

PLAN GENERAL MUNICIPAL DE ORDENACIÓN DE LORCA

TOMO I - MEMORIA DE ORDENACIÓN

ÍNDICE

1. JUSTIFICACIÓN DE LA CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DE REVISAR EL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA	5
2. LEGISLACIÓN URBANÍSTICA DE APLICACIÓN	7
3. TRÁMITE DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA	8
3.1. DOCUMENTO DE AVANCE	8
3.2. DOCUMENTO APROBADO INICIALMENTE	10
3.3. DOCUMENTO APROBADO PROVISIONALMENTE	12
4. MODIFICACIONES INTRODUCIDAS A LOS DOCUMENTOS CON APROBACIÓN INICIAL Y PROVISIONAL.	13
4.1. MODIFICACIONES AL DOCUMENTO APROBADO INICIALMENTE	13
4.2. MODIFICACIONES INTRODUCIDAS AL DOCUMENTO APROBADO PROVISIONALMENTE	15
5. DETERMINACIONES CONTENIDAS EN LOS INFORMES PRECEPTIVOS EMITIDOS POR LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS.	17
5.1. MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE. DIRECCIÓN GENERAL DE COSTAS	17
5.2. MINISTERIO DE FOMENTO. DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS. DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DE MURCIA	18
5.3. MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE. CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL SEGURA	19
5.4. RENFE. UNIDAD DE PATRIMONIO Y URBANISMO	20
5.5. CONSEJERÍA DE CIENCIA, TECNOLOGÍA Y COMERCIO DE LA REGIÓN DE MURCIA. DIRECCIÓN GENERAL DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINAS	20
5.6. CONSEJERÍA DE AGRICULTURA, AGUA Y MEDIOAMBIENTE. DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL.	21
5.6.1. Documento aprobado inicialmente	21
5.6.2. Documento aprobado provisionalmente	23
5.7. GERENCIA DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO DE LA DEFENSA.	23
5.8. INFORME EMITIDO POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE CULTURA AL DOCUMENTO APROBADO PROVISIONALMENTE.	23
6. CONCLUSIONES DE LA INFORMACIÓN URBANÍSTICA	25
6.1. EL TERRITORIO	25
6.2. LA CIUDAD DE LORCA Y SU ENTORNO PRÓXIMO	25
6.3. LAS PEDANÍAS Y LOS NÚCLEOS RURALES	26

7.	OBJETIVOS Y CRITERIOS DE LA PROPUESTA.....	27
7.1.	EL TERRITORIO	27
7.2.	PEDANÍAS Y NÚCLEOS RURALES	28
7.3.	LORCA	28
7.4.	LA INDUSTRIA Y LOS SERVICIOS.....	30
7.5.	LA HUERTA	30
7.6.	LA COSTA.....	30
7.7.	RED VIARIA Y FERROVIARIA	32
7.7.1.	<i>Diagnóstico</i>	32
7.7.2.	<i>Objetivos y criterios de actuación</i>	34
7.8.	EL FERROCARRIL	36
7.9.	INFRAESTRUCTURAS DE SERVICIO	36
7.9.1.	<i>Abastecimiento de agua</i>	36
7.9.2.	<i>Saneamiento</i>	37
7.9.3.	<i>Recogida de residuos</i>	38
7.9.4.	<i>Energía eléctrica</i>	38
7.9.5.	<i>Red de gas</i>	38
8.	PROPUESTA DE ORDENACIÓN.....	39
8.1.	CONSIDERACIONES GENERALES.....	39
8.2.	SISTEMA GENERAL DE COMUNICACIONES	41
8.2.1.	<i>Red viaria</i>	41
8.2.2.	<i>La Travesía Ferroviaria</i>	49
8.2.3.	<i>Transporte público</i>	52
8.2.4.	<i>Ordenación de tráfico y Plan de Movilidad</i>	59
8.3.	SISTEMAS GENERALES DE ESPACIOS LIBRES Y EQUIPAMIENTO.....	60
8.4.	EL SUELO RESIDENCIAL	66
8.4.1.	<i>El casco histórico</i>	66
8.4.2.	<i>Los barrios del Norte: Diputación de Río, San Cristóbal, Los Ángeles y Apolonia</i>	67
8.4.3.	<i>Los barrios del oeste: San Juan, Santa María y San Pedro</i>	68
8.4.4.	<i>Los barrios del suroeste: San José, Alfonso X el Sabio, La Salud y La Viña</i>	68
8.4.5.	<i>El ensanche</i>	69
8.4.6.	<i>Las Alamedas</i>	69
8.4.7.	<i>Los barrios de San Fernando y Virgen de las Huertas</i>	70
8.4.8.	<i>Barrio de San Antonio</i>	70
8.4.9.	<i>Los nuevos crecimientos en torno a la ciudad de Lorca</i>	71
8.4.10.	<i>Nuevos crecimientos</i>	72
8.5.	EL SUELO INDUSTRIAL Y TERCIARIO	74
8.6.	PEDANÍAS Y NÚCLEOS RURALES	75
8.7.	LA HUERTA	78
8.8.	EL TERRITORIO	78
8.8.1.	<i>Suelo no urbanizable de protección específica</i>	79
8.8.2.	<i>Suelo no urbanizable protegido por el planeamiento por su valor ambiental</i>	80
8.8.3.	<i>Suelo no urbanizable protegido por el planeamiento por su valor agrícola</i>	84

8.9.	LA COSTA.....	85
8.10.	SISTEMA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS.....	86
8.10.1.	Abastecimiento de agua y canalizaciones.....	86
8.10.2.	Saneamiento.....	94
8.10.3.	Recogida de Residuos Sólidos.....	98
8.10.4.	Otras infraestructuras y servicios urbanos.....	100
9.	PROPUESTA DE ORDENACIÓN PARA EL SUELO URBANIZABLE DE RAMONETE	106
9.1.	CRECIMIENTO TURÍSTICO SOSTENIBLE.....	106
9.2.	DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA	107
9.2.1.	Estructura general	107
9.2.2.	Accesos.....	109
9.2.3.	Red viaria.....	109
9.2.4.	Delimitación de sectores.....	111
9.2.5.	Condiciones particulares de desarrollo.....	111
9.2.6.	Tipologías de vivienda	114
9.2.7.	Densidad de edificación para uso hotelero.....	114
9.3.	SISTEMAS GENERALES	115
9.3.1.	Asignación de sistemas generales.....	115
9.3.2.	Delimitación gráfica de los sistemas generales.....	116
9.4.	DOTACIONES LOCALES	117
9.5.	DENSIDAD DE VIVIENDAS	118
9.6.	CLASIFICACIÓN DEL SUELO.....	119
9.6.1.	Suelo urbanizable sectorizado	119
9.6.2.	Suelo urbanizable no sectorizado	119
9.7.	INFRAESTRUCTURAS DE SERVICIOS.....	120
9.7.1.	Abastecimiento.....	120
9.7.2.	Saneamiento.....	123
9.7.3.	Energía eléctrica.....	125
9.7.4.	Red de gas.....	127
9.8.	CRITERIOS DE SELECCIÓN DE ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN	127
10.	CLASIFICACIÓN DEL SUELO	128
10.1.	SUELO URBANO	128
10.1.1.	Ámbitos con planeamiento incorporado	130
10.1.2.	Delimitación de ámbitos sujetos a planeamiento de desarrollo	130
10.1.3.	Zonas de ordenanza	131
10.2.	SUELO URBANIZABLE	136
10.2.1.	Suelo urbanizable sectorizado	136
10.2.2.	Suelo urbanizable especial.....	139
10.2.3.	Suelo urbanizable no sectorizado	139
10.3.	SUELO NO URBANIZABLE	141
10.4.	SUELO DE SISTEMAS GENERALES.....	143
11.	PATRIMONIO HISTÓRICO	144

11.1.	CATÁLOGO	144
11.2.	YACIMIENTOS ARQUEOLÓGICOS Y PALEONTOLÓGICOS	145
12.	DETERMINACIÓN DE LA PROPORCIÓN DE ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES PÚBLICAS POR HABITANTE	146
12.1.	CAPACIDAD DE POBLACIÓN	146
12.2.	SISTEMA GENERAL DE ESPACIOS LIBRES	152
12.3.	RELACIÓN ESPACIO LIBRE/ HABITANTE.....	154
13.	EL PLAN EN CIFRAS	156
14.	ACUERDO DE APROBACIÓN INICIAL DE LA REVISIÓN DEL PLAN GENERAL MUNICIPAL DE ORDENACIÓN DE LORCA	
15.	DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL	
16.	ACUERDOS SOBRE LAS ALEGACIONES PRESENTADAS AL DOCUMENTO APROBADO INICIALMENTE	
17.	ACUERDO DE APROBACIÓN PROVISIONAL DE LA REVISIÓN DEL PLAN GENERAL MUNICIPAL DE ORDENACIÓN DE LORCA	
18.	ORDEN DE 18 DE ABRIL DE 2003 DEL CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, VIVIENDA Y TRANSPORTES DE APROBACIÓN DEFINITIVA, A RESERVA DE SUBSANACIÓN DE DEFICIENCIAS, DEL PLAN GENERAL MUNICIPAL DE ORDENACIÓN.	
19.	DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL COMPLEMENTARIA	
20.	ORDEN DE 11 DE DICIEMBRE DE 2003 DEL CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, VIVIENDA Y TRANSPORTES DE APROBACIÓN DE SUBSANACIÓN DE DEFICIENCIAS.	
21.	ORDEN DE 26 DE MAYO DE 2004 DEL CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, VIVIENDA Y TRANSPORTES DE APROBACIÓN DE SUBSANACIÓN DE DEFICIENCIAS.	
22.	ACUERDO DE APROBACIÓN DEL TEXTO REFUNDIDO POR EL AYUNTAMIENTO PLENO	

1. JUSTIFICACIÓN DE LA CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DE REVISAR EL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA

El Plan General de Ordenación Urbana de Lorca que se revisa fue aprobado definitivamente por acuerdo del Consejo de Gobierno de la Comunidad Autónoma de 15 de enero de 1987, a reserva de la corrección de deficiencias que se señalaban en el acuerdo y de la redacción de un texto refundido. El Consejo de Gobierno de la Comunidad Autónoma, en sesión celebrada el 23 de noviembre de 1989 tomó conocimiento del Texto Refundido con las correcciones establecidas.

La Sección 2ª de la Normativa Urbanística del Plan General, establece las siguientes condiciones para su revisión:

“Art.6.- Se entiende por revisión del P.G.O.U., la adopción de nuevos criterios respecto de la estructura general y orgánica del territorio ordenado, motivados por la adopción de un modelo territorial distinto o por la aparición de circunstancias, de carácter demográfico o económico, que incidan sustancialmente sobre la ordenación, o por el agotamiento de la capacidad del Plan.

Art. 7.- La Corporación adoptará el acuerdo de revisión del P.G.O.U. cuando:

Se den las circunstancias señaladas por el propio Plan en el art. 10 de estas Normas.

El P.G.O.U. resulte sustancialmente afectado por determinaciones de una figura de planeamiento vinculante de ámbito nacional, supraprovincial, provincial o comarcal que hagan necesaria tal revisión.

Art. 10.- Además de lo establecido con carácter general en los arts. 47 y 48 del T.R. y concordantes del Reglamento de Planeamiento, procederá la revisión del P.G.O.U. cuando lo exija alguna necesidad de tipo dotacional que, a juicio de la Corporación, no pueda ser satisfecha dentro del presente planeamiento ni por una modificación del mismo.”

La Ley 1/2001 de 24 de abril, del Suelo de la Región de Murcia, en su artículo 148.1 relativo a la revisión de los planes, establece:

“Se entenderá por revisión del planeamiento la adopción de nuevos criterios respecto al modelo de desarrollo urbano y territorial que den lugar a un nuevo plan sustitutorio del anterior. Ésta se producirá por las causas previstas en

dicho Plan o por circunstancias sobrevenidas, debiendo ajustarse al procedimiento establecido para su tramitación y aprobación."

La disposición transitoria tercera de la Ley establece un plazo de dos años desde su entrada en vigor para que los Planes Generales de Ordenación Urbana vigentes inicien su adaptación a la misma.

Durante la vigencia del Plan General se han producido circunstancias con incidencia en las determinaciones de ordenación, que justifican su revisión:

- Las sucesivas modificaciones en la legislación urbanística que han dado lugar a unas determinaciones para la clasificación del suelo sustancialmente diferentes a las establecidas por el Plan General.

En consecuencia es necesario definir un modelo territorial que conjugue las posibilidades de transformación de suelo defendidas por la legislación urbanística vigente con el uso tradicional del territorio y con la protección de sus valores naturales y culturales.

- La necesidad de modificar el modelo de crecimiento para la ciudad en Lorca, estructurando la ciudad existente y ordenando su crecimiento.
- Es necesario completar las determinaciones del Plan para las pedanías, que en algunos casos no recogen las características intrínsecas de cada una de ellas, estableciendo determinaciones para las que en este momento no tienen.
- La existencia en el término municipal de un gran número de asentamientos urbanos para los que el Plan General vigente no establece determinaciones y que requieren una regulación específica.
- Es necesario regular la ordenación de la costa, de gran interés natural, preservando los valores ambientales y estableciendo determinaciones para la transformación del suelo.

Estas circunstancias de carácter general, unidas a las que son consecuencia de la entrada en vigor de la Ley, justifican la revisión del Plan General vigente, adaptando sus determinaciones a la Ley 1/2001 del Suelo de la Región de Murcia.

2. LEGISLACIÓN URBANÍSTICA DE APLICACIÓN

El Plan General Municipal de Ordenación se redacta con arreglo a las determinaciones establecidas en la Ley 1/2001 del Suelo de la Región de Murcia y en la Ley 2/2002 de 10 de mayo de modificación de la anterior.

Las determinaciones del Plan reguladas por la legislación de carácter básico de ámbito estatal se ajustan a lo establecido en la Ley 6/1998, de 13 de abril de Régimen del Suelo y Valoraciones, en el Real Decreto Ley 4 /2000, de 23 de junio, de Medidas Urgentes de Liberalización en los aspectos que modifica la anterior y los 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.

La Ley del Suelo 1/2001 establece el Plan General Municipal de Ordenación como el instrumento de ordenación integral de ámbito municipal, estableciendo su objeto, contenido y determinaciones en los artículos 96 a 102.

3. TRÁMITE DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA

3.1. DOCUMENTO DE AVANCE

El Ayuntamiento de Lorca, en sesión de Pleno de 17 de mayo de 1996 adoptó el acuerdo de exponer al público los trabajos del Avance de la Revisión-Adaptación del Plan General de Ordenación Urbana por un período de cuatro meses, a efectos de que pudieran formularse sugerencias y en su caso otras alternativas de planeamiento.

Durante el período de participación pública se presentaron sugerencias que contemplan los siguientes aspectos:

1. Sugerencias generales a la totalidad del documento presentado, que muestran su escepticismo sobre las propuestas territoriales y modelo de ciudad que se propone en el Avance.
2. Sobre la ciudad de Lorca se plantean diversos temas:
 - Solicitud de cambios en la calificación propuesta, proponiendo el uso residencial para parcelas que aparecen en el Avance como equipamientos y zonas verdes. Se significa especialmente el área del pasillo verde al Oeste de la ciudad, sobre el que aparecen varias propuestas de consolidación.
 - Cambios de clasificación de terrenos propuestos como suelo urbanizable o no urbanizable para su clasificación como suelo urbano. Las propuestas se centran en los siguientes lugares:
 - ✓ San Diego.
 - ✓ Ampliación de la Serrata.
 - ✓ Incorporación de los terrenos próximos a los recintos feriales.
 - ✓ Incorporación de una gran zona de regadíos al Sur de la ciudad.
 - Mantenimiento de los compromisos suscritos en convenios y las ordenaciones de unidades de actuación aprobadas por el Ayuntamiento.
 - Recoger viarios existentes que se modifican con la ordenación propuesta.
 - Variaciones en la localización de los sistemas generales dotacionales propuestos.

3. DIPUTACIÓN DE RÍO, La Serrata.

Solicitan la inclusión, de terrenos clasificados como no urbanizable en el Avance, dentro del polígono industrial La Serrata para gran industria.

4. LA COSTA

Se cuestiona la declaración del Parque Regional, y como consecuencia se cuestiona la delimitación del mismo como espacio protegido.

Solicitan la disminución de la franja de protección de costas de 200m a 100m.

Desarrollo urbanístico del sector TNP de suelo urbanizable del vigente Plan General, situado en el Garrobillo, con una densidad de 18 viviendas/ hectárea.

Inclusión como suelo urbanizable de la zona situada al Suroeste de Lomo de Bas, próxima al sector TNP, con una densidad de 18 viviendas/ hectárea.

Protección como agrícola-turístico, o agrícola-urbanizable las zonas de cultivo intensivo situadas al Este de Lomo de Bas en cotas inferiores a 250 m, y al Oeste en cotas inferiores a 400 m.

Consideración como núcleos terciarios de los núcleos rurales El Rincón del Molino, Garrobillo y El Cantar.

Mantenimiento del uso agrícola de fincas rústicas.

5. DIPUTACIÓN DE AGUADERAS

Clasificación como suelo urbanizable programado de uso residencial de 112 Ha de suelo no urbanizable junto a la Sierra de Almenara y Carrasquilla.

6. Cambio de calificación de terrenos de equipamiento y zona verde a uso residencial en DIPUTACIÓN DE ALMENDRICOS, COY, LA HOYA y LA PACA.

7. Cambio de clasificación de terrenos clasificados como suelo no urbanizable en el Avance a suelo urbano o urbanizable, en situación de proximidad al límite del suelo urbano actual en DIPUTACIÓN DE DOÑA INÉS, LA HOYA, LA PACA, VILLAESPESA y ZARCILLA DE RAMOS.

8. DIPUTACIÓN DE FONTANARES

Reducción del suelo no urbanizable protegido de interés forestal.

9. DIPUTACIÓN DE ORTILLO

Suprimir la protección de las fincas de suelo no urbanizable junto al pantano de Puentes.

10. DIPUTACIÓN DE PARRILLA

Ampliación del suelo urbano de Cautivos y Las Canales en Río, y creación de un nuevo núcleo urbano.

11. Delimitación de una zona para uso industrial en la DIPUTACIÓN DE ZARCILLA DE RAMOS.

Las sugerencias fueron informadas por el equipo redactor; una vez analizadas, y de acuerdo con los razonamientos esgrimidos en el informe, se incorporaron algunas de las propuestas al modelo de ciudad y estructura territorial planteado en el Avance; otras, informadas favorablemente, pero propias de etapas de pormenorización posteriores, han sido tenidas en cuenta en la redacción definitiva del documento de Plan General Municipal de Ordenación.

3.2. DOCUMENTO APROBADO INICIALMENTE

El Plan General Municipal de Ordenación de Lorca fue aprobado inicialmente por el Ayuntamiento Pleno en sesión de 25 de octubre de 2001, acordando su exposición al público por un plazo de tres meses.

Durante el período de información pública se presentaron 1002 alegaciones sobre las que se ha emitido el preceptivo informe.

Las alegaciones, para su informe, se han dividido en grupos temáticos, en los que se han incluido por su contenido principal. Se han agrupado aquellas alegaciones cuyo objeto es el mismo, aunque su contenido no fuera exacto, en aquellos casos en que el informe, siendo más extenso pudiera contribuir a completar la aclaración.

Las alegaciones se centran en los siguientes temas:

- Alegaciones de carácter general: se han presentado once alegaciones referidas a las determinaciones del Plan General en su conjunto, independientemente de la propiedad afectada.
- Territorio: en este apartado se han incluido un total de setenta y tres alegaciones referidas a la clasificación del suelo no urbanizable y a la delimitación y regulación de las diferentes zonas de protección.

- Núcleos rurales: se han presentado veintiséis alegaciones solicitando la delimitación de núcleos no contemplada en el documento aprobado inicialmente (Arrebatacapas, Lugarico, Cuesta de Arias) o la ampliación de los delimitados.
- Pedanías: se han presentado ciento noventa y ocho alegaciones solicitando ampliaciones del suelo urbano, modificación de alineaciones y de ordenanzas, manteniendo, en general, las ordenanzas del plan que se revisa. El mayor número de alegaciones corresponde a La Hoya, donde también se solicita la delimitación de nuevos sectores de suelo urbanizable residencial y el aumento del aprovechamiento de referencia de los sectores delimitados.
- Clasificación del suelo: se han presentado doscientas treinta y nueve alegaciones de las que diecinueve corresponden a la clasificación de suelo urbano en Lorca, solicitando ampliación del mismo o su consideración como suelo urbano consolidado; noventa y siete son referentes al suelo urbanizable y solicitan la delimitación de nuevos sectores en urbanizable no sectorizado o especial, el cambio de categoría o la modificación del aprovechamiento de referencia o de las condiciones de delimitación de sectores.

