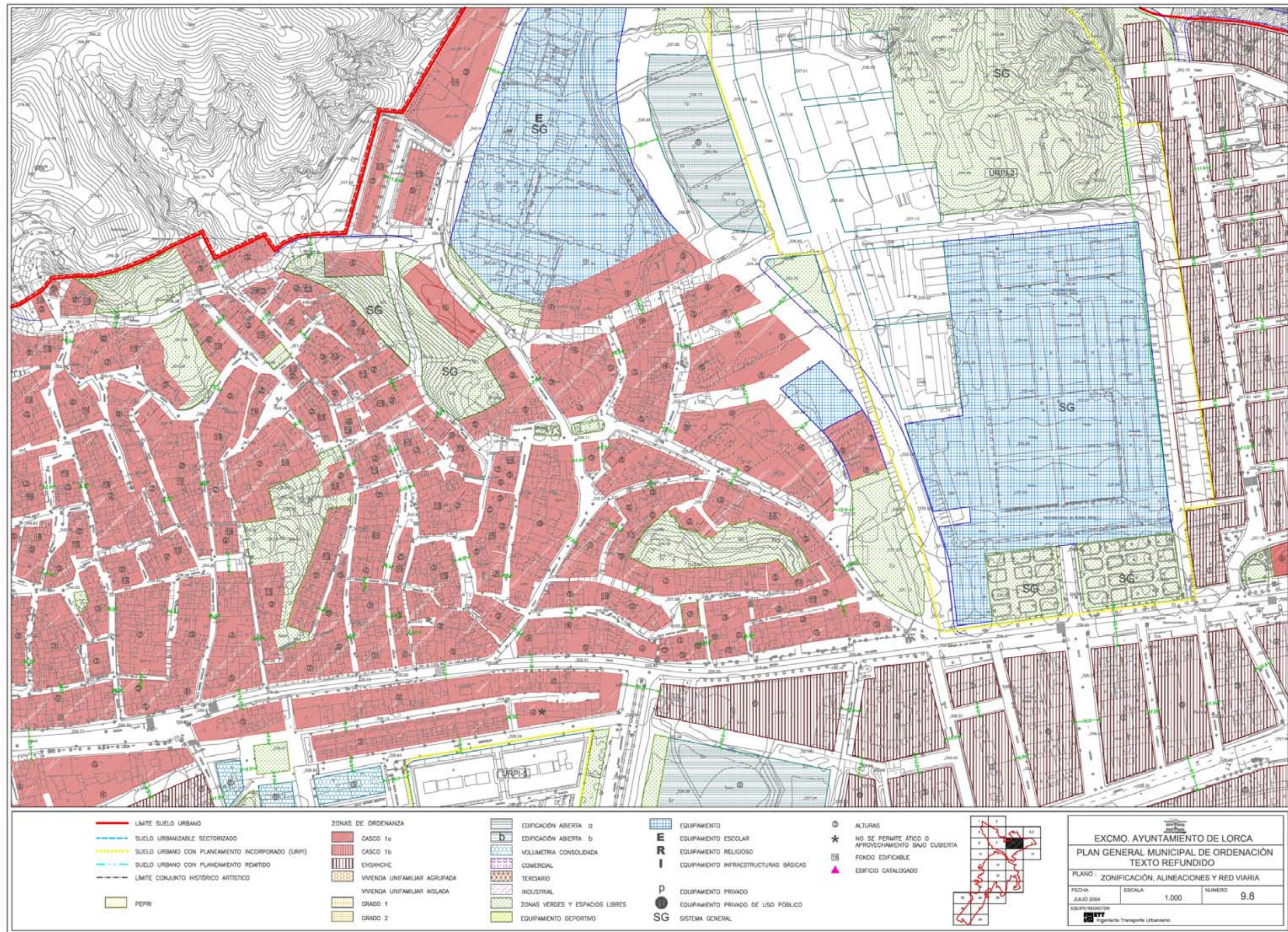


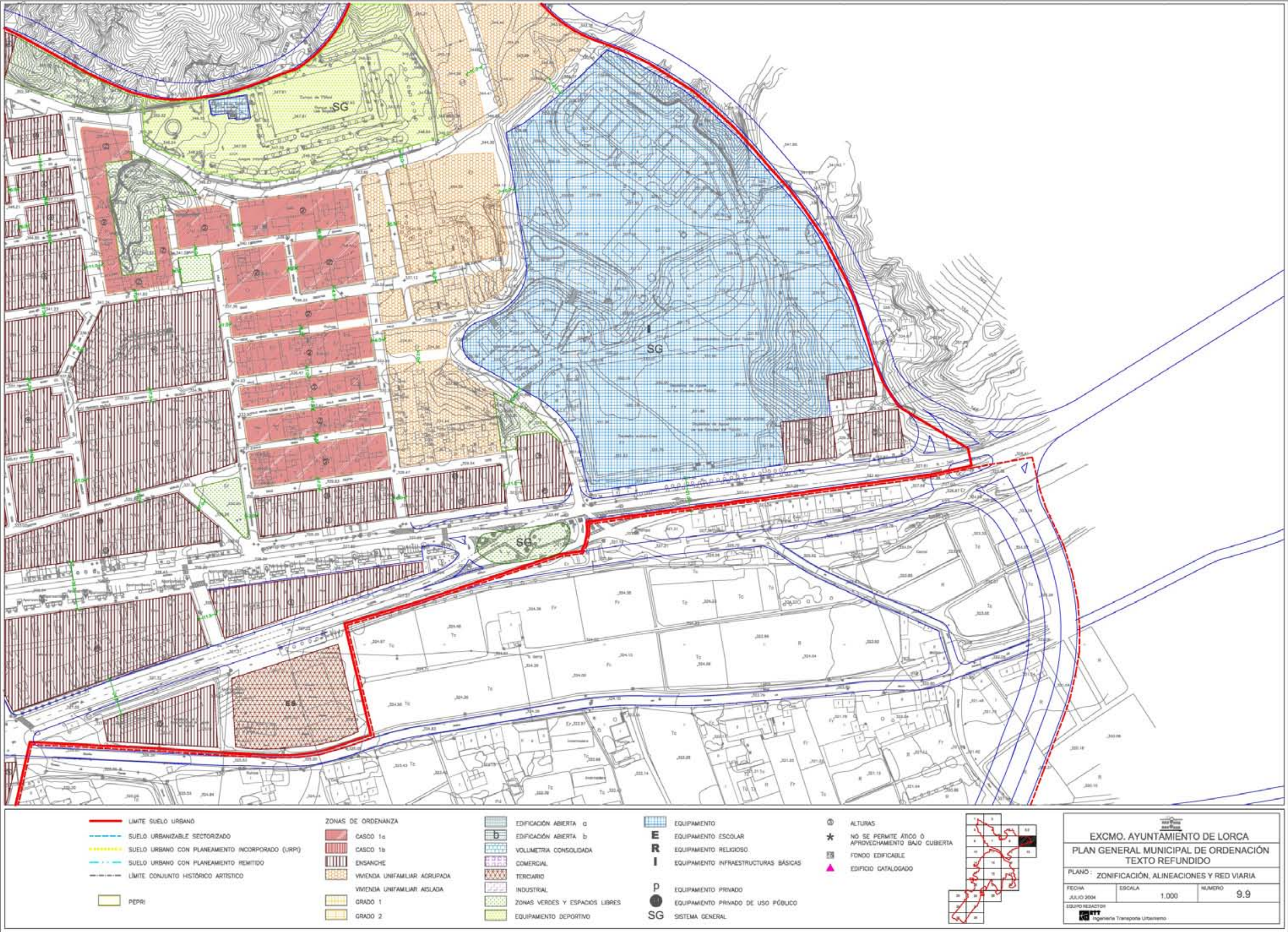
EXCMO. AYUNTAMIENTO DE LORCA	
PLAN GENERAL MUNICIPAL DE ORDENACIÓN	
TEXTO REFUNDIDO	
PLANO:	LORCA ESTRUCTURA GENERAL VARIANTE
FECHA:	19.03.2010
HOJA:	5
	