Relativas a Torrecilla se han presentado cuarenta y cuatro alegaciones solicitando el reconocimiento de los usos y actividades existentes entre la autovía y la carretera de Puerto Lumbreras, la supresión del sistema general de equipamiento múltiple previsto y la clasificación del suelo como urbanizable. En la costa se han presentado setenta y nueve alegaciones, que, con carácter general, solicitan el aumento del aprovechamiento de referencia y de la densidad de viviendas y la disminución de la carga de sistemas generales para los sectores de Ramonete y Garrobillo, afectadas muchas de ellas por la declaración de actuación de interés regional prevista en Garrobillo, y el mantenimiento de los usos agrícolas existentes.

- Patrimonio municipal de suelo: se han presentado doce alegaciones manifestando su disconformidad con la delimitación en suelo urbanizable de reservas para patrimonio municipal de suelo.
- Alineaciones y red viaria: sobre la estructura viaria, la apertura de nuevos viarios o las nuevas alineaciones establecidas por el Plan General en Lorca ciudad, se han presentado ciento diecinueve alegaciones.
- Calificación y zonas de ordenanza: se han presentado sesenta y cuatro alegaciones sobre la ordenación propuesta para Lorca, relativas tanto a la calificación como a la zona de ordenanza asignada.
- Normativa: de las alegaciones presentadas, cincuenta se centran en diferentes aspectos de la normativa urbanística, aunque algunas de las incluidas en otros grupos también contienen alegaciones a este documento del Plan General.
- Gestión: a la propuesta de gestión en la ciudad de Lorca, especialmente a la delimitación de unidades de actuación, se han presentado cincuenta y una

alegaciones, en general solicitando la supresión de la unidad o la disminución de las cargas asignadas.

- Sistemas generales viario y de infraestructuras: se han presentado ciento treinta y cuatro alegaciones, casi todas ellas sobre el trazado del sistema general viario y especialmente solicitando ajustes al trazado de la ronda este.
- Catálogo de bienes protegidos: se han presentado cuatro alegaciones al Catálogo, que en general solicitan ajustes en la ficha del bien catalogado.
- Se han presentado veintitrés alegaciones que no ha sido posible localizar o que se refieren a aspectos que no son competencia del Plan General, pero que igualmente se han informado.

3.3. DOCUMENTO APROBADO PROVISIONALMENTE

El Plan General Municipal de Ordenación de Lorca fue aprobado provisionalmente por el Ayuntamiento Pleno en sesión de 16 de septiembre de 2002, acordando su exposición al público por un plazo de un mes.

Durante el período de información pública se presentaron 429 alegaciones sobre las que se ha emitido el preceptivo informe.

Las alegaciones se centran en los mismos temas que surgieron durante el proceso de información pública del documento aprobado inicialmente, muchas de ellas son copia literal de las presentadas en esa fase, para un mayor detalle remitimos al Informe redactado por el equipo redactor que acompaña al expediente.

4. MODIFICACIONES INTRODUCIDAS A LOS DOCUMENTOS CON APROBACIÓN INICIAL Y PROVISIONAL.

4.1. MODIFICACIONES AL DOCUMENTO APROBADO INICIALMENTE

El Ayuntamiento de Lorca, en sesión de Pleno de 2 de agosto de 2002, a la vista de los informes emitidos, acordó la estimación o desestimación de las alegaciones presentadas y la introducción de modificaciones al documento aprobado inicialmente.

1. Clasificación del suelo:

Suelo urbano: se han ajustado las delimitaciones del suelo urbano tanto en Lorca como en las pedanías incluyendo aquellos terrenos que cuentan con los requisitos legalmente establecidos para formar parte de esta clase de suelo en alguna de sus categorías.

Suelo no urbanizable: se han incorporado las nuevas delimitaciones de LIC's y ZEPAS, y se han ajustado los límites de las zonas de protección.

Suelo urbanizable: recogiendo las propuestas contenidas en las alegaciones, se propone la delimitación de nuevos sectores de suelo urbanizable residencial tanto en el núcleo de Lorca como en las diferentes diputaciones y se ha modificado la calificación del suelo, concentrando el desarrollo industrial en la zona de Serrata.

Se recoge la delimitación como suelo urbanizable en la categoría de especial de prácticamente la totalidad de los terrenos que en el Plan General que se revisa estaban clasificados como suelo no urbanizable de huerta.

Se clasifica como suelo urbanizable terciario los terrenos delimitados por la autovía del Mediterráneo, carretera de Puerto Lumbreras, suelo urbano de Lorca y polígono SAPRELORCA, recogiendo así las alegaciones presentadas que lo solicitaban.

En la zona de la costa el Plan General incorpora la propuesta de las Directrices de ordenación del litoral y la delimitación de la Actuación de Interés Regional que afecta a la zona del Garrobillo, adecuando las determinaciones de la zona de Ramonete

2. Alineaciones y zonas de ordenanza:

Las ordenaciones propuestas se han adaptado para recoger, en general, las modificaciones contenidas en las alegaciones, que en muchos casos se limitan a incorporar la ordenación y calificación del Plan General que se revisa. En otros casos se completa o se mejora la propuesta contenida en el documento de aprobación inicial.

Así mismo se recogen las ordenaciones aportadas por el Ayuntamiento y que modifican las contenidas en el documento presentado.

En las pedanías se ha modificado la propuesta del documento aprobado inicialmente, incorporando la delimitación de zonas de ordenanza del Plan General que se revisa.

3. Normativa:

La normativa urbanística del Plan General se ha modificado, recogiendo gran parte de las propuestas contenidas en las alegaciones o planteadas por diferentes colectivos.

4. Gestión:

La propuesta de gestión contenida en el Plan General, se modifica especialmente en las pedanías, recogiendo el acuerdo del Ayuntamiento Pleno por el que se suprime la mayor parte de las unidades de actuación.

En la ciudad de Lorca, se ajusta la delimitación como consecuencia de las nuevas ordenaciones o de las determinaciones de la normativa.

El Ayuntamiento de Lorca, en sesión de Pleno de 16 de septiembre de 2002 acordó introducir las siguientes modificaciones aprobando provisionalmente el Plan General.

1. Clasificación del suelo:

Suelo urbano: se modifica la clasificación de los terrenos situados entre el ámbito del sector S-9.R y la C/ Carlos Barberán, pasando a suelo urbanizable.

Suelo urbanizable: se suprime como suelo urbanizable sectorizado los siguientes sectores: Aguaderas S-1.R y Purias S-3.RT.

Se clasifica como suelo urbanizable no sectorizado los terrenos de la Sierra de Torrecilla frente a las faldas del Castillo, como consecuencia de la Enmienda presentada por los grupos políticos y aprobada en Pleno.

2. Zonas de ordenanza:

Se recogen las propuestas del Ayuntamiento que afectan básicamente a la transformación de la ordenanza Casco 1b, la aparición de una subclase de la ordenanza de edificación abierta, ordenanza 3 a y 3 b, asignando esta última de forma exclusiva a la manzana que da frente a la C/ del Paso Encarnado, junto a la Av. De Europa, y variaciones en las edificabilidades de las ordenanzas de terciario e industrial. Se modifica también la ordenanza de equipamientos, estableciéndose dos categorías diferenciadas en función de su carácter público o privado.

3. Normativa:

La normativa urbanística del Plan General se ha modificado, recogiendo las variaciones y cambios introducidas de oficio por el Ayuntamiento.

El presente documento recoge todas las modificaciones al documento de Plan General aprobado inicialmente aportadas por el Ayuntamiento, que, en algunos casos, suponen propuestas de ordenación y gestión que responden a unos criterios que el equipo redactor del Plan General no asume.

4.2. MODIFICACIONES INTRODUCIDAS AL DOCUMENTO APROBADO PROVISIONALMENTE

Por orden de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Transportes de 18 de abril de 2003 se aprueba definitivamente el Plan General Municipal de Ordenación, a reserva de la subsanación de deficiencias contenidas en el informe.

Con fechas 11 de diciembre de 2004 y 26 de mayo de 2004, la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Transportes, aprueba parte de las deficiencias señaladas en el informe anterior.

En este documento se han introducido las modificaciones derivadas del informe y de las reuniones mantenidas entre el Ayuntamiento y la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Transportes.

Se han incluido también las siguientes modificaciones acordadas por el Ayuntamiento Pleno en sesión de 25 de octubre de 2004:

- La superficie mínima necesaria para la delimitación de un sector en el ámbito del SUZNS-9.RT se fija en 100 Ha incluidos los terrenos destinados a sistemas generales.
- En el sector de suelo urbanizable Ramonete S-1.RT, en cuya ficha se establece que al menos un 30% del aprovechamiento total se deberá destinar a usos terciarios, debe entenderse que dentro de estos se incluye el uso dotacional privado.

La modificación, para evitar contradicciones con otras determinaciones del Plan General, se ha realizado incluyendo dentro de ese porcentaje tanto el uso terciario como el dotacional privado ya que el artículo 41.1 de la Normativa de este Plan General, al establecer las clases de usos diferencia claramente entre uso terciario y dotacional.

- Modificar en la Disposición Transitoria Primera de la Normativa urbanística, el plazo para poder legalizar construcciones ilegales, entendiendo como fecha de referencia la aprobación por el Pleno Municipal del presente Texto Refundido.
- Del contenido del informe emitido por el Servicio de Planeamiento y Gestión de la Gerencia Municipal, se incluyen las siguientes modificaciones:
 - Apertura de una calle perpendicular a la calle Portijico.
 - Establecer como aprovechamiento de referencia para los sectores de suelo urbanizable Torrecilla 1.a.I y Torrecilla 1.b.I, $0,6 \text{ m}^2/\text{m}^2$.

La Modificación Puntual del Plan General a que hace referencia el informe establece una edificabilidad de $0,6 \text{ m}^2/\text{m}^2$ y un aprovechamiento medio de $0,46 \text{ m}^2/\text{m}^2$; el Plan General, en aplicación del artículo 101.1.b de la Ley 1/2001, asigna a cada sector de suelo urbanizable el uso global y el aprovechamiento de referencia, no el índice de edificabilidad. No obstante, se ha modificado el aprovechamiento de referencia recogiendo el señalado en el informe.

5. DETERMINACIONES CONTENIDAS EN LOS INFORMES PRECEPTIVOS EMITIDOS POR LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS.

5.1. MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE. DIRECCIÓN GENERAL DE COSTAS

- Con fecha 2 de octubre de 2001 la Dirección General de Costas emitió el informe previo a la aprobación inicial del Plan General Municipal de Ordenación de Lorca en el que se indicaba:
 - a) La necesidad de representar en planos el deslinde público marítimo terrestre y el límite de la servidumbre de protección.
 - b) Recoger en la Normativa Urbanística las estipulaciones que aseguren y garanticen el cumplimiento de la Ley de Costas.
 - c) En la ordenación del núcleo de Puntas de Calnegre tener en cuenta las afecciones de la Ley de Costas, en especial las que implica el deslinde del dominio público marítimo terrestre y servidumbre de protección, ocupados en parte por construcciones.
- Con fecha 18 de marzo de 2002 la Demarcación de Costas en Murcia remitió los planos correspondientes a las propuestas de deslinde en los tramos comprendidos entre el límite del término municipal de Águilas a Punta del Ciscar (DL-49-Murcia, acta levantada el 28 de noviembre de 2001), y desde Punta del Ciscar hasta el poblado de Puntas de Calnegre, excluido éste, (DL-50-Murcia, acta levantada el 30 de noviembre de 2001), señalando que en la actualidad se hallan en fase de redacción los correspondientes proyectos de deslinde.
- Con fecha 27 de mayo de 2002 la Demarcación de Costas en Murcia remitió los planos correspondientes a la propuesta de ratificación del término municipal de Lorca, tramo de deslinde correspondiente al poblado de Puntas de Calnegre (incluido) hasta el límite del término municipal de Mazarrón (DL-57- Murcia).
- El Plan General Municipal de Ordenación ha incorporado a sus determinaciones las estipulaciones normativas del informe:

La Normativa Urbanística, en el artículo 117. Servidumbres marítimas, contiene las determinaciones derivadas de la Ley de Costas a que hace referencia el informe.

- Con respecto a las estipulaciones referentes a las líneas de dominio público marítimo terrestre y de servidumbre de protección, el Ayuntamiento de Lorca, teniendo en cuenta que los planos recibidos reflejan “Propuestas de deslinde” para el tramo que discurre desde el término de Mazarrón hasta el término municipal de Águilas y “Propuesta de ratificación de deslinde” para el poblado de Calnegre, y que en ambos casos aún está pendiente la definición precisa de los citados límites, ha considerado la idoneidad de no recoger dichas propuestas, a la espera de su concreta definición a través de los correspondientes proyectos, que a su aprobación definitiva serán recogidos e incorporados al Plan General. Señalar, no obstante, que la medición del sistema general Lomo de Bas se ha realizado a partir de la línea de deslinde del dominio público marítimo contenida en la citada propuesta.
- La clasificación de suelo urbano relativa al núcleo de Puntas de Calnegre es consecuencia de la situación urbanística real. Se han considerado como suelo urbano los terrenos que con arreglo a la legislación urbanística tienen esta condición.

5.2. MINISTERIO DE FOMENTO. DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS. DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DE MURCIA

Con fecha 30 de enero de 2002 la Demarcación de Carreteras del Estado en Murcia emitió un Informe relativo al Plan General Municipal de Lorca, en el que se contemplan las especificaciones siguientes:

- Se informa favorablemente la revisión del Plan General en lo que respecta a la travesía de la CN-340, en referencia a la construcción de la glorieta ovalada y modificación de la actual intersección en el p.k. 597,450
- Incorporación de la reserva viaria de la autopista Cartagena-Vera:
Se incorpora en los planos territoriales (Planos 3) el trazado seleccionado en el Estudio Informativo como más idóneo.
- Se indica que la nueva conexión con la N-340 incumple el Reglamento General de Carreteras y es competencia del D.G. de Carreteras, al plantear accesos en un ramal de enlace.
El plano 5, de Estructura Viaria, modifica el enlace propuesto aislando los ramales de enlace de la vía de servicio. Ambos pasan a conectarse con la glorieta independientemente. Esta modificación estará sometida a la consideración de la D.G. de Carreteras del Ministerio de Fomento y de

la D.G. de Carreteras de la Región de Murcia, por cuanto afecta a la CN-340 y constituye el extremo de un itinerario de variante a la autovía Lorca-Águilas.

- *Obras de explanación y no afección a los drenajes de la carretera
Se considera la observación, que deberá ser contemplada en la ejecución de los proyectos de urbanización colindantes a la CN-340.*

5.3. MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE. CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL SEGURA

Con fecha 7 de Marzo de 2002, la Confederación Hidrográfica del Segura emitió informe sobre el Plan General de Lorca. Las especificaciones del mismo son las siguientes:

- **Inclusión del Dominio Público Hidráulico**
Se incluye en la Normativa del Plan la relación de cauces afectados por las actuaciones urbanísticas, inventariados en el Informe. No es posible incluir en plano una delimitación detallada de la zona de Dominio Público de cada cauce, al no haber sido suministrada por Confederación. No obstante, se incluye en la Normativa la necesidad de respetar la banda de Dominio Público y la obligatoriedad del informe reglamentario de la Confederación Hidrográfica.
- **Cubrimiento de la Rambla de Tiata**
Se recoge la observación de Confederación sobre la necesidad de mantener abierta la Rambla de Tiata por motivos de conservación y mantenimiento de este cauce. El Plan General considera que este mantenimiento puede realizarse igualmente una vez cubierta parte de la Rambla, dadas las amplias condiciones de gálibo de la cubrición. No obstante, al no determinar un cambio de calificación del suelo, que sigue siendo cauce público, el Plan General remite al correspondiente proyecto ejecutivo, a realizar en su día y al Informe preceptivo que sobre el mismo realizará la Confederación.
- **Actuaciones en los márgenes de los cauces**
Se acepta totalmente la mención a la necesidad de autorización expresa de la Confederación para toda actuación de acondicionamiento de márgenes de los cauces.

- Edificación en zona inundable
Se modifica el art. 117 de la Normativa, adecuándolo a las observaciones realizadas por Confederación.

5.4. RENFE. UNIDAD DE PATRIMONIO Y URBANISMO

Con fecha 6 de febrero de 2002, la Unidad de Patrimonio y Urbanismo de RENFE emitió un informe en el que solicita:

- Rectificación de las distancias de la Zona de Servidumbre, erróneas en el Plan General
Se modifican estas distancias en la normativa urbanística (art. 113. protección de vías férreas), estableciendo 8 y 20 m para suelo urbano y no urbano, respectivamente.

5.5. CONSEJERÍA DE CIENCIA, TECNOLOGÍA Y COMERCIO DE LA REGIÓN DE MURCIA. DIRECCIÓN GENERAL DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINAS

Con fecha 2 de marzo de 2002, la Dirección General de Industria, Energía y Minas de la Región de Murcia emite Informe sobre el Plan General Municipal, con las especificaciones siguientes:

- Energía eléctrica:
La garantía de suministro eléctrico ha sido confirmada por la empresa suministradora (Iberdrola) la cual tiene el compromiso de garantizarlo. En cualquier caso, y al ser un punto que no afecta a las determinaciones del Plan General se retira del texto.
Se incorpora la mención a las dos subestaciones.
Se incorporan, a partir de la información suministrada por Iberdrola, los pasillos de tendidos eléctricos actuales, así como la nueva ubicación de la subestación actual de S. Antonio.
El enterramiento de las líneas de alta tensión será acometido en el desarrollo de los planes parciales y correspondientes proyectos de urbanización, realizándose a costa de los correspondientes promotores. No se incorpora en el programa de actuación del Plan.
- Infraestructura energética
Se incorpora la mención a la red de gas y planta satélite de Lorca. No se prevé su ampliación.
En cuanto a las determinaciones sobre las instalaciones de suministro de combustible contenidas en el artículo 53 de la normativa urbanística, se

ha suprimido la necesidad de redactar un Plan Especial; el resto de determinaciones regulan parámetros de edificación, no siendo contrarios a la legislación estatal.

La limitación a las estaciones de servicio existentes en suelo urbano recoge el criterio municipal en la distribución y compatibilización de usos en los núcleos residenciales.

- **Energía Eólica**

Se remite a la legislación Estatal para regular la necesidad de realizar un estudio de impacto ambiental.

- **Áreas industriales**

Se recoge la sugerencia de incluir una nueva subestación en el suelo no sectorizado de Serrata o Barranco Hondo. Esta inclusión se realiza en la ficha pero no se localiza en plano ya que será el proyecto de sectorización el que lo haga.

- **Propuestas finales**

Se hace mención al uso de energías renovables en las ordenanzas urbanísticas

Se incorporan los corredores de transporte de energía actuales pero no se incluyen los previstos por la compañía suministradora hasta que sean oficialmente aprobados por la Administración

5.6. CONSEJERÍA DE AGRICULTURA, AGUA Y MEDIOAMBIENTE. DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL.

5.6.1. Documento aprobado inicialmente

El Estudio de impacto ambiental que forma parte del documento de Plan General aprobado inicialmente, fue sometido a información pública durante treinta días.

La Secretaría Sectorial de Agua y Medioambiente de la Consejería de Agricultura, Agua y Medioambiente, con fecha 29 de julio de 2002, informó favorablemente el Plan General Municipal de Ordenación de Lorca, una vez sometido el estudio de impacto ambiental a información pública y emitidos los correspondientes informes medioambientales.

La declaración de impacto ambiental establece medidas correctoras complementarias a las contenidas en el Título III del Estudio de Impacto Ambiental, y que el Plan General ha incorporado:

- El documento de Plan General Municipal de Ordenación ha recogido la totalidad de los espacios naturales propuestos para formar parte de la Red Natura 2000 (LIC y ZEPA), ajustando los límites a los aprobados actualmente.
- En todas las fichas de las zonas de protección en suelo no urbanizable se ha incluido la siguiente determinación:

Cualquier plan o proyecto que se pretenda realizar en los ámbitos incluidos en LIC o ZEPA sin que tenga relación directa con la gestión del lugar o sin ser necesario para la misma, que pueda afectar de forma apreciable a dichos lugares, se deberá someter a una adecuada evaluación de sus repercusiones en el lugar teniendo en cuenta los objetivos de conservación del mismo.

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.

- En la ficha de los sistemas generales Lomo de Bas 1 y 2, se especifica que la clasificación del suelo es a los únicos efectos de su obtención, siendo de aplicación las condiciones de protección y uso establecidas para el suelo no urbanizable de protección ambiental J-Lomo de Bas
- Con carácter previo al desarrollo de los sectores de suelo urbanizable colindantes al Lomo de Bas se ha previsto la redacción de un Plan Especial que establezca las directrices de ordenación de los sectores de acuerdo con las medidas correctoras establecidas al efecto en el Estudio de Impacto Territorial.
- En el artículo 25.1 de la Normativa urbanística, relativo a licencias de actividad, se establece para aquellas actividades enumeradas en los Anexos de la Ley 1/1995 de Medio Ambiente de la Región de Murcia, sometidas al procedimiento de evaluación o calificación ambiental será requisito previo a la licencia de obras la declaración o calificación ambiental favorable.
- En los artículos relativos a las condiciones de desarrollo del suelo urbano y urbanizable se ha incluido la obligatoriedad del informe de la Consejería de Medio Ambiente, previo a la aprobación definitiva del

instrumento de planeamiento de desarrollo correspondiente, para aquellos sectores situados junto a autopistas y autovías.

5.6.2. Documento aprobado provisionalmente

La Secretaría Sectorial de Agua y Medioambiente de la Consejería de Agricultura, Agua y Medioambiente, con fecha 3 de octubre de 2003, informó favorablemente las modificaciones puntuales del Plan General Municipal de Ordenación de Lorca, una vez sometido el estudio de impacto ambiental a información pública y emitidos los correspondientes informes medioambientales.

La declaración de impacto ambiental establece medidas complementarias a las contenidas en la Declaración de Impacto Ambiental de 29 de julio de 2002, y que el Plan General ha incorporado:

- Todos los ámbitos propuestos para formar parte de la Red Natura 2000 (LIC y ZEPA) se les ha asignado protección muy alta, independientemente de la categoría de suelo no urbanizable de protección en que se encuentren.
- En las fichas de suelo urbanizable de Tercia se ha incluido la necesidad de conservar los Hábitats de Interés Comunitario Prioritarios existentes.
- Se ha modificado el trazado del pasillo eléctrico en el sistema general Sierra de Tercia que afectaba a un ámbito LIC.
- En el suelo urbanizable sin sectorizar SUNZS-7.R se recogen los Hábitats de Interés Comunitario Prioritario cuya conservación se debe garantizar.
- En el sector de suelo urbanizable La Paca S-1.RT se recogen los Hábitats de Interés Comunitario Prioritario cuya conservación se debe garantizar.

5.7. GERENCIA DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO DE LA DEFENSA.

La Gerencia de Infraestructura y Equipamiento de la Defensa, con fecha 18 de julio de 2002, ha informado favorablemente el Plan General Municipal de Ordenación de Lorca.

5.8. INFORME EMITIDO POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE CULTURA AL DOCUMENTO APROBADO PROVISIONALMENTE.

En relación con el informe emitido por el Servicio de Patrimonio Histórico de la Dirección General de Cultura Patrimonio se han introducido las siguientes modificaciones:

- En el documento de CATÁLOGO TOMO XIII se han introducido 3 Anejos:

Anejo 1: Listado de BIC

Anejo 2: Listado de Yacimientos arqueológicos, según Carta arqueológica cartografiada, añadiéndose los nuevos enclaves que se introducen en la Carta arqueológica:

1. Presa del Hinojar
2. Presa del Pantanico
3. Peñas de Bejar
4. Megalito de Peñas de Bejar (*Falta plano*)
5. Acueducto de Los Cautivos
6. Poblado eneolítico de “El Capitán”

Anejo 3: Listado de Yacimientos paleontológicos

1. Cerro de La Paca. La Paca.
2. Cerro de Don Gonzalo. La Paca.
3. El Tornalejo. Coy
4. Cerro del Marrajo. Zarcilla de Ramos.
5. Sierra del Madroño. La Paca.
6. Yacimiento de peces fósiles de La Serrata. Lorca.
7. Rambla de las Canteras. Lorca.
8. Ermita del Pozuelo. La Hoya.

- Se han incorporado además:
 - Corrección de fichas señaladas por el informe instando a modificar el grado de protección.
 - Incorporación de datos en las fichas con declaración o incoación de BIC
 - Se incorpora una nueva ficha con una torre defensiva en Puntas de Calnegre (con declaración de BIC) dentro del catálogo del Municipio.
 - Señalamiento en fichas del entorno de protección de los elementos BIC catalogados con delimitación de entorno de protección, tanto en el núcleo de Lorca como en el municipio.
No se han señalado los entornos de protección de aquellos elementos que aún siendo BIC no corresponden con el Catálogo del Plan General, ya que corresponden a yacimientos, ruinas de castillos (BIC por Disposición adicional de la Ley de Patrimonio), etc, sin perjuicio de que Cultura así los considere.

6. CONCLUSIONES DE LA INFORMACIÓN URBANÍSTICA

6.1. EL TERRITORIO

El término municipal de Lorca de 1.600 Km², se caracteriza por su variedad y diversidad. Comprende un importante número de áreas homogéneas de gran valor ambiental en función de sus cualidades naturales, ecológicas, paisajísticas y sus potencialidades agrícolas o productivas, muchas de ellas sin regulación específica, con la consiguiente amenaza para la pervivencia de los valores detectados.

Destaca dentro del territorio la parte que se adentra en la Costa, de gran valor ecológico y paisajístico, donde se centran grandes expectativas de construcción. Está ocupada en parte por el Parque Regional de Calnegre y Lomo de Bas, aunque las expectativas privadas se extienden dentro de sus límites.

Otro de los elementos caracterizadores del territorio lorquino lo constituye la zona de la Huerta, de alto valor productivo, donde se desarrolla la agricultura de regadío que constituye uno de los sectores principales de actividad del municipio. Dentro de la Huerta existen presiones para la formación de nuevos núcleos que sean capaces de absorber la demanda de suelo residencial para fijar la población residente y descendencia, con un fuerte grado de vinculación al sector primario.

6.2. LA CIUDAD DE LORCA Y SU ENTORNO PRÓXIMO

Nos encontramos con una ciudad de carácter lineal, cuya expansión transversal está condicionada fuertemente por el trazado ferroviario y la Rambla de Tiata. Otro condicionante físico de importancia lo constituye el río Guadalentín que con sólo dos puentes sobre el cauce vacío deja a los barrios del Norte prácticamente aislados.

La Diputación de Río y los barrios de San Cristóbal, Apolonia y Los Ángeles, están totalmente aislados en sus estructuras urbanas, conectándose exclusivamente a través de la C/ Mayor y Avenida de las Fuerzas Armadas. Estos barrios están escasamente provistos de equipamientos y zonas verdes.

Los barrios altos, situados en las faldas del Castillo tienen también problemas estructurales de escasa o nula conexión viaria con el resto de la ciudad, presentando además una profunda degradación de su parque edificado y la carencia casi absoluta de equipamientos y servicios.

Las distintas estructuras urbanas que componen la ciudad basculan por tanto del eje viario que constituye la Avenida Juan Carlos I y Avenida de Europa, centrándose

todas las actividades de intercambio sobre el mismo, con el colapso que ello provoca.

Existe una gran variedad de tipologías edificatorias en la ciudad residencial completamente mezcladas entre sí, produciéndose saltos bruscos de unas a otras, conformando un paisaje urbano inquietante.

Las entradas a la ciudad ofrecen una percepción de la misma pobre y desordenada, sin un control efectivo de los accesos y a través de tejidos urbanos discordantes.

Se aprecia una distribución de equipamientos y zonas verdes no homogénea, primando el centro histórico y ensanche, frente a barrios desabastecidos como los barrios Altos, barrios del Norte y barrios periféricos.

La edificación de los barrios históricos, a excepción del ámbito que recoge el PEPRI, está muy degradada, apreciándose la ausencia total de directrices para proceder a su rehabilitación y puesta en valor.

Existe una fuerte presión urbana sobre las zonas de huerta próximas a la ciudad, que han provocado la pérdida de su carácter agrícola original, apareciendo numerosas edificaciones de carácter residencial no vinculadas directamente al sector primario.

6.3. LAS PEDANÍAS Y LOS NÚCLEOS RURALES

Los núcleos de mayor entidad cuentan con una ordenación que regula las edificaciones a desarrollar en ellos, a través de una ordenanza común para todas ellas, sin tener en cuenta la casuística y particularidades específicas de cada núcleo.

Existe un cierto número de núcleos que poseen una estructura urbana clara y sin embargo no tienen una propuesta de ordenación que garantice la consolidación ordenada de sus construcciones.

En general las pedanías y núcleos rurales carecen de unos mínimos dotacionales adecuados a las necesidades de su población.

7. OBJETIVOS Y CRITERIOS DE LA PROPUESTA

El Plan General Municipal de Ordenación, como integrador de todas las políticas con incidencia en la ciudad, profundiza en el conocimiento de los problemas existentes que configuran la ciudad actual, el sistema de asentamientos rurales que se desarrollan en su término municipal, y las tensiones que se producen en su vasto territorio. Basándonos en los problemas detectados se propone un modelo territorial y urbano equilibrado, con actuaciones diseñadas a largo y corto plazo, con el objeto de solucionar los problemas fundamentales de funcionamiento que presentan la ciudad y los núcleos rurales, así como las interacciones medioambientales no deseadas que se producen en el territorio.

La definición del modelo territorial y urbano adoptado es consecuencia del desarrollo de los siguientes criterios y objetivos:

7.1. EL TERRITORIO

Los criterios de preservación del territorio y de protección medioambiental para el municipio de Lorca, se han desarrollado a partir de tres aspectos básicos:

1. La protección medioambiental es uno de los pilares básicos de la política territorial, que tiene, entre otros, los objetivos de hacer compatibles y complementarios el desarrollo y la conservación de los recursos vivos, en este caso dentro del término de Lorca.
2. Se ha tenido especialmente en cuenta la aplicación de la legislación y normativa vigente en materia de protección y conservación medioambiental (normativa europea, nacional y regional)
3. La necesidad y la especial utilidad de la realización de Estudios de Impacto Ambiental para aquellas actividades de nueva implantación cuyo desarrollo debe realizarse siempre con las premisas de respeto y conservación del medioambiente. Este estudio apuntará las normas de actuación a seguir en cada caso, ajustándose a lo determinado en la Directiva Europea 85/377/CEE, el Real Decreto Legislativo 1302/86 y su Reglamento aprobado por el Real Decreto 1131/88.

Estos criterios se concretan en los siguientes objetivos básicos:

- Compatibilizar el desarrollo del municipio con la conservación de los recursos vivos.

- Valorar la presencia de especies, hábitats, endemismos, árboles singulares, etc, en cada una de las áreas territoriales de las que se compone el término municipal, con el fin de fijar las protecciones correspondientes.
- Delimitar áreas homogéneas que reúnan valores naturales y medioambientales similares, estableciendo medidas de protección adecuadas al objeto de la protección.
- Delimitación de los Lugares de interés Comunitario (LIC), y de las Zonas de protección de aves (ZEPA) incorporándolos con sus protecciones específicas al planeamiento que se propone.
- Identificación y delimitación en lo posible de las áreas arqueológicas de interés, con el objeto de fomentar su protección y salvaguarda.
- Catalogación de los elementos de interés patrimonial y cultural, con el establecimiento de medidas tendentes a su conservación y, o recuperación.

7.2. PEDANÍAS Y NÚCLEOS RURALES

- Mejorar y completar la estructura urbana de las pedanías, posibilitando la construcción de nuevas viviendas adecuadas a la demanda propia de cada una de ellas.
- Recualificar los distintos núcleos dotándolos de equipamientos y zonas verdes, y posibilitar la implantación de actividades de servicios.
- Previsión de nuevos crecimientos en las pedanías que justifiquen razonadamente la demanda y que permitan el asentamiento de la población dispersa en los núcleos urbanos, con el establecimiento de las cautelas necesarias para que se produzca la integración entre las estructuras rurales y los nuevos conjuntos residenciales.
- Favorecer la implantación de polígonos industriales en aquellas pedanías que demandan espacios próximos a los núcleos residenciales para la construcción de naves y almacenes.

7.3. LORCA

- Resolución prioritaria de los problemas detectados en la ciudad existente, abordándolos con carácter previo a la puesta en carga de los nuevos crecimientos.
- Regeneración de los barrios consolidados, estableciendo medidas que compaginen los procesos de conservación y cambio; protegiendo la estructura de la trama urbana edificada de las áreas de mayor interés arquitectónico, y facilitando en otros casos la renovación.

- Potenciar la integración de los distintos barrios que componen la ciudad actual, de forma que se configure un conjunto urbano al que los barrios aporten su diversidad intrínseca.
- Tratamiento pormenorizado de las barreras físicas que separan los barrios entre sí (río, ramblas, ferrocarril, carreteras), instrumentando medidas y actuaciones concretas que minimicen los impactos negativos.
- Asunción de los preceptos establecidos en el Plan Especial de Protección del casco, engarzando estos con el tratamiento de las áreas colindantes al ámbito del Plan Especial con el fin de aunar criterios similares evitando los puntos de fricción.
- Conservación y respeto, con carácter general, de las alineaciones existentes, completando las que sean necesarias para la mejor definición de las áreas sin consolidar, y modificando las que fueran precisas para incorporar las nuevas ordenaciones urbanas que se proponen.
- Distribución homogénea de los equipamientos en el conjunto de la ciudad, equilibrando la localización de dotaciones y servicios en las distintas zonas de la ciudad, teniendo en cuenta el carácter particular de cada barrio, de forma que se atienda a sus demandas específicas.
- Tratamiento pormenorizado de los conjuntos urbanos con identidad propia como Las Alamedas o los barrios altos, propiciando el mantenimiento de sus tipologías.
- Establecimiento de una distribución de usos y tipologías coherente, evitando la consolidación de pequeñas zonas aisladas dentro de la estructura urbana de la ciudad, asimilando los saltos tipológicos existentes con propuestas de integración hacia el tejido consolidado o pendiente de transformación.
- Completar la red de espacios libres y zonas verdes con nuevas áreas que permitan conseguir, junto con los parques y jardines existentes, un sistema de espacios libres integrado en el tejido urbano que contribuya a relacionar las distintas partes de la ciudad entre sí.
- Incorporación al tejido urbano de las áreas consolidadas parcialmente por la edificación que se sitúan colindantes con la ciudad, dotándolas de una ordenación pormenorizada que se integre plenamente con el conjunto.
- Previsión de nuevas áreas de crecimiento para la ciudad, seleccionando aquellas zonas que contribuyan a mejorar la estructura global que sustenta los tejidos urbanos, absorbiendo en su caso enclaves existentes.
- Conservación, fomento y establecimiento de medidas específicas para la rehabilitación del patrimonio histórico, artístico, cultural y arqueológico.
- Fomentar la oferta de suelo para promociones de viviendas sujetas a algún régimen de protección pública.

7.4. LA INDUSTRIA Y LOS SERVICIOS

- Reorganización del espacio para las actividades económicas, con la ordenación y mejora del tejido urbano industrial.
- Creación de enclaves industriales dirigidos de forma específica a la implantación de grandes industrias vinculadas a las industrias de curtidos, que apoyándose en una estructura de polígono satisfagan todos los requerimientos medioambientales que esta clase de industrias demanda.
- Especialización de las distintas áreas industriales de la ciudad, adecuando las estructuras correspondientes al tipo de industrias que se vayan a localizar, dotándolas de unos servicios, y soportes viarios adecuados.
- Potenciación de los ejes de relación que conectan unos enclaves industriales con otros, favoreciendo la interrelación entre las industrias asentadas en los distintos polígonos, de forma que puedan completarse sus actividades apoyándose en una excelente conexión viaria.

7.5. LA HUERTA

- Reconducir la presión edificatoria hacia los núcleos existentes y enclaves concretos que eviten la ocupación indiscriminada de las zonas con potencialidad agrícola.
- Acotar las áreas que han perdido definitivamente su carácter agrícola instrumentando las medidas necesarias para su posible incorporación al proceso urbano.
- Equipar los núcleos existentes, o por consolidar, con servicios y dotaciones, con el fin de garantizar en ellos un adecuado nivel de equipamientos.
- Regular los usos tradicionales del suelo íntimamente ligados al potencial agrícola que les sustenta.
- Establecer condiciones para el desarrollo de las áreas aunando los intereses edificatorios con los agrarios.
- Fijación de la población residente, ofertando enclaves de calidad.

7.6. LA COSTA

- Fijar las condiciones para la transformación del suelo de manera que se garantice la preservación ambiental del entorno y la incorporación al patrimonio público de suelo de los espacios de interés.
- Potenciar un desarrollo turístico ordenado que no supere la capacidad racional de carga del territorio y contribuya a la recuperación de los recursos naturales renovables de acuerdo a los principios de sostenibilidad.

- Establecer las condiciones para la ordenación de todas las actividades que se vayan a asentar en esta parte del territorio, incidiendo especialmente en las actividades que guardan una relación directa con la oferta turística, tanto las correspondientes a satisfacer las necesidades de alojamiento como a las infraestructuras, servicios, equipamientos y dotaciones. La ordenación deberá tener en cuenta la necesaria preservación del medio ambiente que contribuirá a la consecución de una oferta turística cualificada y diversificada.
- Coordinar y planificar el desarrollo de la costa de forma que se garantice la revitalización de las estructuras urbanas existentes: Calnegre, Los Curas, y Librilleras.
- Fijar criterios para la ocupación y utilización de las playas y calas que constituyen el recurso turístico principal.
- Compatibilizar la protección de los valores naturales del territorio con el desarrollo del municipio, estableciendo medidas que garanticen la preservación de cualquier transformación urbanística en las zonas de mayor interés ambiental o paisajístico.
- Establecer condiciones de ordenación orientativas que contribuyan a garantizar la transformación racional del territorio, manteniendo aquellos valores de interés que han justificado su transformación.
- Establecer recomendaciones para la localización de los terrenos destinados a dotaciones locales para permitir la implantación de determinados usos que sirvan a todo el desarrollo, evitando la fragmentación excesiva del terreno dotacional.
- Establecer recomendaciones para el trazado del viario local que garanticen la integración viaria de todos los sectores.
- Establecer condiciones para la ubicación de los terrenos pertenecientes al Sistema General Lomo de Bas adscrito a cada sector de suelo urbanizable, primando el interés de los terrenos y la colindancia, siempre que físicamente sea posible, al mismo.
- Garantizar el adecuado nivel de calidad e infraestructuras en los nuevos desarrollos.
- Definir el sistema general viario de forma que garantice los accesos desde la red supramunicipal y las conexiones entre todos los sectores que se desarrollen.
- Establecer las condiciones vinculantes para el trazado de la red viaria local para garantizar la consecución de los objetivos del Plan General.
- Definir la red general de infraestructuras y las condiciones de conexión para cada uno de los sectores que se desarrollen.

- Ubicar, con carácter vinculante, los equipamientos y espacios libres de carácter local que por su carácter (social, escolar, servicios urbanos...) han de servir a todos los sectores.
- Establecer las condiciones para la implantación de los usos permitidos, intensidades de uso y tipologías edificatorias.
- Definir la utilización del suelo de sistemas generales, en aplicación de la Ley de Costas y de las determinaciones de protección de este Plan General Municipal de Ordenación.

7.7. RED VIARIA Y FERROVIARIA

7.7.1. Diagnóstico

La ciudad de Lorca ha ido creciendo básicamente a lo largo de la carretera CN-340, que une Almería con Murcia, y discurre por el borde de las montañas que delimitan el valle del río Guadalentín, por su lado Oeste. La línea del ferrocarril tiene un trazado sensiblemente paralelo respecto a esta carretera, a una distancia que oscila entre 100 y 300 metros. De este modo, la topografía del terreno impidió un crecimiento urbano transversal hacia el Oeste, mientras que la línea del ferrocarril contuvo la expansión de la ciudad hacia el Este, separando la zona urbana de la Huerta que ocupa todo el fondo del amplio valle.

Existen además dos carreteras transversales de importancia, que van modificando el crecimiento puramente lineal de la estructura urbana: la CN-3211, que cruza la Huerta en dirección a la costa en el municipio de Águilas, y otra más secundaria, en dirección Norte, hacia Caravaca. Cada uno de estos viales ha inducido su propio crecimiento lineal de menor intensidad, aunque en mayor grado el de la carretera de Caravaca, por discurrir por una zona de menor valor agrario.

El fuerte crecimiento urbano obligó a introducir un nuevo eje longitudinal (Avenida de Europa, Avenida de Juan Carlos I, y C/ Jerónimo Santa Fe), de mayor capacidad y a escasa distancia del eje histórico (C/ Santo Domingo, C/ Corredera, C/ Nogalte, C/ Bartolomé Pérez Casas), para acoger a los crecientes flujos de tráfico a lo largo de la aglomeración lineal. Aún así, este nuevo eje ha alcanzado también un nivel de saturación, a pesar de que la nueva Autovía del Mediterráneo haya absorbido el tráfico de paso. Esta rápida saturación del nuevo vial se debe también a la inexistencia de otros viales longitudinales alternativos, de modo que la mayoría de los flujos de tráfico se ven obligados a coincidir sobre una misma vía. La resultante escasez de viario, principalmente longitudinal pero también transversal, es consecuencia de unos condicionantes que complican su realización:

- La accidentada topografía, que se sitúa en el borde Norte y Oeste de la ciudad, con la montaña del castillo.
- El río Guadalentín, que atraviesa en Lorca las montañas para adentrarse en la llanura de la Huerta, partiendo la ciudad en dos partes desiguales, unidas únicamente por dos puentes (uno histórico y otro nuevo).
- Finalmente el ferrocarril, que ha atraído el crecimiento urbano a lo largo de la línea, pero sin que se haya previsto dejar espacio para la implantación de un vial de borde, a lo largo de su recorrido.
- La inauguración de la autovía Lorca – Águilas, ha reducido el tráfico en la anterior conflictiva confluencia entre la CN-3211 hacia Águilas y la CN-340, en la glorieta del Óvalo de Santa Paula, que ha registrado una sensible mejora, ya que esta intersección de dimensiones mínimas, se sitúa en la zona de mayor densidad edificatoria de la ciudad. Por el contrario, la glorieta de S. Antonio ha pasado a ser uno de los puntos críticos de la ciudad.
- Por otro lado, en la llanura de la Huerta, se ha ido configurando un sistema viario radial, con punto focal en el barrio de la Virgen de las Huertas, situado cerca de la bifurcación del río Guadalentín con la Rambla de Tiata y accesible desde el casco urbano primero a través de un vial histórico (C/ Los Frailes, C/ Eugenio Úbeda, C/ Fajardo el Bravo y Avenida Virgen de las Huertas) y más tarde a través de la Avenida de Santa Clara. Conforme se alejan los múltiples pequeños viales radiales de la ciudad, se van ramificando pero sin crear conexiones transversales de continuidad, de modo que no ha surgido una malla viaria que permita desplazamientos en todos los sentidos.