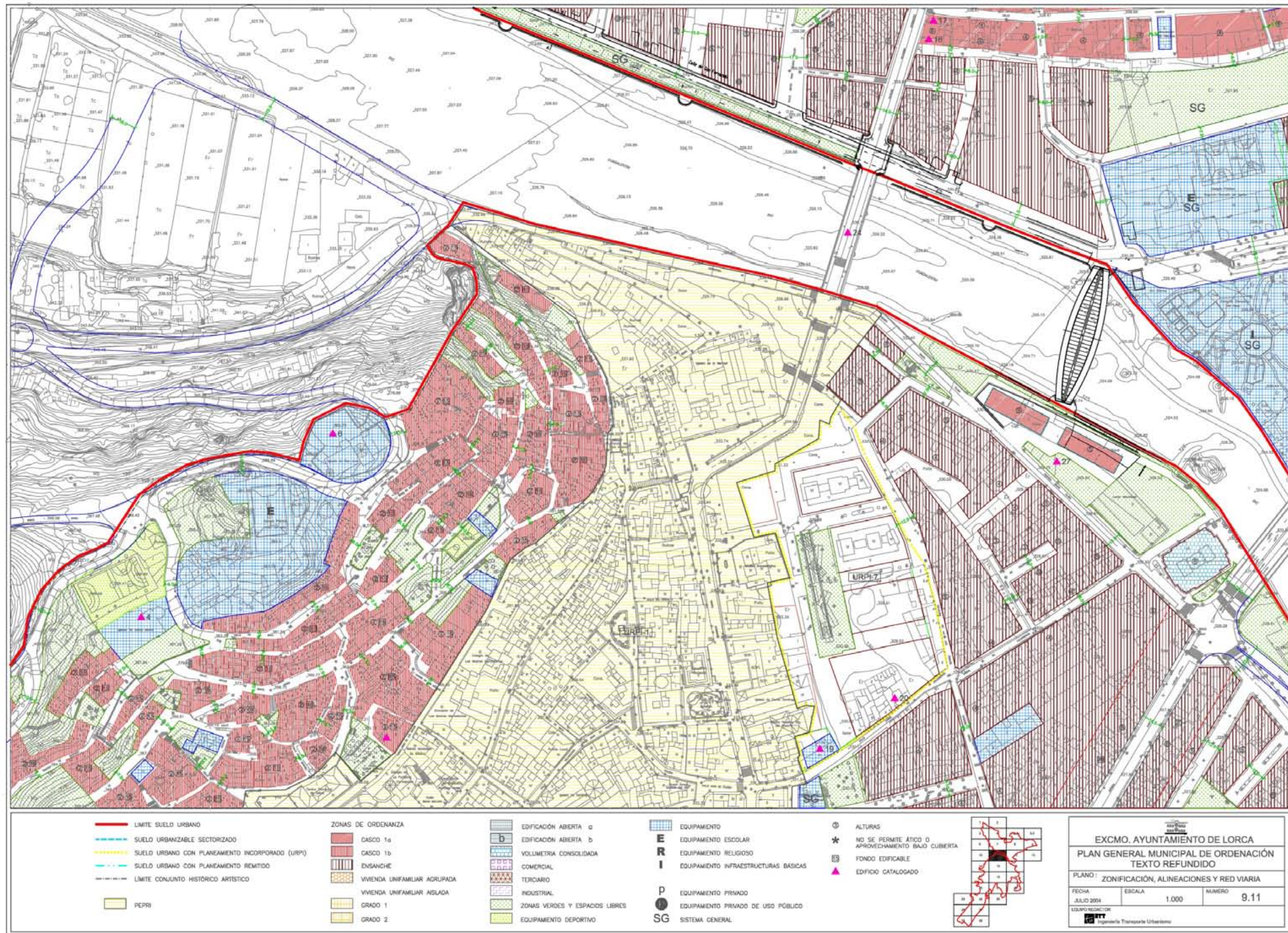


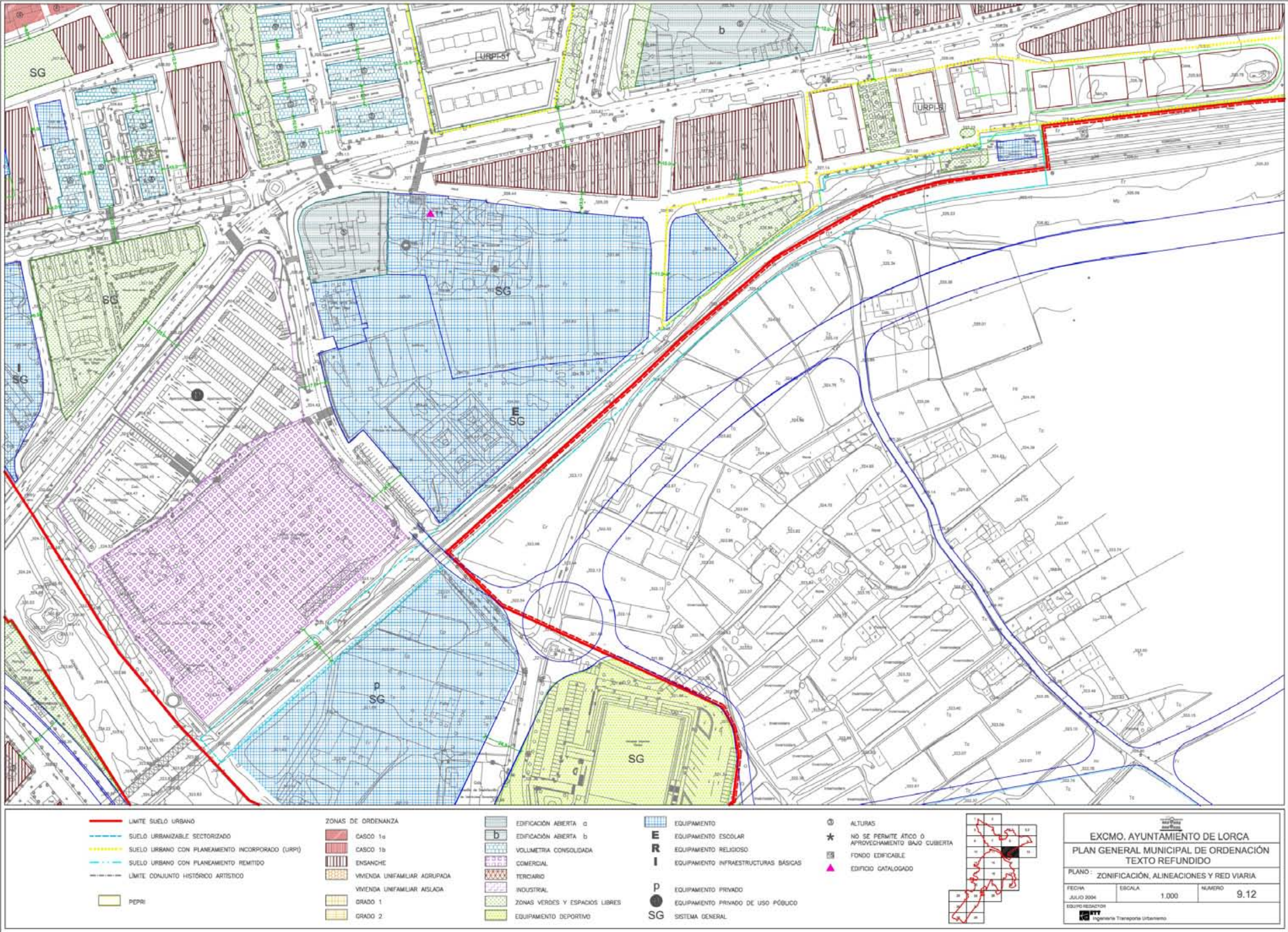
EXCMO. AYUNTAMIENTO DE LORCA	
PLAN GENERAL MUNICIPAL DE ORDENACIÓN	
TEXTO REFUNDIDO	
PLANO: CALIFICACIÓN Y ZONAS DE ORDENANZA	
FECHA: 2010	ESCALA: 1:500
NÚMERO: 7	