En resumen, las mayores deficiencias de la estructura viaria son las siguientes:

- 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 a desnivel, entre los barrios situados a ambos lados principalmente de la línea del ferrocarril, pero también del río Guadalentín.
- Falta de mallado 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.
- Excesivo crecimiento lineal de la estructura urbana, y falta de expansión transversal planificada hacia la zona de la Huerta, ya en proceso de transformación (densificación en detrimento de la explotación agraria).

Como deficiencias menores se detectan las siguientes:

- Falta de acceso al castillo desde la zona Sureste de la ciudad.
- Acceso confuso al centro ciudad desde la carretera de Caravaca, a través del polígono industrial y el barrio de San Cristóbal.
- Nudos de tráfico incompletos y de diseño atípico, en dos de los cuatro accesos a la Autovía del Mediterráneo.
- Falta de acceso directo a la Autovía del Mediterráneo, tanto desde la autovía de Águilas como desde la carretera de Águilas, sin pasar por zonas urbanas.

7.7.2. Objetivos y criterios de actuación

El objetivo básico de las actuaciones sobre la estructura viaria incluidas en el Plan General, consiste en subsanar las 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.
- Incluir intervenciones de difícil financiación (estructuras complejas, etc.) o de gestión complicada (expropiaciones, etc.).

La nueva estructura viaria, surgida como resultado de los condicionantes anteriores, pretende superar la escasa movilidad transversal urbana, deficiente por las barreras férreas, del río y de la Rambla de Tiata. Se configura en forma de un mallado sin discontinuidades en la zona urbana, ya que dispone de nuevos pasos sobre el río Guadalentín, y se espera hacer permeable el paso del ferrocarril a partir del desarrollo del correspondiente Plan Especial.

La necesidad de comunicación de los barrios altos, obliga a proponer una vía de conexión que discurre por las laderas norte y noroeste de Lorca, dando accesibilidad a todo el casco antiguo y barrios situados en la ladera de la montaña, barrios que hoy sufren fuertes problemas de acceso y comunicación.

En el borde de la ciudad con la huerta, se trazan nuevos viarios de conexión urbana que permitan crear itinerarios alternativos a la actual travesía del centro, al tiempo

que dan accesibilidad a los nuevos suelos urbanizables. Se trata de la mejora de la Rambla de Tiata y la Ronda Este.

En la zona rural, se mantiene la estructura radial existente con todas sus múltiples ramificaciones, ya muy consolidadas por las edificaciones contiguas (desarrollos lineales de baja densidad), y tan solo se eliminan algunas discontinuidades actuales transversales, para descongestionar la zona focal de la estructura viaria.

Los criterios de trazado con mayor relevancia para la inserción de los nuevos viales en la trama urbana y rural son los siguientes:

- Buscar los intersticios existentes y otros espacios disponibles, para la inserción de nuevos viales, de modo que se reduzca al máximo el número de edificaciones afectadas.
- Adaptar todo lo posible los nuevos trazados a la topografía del terreno, de modo que se eviten los grandes movimientos de tierra y las pendientes excesivas, y además se reduzcan así los costes económicos y los impactos paisajísticos negativos.
- Afectar lo menos posible al arbolado valioso existente y a otros elementos que merezcan protección.
- Evitar los trazados que pueden canalizar importantes flujos de tráfico a través de zonas de equipamientos (centros docentes o hospitalarios), o hacia determinadas tramas urbanas que no poseen capacidad para la absorción de vehículos, y que además pueden ser susceptibles a transformarse en zonas peatonales.
- Diseñar trazados curvilíneos e intersecciones en forma de glorieta, para impedir que los vehículos adquieran velocidades excesivas respecto al entorno urbano circundante.
- Aumentar el número de pasos transversales a través de las barreras existentes, ya sean de tipo artificial (ferrocarril, etc.) o natural (río, etc.), para descongestionar los cruces actuales.
- Determinar la escala de la malla viaria (distancia entre viales longitudinales y transversales), según las características de los usos actuales o proyectados, tanto en las zonas urbanas como en las rurales.
- Considerar, en el diseño de la estructura viaria, el planeamiento urbano en redacción o tramitación (derribos, nuevas construcciones, Planes Parciales y Especiales, Estudios de Detalle, Proyectos de Urbanización, etc.)

7.8. EL FERROCARRIL

La reciente potenciación del corredor Murcia – Almería como itinerario ferroviario de Velocidad Alta obliga a una profunda revisión del ferrocarril a su paso por Lorca. Se han mantenido contactos con el Ministerio de Fomento cara a la definición de la opción de trazado más conveniente para la ciudad. En este sentido, los objetivos que desde la ciudad de Lorca se plantean para el ferrocarril, pueden resumirse en los siguientes puntos:

- 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 en ferrocarril a su paso por Lorca. En este sentido, se considera prioritario promover soluciones que favorezcan el paso transversal del 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.

7.9. INFRAESTRUCTURAS DE SERVICIO

7.9.1. Abastecimiento de agua

El objetivo en este apartado no puede ser sino el de conseguir que el abastecimiento de agua potable se realice a todos los ciudadanos, con una buena calidad de las aguas, una presión adecuada, y un buen nivel de servicio, entendiendo por esto último la regularidad y la seguridad del mismo. Además se debe realizar todo esto con la mayor eficiencia en cuanto a los recursos disponibles.

Conseguir los objetivos anteriores, implica un número suficiente de depósitos con la capacidad adecuada a los consumos, una presión adecuada en la red, que deberá estar lo más mallada posible y ser de una calidad tal que minimice las pérdidas por fugas y averías.

La calidad de las aguas implica que todos los caudales pasen por planta potabilizadora o recibir un tratamiento por cloración.

Los depósitos cumplen la misión de servir de acumulación y regulación de los caudales aportados, asegurando un mínimo de servicio en caso de interrupción de suministro a la red, y proporcionan una presión uniforme.

El cerramiento de mallas contribuye de manera decisiva en esto último, proporcionando un nivel de presiones uniformizado en toda la red, y asegurando el servicio al poder abastecer cualquier punto de la red por al menos dos caminos diferentes.

La buena calidad de las conducciones permite una mayor presión en la red, un servicio más regular y un ahorro en los recursos empleados al minimizar las pérdidas.

El Plan Director del Agua Potable en Lorca recoge, en buena medida, todos estos objetivos. El Plan General incorpora las determinaciones del Plan Director, en cuanto a sistemas de distribución y depósito se refiere.

7.9.2. Saneamiento

Los objetivos en cuanto al saneamiento son los de lograr que todos los caudales se canalicen y se traten antes del vertido. En este aspecto es donde se detectan más carencias en el municipio, ya que un número importante de pedanías no cuenta siquiera con una red de saneamiento, y las que disponen de una red, normalmente vierten directamente los caudales sin previa depuración. También es justo reconocer que en los últimos años se ha realizado importante en este terreno, acometiendo la construcción colectores y de estaciones depuradoras, no solo referido a la nueva depuradora de La Hoya sino a las de otros núcleos que por su importancia demográfica, era urgente la solución del problema. Sin embargo lograr un buen nivel de saneamiento va a requerir un esfuerzo continuado durante años, ya que las características del municipio, su gran extensión y dispersión hace el problema más difícil de resolver.

Dos son los problemas de solución más urgente: La construcción definitiva de la depuradora de curtidos, cuyos vertidos son altamente tóxicos, y la construcción de una red de saneamiento en la zona de la huerta, con cada vez mayores índices de ocupación, y cuyos vertidos incontrolados terminan en gran parte contaminando las aguas del Guadalentín.

7.9.3. Recogida de residuos

Puede afirmarse que la recogida de residuos sólidos urbanos está satisfactoriamente resuelta en el municipio de Lorca, incluyendo la recogida selectiva de muebles y enseres, papel y cartón, vidrio y pilas.

Sin embargo en otro tipo de residuos existen todavía una serie de aspectos sin resolver. Las carencias más importantes que se han detectado son las referidas a inexistencia de tratamiento de fangos de la depurada, a la recogida y tratamiento de envases de productos fitosanitarios utilizados en la agricultura, al tratamiento de los residuos tóxicos de la industria del curtido y a la recogida de plásticos de agricultura.

También hay que destacar la inexistencia de un vertedero de inertes. No existe ninguno homologado, solo uno de una empresa privada con autorización.

7.9.4. Energía eléctrica

La energía eléctrica se canaliza por las líneas de alta tensión, dos subestaciones transformadoras (ST Lorca y ST Purias) y la extensa red de media tensión existente. El único objetivo a corto plazo es la reubicación de la subestación, alejándola del núcleo urbano, para lo cual está en marcha un estudio para decidir el emplazamiento más económico. Paralelamente al traslado de la subestación, se prevé el enterramiento de las líneas de alta tensión en los trazados que atraviesan las futuras zonas urbanizables.

7.9.5. Red de gas

Lorca dispone de una red de gas natural en servicio que se alimenta desde una planta satélite situada en el municipio. Uno de los objetivos del Plan es el de ampliar la cobertura de la red, favoreciendo el servicio a los suelos urbanos y urbanizables que se vayan desarrollando.

8. PROPUESTA DE ORDENACIÓN

8.1. CONSIDERACIONES GENERALES

La ordenación del Plan General contiene propuestas concretas para el territorio, las pedanías y núcleos rurales, y la ciudad de Lorca.

El modelo de ciudad que propone el Plan General Municipal de Ordenación trata de garantizar la consecución a largo plazo de una ciudad estructurada frente a la disgregación de barrios que hoy la componen.

Partimos de la ciudad consolidada, que presenta una estructura básicamente lineal, apoyada en el trazado de la antigua carretera N-340. Las causas de su actual formación se deben en parte a la topografía sobre la que se asienta, el terreno sube abruptamente hacia el Norte y Oeste, límite natural al crecimiento que se ha reafirmado con el trazado de la variante de la N-340.

Su posible expansión transversal viene estrangulada por los límites físicos del ferrocarril y la Rambla de Tiata, que han supuesto una frontera de gran impacto en la consecución de una ciudad mallada, frontera que aún hoy pervive existiendo únicamente dos puntos que garantizan una total permeabilidad (Avda. Poeta Para Vico y Avda. de Cervantes), siendo el resto de las conexiones muy débiles mediante pasos a nivel.

Otro fuerte condicionante que provoca una profunda desconexión entre las diferentes zonas que conforman la ciudad es el cauce del río Guadalentín, que deja prácticamente descolgados a los barrios de San Cristóbal, Los Ángeles, Apolonia y Diputación de Río, barrios con profundas carencias en cuanto a dotaciones y servicios, lo que agrava más aún esta drástica separación.

Como resultado nos encontramos con una estructura lineal de barrios colgados de la carretera, con escasas conexiones entre ellos, agravado por la frontera física que supone el paso del río Guadalentín, obviando el enorme potencial de riqueza paisajística que este hecho pudiera aportar a la ciudad.

La propuesta contenida en el Plan General se centra principalmente en romper el esquema lineal que sustenta a la ciudad actual, creando una nueva estructura transversal que complete y pluralice las conexiones existentes, conformando una estructura mallada que relacione todas y cada una de las distintas zonas que componen la ciudad.

El modelo de crecimiento previsto rompe la exclusiva linealidad de la ciudad existente, se apuesta por la extensión de la ciudad hacia el Este, una vez superadas las fronteras físicas del ferrocarril y la Rambla de Tiata, ocupando las zonas de huerta próximas sobre las que la presión urbana y urbanizadora ha provocado un cambio de carácter significativo.

La ciudad se extiende hacia el Este, incorporando las áreas de huerta, que próximas a la ciudad consolidada, han perdido su carácter original de espacio rural destinado a las labores agrícolas; estas áreas, con un elevado porcentaje de edificaciones generalmente residenciales, utilizan los servicios y dotaciones de la ciudad consolidada, sin formar parte de ella.

Se pretende la integración de estas estructuras, consolidadas por la edificación parcialmente, con el conjunto de la ciudad, tomando como punto de partida el mantenimiento de las edificaciones existentes, sin renunciar a la necesaria supresión de alguna de ellas como consecuencia de su engarce con otras estructuras urbanas. El objetivo final es la consecución de una ciudad donde las diferentes estructuras urbanas y barrios se integren perfectamente, evitando el aislamiento de muchos de los barrios actuales y los desarrollos fáciles apoyados en viarios que incrementarían los problemas de dispersión.

Lo que antes constituían fronteras de difícil solución como el ferrocarril o la Rambla de Tiata, se incorporan plenamente a la ciudad, diseñando paseos arbolados en ambas márgenes, provocando actuaciones específicas en los bordes construidos, tratados históricamente como medianeras marginales, o cubriendo una parte de la Rambla. Al mismo tiempo se hace más permeable, aumentando los pasos entre uno y otro lado a través de viarios que conectan con el resto de la ciudad.

Se establece una ordenación pormenorizada para toda la ciudad, especificando manzana a manzana la calificación y tipología de cada una de ellas, fijando los equipamientos en las distintas zonas de la ciudad con el fin de garantizar una ciudad equilibrada.

Se ha pretendido por otra parte la separación clara de los usos industriales con los residenciales, proponiendo el desarrollo de suelo industrial al Noroeste de la ciudad y al Sur, preservando el espacio que queda comprendido entre las autovías del Mediterráneo y Lorca-Águilas ambas para el uso residencial. Se persigue la optimización del funcionamiento del tejido industrial permitiendo la creación de un marco idóneo con los servicios e infraestructuras adecuadas para la actividad industrial o terciaria prevista.

Como criterio general, la propuesta del Plan General ha evitado la remisión a instrumentos de planeamiento de desarrollo, delimitándose ámbitos con este fin únicamente en aquellos casos en que por darse circunstancias urbanísticas especiales el Ayuntamiento así lo ha acordado.

8.2. SISTEMA GENERAL DE COMUNICACIONES

8.2.1. Red viaria

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

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

A. 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 bulvar 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 bulvar 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.

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.

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.

B. ACTUACIONES EN LA RED SECUNDARIA

Ronda Distribuidora Oeste (SGV-4 Y SGV-5)

Actualmente no existe ningún vial longitudinal con continuidad entre la Autovía del Mediterráneo y la antigua travesía urbana (Carretera de Granada, C/Bartolomé Pérez Casas, C/Nogalte, C/Corredera, C/Santo Domingo, Puente de la Alberca), que una los barrios de Santa María, San Pedro, Calvario, Casas Baratas, La Viña y San Antonio. La topografía accidentada, con barrancos transversales, la densificación del casco antiguo, y el confuso crecimiento a lo largo de la CN-340, han impedido su implantación, de modo que todos los desplazamientos longitudinales entre estos barrios se tienen que realizar a través del eje principal de la ciudad (CN-340, travesía antigua y nueva), con la consiguiente congestión de este vial.

Se ha diseñado un vial de borde en la periferia Oeste de la ciudad, que no tiene características ni uso de “Variante Oeste”, sino de vía distribuidora periurbana de trazado sinuoso y fuertes pendientes, con una sección de un carril por sentido y aparcamientos o aceras según la disponibilidad de espacios laterales. La vía se inicia al Norte en la carretera del pantano de Puentes, en el punto donde actualmente arranca la subida al castillo, y desde donde se propone conectar igualmente con los barrios del entorno de la carretera de Caravaca, mediante un nuevo puente sobre el río Guadalentín. Después de pasar las iglesias de San Juan y Santa María, utilizando el vial existente, el trazado se separa de la carretera de acceso al castillo y va bajando por vías existentes (salvo en un corto tramo) para rodear la iglesia de San Pedro por el lado Sur, aprovechando ciertos terraplenes existentes y explanadas sin edificar. El vial cruza el final de la Rambla de San Lázaro, mediante un puente, para luego subir al llamado sistema general de espacios libres y dotacionales, entre la Autovía del Mediterráneo y la heterogénea periferia de la ciudad. Después discurre aproximadamente por el borde de este pasillo, junto a la autovía, bordea las instalaciones deportivas del Club de Tenis, forma glorieta con el nuevo acceso al castillo desde la zona Sur de la ciudad y pasa limítrofe a los colegios públicos Pérez de Hita y Pilar Soubrier. Paralelamente, se conectan tramos viarios existentes en el borde de la edificación, para crear una segunda vía longitudinal de menor capacidad, entre los barrios del Calvario y de la Viña, a través de las calles Bajada del Calvario, Eras, Rubén Darío y Cerámica.

La nueva vía cruza los ramales de acceso a la Autovía del Mediterráneo, por un paso inferior existente, y sigue por el borde Oeste del barrio de San Antonio y zona industrial, para terminar en la glorieta prevista para la intersección de la CN-340 con el nuevo enlace entre la autovía de Lorca – Águilas y la del Mediterráneo.

La vía, que alcanza una longitud de unos cuatro kilómetros, se conecta mediante una serie de viales transversales existentes o prolongación de los existentes, con las actuales travesías principales, de modo que surge un mallado viario que ofrece múltiples conexiones alternativas entre los barrios altos del casco de Lorca.

Ronda Distribuidora Norte (SGV-2)

En los barrios de la zona urbana situada al Norte del río Guadalentín, ha surgido una situación muy similar a la anterior, ya que los condicionantes se repiten en los barrios de Los Ángeles, Calvario Viejo y San Cristóbal: Al Norte de la antigua travesía (C/Eulogio Periago, C/Mayor, C/Caballón, C/Ortega Melgares, Avenida de las Fuerzas Armadas), no existe ninguna alternativa para los desplazamientos longitudinales, debido a la accidentada topografía y a la densificación de los barrios

históricos. Por tanto, se ha diseñado un vial de borde en la periferia Norte de la ciudad, que no tiene características ni uso de “Variante Norte”, sino de vía distribuidora periurbana de trazado sinuoso y con alguna pendiente más fuerte, compuesta de un carril por sentido y aparcamientos o aceras según la disponibilidad de espacios laterales.

La vía se inicia al Este, en el punto de la confluencia de la nueva Ronda Este con la CN 340 y rodea por el borde Norte el barrio de Los Ángeles, donde se sitúan los Cuarteles de Infantería y los depósitos de agua. Ante la imposibilidad de conectar y aprovechar los tramos de viales existentes (trazado inadecuado, secciones insuficientes, discontinuidades, etc...), el nuevo vial se ubica contiguo a las edificaciones de borde, ya en la zona de las últimas estribaciones de las colinas que han frenado, hasta ahora, el crecimiento urbano en dirección Norte. Este trazado implica por tanto movimientos de tierra de cierta magnitud. Al llegar a la zona de la Cañada Morales, el vial se aleja de la zona edificada, para coincidir con el trazado de un camino existente, que discurre ya al Norte de la primera cadena de montículos libres de edificación.

Al perder así las posibilidades de conectar con el viario transversal del barrio del Calvario Viejo, se propone que a la vez se dé continuidad a los tramos inconexos de los viales de borde existentes en este barrio. El vial resultante, de poca capacidad y ceñido a la heterogénea periferia de la zona edificada, se inicia en la Cañada Morales, conecta las calles Pareja, Abellaneda, Contreras, Mulero y Portijico, y termina en la carretera de Caravaca.

La Vía Distribuidora Norte, después de pasar por detrás del Colegio Público situado al final de la Calle Avellaneda, se vuelve a alejar de la zona edificada, aprovechando un pequeño collado entre unos montículos ubicados en el borde urbano. De este modo, el vial se adentra en una vaguada, al Este del actual polígono industrial de la carretera de Caravaca. En este punto se bifurca en dos ramales, que conectan cada uno con las respectivas glorietas situadas en los extremos del nuevo bulvar planteado en la carretera de acceso desde Caravaca.

El conjunto de los viales, la vía borde y la vía distribuidora, se conecta mediante múltiples viales transversales existentes o prolongación de los existentes con las actuales travesías principales, de modo que se configure un mallado viario para ofrecer una serie de conexiones alternativas entre los barrios.

C. ACTUACIONES EN PUNTOS CONCRETOS

Remodelación del acceso viario desde Caravaca (SGV-1)

Se mejora el acceso al centro urbano desde la carretera de Caravaca, mediante dos intervenciones situadas en el tramo entre el nudo de acceso a la autovía del Mediterráneo y el río Guadalentín:

- Primera: Se desdobra el tramo central, en una longitud de unos 1.200 metros, formando un bulevar central con glorietsas en ambos extremos, para dar mas representatividad a este acceso a la ciudad. Este desdoblamiento supone dejar fuera de ordenación la alineación de edificaciones obsoletas situadas al oeste de la carretera actual.
- Segunda: Se construye un nuevo puente sobre el río Guadalentín, a la altura de la ermita de San Cristóbal, para crear un acceso directo a la carretera del pantano de Puentes, que conecta, a la vez, directamente con el inicio de la Vía Distribuidora Oeste (simultáneamente acceso al castillo), y el casco antiguo, en la zona Sur del puente de la Alberca. De este modo se reduce el volumen de tráfico en el conflictivo trazado existente a través del barrio de San Cristóbal (C/Eulogio Periago, Plaza de la Estrella).

Remodelación del acceso viario desde Murcia

El futuro cruce de la CN-340, procedente de Murcia, con la nueva Ronda Este y su continuación como Vía Distribuidora Norte, marcará la entrada a la zona urbana de Lorca. A unos 350 metros de distancia en dirección hacia el centro de la ciudad, la CN-340 se bifurca en dos viales, constituyendo cada uno de ellos el macroeje estructurante de su respectiva zona urbana: La Avenida de las Fuerzas Armadas al Norte, y la Avenida Juan Carlos I al Sur del Río Guadalentín.

Se propone desdoblar la CN-340, en el tramo entre las dos intersecciones, a la altura de Apolonia, y organizar un espacio central que albergue las actuales edificaciones. Esta solución confiere mayor representatividad a este acceso y reorganiza la complejidad de los múltiples enlaces en este tramo, mediante una ordenación clara y comprensible por los distintos flujos de tráfico.

Nuevo acceso rodado al castillo

Actualmente, sólo se accede al castillo desde la carretera del pantano de Puentes, a espaldas de dicho castillo y de la ciudad. Por tanto, se habilita un segundo acceso,

aprovechando elementos existentes: El paso inferior de la Autovía del Mediterráneo, a la altura del tanatorio en el barrio de Casas Baratas, y la pista de tierra procedente de las obras de la autovía, que conecta el mencionado paso inferior con la carretera de los Pilonos, en el punto donde se bifurca el acceso al castillo. Este vial se conecta a su vez con la Vía Distribuidora Oeste del Pasillo Verde y con la carretera CN-340, de modo que el acceso Norte (carretera La Velica) se complementa con este acceso Sur.

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.

Conexión directa de la CN-3211 con la Autovía del Mediterráneo, a través de la Ronda Exterior

Al Sur del cruce de la CN-3211 con la Ronda Exterior, unos 800 metros antes, se introduce un ramal que va desde la carretera de Águilas hacia la Ronda Exterior, para facilitar el desvío de tráfico hacia la zona Suroeste de la ciudad (Ronda Este-Rambla de Tiata), CN 340, Autovía del Mediterráneo). De esta manera se podrá descongestionar el tramo más urbano de la carretera CN 3211 a Águilas, entre la Rambla de Tiata y el Óvalo de Santa Paula.

Rediseño de ramales de acceso a la Autovía del Mediterráneo (SGV-9)

Los dos accesos a la Autovía del Mediterráneo, situados en los extremos de la aglomeración urbana, son de diseño atípico: El del extremo Sur está incompleto, ya que sólo permite sólo uno de los cuatro movimientos tipo (entradas y salidas en

ambas direcciones), mientras que el del extremo Este aleja, unos 1400 metros, uno de dichos movimientos de los restantes, generando una doble intersección muy confusa con la CN-340, que se alarga hasta 350 metros de longitud. En el primer nudo se añade un movimiento más, sin precisar nuevas estructuras (salida para los tráficos procedentes de Almería), y en el segundo se clarifica la doble intersección de la CN-340, mediante la introducción de una única macroglorieta alargada que evita los múltiples cruces de flujos de tráfico. La solución de conexión propuesta desde la Autovía del Mediterráneo aísla los ramales de enlace, que pasan a conectar directamente las salidas-entradas de la autovía con la glorieta. Al mismo tiempo, los accesos a la vía de servicio se realizan sin conectar con los ramales, accediendo directamente a la glorieta, en paralelo a los accesos de la autovía.

8.2.2. 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 el capítulo de objetivos y criterios, se han expuesto lo que, a nuestro juicio, es irrenunciable para la ciudad, desde la perspectiva de la accesibilidad, calidad ambiental y permeabilidad transversal.

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.

Se ha comprobado la viabilidad urbanística de algunas posibles alternativas de intervención, dentro del ámbito delimitado. Los objetivos prioritarios para el diseño de dichas actuaciones de integración urbana del ferrocarril, han sido los siguientes:

Objetivos ferroviarios

- Adaptar las características geométricas de las vías (distancia entre ejes, radios de curvatura, pendientes máximas, etc.) a las exigencias derivadas del tipo de explotación ferroviaria previsto, de modo que se unifiquen criterios para el trazado del “Corredor Mediterráneo”.
- Eliminar cualquier interferencia con otros modos de transporte, tanto peatonal como rodado (pasos a nivel, etc.), 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 de barrera de las vías férreas.
- Equipar la estación para su adecuado funcionamiento (número de vías, número y longitud de andenes, horizontalidad de los terrenos, etc.) trasladando todas aquellas instalaciones que no exijan el máximo nivel de centralidad, de modo que se minimice la superficie necesaria y se optimice la función del centro intercambiador de viajeros.

Objetivos urbanísticos

- 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 adquiera 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. Los 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.

8.2.3. Transporte público

En este capítulo se presentan las propuestas que el equipo redactor formaliza para dar solución a los problemas, a corto y medio plazo, con los que se enfrenta la red de transporte, autobuses urbanos e interurbanos y red ferroviaria de cercanías de Lorca, como consecuencia de su natural evolución a lo largo de los últimos años, de los esquemas integrales de transporte, y de la configuración espacial de la ciudad y sus desarrollos urbanos asociados a su Plan General.

Se trata con ello de dar respuesta a la movilidad actual y futura asociada a los desarrollos urbanos previstos en el Plan General y plantear un nuevo esquema ajustado al siguiente considerando general:

“Diseño de un nuevo esquema de líneas de autobuses integrado en el sistema de transporte público del municipio, que permita satisfacer la demanda prevista de desplazamientos urbanos e interurbanos, en coordinación con los servicios ferroviarios de cercanías y los puntos de intercambio intermodal, para la estructura urbana actual y prevista.”

En este proceso de planificación de transporte urbano para el municipio de Lorca se deben tener en cuenta las siguientes consideraciones en los procesos de reordenación y adaptación de las redes actuales a las necesidades de futuro derivadas del Plan General:

- Establecimiento de unos criterios básicos aplicados a la reordenación y nueva concepción de los esquemas de transportes,
- La formulación de las propuestas razonables, su evaluación y selección, y
- Las estrategias de actuación para consolidar la propuesta seleccionada.

A. Criterios básicos para la reordenación y el establecimiento de los nuevos esquemas de transporte.

Los criterios básicos para la reordenación y concepción de nuevas redes de transporte en el municipio de Lorca emanan, como no podría ser de otra forma, de los dos objetivos recogidos al principio de este capítulo, que no son otros que diseñar un nuevo esquema de redes de transporte que apoyado en los modos concurrentes puedan satisfacer las siguientes premisas:

- Estructurar los nuevos desarrollos urbanos.
- Atender las demandas urbanas e interurbanas actuales y previstas,
- Coordinar los distintos modos de transporte en concurrencia.
- Dimensionar los sistemas de modo que se asegure el equilibrio económico de las distintas explotaciones

Tales objetivos se desarrollan en el siguiente conjunto de acciones o afirmaciones, que se pueden concretar en:

- Los diseños de estructura deben incorporar la flexibilidad suficiente para atender de forma eficaz las necesidades actuales de viajes y la evolución de la movilidad a medio plazo en los horizontes de Plan General.
- Ha de ofertarse accesibilidad a los principales polos de atracción generación de viajes, residenciales terciarios y de transbordo modal, cercanías ferroviarias, y redes de autobuses interurbanos.
- El respeto al equilibrio económico de las concesiones de servicios urbanos e interurbanos al realizar modificaciones debe producirse manteniendo la estructura y el nivel tarifarios.
- Las diferencias entre la situación actual y las previstas, en materia económica, habrán de considerar el marco de las diferentes concesiones interurbanas y de la Empresa Municipal de Transportes de Lorca.
- La evaluación de ventajas y desventajas deberá acomodarse al punto de vista de los usuarios.

En el aspecto práctico resulta difícil, sino imposible, conciliar alguno de los objetivos con las instrucciones, como asegurar el equilibrio económico de las concesiones, o el respeto a las mismas manteniendo la estructura y el nivel tarifarios. Para hacerlos compatibles, desde el conocimiento de la situación, ha sido preciso formular de nuevo los planteamientos generales que, respetando el espíritu reflejado en los objetivos y las tendencias mostradas por las instrucciones, se pueden concretar en los criterios que se enumeran en párrafos sucesivos.

- **Mejorar la calidad de la oferta** para el conjunto de usuarios de la red de transporte, pero también para el conjunto de los vecinos de Lorca y para las áreas de desarrollo.
- **Incremento de las frecuencias** de las líneas en que sea posible por medio de:
 - ✓ Bien eliminando la operación de servicios superpuestos de la red urbana e interurbana circulando por el mismo itinerario.
 - ✓ Bien incrementando la de una línea actual o nuevo trazado cuando se producen supresiones de servicio aconsejadas.
- **Incremento de los espacios barridos por la red** de autobuses, sin perjuicio de que se reduzca la longitud total de la misma:
 - ✓ Variando el itinerario de las líneas interurbanas - urbanas en sus trayectos urbanos para completar, sin incrementar la longitud de los mismos, el área servida por la red urbana no alterada en la propuesta.
 - ✓ Acoplando el trayecto de las líneas urbanas cuando resultan modificadas para su mejor adaptación a la demanda y a las nuevas ofertas inevitables.
 - ✓ Adaptando el recorrido de los servicios interurbanos a líneas de deseo de la demanda urbana no suficientemente atendidas por otra oferta.
- **Aplicar una concepción integrada de la red de transporte** propuesta, contemplando simultáneamente la que opera sobre infraestructura propia (ferrocarril de cercanías, estación de autobuses), y las redes de autobuses urbana e interurbana supuestamente explotadas con unidad de criterio, lo que conlleva diferentes compromisos en el mismo sentido:
 - *Consolidar las conexiones con las redes interurbanas y de cercanías*, se entiende que manteniendo el papel de concentración y distribución que toda política racional de transporte confiere a las redes de autobuses en relación con las de ferrocarril, para servir los flujos de penetración en el corazón del municipio, sin perjuicio de que ellas mismas atiendan subsidiariamente esa función, lo que se traduce en:
 - ✓ Aproximación de los itinerarios que sea posible a la estación de RENFE y estación de autobuses.

- ✓ Coberturas territoriales en función de la gestión de los nuevos suelos y sus usos asociados.
- *Tratar la red de autobuses como si fuese una sola explotación, considerando que debe ser programada con economía de medios conjuntos, sin considerar la propiedad ni la titularidad de las empresas y concesiones respectivas, admitiendo que, dada esa economía de recursos para proceder a la prestación del mejor servicio posible, se pueden alcanzar los acuerdos de compensación más convenientes entre los titulares y propietarios de concesiones y empresas. De este principio general se deriva:*
 - ✓ Reducir al mínimo la superposición de itinerarios de las líneas de la red urbana y de la concesión interurbana, independientemente de la longitud de los mismos.
 - ✓ Eliminar, en lo posible, la circulación próxima de dos autobuses de diferentes líneas –urbanas e interurbanas en este caso -, en los tramos de itinerario que les resten comunes, dando así una sensación de incremento de la frecuencia.
 - ✓ Aprovechar las bases más adecuadas para reducir al mínimo los recorridos en vacío.
- **Reducir los gastos de explotación del conjunto de las concesiones urbanas e interurbanas para poder cubrir las nuevas áreas en desarrollo**, como objetivo en sí mismo de toda acción de reordenación de una red de transporte, se utilicen los ahorros para consolidar los beneficios o para abrir nuevos servicios requeridos por las necesidades de la demanda, pero también como objetivo específico que permita una red integrada próxima al equilibrio
- *Reducir los recorridos de líneas urbanas de autobús, en aquéllas que se producen los mayores desequilibrios económicos, ateniéndose a:*
 - ✓ La supresión de tramos de líneas que estén superpuestas en buena parte de su recorrido y atiendan las mismas relaciones de demanda.
 - ✓ La supresión de tramos de línea que vayan a ser atendidos adecuadamente por otras líneas.
 - ✓ La sustitución de algún tramo de línea por otro de la red interurbana que atienda las mismas relaciones.
 - ✓ Estructurar las líneas deficitarias en apoyo de las nuevas áreas de oportunidad

- *Reducir la frecuencia en tramos de línea*, normalmente en los tramos finales de las mismas, cuando se produce un claro exceso de oferta, en coincidencia con lo expresado en el punto anterior y articular nuevas áreas de oportunidad

B. Formulación de propuestas y su integración.

La estructura actual de transportes de la ciudad de Lorca y sus necesidades de futuro asociadas al nuevo Plan General en redacción, estructuraran las propuestas de actuación en diferentes horizontes temporales de puesta en escena urbana de los desarrollos previstos.

La conjunción complementariedad y coordinación de los distintos modos de transporte que operan en el municipio en situación actual, y la adaptación de estos modos a las necesidades de futuro, configurarán los esquemas integrados de transporte y las líneas de deseo de unas redes que aunque independientes estén coordinadas en su adaptación a las necesidades de los usuarios y los viajes de los residentes en Lorca.

Los criterios básicos de reordenación y concepción de nuevas redes de transporte se han presentado en el apartado anterior, y estructuran las directrices generales para la orientación de las nuevas redes que se plasmaran en una serie de acciones concretas sobre los distintos modos y líneas que componen los esquemas de transporte del municipio de Lorca en la consecución de nuevas redes de futuro..

Las estructuras básicas de transporte de la ciudad de Lorca esta atendida por dos modos de transporte fundamentales, ferrocarril de cercanías y transporte de superficie singularizado en líneas urbanas, metropolitanas regionales y nacionales.

La oferta de transporte se estructura atendiendo las siguientes relaciones origen destino:

Modo de transporte y relaciones O/D con el municipio de Lorca

Modo	Relaciones con Origen en Lorca y destino
Autobús urbano	Distintas O/D municipales
Autobús interurbano y regional	Murcia
	Águilas
	Puerto Lumbreras
	Guazamara
	Vélez Rubio
	Almendricos
	Caravaca
Autobuses provinciales y nacionales	Madrid
	Almería
	Barcelona
	Algeciras
	Málaga
	Alicante Valencia
	Granada Córdoba
	Sevilla Cartagena
Trenes de cercanías	Murcia
	Águilas
Trenes nacionales	Madrid – Murcia
	Barcelona - Murcia

Apoyado en esta estructura, su coordinación modal su interrelación y coordinación en puntos de intercambio, se debe atender la movilidad en situación actual y las nuevas necesidades de futuro, Los esquemas y modos susceptibles en reordenación son fundamentalmente las redes de autobuses urbanos apoyadas en ciertas relaciones por las redes de autobuses metropolitanos y provinciales

La optimización de los sistemas y la integración de redes de transporte en la constitución de los nuevos esquemas deberán estar apoyados en las redes más susceptibles de modificación y reordenación, buscando sistemas integrados técnico y económicamente.

Las propuestas de actuación estarán argumentadas en acciones concretas sobre líneas de autobuses, coordinación en puntos de intercambio concretos, puntos o intercambiadores actuales o nuevas posiciones de intercambio y creación de nuevas cuando sea factible técnico y económicamente.

Las acciones a realizar en la configuración de alternativas sobre la red de transporte de Lorca, para conjugar las nuevas ofertas reordenadas de futuro, estarán en consonancia con las siguientes:

1. Prolongación de líneas e internalización en áreas de inaccesibilidad.
2. Modificación de itinerarios en coordinación con los esquemas generales de transporte
3. Supresión de tramos de línea o líneas concretas
4. Creación de nuevas líneas
5. Implantación de nuevas paradas e itinerarios parciales.
6. Fusión de líneas
7. Potenciación de nuevos puntos de intercambio etc

C. Selección de alternativas y estrategias de implantación.

Constituidas las redes que den respuesta a las situaciones de transporte en escenarios actuales y de las propuestas de futuro, para la selección de la alternativa óptima se han de tomar como base los criterios anteriormente expuestos, y que se pueden plasmar en los siguientes objetivos:

- Mejorar la integración del sistema de transportes ante la apertura de nuevos puntos de intercambio modal, y la dotación de servicio a nuevas zonas residenciales y terciarias.
- Racionalizar la oferta en cuanto a estructura, itinerarios y destinos de la línea que la componen.
- Adecuar la oferta a la demanda actual y futura.
- Estructurar los nuevos desarrollos urbanos

Dichos objetivos se han visto enriquecidos por las conclusiones establecidas a lo largo del análisis de la situación actual de los transportes, con ello se han de establecer las alternativas de actuación basadas en la combinación de las modificaciones propuestas en determinadas líneas y el mantenimiento de otras en su situación actual. Los criterios de formulación de propuestas y alternativas serán los siguientes:

- Mantenimiento de las líneas que hasta ahora cuentan con una buena oferta y un buen servicio.
- Minimización de las afecciones a la demanda desde el punto de vista cuantitativo y cualitativo

- Racionalización de la estructura de servicios urbanos e interurbanos, evitando el solapamiento de itinerarios y servicios.
- Dar cobertura a las nuevas áreas de desarrollo residencial dentro del municipio.

Las estrategias de implantación estarán en concordación de las redes objeto de transformación, fundamentalmente redes de autobuses urbanos e interurbanos, de su titularidad sus concesiones de transporte, y la coordinación que se pueda establecer para la consecución de los objetivos que se persiguen, dotar de estructuras de transportes adecuadas a las necesidades actuales y futuras de movilidad de la ciudad de Lorca.

8.2.4. Ordenación de tráfico y Plan de Movilidad

El documento de Plan incluye un nuevo Tomo XV con un estudio de tráfico que incide sobre los elementos básicos de la movilidad urbana, a saber:

- Ordenación del tráfico y sentidos de circulación en la red viaria principal y secundaria.
- Política de estacionamiento en la red viaria y aparcamientos subterráneos.
- Peatonalizaciones e itinerarios peatonales en el interior de la ciudad y accesos.
- Itinerarios ciclistas de acceso y travesía de la ciudad.
-

Este estudio es orientativo y debería ser precisado mediante un Plan Integral de Movilidad que incluyera asimismo la ordenación del transporte público urbano. Dadas las características de ordenación de elementos infraestructurales del Plan General, no se han realizado análisis específicos de movilidad (encuestas domiciliarias, pantallas o análisis de rotación de aparcamiento), necesarias para precisar las propuestas de actuación. Los programas que presenta el estudio de tráfico pueden considerarse como un avance que deberá ser objeto de mayor precisión en posteriores trabajos. En cualquier caso, el estudio de tráfico propone los programas siguientes:

- Ordenación del tráfico y de los sentidos de circulación en el viario urbano. En el mismo, se acometen soluciones para eliminar los principales cuellos de botella, principalmente las intersecciones más conflictivas.
- Programa de estacionamiento en superficie y ampliación del área de control de estacionamiento.

- Programa de estacionamientos subterráneos para residentes y de rotación.
- Programa de Barrios Altos: ampliación de las áreas peatonales y creación de zonas de coexistencia.
- Programa de nuevos itinerarios peatonales.
- Programa de itinerarios ciclistas.

8.3. SISTEMAS GENERALES DE ESPACIOS LIBRES Y EQUIPAMIENTO

El Plan General Municipal de Ordenación de Lorca cuenta entre sus objetivos el conseguir una ciudad que se caracterice por la distribución homogénea de equipamientos y zonas verdes, mediante actuaciones que permitan la corrección de los desequilibrios existentes en la estructura de la ciudad en cuanto a esta distribución, garantizando la posibilidad de su disfrute a toda la colectividad.

La ciudad de Lorca carece, de hecho, de una estructura integrada de sistemas generales dotacionales y de zonas verdes. En la implantación de las dotaciones ha primado generalmente la inmediatez de su obtención o su vinculación a los futuros suelos que entrarían en carga, sin apoyarse en operaciones estructurantes que aseguren el disfrute colectivo de los mismos y su acercamiento a todos los ciudadanos, dando como resultado un salpicado dotacional en los bordes, que no guarda relación con la coherencia funcional de su distribución.