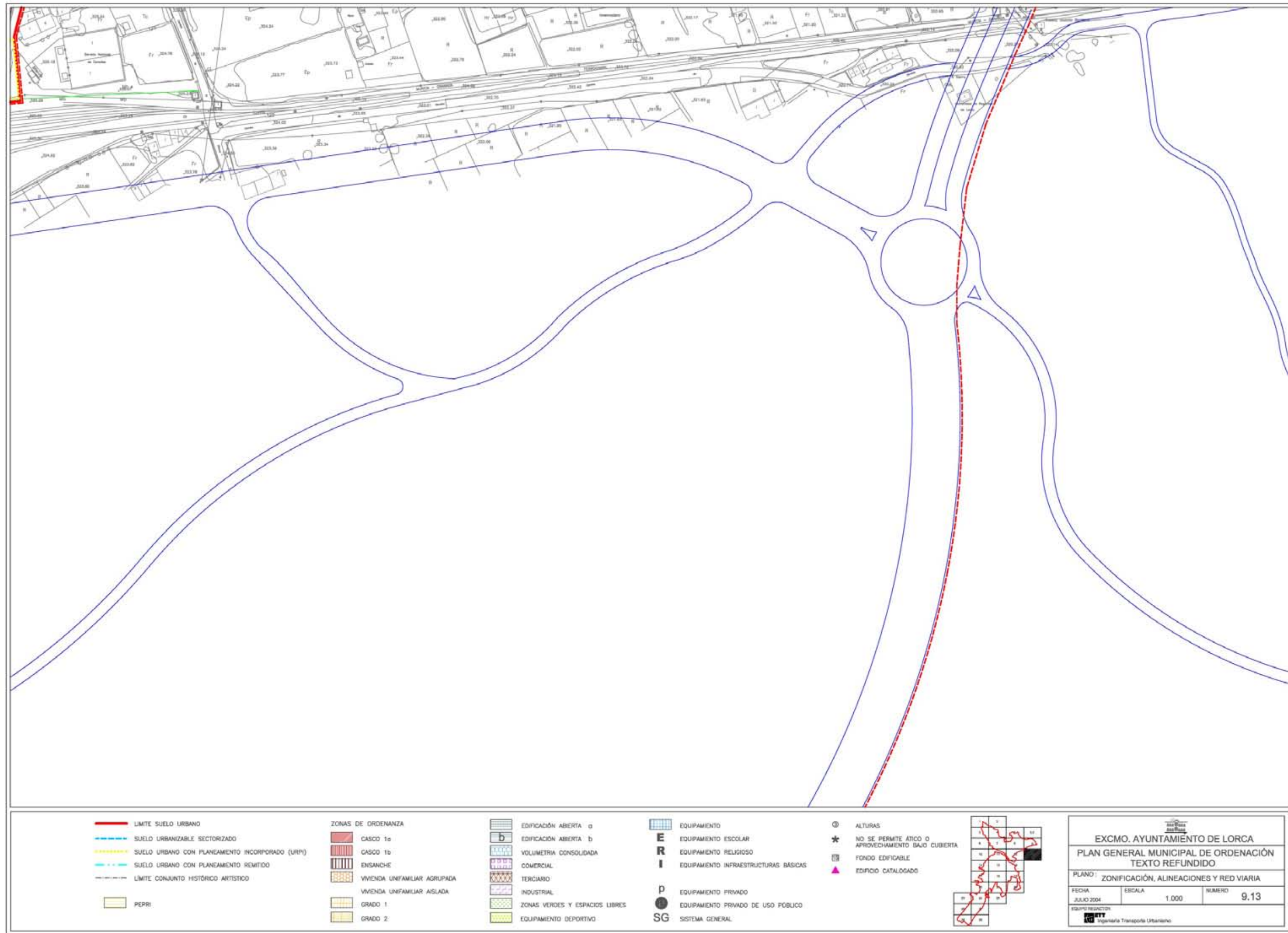
COMERCIAL	CASCO N	LÍMITE BILLO URBANO
RESIDENCIAL	CASCO S	BILLO URBANO CON PLANTEAMIENTO INCORPORADO (LUMI)
INDUSTRIAL	ESPANOLADO	BILLO URBANO CON PLANTEAMIENTO RESISTIDO
INDUSTRIAL MANIFIESTO	ESPANOLADO ABERTA	BILLO URBANO SIN RESISTENCIA
EQUIPAMIENTO	VOLUNTARIA CONCEDIDA	PLAN DE PROTECCIÓN Y RESTAURACIÓN INTERIOR (PURI)
EQUIPAMIENTO DEPORTIVO	IMPANOLADO	
ZONA VERDE Y ESPACIO LIBRE	UNIFAMILIAR AJANADA	