La propuesta de sistemas generales dotacionales y zonas verdes para la ciudad de Lorca persigue la consecución de una red de espacios dotacionales con incidencia en toda la ciudad, al margen de los equipamientos locales que dan servicio a cada uno de los distintos barrios, que se integren perfectamente en la estructura urbana consolidada a través de los nuevos crecimientos, apoyándose en el diseño de una red viaria que distribuye los movimientos entre los mismos de manera homogénea, mediante viarios de borde y viarios radiales que entran en la ciudad edificada.

LAS ZONAS VERDES

La propuesta del Plan consolida la iniciativa por parte del Ayuntamiento de crear un espacio libre limitado por el casco urbano, río Guadalentín y la Autovía, al Norte y Oeste respectivamente, que sirva de amortiguación ante las posibles agresiones acústicas y visuales que el trazado de la carretera pudiera generar.

Esta franja irregular que avanza hacia la ciudad habitada se configura como un espacio libre que puede contener diferentes usos dotacionales públicos de servicio para toda la colectividad.

Se propone la regeneración de los espacios naturales con la fijación de masas arbóreas, la adecuación de senderos y paseos que permitan un recorrido continuado que consolida otro orden de conexión entre los barrios, diferenciado de las conexiones viarias de tráfico rodado que el Plan fija para optimizar el engarce de estas piezas urbanas con el resto de la ciudad.

El espacio libre del borde oeste se adentra en la ciudad en su conexión con otras áreas verdes que se configuran en los bordes de los barrios altos.

En la zona Oeste se significa también la creación de un parque urbano en posición de centralidad en el barrio de San José, obtenido en el proceso de como consecuencia de la reforma urbana consecuencia del traslado del Campo de Fútbol fuera de la ciudad, recuperando para este barrio y su entorno una zona verde de entidad.

En la Diputación de Río se configura un gran parque verde que a partir del entorno del cementerio se extiende hacia el Noroeste y hacia el Sur, sirviendo de elemento estructurante del nuevo tejido residencial, que se consolidará a partir de la transformación pausada de los usos industriales actuales. Esta gran pieza verde llega hasta los límites del río Guadalentín a través de su conexión con el bulvar que dignifica la entrada Norte de la ciudad, fundiéndose con el paseo lineal arbolado que se propone en sus márgenes.

En las zonas altas del barrio de San Cristóbal, se localizan dos nuevas zonas verdes, que dotarán al barrio de parques urbanos propios, contribuyendo al reequipamiento del mismo.

Siguiendo un recorrido por el Norte de la ciudad se localiza un nuevo enclave verde en los terrenos ocupados antaño por el Cuartel Sancho Dávila, que ligados a una gran pieza deportiva configuran un conjunto dotacional de gran entidad que con escala de sistema general dirigido al disfrute de toda la colectividad servirá de forma directa para cubrir las necesidades de los habitantes de la zona Norte, y principalmente debido a su proximidad física, para los habitantes de los barrios de San Cristóbal y Los Ángeles.

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

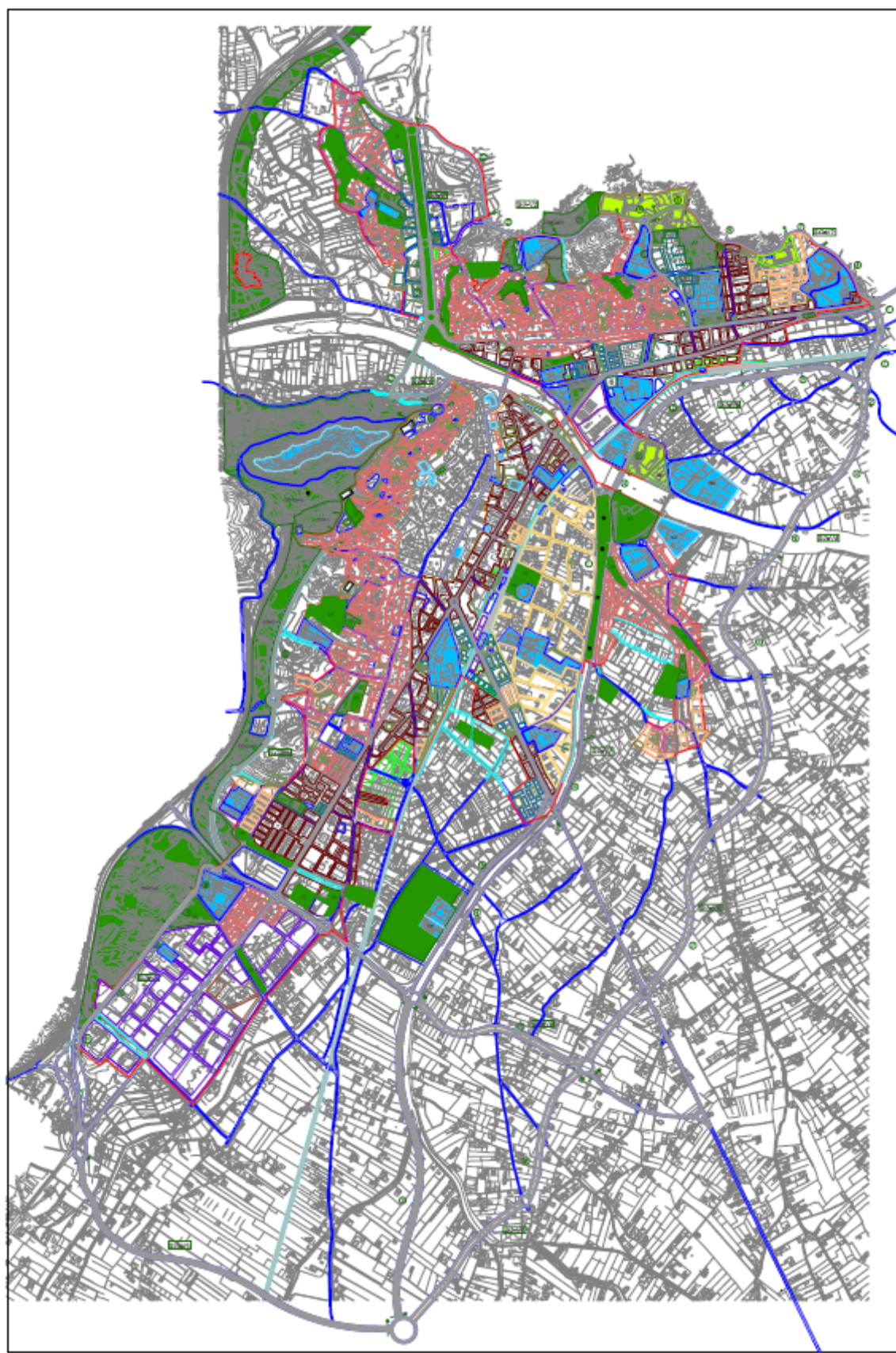
La ciudad de Lorca contiene dentro de su ámbito urbano una serie de elementos naturales que tradicionalmente han jugado un papel negativo en la configuración urbana, como son **las Ramblas** y **el río Guadalentín**. En ellas se han realizado algunas actuaciones puntuales como encauzamientos parciales, que no han supuesto mejora alguna en el contexto general.

El Plan contempla estos elementos naturales como ejes paisajísticos, cuya impronta en la ciudad edificada lejos de ser negativa, debe contribuir a enriquecer y cualificar las áreas por donde discurren. Estos espacios sin llegar a formar parte propiamente de la red de sistemas generales de espacios libres, tienen entidad propia para ser considerados como piezas verdes.

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 Vallecas y el Puente de la Torta, recuperando para la ciudad un importante espacio verde con carácter de bulvar, que repercutirá beneficiosamente sobre el barrio que se desarrolla al Este de la rambla.



LOS EQUIPAMIENTOS

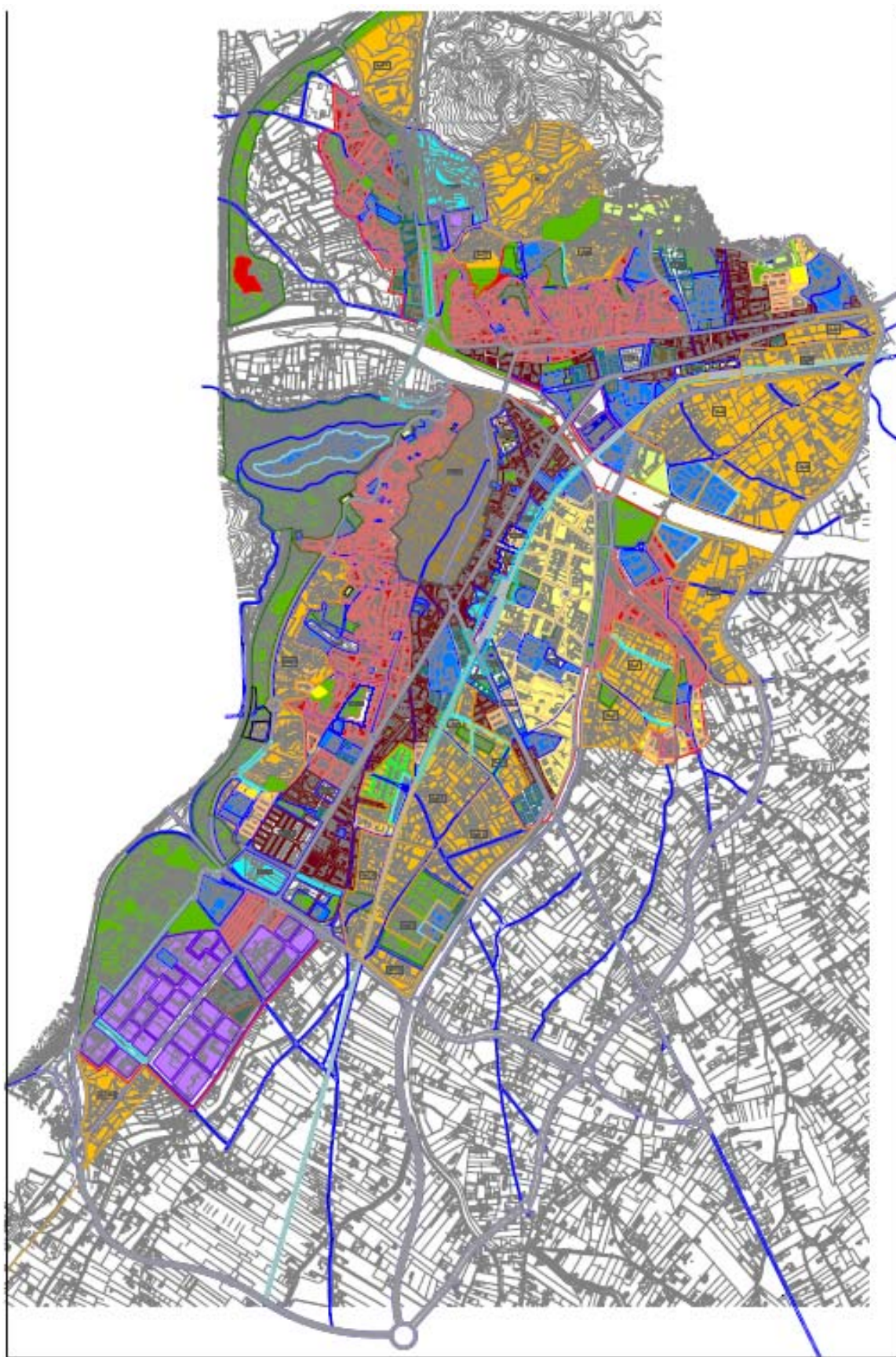
La distribución de los equipamientos existentes no se realiza de forma homogénea dentro de la ciudad consolidada, encontrándonos con barrios escasamente dotados, frente a otros que aglutinan la mayor parte de ellos, identificados con las áreas próximas al centro funcional de la ciudad. Se aprecia una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

La propuesta del Plan pretende paliar las diferencias detectadas, distribuyendo los equipamientos de forma homogénea para la consecución de una ciudad equilibrada. Con este fin, se propone la creación de nuevos equipamientos, en algunos casos aprovechando suelos vacantes, y en muchos otros apoyándonos en operaciones de reforma interior para liberar algunas parcelas que permitan la localización de dotaciones locales que recualifiquen las zonas mas 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.



8.4. EL SUELO RESIDENCIAL

La ciudad residencial que se propone en el Plan recoge el tejido residencial existente, rematando las estructuras urbanas de borde, extendiéndose hacia el Este ocupando los terrenos de Huerta presionados por el proceso urbanizador. Se limita el crecimiento con el trazado propuesto de variante Este.

Las principales intervenciones residenciales que se proponen contemplan tanto la creación de nuevos suelos, como la consolidación y mejora de los existentes, significándose las siguientes:

8.4.1. El casco histórico

La ciudad de Lorca cuenta con un casco con declaración de Conjunto Histórico por Decreto 612/1964.

Tal como establece la Ley de Patrimonio Histórico Español, la declaración de Conjunto Histórico determinará la obligación para el municipio de redactar un Plan Especial de Protección del área afectada por la protección u otro instrumento de planeamiento de los previstos en la legislación urbanística que cumpla, en todo caso, las exigencias en esta Ley establecidas.

El Plan que se revisa divide el Conjunto Histórico en dos sectores, cuya ordenación remite a Planes Especiales de Protección y Reforma Interior. En la actualidad únicamente el sector II cuenta con Plan Especial de Protección y Rehabilitación Integral, aprobado definitivamente.

Así quedaría el Sector I, que comprende el cerro del Castillo y la zona alta de Lorca, sin planeamiento específico de protección.

El Plan General Municipal de Ordenación aborda directamente la ordenación de este sector con la precisión y detalle requeridos por la Ley de Patrimonio, entendiendo que no es necesario su remisión a otras figuras de planeamiento, debiendo darse al Plan General la misma tramitación requerida a las figuras a que hace referencia la Ley en su artículo veinte.

8.4.2. Los barrios del Norte: Diputación de Río, San Cristóbal, Los Ángeles y Apolonia

Los barrios que se desarrollan al Norte del curso del río Guadalentín son barrios con una morfología generalmente de carácter rural, que se adecua a la topografía sobre la que se asienta, con un caserío popular muy degradado en alguno de ellos y en general con escasez de dotaciones.

El desarrollo de estos barrios se produce de forma aislada al margen del resto de la ciudad, con la que se relacionan o vinculan a través de la C/ Mayor, C/ Ortega Melgares y Avda. de las Fuerzas Armadas. Se repiten las calles estrechas en fondo de saco, la ausencia de equipamientos y servicios, y la práctica inexistencia de espacios libres de uso público.

Apoyadas en una estructuración viaria rotunda que engarza la totalidad de los barrios y a estos con el resto de la ciudad se proponen pequeñas operaciones de reforma urbana que unidas a la rehabilitación y sustitución del caserío existente permitan una trama viaria ordenada y la ubicación de dotaciones y espacios libres de uso público.

- La **Diputación de Río** está especialmente desestructurada; constituyen el barrio diferentes agrupaciones de viviendas de tipología unifamiliar que se localizan siguiendo las curvas de nivel, en un entorno de carácter marcadamente industrial. Carece de una mínima estructura que racionalice el espacio urbano resultante.

La propuesta del plan es la reforma del barrio y su transformación a residencial. Se propone como primera medida la definición de una estructura urbana que se apoya en las calles y caminos existentes conformando una red mallada racional que se toma como base para la localización de dotaciones y zonas verdes. Se establece una gran zona verde, en la que se integra el cementerio existente, que vertebra los distintos espacios residenciales.

Se crea una nueva fachada del barrio residencial hacia la entrada de la carretera de Caravaca, que dignifica su imagen.

- El **Barrio de San Cristóbal**

Se propone una operación de reforma que permite completar la trama viaria y crear otra trama de pequeñas zonas verdes y dotacionales integradas con la edificación, lo que permitirá la recualificación de una zona ahora degradada.

Con los nuevos trazados viarios propuestos se conecta este barrio con el barrio de **Los Ángeles**, a través de un sistema general viario que discurre tangente a los barrios altos de la ciudad, y se refuerzan viarios internos, como la C/ Abellaneda, que potencian la conexión con los viarios estructurantes de la ciudad.

- El **Barrio Apolonia**

En este barrio se propone una estructura viaria que respetando, las edificaciones existentes, permitan la conexión entre la Avda. de las Fuerzas Armadas y la Avda. de Europa, con propuestas de suelo para dotaciones y espacios libres.

8.4.3. Los barrios del oeste: San Juan, Santa María y San Pedro

Los barrios de San Juan, Santa María y San Pedro integran el conjunto histórico de Lorca; en general son barrios con un gran interés morfológico, que conservan su estructura urbana original, pero con problemas de mantenimiento de la edificación, consecuencia, en parte del abandono y en parte de la población que los habita, en general con pocos recursos.

Urbanísticamente nos encontramos con una similar en algunos aspectos a los barrios del Norte, desarrollos aislados, carencia de estructura soporte y déficits de equipamientos comunitarios, algunos de ellos paliados con la implantación reciente de unidades escolares y otros equipamientos que se han ubicado en los bordes Noroeste, sin llegar a insertarse plenamente en la trama urbana al no potenciarse la continuidad viaria.

El objetivo del Plan General en estos barrios se centra en la rehabilitación urbana y en la integración con el resto de la ciudad, estableciendo determinaciones de ordenación y edificación que fomenten la ocupación residencial, introduciendo nuevas tipologías de edificación integradas en las estructuras tradicionales, y en el reequipamiento mediante actuaciones puntuales que ayuden a completar los estándares dotacionales o de espacios libres, contribuyendo a racionalizar la vida de sus habitantes.

8.4.4. Los barrios del suroeste: San José, Alfonso X el Sabio, La Salud y La Viña.

Son los barrios que se desarrollan entre la autovía y las calles Bartolomé Pérez Casas y Carretera de Granada; estos barrios que corresponden a estructuras urbanas y procesos de formación muy diferentes se caracterizan por depender en sus relaciones con el resto de la ciudad, casi exclusivamente con el eje lineal que configuran la Carretera de Granada y C/ Bartolomé Pérez Casas.

Sin insistir en la operación del campo de fútbol de San José, mencionado al hablar de los equipamientos y zonas verdes, la operación más significativa es el diseño de un eje viario que discurre paralelo al trazado de la autovía, con un carácter mas urbano que sirve de conexión entre los distintos barrios, y multiplica los nexos de éstos con el resto de la ciudad.

Se crea una nueva fachada del tejido residencial hacia el parque urbano, que recorre la ciudad linealmente por el Oeste. Reforzándose las estructuras urbanas con la incorporación de algunos enclaves residenciales existentes y el diseño de futuros enclaves por desarrollar.

8.4.5. El ensanche

La parte de la estructura urbana que puede identificarse como ensanche es en la realidad 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.

8.4.6. 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.

8.4.7. Los barrios de San Fernando y Virgen de las Huertas

Los barrios situados en los bordes Sureste de la ciudad, Barrio de San Fernando y Virgen de las Huertas, se encuentran descolgados de la estructura propiamente urbana de la ciudad.

El primero constituye una operación aislada de viviendas con ordenación abierta, que se apoya en la Avda. de Cervantes- carretera de Águilas.

Virgen de las Huertas consolida un barrio de casas de tipologías marcadamente rurales, desarrollado de forma lineal entorno a la Avda. Virgen de las Huertas.

Con el modelo urbano propuesto se pretende su plena inserción con la ciudad edificada, de manera que pierdan su carácter actual de barrios agregados 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.

8.4.8. Barrio de San Antonio

Con una problemática diferente se desarrolla el Barrio de San Antonio, en el Sur, al otro lado de la Autovía de Águilas, plenamente encajado en el tejido con vocación industrial.

Si bien sería deseable la desaparición de las actividades residenciales a este lado de la autovía, teniendo en cuenta el carácter del barrio existente parece lógica su asunción, manteniendo el barrio estructurado al Oeste de la antigua carretera N-340, para el que se instrumentarán medidas de conservación tipológica. Se propone un nuevo remate del barrio en todo el frente con la entrada de la carretera N-340, con edificaciones de cinco plantas.

8.4.9. 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.

Entre la Rambla de Tiata y el trazado de la nueva ronda Este se delimitan los sectores S-7, que recoge un sector del Plan anterior, S-8, y el S-6, apoyados todos en el barrio Virgen de las Huertas.

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.

La extensión transversal de la ciudad se complementa con la delimitación de pequeños sectores que sirven de remate a la ciudad edificada en los barrios de San Cristóbal, S-1, S-17 y S-18 y barrios altos, S-16 todos ubicados entre éstos y la zona verde lineal.