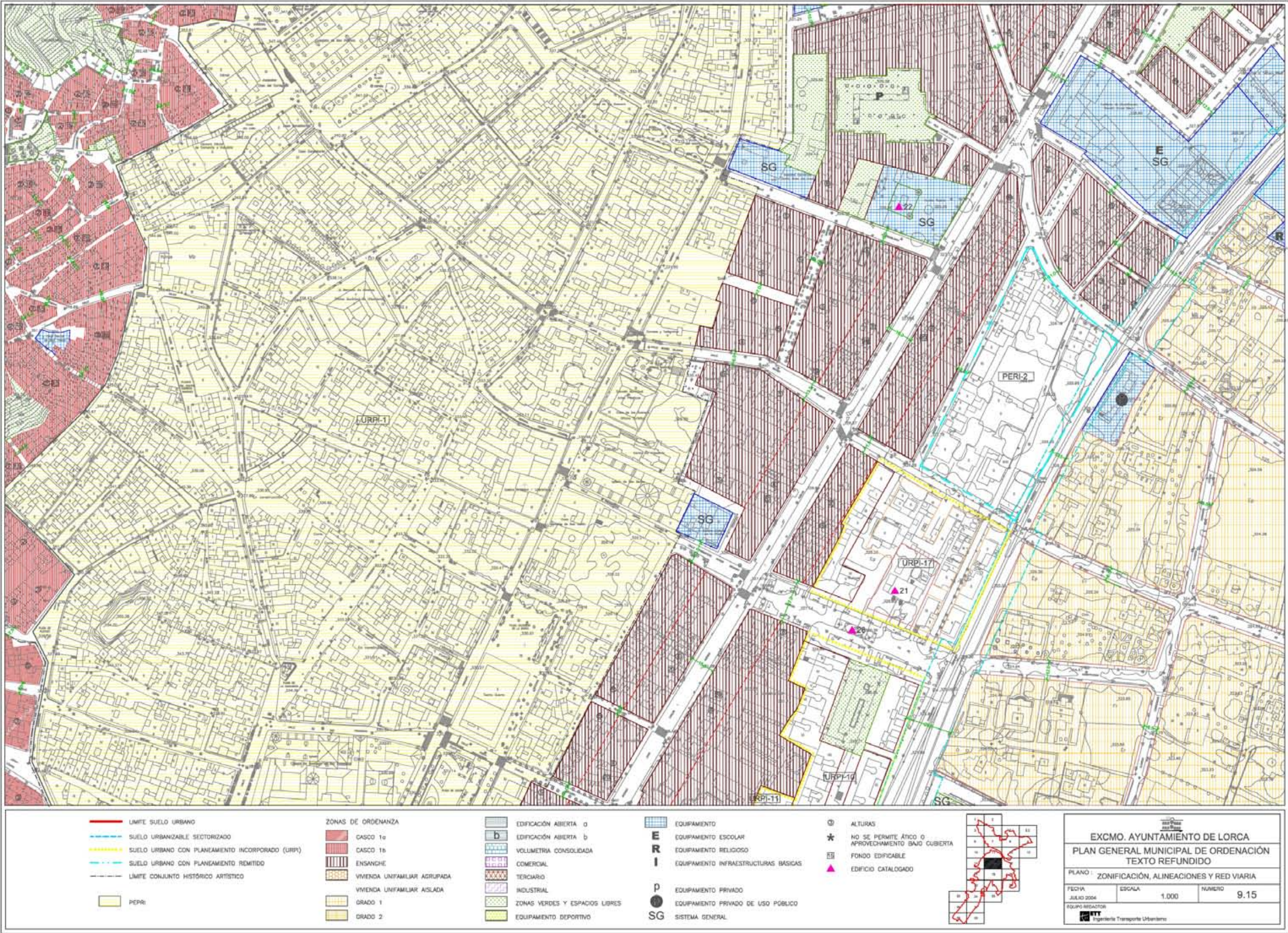


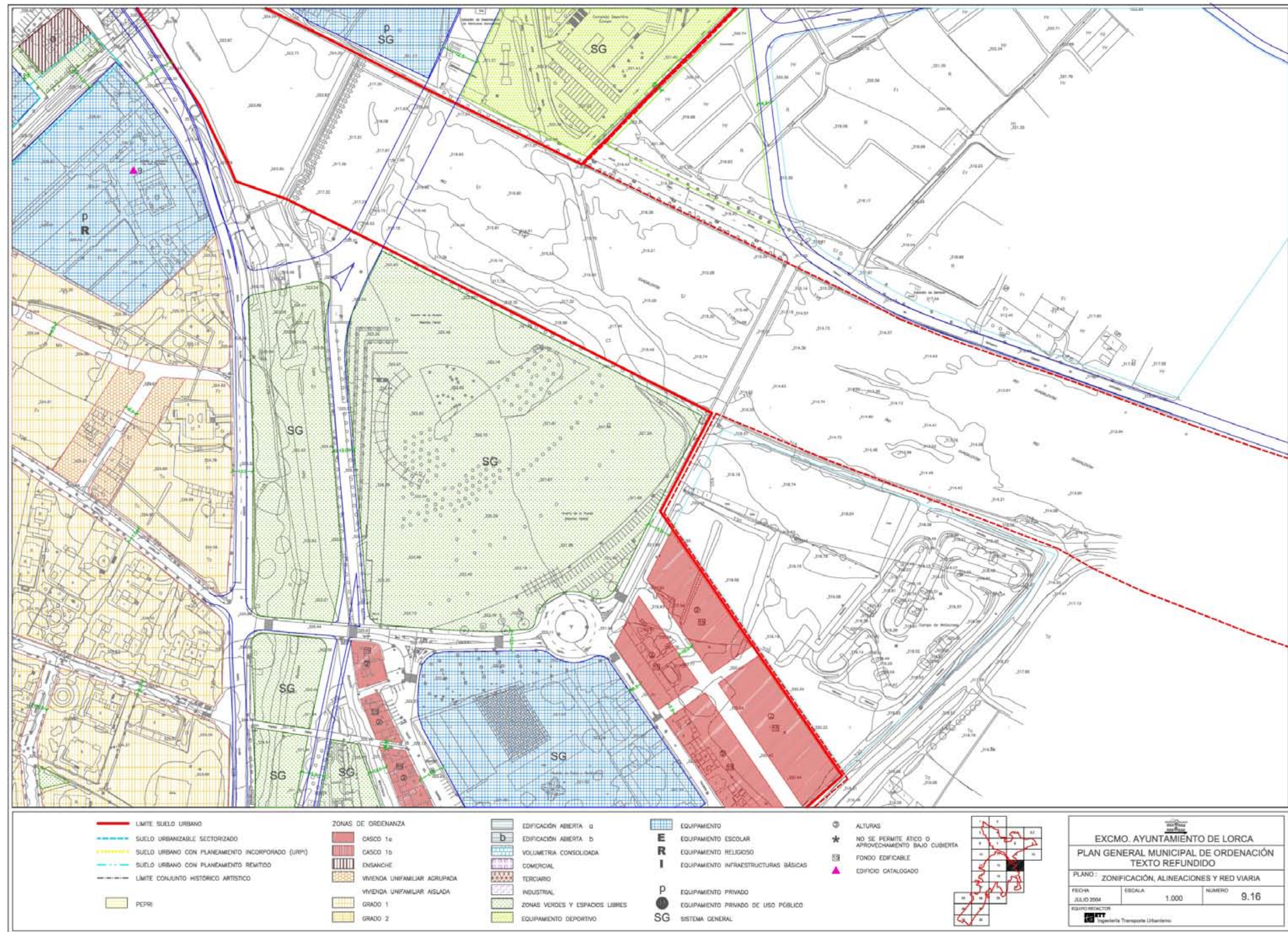


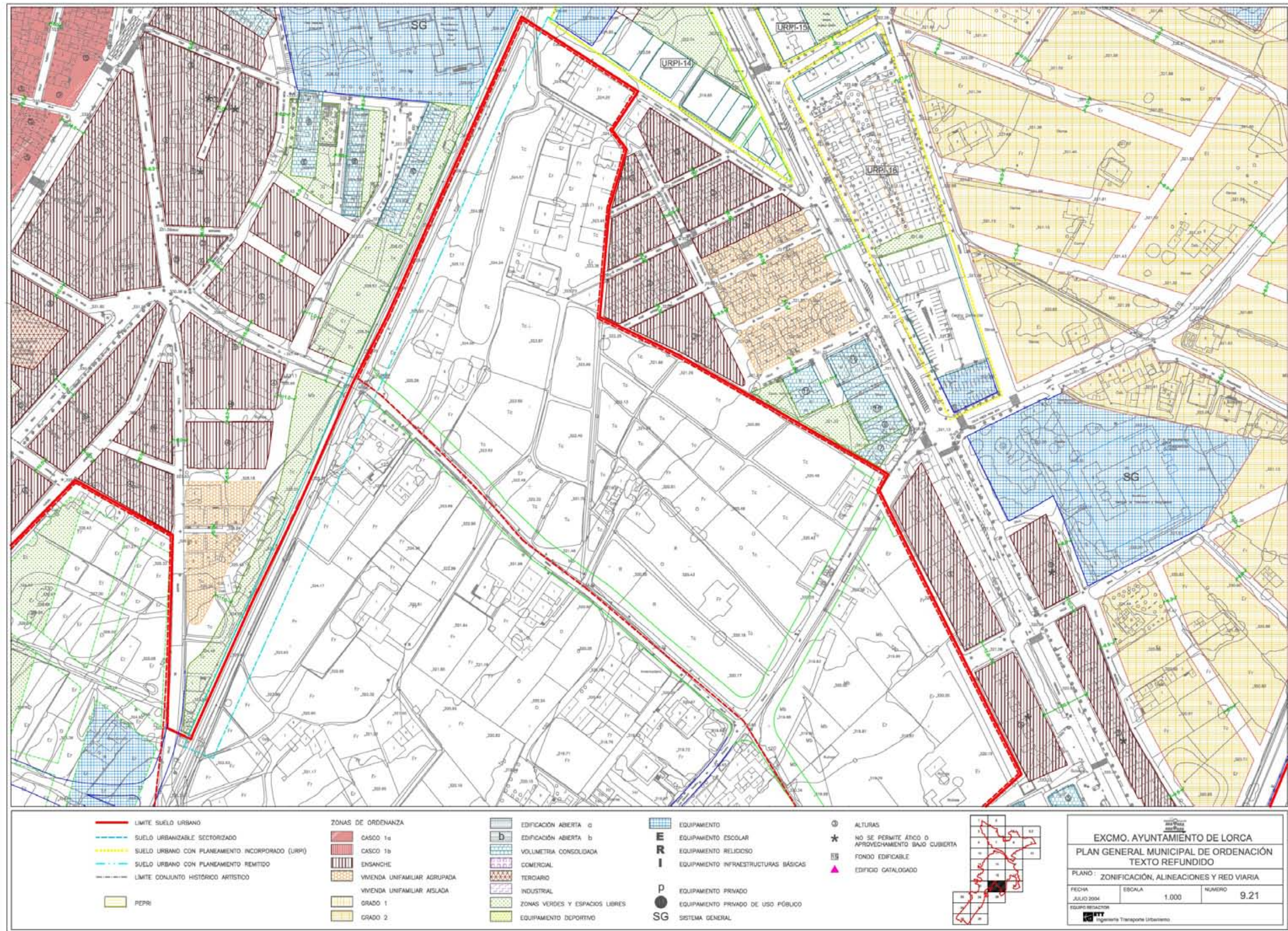




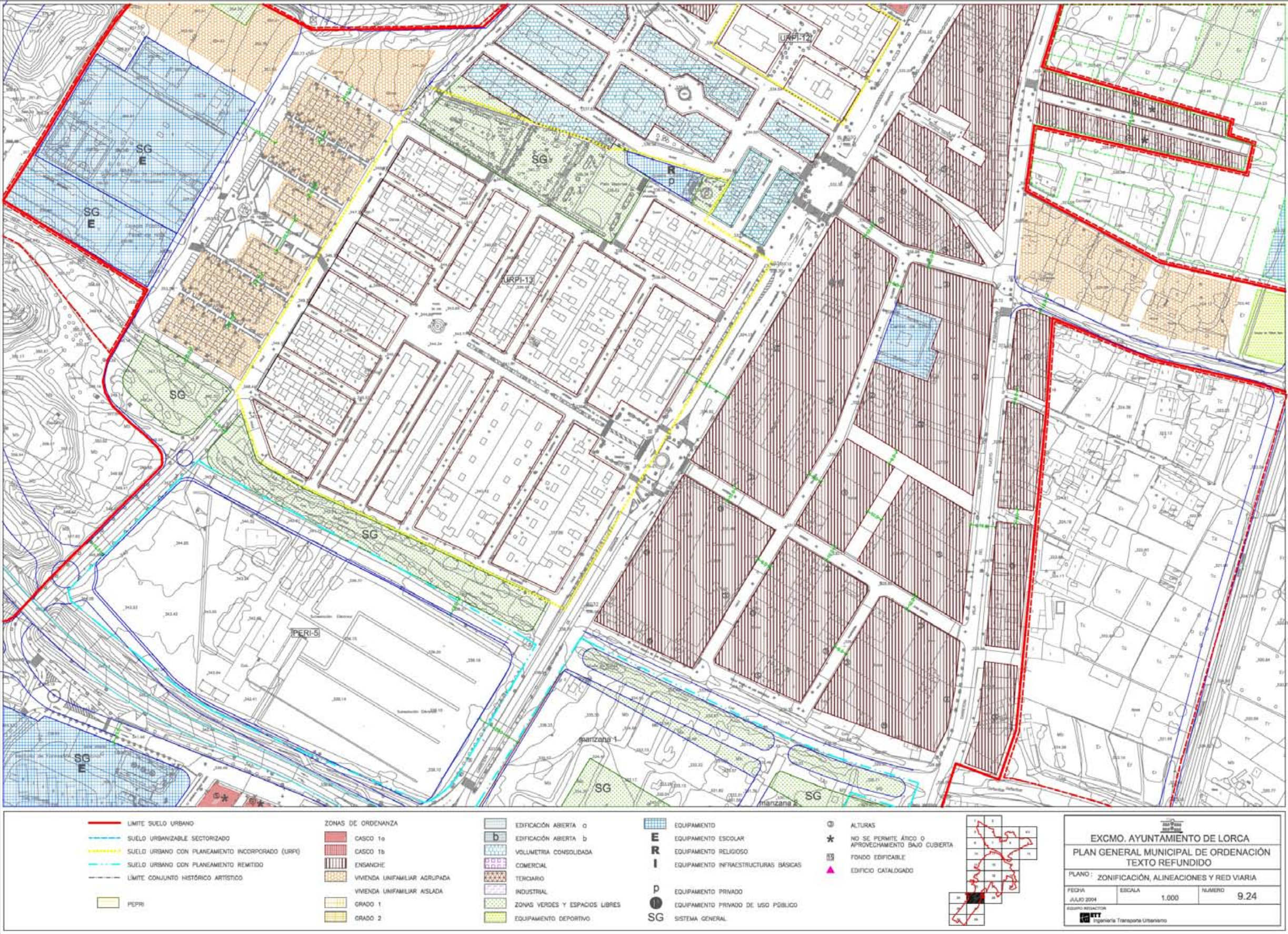


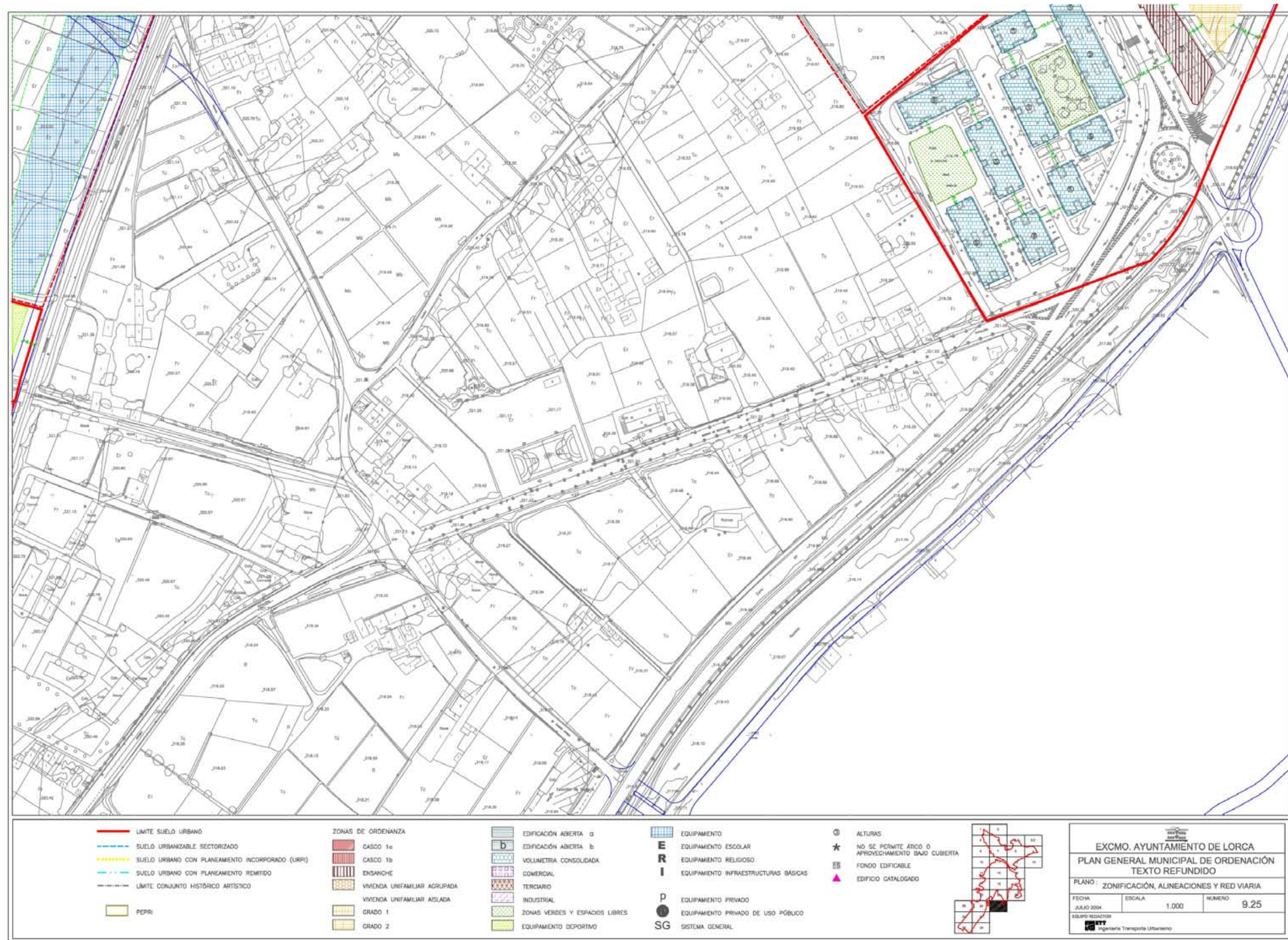




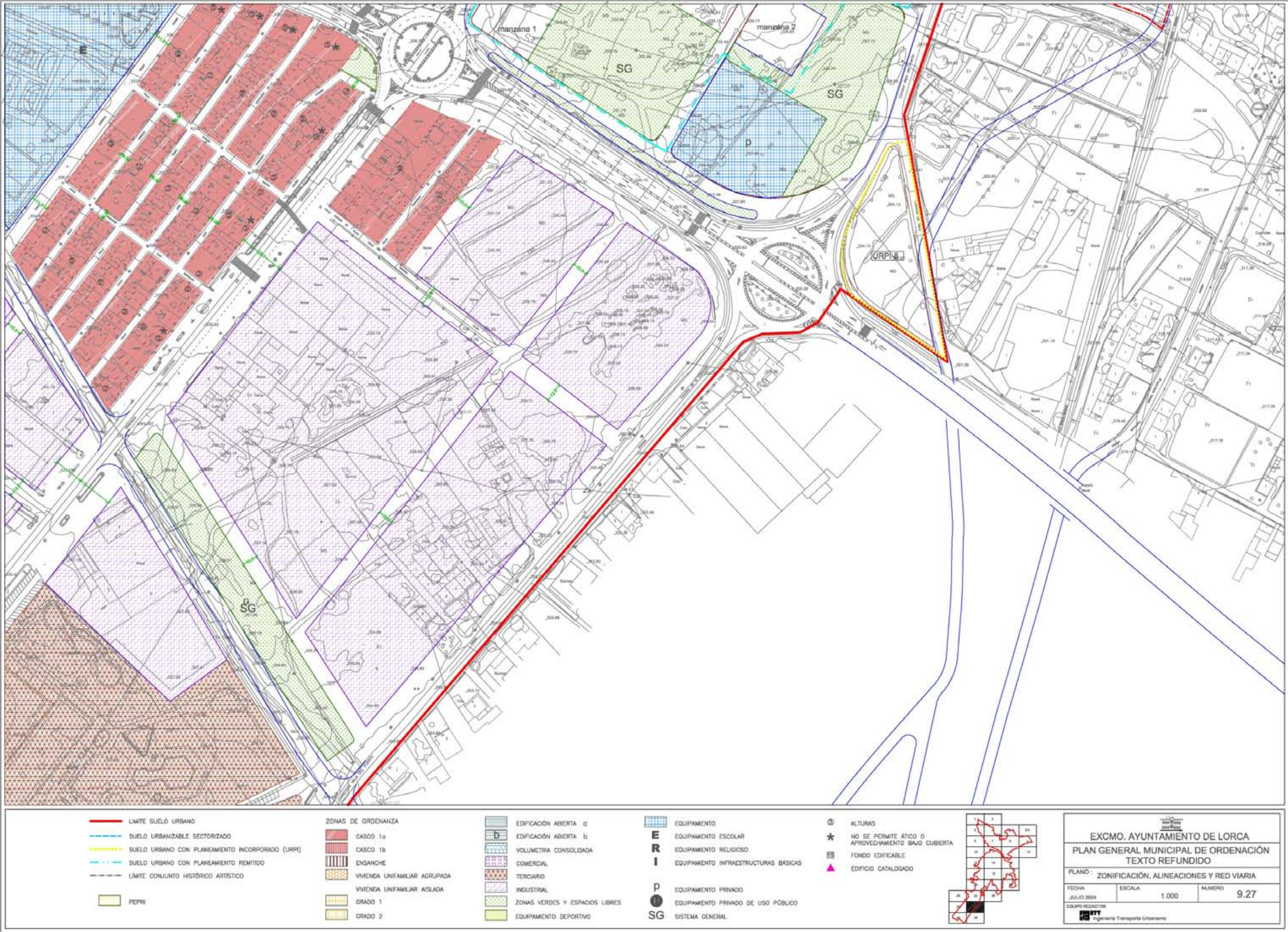


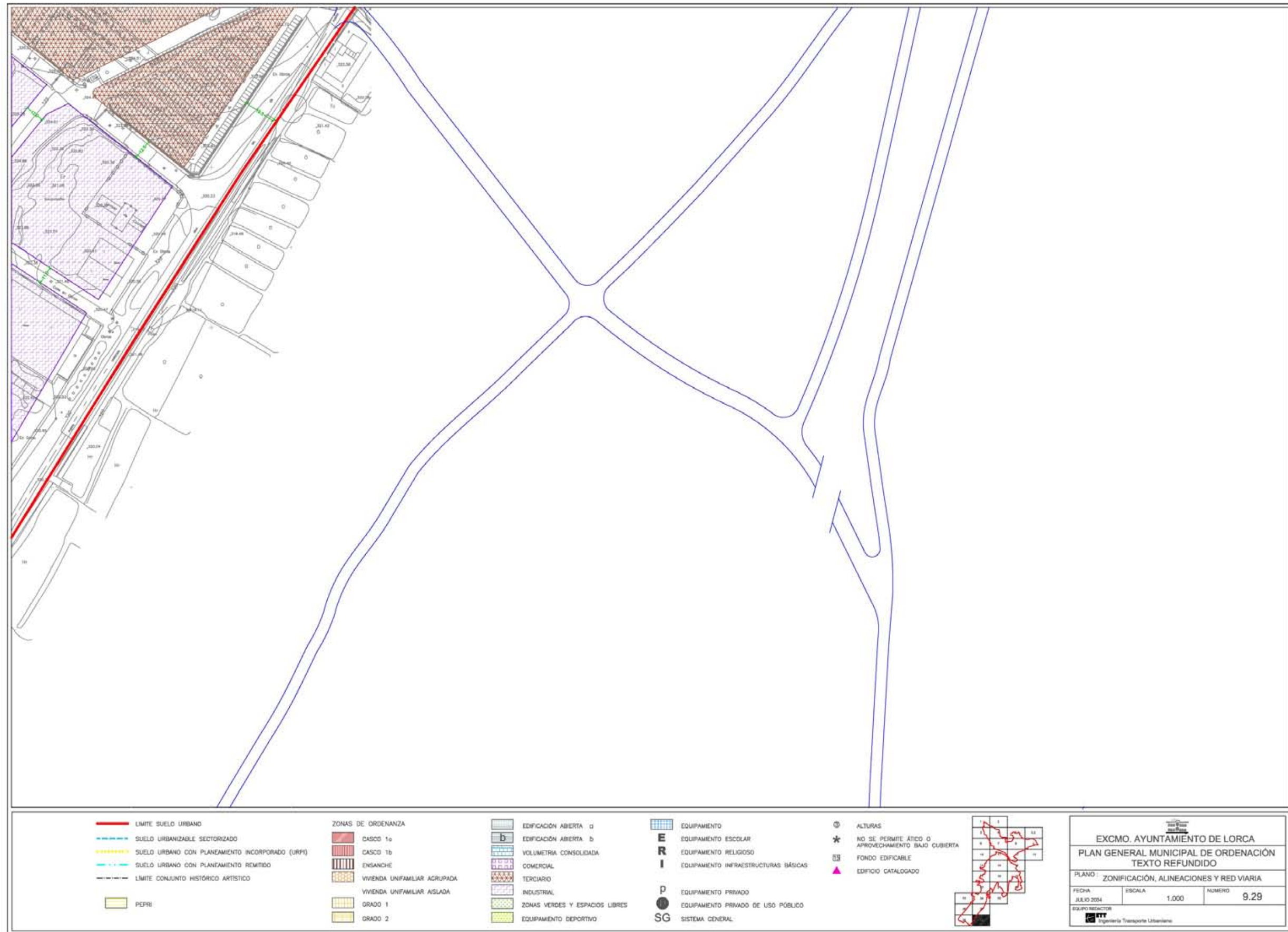
ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE INTEGRACIÓN URBANA Y ADAPTACIÓN A ALTAS PRESTACIONES DE LA RED FERROVIARIA DE LORCA.