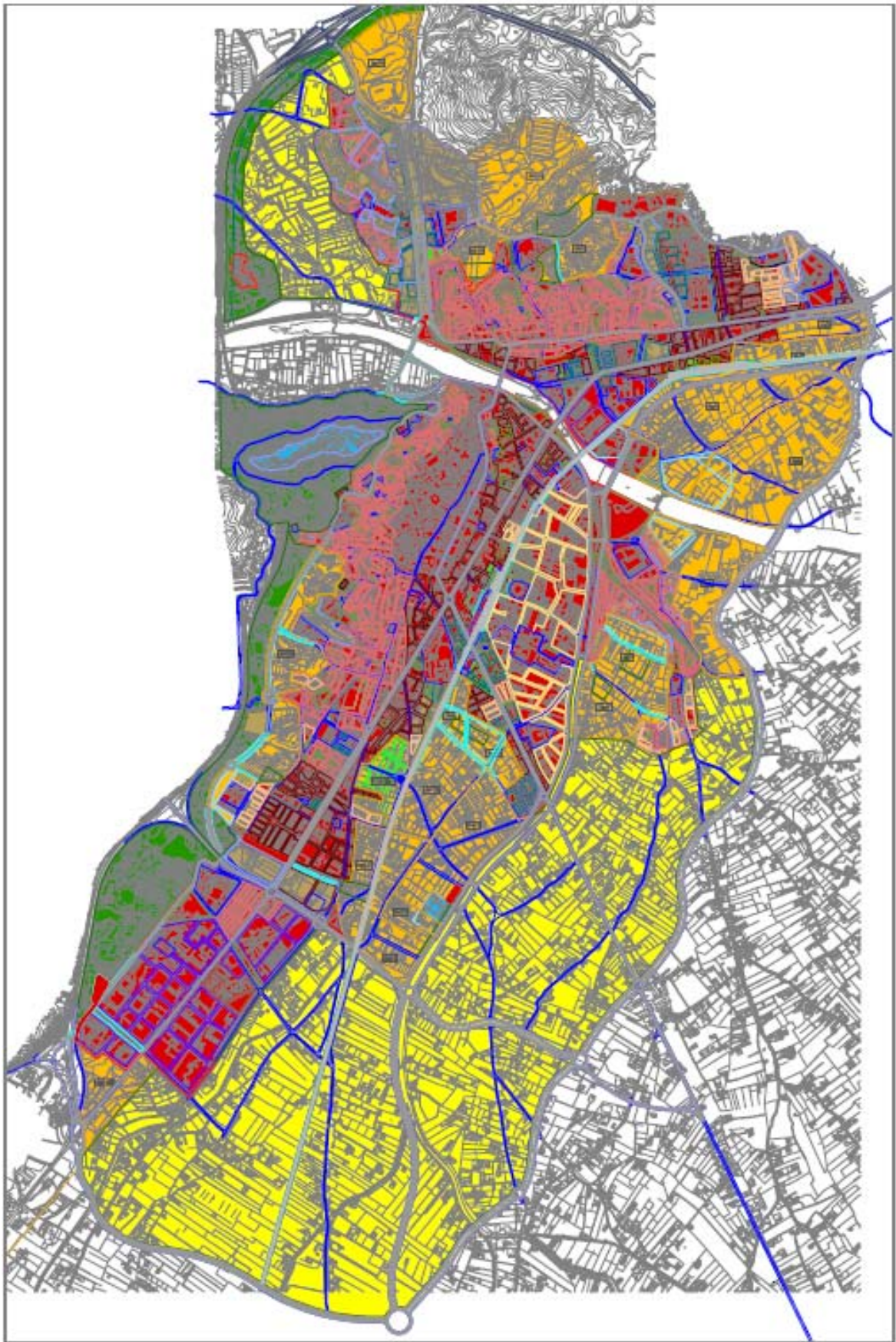
Se considera que los sectores delimitados son suficientes para absorber el previsible crecimiento que pudiera experimentar la ciudad a corto y largo plazo, no

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.

8.4.10. Nuevos crecimientos

El Plan General ha previsto otros enclaves donde se podrán desarrollar nuevos asentamientos residenciales, en muchos casos asociados a usos terciarios y dotacionales.

Estos enclaves proceden en gran parte de Convenios suscritos entre el Ayuntamiento y los particulares; se ha considerado en algunos casos la necesidad de establecer medidas específicas medio ambientales para su desarrollo y así asegurar la correcta inserción de los sectores en un entorno de características medioambientales de gran valor y en otros casos se han requerido medidas paisajísticas excepcionales para mitigar el posible impacto visual.



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. La localización sectorial tiene una clara vocación de segregación de usos muy acorde con las premisas que se instrumentan en la propuesta.

- Al Norte se localizan grandes industrias, que requieren grandes parcelas para su desarrollo y que se han implantado sin un esquema regulador previo atendiendo a límites de propiedades; son en general industrias de curtidos con graves problemas medioambientales y de proximidad a la ciudad.

La propuesta contempla las industrias aisladas que se ubican en la Diputación de Río al sur de la Autovía y colindantes al suelo urbano, como industrias en situación de fuera de ordenanza dentro del suelo urbanizable residencial. Se establece un régimen transitorio que permite su mantenimiento y posible ampliación, regulada dentro de unos márgenes concretos, hasta que se produzca la transformación del suelo a residencial.

- Se propone al otro lado de la Autovía, en el paraje La Serrata, atravesado por la carretera de Caravaca, un suelo que absorba la demanda de gran industria, recogiendo las existentes, que permita la organización de un tejido industrial racional y competitivo, destinando la zona más próxima a la ciudad a industria escaparate y terciario.

Con el fin de prever una zona donde puedan ubicarse las grandes industrias, se propone la posibilidad de delimitar sectores en la zona de Barranco Hondo, acompasando su puesta en carga con la demanda real. Para ello se ha considerado un suelo urbanizable no sectorizado para el que se establecen condiciones de sectorización específicas.

- 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.

- Se consolida la zona industrial de Saprelorca a ambos lados de la carretera de Puerto Lumbreras, recogiendo las iniciativas públicas ya en marcha.

Teniendo en cuenta la presión existente sobre las márgenes de la carretera, en la salida hacia Puerto Lumbreras, entre la ciudad y el polígono de Saprelorca, donde se han implantado naves y viviendas de forma espontánea y desordenada, y, la pérdida de su carácter agrícola, se configura una banda dentro del suelo urbanizable especial de huerta con clara vocación industrial, que se destinará a actividades económicas limpias o de escaparate en tipología aislada. Para esta banda se establece un régimen transitorio hasta tanto se apruebe el correspondiente Plan Especial.

- En Torrecilla, en la zona delimitada por los Peñones, Saprelorca, la autovía del Mediterráneo y la carretera a Puerto Lumbreras, se prevé el desarrollo de actividades terciarias, compatibles con el sistema general de equipamientos existente, y con unas condiciones que permitan el mantenimiento del uso residencial existente.
- Se proponen zonas industriales en diferentes pedanías que permitan la implantación de usos industriales o de almacén ligados a las actividades de los núcleos.
- En la confluencia de las carreteras de Águilas y Pulpí se prevé la creación de una zona industrial que de respuesta a la demanda existente en la zona de huerta y que además se ajusta a las previsiones contenidas en las directrices de suelo industrial de la Región de Murcia.

8.5. PEDANÍAS Y NÚCLEOS RURALES

El análisis de la población en el territorio da como resultado el que un 40,52% de la población está fuera de la ciudad de Lorca, distribuyéndose entre los diferentes núcleos habitados y la Huerta.

El objetivo del Plan General es actuar sobre los núcleos existentes, mejorándolos y racionalizando su estructura urbana, estableciendo las condiciones para favorecer la construcción de nuevas viviendas en su entorno, delimitando suelo suficiente para absorber las necesidades de crecimiento de cada uno de ellos, evitando así la creación indiscriminada de nuevos núcleos que contribuyan a una mayor dispersión de población y de los servicios necesarios.

El criterio general para la ordenación de las pedanías y núcleos rurales existentes se centra en el reforzamiento de las estructuras rurales actuales, promoviendo actuaciones aisladas tendentes a la recualificación de los mismos. Las actuaciones van dirigidas fundamentalmente a:

- Delimitación del núcleo, clasificando el suelo urbano, según las determinaciones legales, necesario para completar las estructuras residenciales incompletas, e incorporando al conjunto las parcelas edificadas próximas que puedan fundirse racionalmente con la trama existente.
- Asignación de equipamientos y servicios adecuados a las necesidades de cada núcleo.
- Clasificación de suelo urbanizable, en aquellos núcleos en que la demanda lo justifique, que pueda absorber nuevos desarrollos residenciales vinculados a estructuras existentes
- Delimitación de suelo destinado a uso industrial en los núcleos en que por su actividad o por su situación así se justifique.

En el municipio de Lorca diferenciamos dos tipos de núcleos de población, por una parte los núcleos caracterizados por poseer un cierto grado de consolidación de edificación residencial y existir en algunos expectativas de desarrollo urbanístico, y por otra parte se identifican pequeñas agrupaciones de edificaciones residenciales con un cierto componente agropecuario, que de acuerdo a las determinaciones de la Ley 1/2001, de 24 de abril, del Suelo de la Región de Murcia, constituyen suelo urbano de núcleo rural.

El Plan General, para los primeros, establece la ordenación pormenorizada de cada núcleo, adecuada a su estructura, con determinaciones de ordenanza que permiten el mantenimiento de las tipologías tradicionales y las características peculiares de cada uno de ellos. Se incluyen los siguientes:

- Almendricos
- Avilés
- Calnegre
- Campo López
- Coy
- Doña Inés
- El Rincón
- Km 15

- La Campana
- La Escarihuela
- La Hoya
- La Paca
- La Parroquia
- Las Canales
- Las Terreras
- Librilleras
- Los Curas
- Los Jopos
- Morata
- Pozo Higuera
- Ramonete
- Torrealvilla
- Zarcilla de Ramos
- Zarzadilla de Totana
- Zúñiga

Dentro de estos núcleos se significa especialmente la pedanía de La Hoya, con expectativas de crecimiento urbanas más parecidas a las que se aprecian en la ciudad de Lorca que en el resto de las pedanías. Para ella se ha delimitado suelo urbanizable capaz de absorber las previsiones de crecimiento detectadas, que desde el punto de vista estructural sirven de apoyo al cosido de los barrios en que se disgrega la ciudad actual.

En las pedanías de Coy y Campo López se establecen unas condiciones de edificación diferentes, que con el carácter de protección ambiental, permitan mantener el carácter tradicional de los núcleos.

En los núcleos rurales, el Plan delimita el ámbito de suelo urbano, estableciendo determinaciones específicas para la edificación.

Cuando los núcleos así delimitados adquieran una determinada complejidad urbanística y en cualquier caso cuando se soliciten un número de licencias acumuladas que superen el 50 % de las viviendas censadas en la fecha de la aprobación del Plan General se establece la obligación de redactar un Plan Especial.

La propuesta de ordenación no contempla la delimitación de núcleos de suelo urbano especial, entendiendo que, aún existiendo estructuras dispersas en la Huerta, al haberse clasificado ésta como suelo urbanizable especial, es deseable la inclusión de

las estructuras detectadas dentro de sectores de suelo más amplios que garanticen plenamente una perfecta integración en el proceso urbano.

8.6. 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.

8.7. EL TERRITORIO

El análisis del territorio desde el punto de vista medioambiental y el análisis de los usos de los terrenos nos permite dar una propuesta de delimitación de espacios de

valor natural o productivo, con diferentes grados de protección, que sirve de base para la delimitación de zonas de especial protección en suelo no urbanizable.

La clasificación y división en categorías del suelo no urbanizable se ha realizado según las determinaciones de la Ley 1/2001 del suelo, diferenciando:

- Suelo no urbanizable de protección específica
- Suelo no urbanizable protegido por el planeamiento

En primer lugar se han delimitado zonas de ordenación identificando ámbitos que cuentan con valores naturales o productivos de interés y que tienen características homogéneas, y posteriormente se ha establecido la categoría de suelo y el grado de protección.

El Plan entiende que la inclusión en una u otra categoría de suelo no es excluyentes, pudiendo estar el suelo de protección específica además protegido por el planeamiento, siendo de aplicación en este caso las determinaciones que supongan una mayor protección del territorio.

8.7.1. Suelo no urbanizable de protección específica

Se han identificado en el territorio aquellos ámbitos sujetos a reglamentaciones establecidas por legislaciones comunitarias, sectoriales, o instrumentos de ordenación territorial, distinguiéndose:

- Lugares de interés Comunitario (LIC)
- Zonas de Protección de Aves (ZEPA)
- Ramblas

Estas zonas estarán sujetas a las reglamentaciones propias de la legislación correspondiente aplicable, superponiéndose en ocasiones con la protección que le asigna el planeamiento.

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 ésta exista la más restrictiva y la que suponga mayor protección del territorio.

8.7.2. Suelo no urbanizable protegido por el planeamiento por su valor ambiental

1. CRITERIOS

Se ha tomado la vegetación como base por ser la integradora de los factores físicos y biológicos, y dentro de ésta, el Mapa Forestal. Así mismo, la distribución de la fauna considerada de interés ha completado las diferentes zonas a proteger.

Para la delimitación de las zonas de valor natural y ecológico, se ha tomado como referencia y base el Mapa Forestal publicado en los años 90 (1990 y 1993). Tras una visita de campo general por todo el término se revisó la cartografía botánica existente y se decidió, partir de dicho mapa publicado a escala 1:200.000 y consultable a 1:50.000, ya que es la mejor base para establecer los hábitats mejor conservados. Se han consultado también el Segundo Inventario Forestal (ICONA-MAPA, 1986-1995) y el Mapa de los Hábitats Comunitarios o de la Directiva de Hábitats CEE (inédito) y de los LICs.

Dicho Mapa Forestal, Hojas 6-10 (BAZA, 1990)) y 7-10 (MURCIA, 1993) se ha cambiado de escala y se han superpuesto sobre el topográfico 1:25.000, valorando cada tesela y agrupando aquellas con comunidades vegetales interesantes o con grado de vegetación bien conservada (2 criterios, por su grado evolutivo y por las comunidades y especies que contiene).

Posteriormente se ha ido ajustando el resultado a límites distinguibles (para facilitar el deslinde), con los límites del mapa de la Directiva de Hábitats (1:50.000) y con el área de distribución de la fauna amenazada o de interés.

Se han incluido en los ámbitos delimitados todas aquellas formaciones que contienen arbolado autóctono y aquellas de matorral noble (cabezas de serie y primeras etapas de sustitución) y en un grado de cobertura denso.

2. CATEGORÍAS DE PROTECCIÓN

En el término municipal de Lorca se han definido con valor ambiental (biológico, botánico, faunístico, geológico), **10 Grandes Zonas de ordenación**, más unos **50 enclaves, parajes y microreservas**, que se han englobado dentro de 4 Categorías de Protección, que son:

- I) MUY ALTA
- II) ALTA

III) MEDIA/ALTA

IV) MEDIA

Justificación de los Grados de Protección.

Se delimitan las zonas de protección al presentar éstas un valor general de conservación, se justifican los grados de protección propuestos, agrupándolos en dos bloques. Para llegar a estas conclusiones se han hecho valoraciones parciales de la flora, de la fauna y de la geología, unificando por consenso en una valoración global.

- **MUY ALTA y ALTA** supone un grado de protección muy elevada ya que estos enclaves conservan una vegetación, flora y fauna en un muy aceptable grado de conservación, equiparable incluso a lo que se suele denominar Parque Natural. Esto quiere decir que presenta todos o casi todos los valores descritos en los siguientes puntos:

- Especies de interés
- Endemismos
- Especies amenazadas
- Especies vegetales de la Lista Roja nacional
- Especies protegidas en el ámbito murciano y nacional
- Comunidades vegetales de interés
- Hábitats comunitarios
- Hábitats comunitarios prioritarios
- Lugares de Interés Comunitario (LICs)
- Árboles monumentales

Son éstas o bien grandes extensiones de sierras poco pobladas y de gran interés para la fauna, o bien pequeños enclaves de alto valor biológico que deben ser conservados íntegramente, como los que hemos denominado microreservas, enclaves de alto interés botánico.

Los usos del suelo en estas zonas deben estar encaminados básicamente a la conservación; sólo se deben admitir aquellos usos tradicionales en equilibrio con el medio, así como actividades de educación ambiental, ocio y esparcimiento blandas (que no supongan actuaciones de infraestructura o impacto). El resto de actividades deben ser, en principio, incompatibles.

Sólo se deben permitir en estas zonas usos encaminados a la restauración paisajística y ambiental, por ejemplo no abriendo nuevas pistas, sino

manteniendo las existentes y cerrando el paso a vehículos de población no local (no permitir el paso de motos y vehículos todo terreno con fines deportivos y favoreciendo recorridos a pie y recuperando caminos antiguos serían medidas importantes)

Entre MUY ALTA Y ALTA, para asignar una u otra categoría, se ha valorado la calidad, el grado de conservación y el tamaño, pero ambas categorías tienen un gran valor para la conservación.

- La categoría **MEDIA-ALTA o MEDIA** se ha reservado 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. Son zonas ya situadas en la proximidad de lugares poblados y cumplen un papel importante como zonas de amortiguación entre las MUY ALTA y ALTA y la protección agrícola. En general son zonas de interés para la fauna y en especial para la tortuga mora.

A pesar de que sean zonas muy variables y en un estado medio bajo de conservación, su preservación es importante por los motivos expuestos ya que son la única esperanza de conservación en un entorno muy degradado.

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

Además de las labores tradicionales, todas compatibles, hay otros muchos usos que pueden ser compatibles siempre que se hagan con estudios previos adecuados (impacto ambiental y otros). Se pueden permitir los usos dotacionales, infraestructuras y servicios, siempre que se sitúen cerca de núcleos de población o carreteras importantes, aunque sería recomendable realizarlas siempre fuera de estas zonas. Se deben evitar las viviendas de nueva construcción; usos agropecuarios y forestales son permitidos siempre que no se realicen con nuevas roturaciones o supongan un cambio perjudicial en el medio, contaminante o de mal uso del agua.

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 y las Sierras de Tercia, En medio y Carrasquilla.

3. ZONAS DE ORDENACIÓN

Las 10 grandes zonas de ordenación son:

- A. COMPLEJO SIERRAS DEL GIGANTE, PERICAY Y ALMIREZ
- B. COMPLEJO SIERRAS DEL CAMBRÓN, PONCE Y MADROÑO
- C. ZONA CENTRAL:
 - C1) PUENTES, RIO LUCHENA, LOMAS DEL BUITRE Y CABEZA DEL ASNO.
 - C2) TORRECILLA. BÉJAR-NOGALTE
 - C3) TORRECILLA- PEÑA RUBIA.
- D. SIERRA DE TERCIA
- E. CABEZO DE LA JARA Y ALREDEDORES
- F. SIERRA DE EN MEDIO
- G. SIERRA DE LA CARRASQUILLA
- H. COMPLEJO SIERRA DE ALMENARA
- I. SIERRA DE LAS MORERAS
- J. LOMO DE BAS-COSTA

Además se han representado por su importancia ambiental:

- 2 MICRORESERVAS BOTÁNICAS
- ENCLAVES DE VEGETACIÓN AZONAL (YESOS, SALADARES)
- ÁRBOLES SINGULARES
- 11 PUNTOS DE ESPECIAL INTERÉS GEOLÓGICO

Para asignar a cada zona su correspondiente categoría de protección se han hecho unas valoraciones parciales florísticas (flora de interés, endemismos, especies amenazadas), de vegetación, geológicas y faunísticas, para concluir por consenso con una valoración global. Son estas:

I) MUY ALTA

- Complejo Sierras del Gigante, Pericay y Almirez (A)
- Complejo Sierra de Almenara (H)
- Sierra de las Moreras (I)
- Lomo de Bas-Costa (J)

- Árboles singulares (siglas iniciales del nombre científico)
- 2 Micro reservas Botánicas

II) ALTA

- Complejo sierras del Cambrón, Ponce y Madroño (B)
- Puntos de Especial Interés Geológico (asterisco)

III) MEDIA-ALTA

- Cabezo de la Jara y alrededores (E)
- Enclaves de vegetación azonal (yesos, saladares)
- Ramblas y ramblizos

IV) MEDIA

- Sierra de la Tercia (D)
- Sierra de Enmedio (F)
- Sierra de la Carrasquilla (G)
- Zona Central (sectores C1, C2, C3)

8.7.3. Suelo no urbanizable protegido por el planeamiento por su valor agrícola

En el territorio se han identificado los terrenos con valor agrícola que en algunos casos también cuentan zonas de interés paisajístico y hábitats y especies de interés.

En esta categoría se han establecidos 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.

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.

8.8. LA COSTA

La pieza singular dentro del territorio que acapara las mayores expectativas es el litoral mediterráneo, que discurre a lo largo de aproximadamente nueve kilómetros por el término de Lorca.

En la propuesta de ordenación de este enclave se ha tenido en cuenta los valores naturales, ambientales y ecológicos detectados que le hacen merecedor de la protección mas alta establecida para la regulación del suelo no urbanizable protegido por el planeamiento. La protección se centra sobre todo el tramo central tomando como eje el Lomo de Bas, para el que se asigna una zona de protección y proponiendo entre éste y el límite del término municipal con Mazarrón suelo urbanizable sectorizado donde se propone la implantación de una zona residencial con un fuerte componente turístico de ocio recreativo, estableciendo como paso previo la redacción de un Plan Especial que regule el conjunto de la actuación.