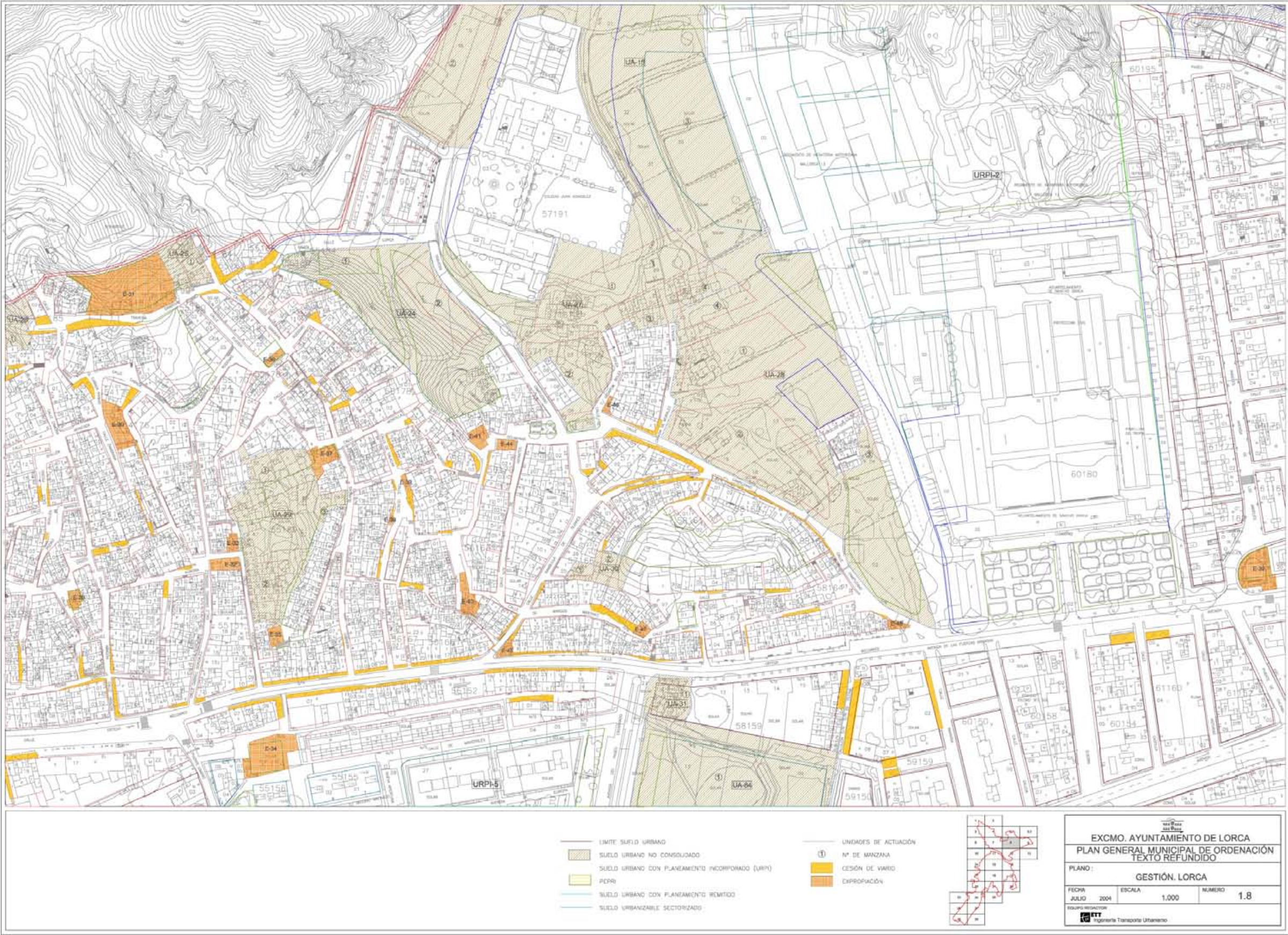


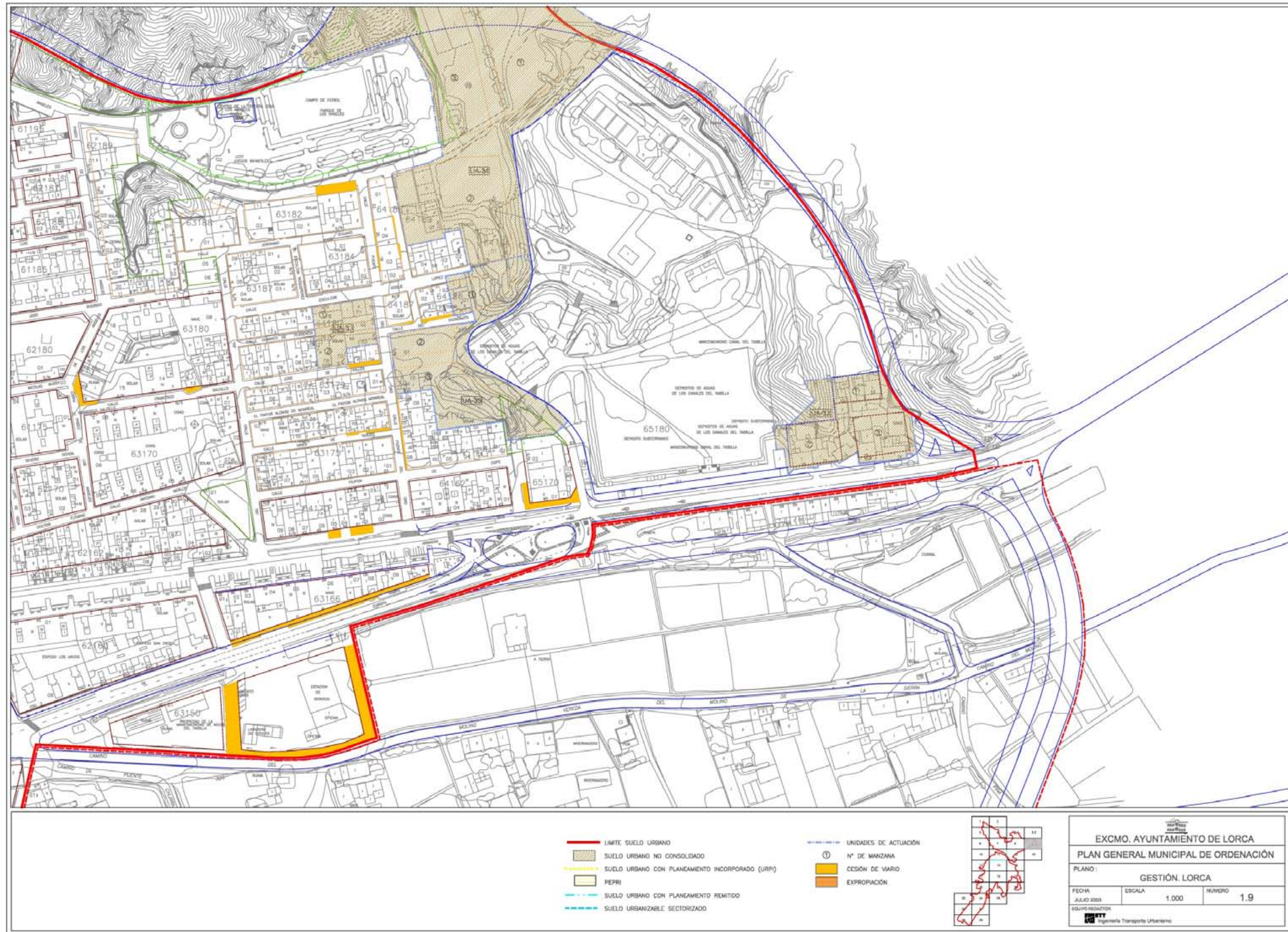


ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE INTEGRACIÓN URBANA Y ADAPTACIÓN A ALTAS PRESTACIONES DE LA RED FERROVIARIA DE LORCA.

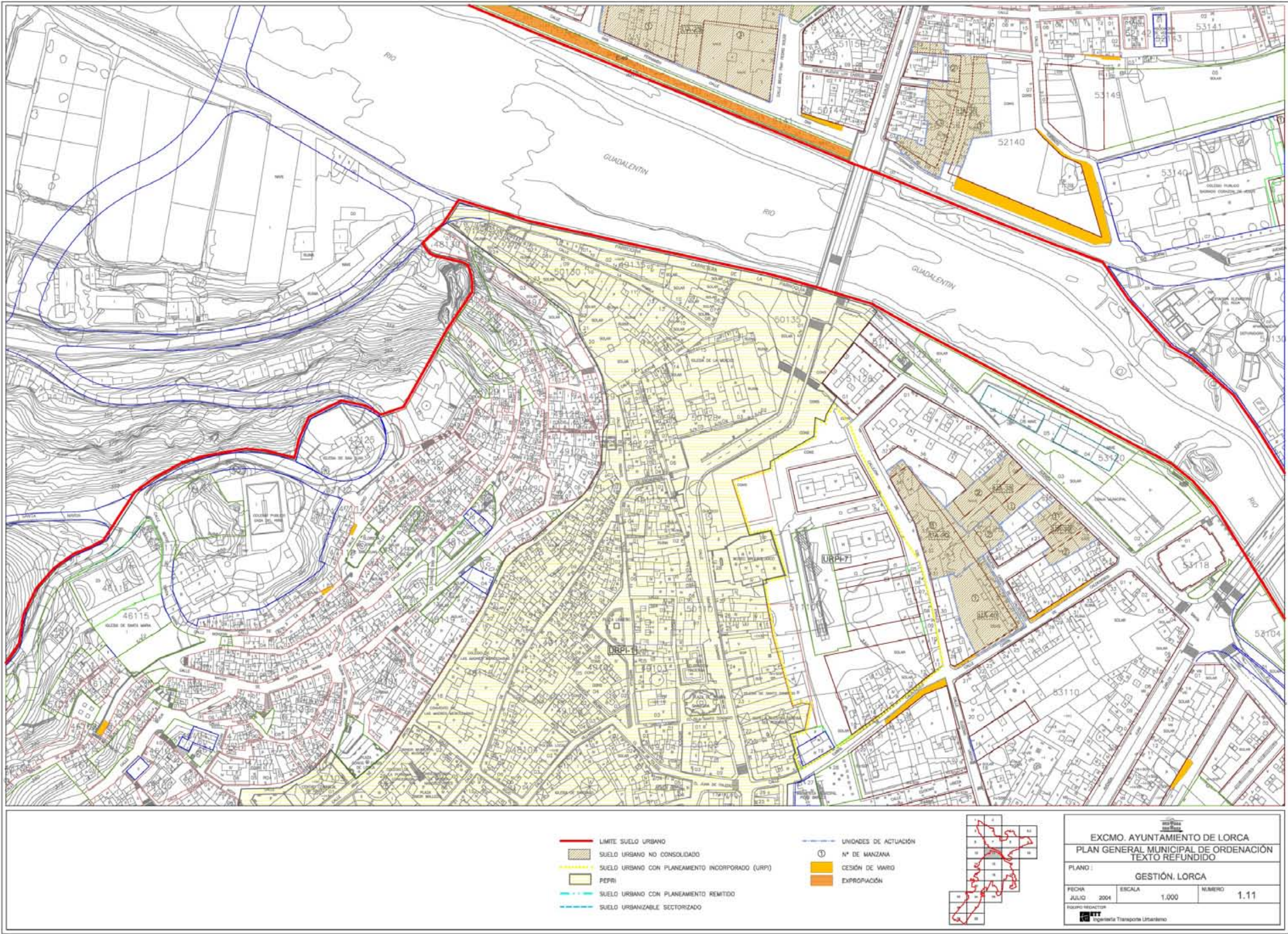


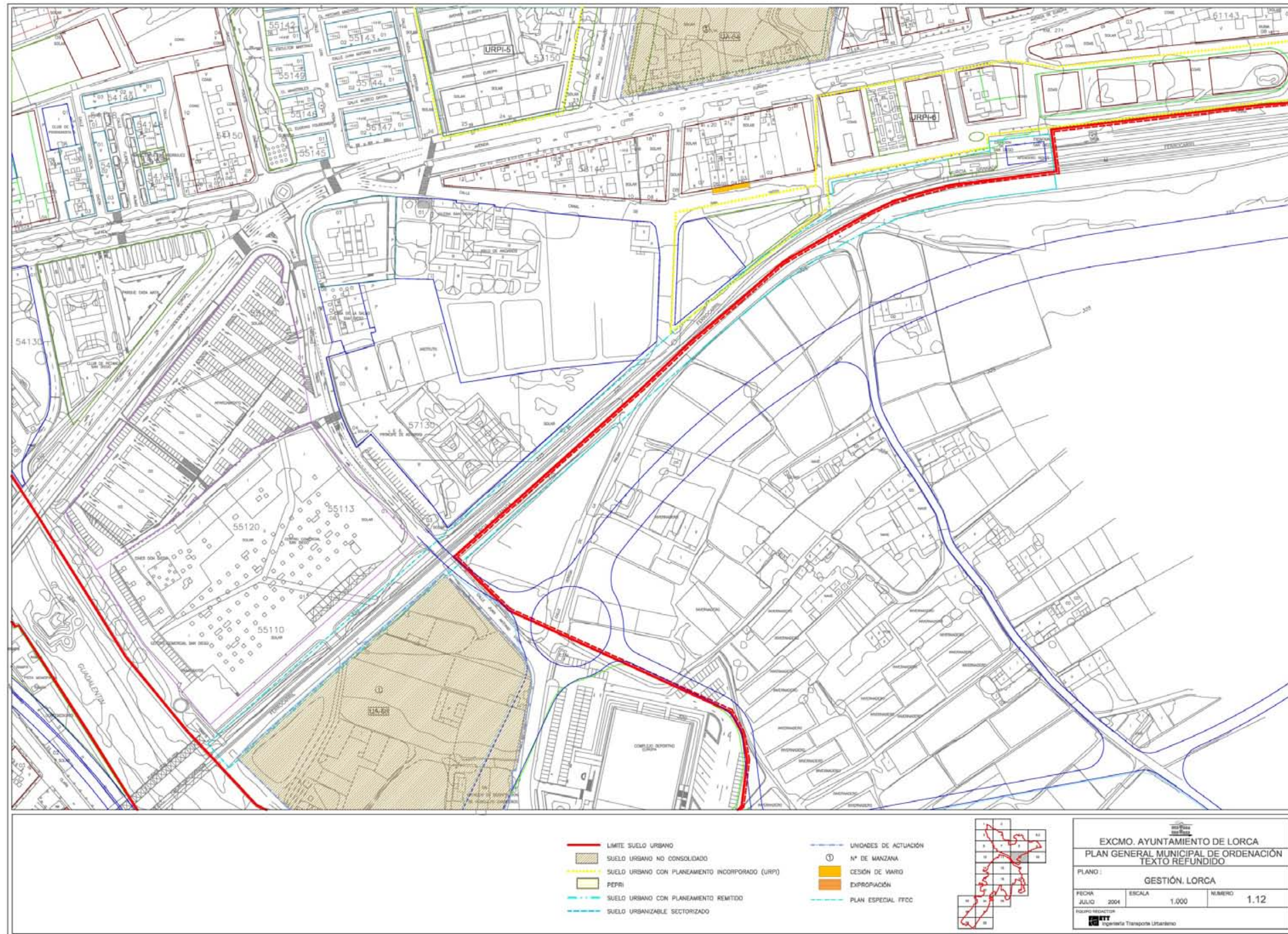






ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE INTEGRACIÓN URBANA Y ADAPTACIÓN A ALTAS PRESTACIONES DE LA RED FERROVIARIA DE LORCA.





ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE INTEGRACIÓN URBANA Y ADAPTACIÓN A ALTAS PRESTACIONES DE LA RED FERROVIARIA DE LORCA.