Aplicando los mecanismos establecidos por la legislación urbanística, se ha clasificado como sistema general la franja de terreno comprendida entre la línea de deslinde del dominio público marítimo terrestre y los límites del término municipal, con una profundidad variable que llega hasta la línea de cumbres en el Lomo de Bas. El objeto de esta clasificación es la cesión para suelo público de un espacio de gran valor ecológico y medioambiental, sin perjudicar a los actuales propietarios de los mismos, considerando que la titularidad pública es la mejor garantía de preservación del territorio.

En los terrenos clasificados como sistema general Lomo de Bas, serán de aplicación las determinaciones sobre usos establecidas por el Plan General para el suelo no urbanizable de protección muy alta J.- Lomo de Bas.

Durante la exposición pública del documento de aprobación inicial se ha iniciado la tramitación por la Comunidad Autónoma de las Directrices de Ordenación del litoral, y de la delimitación de una Actuación de Interés Regional que afecta a la zona de Garrotillo. El Plan General clasifica los terrenos que no cuentan con valores naturales que justifiquen su protección como suelo urbanizable no sectorizado.

Una vez aprobadas las Directrices, y declarada la Actuación de Interés Regional, en virtud del artículo 46 de la Ley 1/2001 del Suelo de la Región de Murcia, las determinaciones contenidas en la declaración vincularán al Plan General, produciéndose su modificación automática desde el momento de su declaración como Actuación de Interés Regional.

8.9. SISTEMA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

8.9.1. Abastecimiento de agua y canalizaciones

El abastecimiento de agua en Lorca, a través de la historia, ha dependido básicamente del río Guadalentín, así como de diversos pozos y manantiales existentes en el Término Municipal.

La realización y puesta en servicio del trasvase Tajo-Segura, que aportó, a través del canal de la Margen Derecha del Segura, nuevos caudales a Lorca a partir de 1.980, cambió por completo el abastecimiento de la localidad.

En la descripción del abastecimiento en el término de Lorca, distinguiremos cuatro grandes áreas geográficas, con criterios basados en las captaciones existentes:

- Casco urbano de Lorca y Huerta, que incluye la zona Suroeste y central del término, que se abastece desde aguas superficiales procedentes del trasvase Tajo-Segura, a través del canal de la Mancomunidad del Taibilla, y de una tubería de la Mancomunidad, procedente de Totana.
- Zona Norte del término, que se abastece desde Cehegín, con caudales de aguas superficiales procedentes del trasvase Tajo-Segura, que se completan con manantiales propios.
- Zona Oeste del término, que se abastece desde el manantial de Fontanares.
- Zona de playas, que se abastece desde Mazarrón, a través de la Mancomunidad del Taibilla.

Explotación y distribución de aguas

La explotación y distribución de aguas en el Término Municipal de Lorca, depende del Excmo. Ayuntamiento, excepto la zona Oeste, que proviene de un manantial que es administrado por los propios usuarios.

Los caudales provienen, excepto la zona Oeste, del trasvase Tajo-Segura, a través de la Mancomunidad del Taibilla para Lorca-Centro y Huerta, desde Cehegín para la zona Norte, y desde Mazarrón para la zona de playas.

A partir de las captaciones, la explotación y distribución es regulada por la empresa concesionaria de la explotación y distribución Aguas de Lorca.

En los planos correspondientes puede observarse la infraestructura de abastecimiento de agua del municipio de Lorca.

A. Lorca ciudad y huerta

La captación para el abastecimiento de Lorca ciudad y la huerta, se realiza con aguas superficiales procedentes del trasvase Tajo-Segura, a través de canal, propiedad de la Mancomunidad del Taibilla. Este canal tiene un trazado que penetra por el Este del término, discurriendo paralela a la carretera N-340/E-15, hasta una planta potabilizadora situada en la entrada del casco, desde la cual se centraliza el abastecimiento de Lorca y su huerta, además de Puerto Lumbreras y Águilas.

El caudal suministrado por esta conducción es de 0,185 m³/s, con una capacidad de acumulación en la planta potabilizadora de 20.000 m³, que garantiza el suministro para el área que abastece, con una dotación de 250 l/hab. Día.

Desde el depósito del Castillo se abastecen los barrios bajo el Castillo y los núcleos de El Consejero, los Cautivos y las Canales.

Desde el depósito del Hospital, (5.000 m³), se abastece el Polígono de SapreLorca, el hospital y la zona del barrio de San Antonio, hasta la subestación de IBERDROLA.

Desde Totana existe una conducción $\varnothing$ 600 perteneciente a la Mancomunidad del Taibilla, que discurre paralela a la N-340, y abastece a los núcleos de población de la diputación de La Hoya. En esta diputación hay dos depósitos, de 500 y 550 m³ de capacidad, alimentados con sendas impulsiones desde esta tubería. Desde estos depósitos de regulación, se ramifican tuberías hacia los núcleos de población, en general muy dispersos.

Los caudales indicados no han pasado por la planta potabilizadora, aunque son objeto de cloración en los depósitos de La Hoya; ello no obstante, no garantiza completamente la calidad de las aguas, al no existir controles sanitarios exhaustivos.

El resto de la zona, se abastece con caudales que han pasado por la planta potabilizadora, y comprende el núcleo de Lorca, y los núcleos de las diputaciones de: Marchena, Tercia, Pulgara, Cazalla, Hinojar, Aguaderas, Carrasquilla, Campillo, Purias, Escucha, Almendricos, Pozo Higuera, Torrecilla, Puntarrón, Parrilla, Río y Barranco Hondo.

Casco urbano de Lorca

Desde la planta potabilizadora, parte una tubería con diámetro $\varnothing$ 500 mm, perteneciente a la Mancomunidad del Taibilla, que abastece a los tres depósitos existentes en el casco urbano, por medio de impulsión, con el bombeo de cuatro grupos:

- El primer depósito está situado en el norte del casco urbano, en la Cañada de Morales, con 1.000 m³ de capacidad, abastece a la zona del casco situada al Norte de la CN-340.
- El segundo depósito, de 2.000 m³ de capacidad, se sitúa al oeste del casco, junto al Castillo, y desde él se abastece la parte oeste del casco urbano.
- El tercer depósito está situado junto al anterior, en la zona del Castillo, siendo la toma en alta de la parte del casco al sur del río Guadalentín. Su capacidad es de 423 m³ y refuerza la conducción hasta Cautivos, por el sur del río.
- La zona de huerta, con innumerables ramificaciones que se inician desde la tubería $\varnothing$ 500 de la Mancomunidad de Taibilla, que parte a su vez de la planta potabilizadora, articula una serie de redes arteriales de norte a sur, como puede observarse en el plano.

Todos estos depósitos, junto con los de la planta potabilizadora, garantizan una capacidad de acumulación suficiente, teniendo en cuenta la población existente.

Desde la planta potabilizadora, como se indicó, partía una tubería $\varnothing$ 600 hacia Águilas y Puerto Lumbreras, que tiene una toma a la altura del cementerio, con una impulsión 0 300 de fibrocemento hasta el depósito R. Méndez, con una capacidad de 5.000 m³, situado en esa misma zona del cementerio, al Oeste de la CN-340.

Este depósito regula los caudales de la zona, y desde él, parte una red arterial $\varnothing$ 400 de fundición hasta el polígono SapreLorca, que tiene tres depósitos de 2.000 m³ de capacidad cada uno.

Toda la zona de huerta comprendida entre la CN-340, carretera C-321 1 (al Sur del casco), incluyendo las diputaciones de Campillo, Tercia, Pulgara, Marchena, Cazalla y Purias, se abastecen desde redes arteriales que parten del casco hacia el sur por gravedad. Estos caudales han pasado todos por la planta potabilizadora. El

problema de estas diputaciones se centra en la insuficiencia de los caudales por la disminución de secciones.

Sin embargo, hay varios núcleos de población en el sur del término, que toman el agua desde la conducción $\varnothing$ 500 de Lorca a Águilas, que son:

- Almendricos: Con una toma a la altura de Esparragal, con una impulsión de $\varnothing$ 125 de fibrocemento, hasta los depósitos de El Rincón y de Almendricos, de 41 y 100 m³ de capacidad respectivamente, que abastecen a estos núcleos.
- Cuesta, El Cabildo y La Campana: Con una toma a la altura de Cuesta, y una impulsión $\varnothing$ 125 de fibrocemento hasta los depósitos (50 m³ de capacidad) de estas pedanías.
- Al norte de Casas de la Venta, hay una toma con una impulsión de la Mancomunidad $\varnothing$ 300, hasta un depósito de la MCT de 5.000 m³ en el Cabezo de la Galera, desde el que se abastece toda la zona de los alrededores, reforzando las conducciones paralelas a la carretera C-321 1 en dirección hacia Lorca.

El abastecimiento de la pedanía de Campo López, se realiza desde un depósito situado junto a la pedanía de 100 m³ de capacidad, que se llena mediante camiones cisterna, existiendo planes para abastecer dicha pedanía mediante tubería desde Lorca, aprovechando la circunstancia para cerrar mallas, como se explica más adelante.

Los polígonos situados al norte de la autovía, en la zona de La Serrata, alrededor de la carretera C-3211, se abastecen, ante la falta de una red adecuada, también con el procedimiento de camiones cisterna, existiendo asimismo planes para abastecer la zona mediante tubería.

Plan Director de abastecimiento de Agua Potable a Lorca

El Plan General incorpora las propuestas incluidas en el Plan Director de Agua Potable de Lorca. Se pasan a describir a continuación:

Pedanías Altas

Actualmente el abastecimiento de agua potable a las Pedanías Altas se realiza desde la toma del Canal en el municipio de Cehegín. A través de una conducción de

250 mm de fibrocemento hasta una estación de bombeo situada en la base de la sierra de Quipar y de esta hasta el depósito ubicado en la Sierra de Quipar, desde donde se distribuye por gravedad a las Diputaciones de Doña Inés, Avilés, La Paca, Zarcilla de Ramos, El Rincón, Las Terreras, Zarzadilla de Totana, Torrealvilla y Zuñiga.

La infraestructura hidráulica de transporte hasta los núcleos de población es en algunos tramos insuficientes para trasegar los caudales punta demandados en verano. A esto hay que añadir que la traza de la conducción principal desde la toma del Canal del Taibilla hasta la impulsión de Quipar no es fácilmente accesible al igual que el trazado de la impulsión o el acceso al Depósito de Quipar que se encuentra a la cota 950 m.s.n.m, se tiene que realizar mediante vehículos de tracción total y dependiendo de las condiciones climáticas.

Además los consumos de los meses de verano (en el mes de julio del año 2.001 se registró el máximo consumo de 53.460 m³/mes), supera la capacidad de almacenamiento de agua en estas pedanías llegándose a registrar un caudal punta de 2.240 m³/día.

Nueva toma en el Canal del Taibilla en el Término Municipal de Mula y la instalación de una nueva estación de bombeo en las proximidades del Canal y un depósito de 5.000 metros cúbicos desde el centro del sistema hidráulico de las pedanías altas en el paraje denominado Venta Oeste en las tres direcciones: al Norte hasta Doña Inés; al este hacia Zarzadilla de Totana, Torrealvilla y Zúñiga y al Oeste hacia La Paca y Zarcilla de Ramos.

Pedanías Costeras

El suministro actual a las pedanías costeras procede del Canal de la Mancomunidad de los Canales del Taibilla en el Término Municipal de Totana, mediante una estación de bombeo ubicada en el término municipal de Mazarrón llegando el abastecimiento de agua a los núcleos de Morata y Ramonete a través de diferentes depósitos.

Los continuos problemas sufridos durante los veranos en las Diputaciones de Morata y Ramonete y principalmente en esta última, por la escasa agua recibida de la conducción mancomunada desde Pastrana a Ramonete, junto a una topografía desfavorable al encontrarse a mayor cota el depósito de Ramonete y un aumento de los consumos en el verano de las urbanizaciones de Mazarrón agudizándose esta dependencia en el suministro de agua, llegando a ser durante años insostenible.

Este proyecto recibió el nombre de “Proyecto de mejora del abastecimiento a las Pedanías de Tercia, Cazalla, Marchena, Aguaderas, Carrasquilla, Ramonete y Morata del término municipal de Lorca”.

Esta obra, permitiría reforzar el suministro de agua a toda la huerta a lo largo de su trazado y dotar de agua a la Diputación de Campo López olvidada durante muchos años y cuyo suministro de agua se hace en la actualidad mediante camiones cisternas.

Pedanías del Sur

El suministro de agua a las Pedanías Sur se encuentra garantizado con la infraestructura hidráulica de la Red de Alta que la Mancomunidad de los Canales del Taibilla dispone en esta zona.

El abastecimiento procede de la Estación de Tratamiento que la M. C. Del Taibilla dispone en Lorca a través de la conducción que suministra agua a Puerto Lumbreras, y Aguilas, que se ha reforzado el abastecimiento, duplicando secciones durante los años 1.999 y 2.000.

Para el abastecimiento de Las Diputaciones de La Escarihuela, Purias y Almendricos la Mancomunidad dispone de un depósito de planta circular y de 5.000 m³ ubicado en la Diputación de La Escucha con capacidad para 1,8 días de reserva suficientes para la demanda a medio y largo plazo de esta zona.

Núcleo de Lorca y pedanías de la Huerta

El abastecimiento de agua potable a la Ciudad de Lorca y las Pedanías de la huerta con agua procedente de la Mancomunidad de los Canales del Taibilla se inició en el año 1.955 a través de las instalaciones que la Mancomunidad dispone en el Barrio Apolonia, en la entrada a la ciudad. Estas instalaciones están formadas por una Estación de Tratamiento, un Depósito de Regulación para bombeo de 27.000 m³ y una Estación de Bombeo formada por tres electrobombas horizontales.

A las instalaciones ubicadas en el Barrio Apolonia se le unen un depósito en cola situado en la ciudad, en el Barrio Santa María, de unos 2.000 m³ de capacidad a unos 42 metros por encima de la ETAP. Estando conectados con la Estación de bombeo por una conducción de 500 mm de diámetro que hace las funciones de arteria principal de transporte y distribución y cuya explotación corresponde a la Mancomunidad.

Con la finalidad de disponer de un abastecimiento adecuado a las nuevas necesidades de agua potable que presenta la Ciudad de Lorca y las Diputaciones próximas, debido al incremento de población, así como a la mejora del nivel socioeconómico de la población y mejora en el Servicio actual de distribución (interrupción servicio), además del incremento alarmante de roturas localizadas en la Red Municipal por los continuos cortes de suministro. Se propuso a la Mancomunidad de los Canales de Taibilla la posibilidad de mejorar el suministro a Lorca y disponer de un nuevo depósito de capacidad y cota suficiente para atender la demanda actual y futura, tanto para regulación de caudales como reserva en caso de interrupción del suministro (frecuentes en los últimos meses debido a obras de mejora en la 4ª Impulsión).

Previsión de consumos

En la actualidad, la población servida de agua procedente de la M.C.T. desde las instalaciones en el Barrio Apolonia de la ciudad, de acuerdo con los datos que suministra el Padrón de habitantes Municipal a fecha 31 de diciembre de 1.998, es la siguiente:

<u>NÚCLEO</u>	<u>HABITANTES</u>
Lorca ciudad	41.432
Barranco Hondo	42
Diputación Aguaderas	653
Diputación Campillo	3.218
Diputación Cazalla	2.376
Diputación Marchena	1.378
Diputación Parrilla	378
Diputación Pulgara	1.092
Diputación Purias	2.132
Diputación de Río	507
Diputación de Tercia	2.440
Diputación de Tiata	269
Total, población abastecida:	55.917 habitantes

Consumos actuales:

Caudal máximo mes (08/01): 571.300 m³/mes -----(213 litros/seg)
 Caudal máximo día: 21.600 m³/día ----- (238 litros/seg)
 Caudal máximo hora: 1.100 m³/h ----- (306 litros/seg)

Consumos futuros:

El dimensionamiento del nuevo depósito se proyectará no sólo para cubrir las necesidades actuales, sino también para las futuras, teniendo en cuenta el crecimiento de la población y los consumos para un periodo de 50 años.

Con los valores de consumos de agua máximos registrados y estimando un aumento de los consumos en un 20% en los próximos años.

Caudal máximo consumido mes: 685.560 m³/mes -----(256 litros/seg)

Caudal máximo día: 24.720 m³/día ----- (286 litros/seg)

Caudal máximo hora: 1.320 m³/h ----- (367 litros/seg)

estimando una reserva mínima de dos días de suministro, la capacidad del nuevo depósito prevista de

Capacidad depósito = 2 días x 24.720 m³/día = 49.440 m³

La Hoya

El Abastecimiento a la Diputación de La Hoya e Hinojar se realiza a través de una derivación del Canal de Cartagena de la Mancomunidad hacia un depósito de planta rectangular y capacidad de 500 m³ y diversas tomas directas al Canal que completan el suministro a la pedanía de La Hoya, Hinojar y la Diputaciones de Tercia y Marchena.

Con el objetivo de mejorar el suministro a esta zona y ante la instalación de una zona Industrial, el Polígono de La Hoya, al que era imposible abastecer con garantías por la capacidad de reserva del actual depósito de la Mancomunidad. Se solicitó a la MCT otro nuevo depósito de capacidad suficiente para garantizar el suministro situado a cota adecuada para dotar de agua a la nueva zona industrial a desarrollar en esta pedanía y mejorar el suministro a la población.

Con tal motivo se proyectó y adjudicó la obra por parte de la Mancomunidad de los Canales del Taibilla formada por una arqueta de toma junto al Canal, situado en el interior del Polígono Industrial, una estación de bombeo, un centro de transformación y una impulsión de tubería de fundición dúctil de DN 400 mm con un cruce de la Autovía Murcia_ Almería con inca hasta el depósito de planta circular de capacidad para 5.000 m³.

A la salida del depósito la Mancomunidad dejó instalado un contador de facturación del agua suministrada a la red municipal y desde este punto hasta la red interior

del polígono se instaló tubería de fundición dúctil de DN 300 mm. Estando la obra concluida y en servicio.

8.9.2. Saneamiento

La situación actual en cuanto a infraestructura de saneamiento se refiere, está claramente diferenciada, puesto que por un lado, la capital Lorca tiene un marcado componente industrial, y por otro lado, la huerta y las pedanías, con una problemática eminentemente agrícola.

En ambos casos, existen deficiencias en infraestructuras de saneamiento, bien sea por la falta de redes y depuradoras en muchas pedanías, o por la obsolescencia de parte de la red, en el caso de la capital.

1. Lorca ciudad y Huerta

En el núcleo urbano de Lorca existe una red de saneamiento, donde los caudales de aguas negras son llevados, por impulsión y gravedad, desde la antigua hasta la nueva planta depuradora, construida en la diputación de La Hoya junto al Guadalentín, que entró en funcionamiento en mayo del 99. La antigua depuradora situada al Sur del casco urbano, junto a la Rambla del Tiata, se destina actualmente como almacén por LIMUSA.

El polígono de SapreLorca, envía sus aguas residuales por medio de un colector a la antigua depuradora, y desde ahí hasta la nueva planta.

No existe una red de pluviales, sino unos pocos aliviaderos que resuelven problemas puntuales de acumulación de agua de lluvia, sin una estructuración adecuada.

La red de saneamiento abarca toda la extensión del casco urbano, excepto la zona de Porche San Ginés, en el borde noroeste del casco urbano, donde se vierte directamente al río Guadalentín.

La planta depuradora de aguas residuales es municipal, gestionada por la empresa Limpieza Municipal de Lorca, S.A. que se encarga también de la recogida de residuos sólidos, limpieza de calles, etc.

El principal problema de depuración en Lorca lo constituye el vertido de aguas residuales procedentes de las industrias del curtido, situadas al Norte del casco, en la zona de La Serrata. Dadas las características del agua que genera esta zona, se

procedió a la construcción de una planta depuradora que constaba de dos líneas, una para aguas crómicas y otra para aguas no crómicas. Dicha planta está situada junto al río Guadalentín, en el Norte del casco urbano, y procesaba las aguas en un lagunaje que se aprovechaba para riego.

Los problemas de olores que generaba esta planta, por su situación cercana al casco urbano, provocaron su cierre por sentencia judicial, utilizándose sus instalaciones actualmente para riegos.

Actualmente, está en proyecto una depuradora de curtidos, de gestión y propiedad de la industria, con tratamiento físico-químico y ósmosis inversa. El plazo de construcción sería de tres años y su ubicación al sur del nuevo vertedero, en la diputación de Pozo Hondo. Los efluentes irían al Guadalentín, pero se prevé la reutilización de las aguas si la última fase funciona correctamente.

La zona de la huerta dista mucho de disponer de una adecuada red de saneamiento, funcionando en general a través de pozos negros o fosas sépticas, cuando no de vertidos directos. La gran dispersión de los numerosos asentamientos dificulta la ejecución de las redes necesarias.

Necesidades de depuración. Problemática.

Las necesidades de depuración, son consecuencia del tipo de actividad que existe en cada zona, con la existencia de tres focos de producción de aguas residuales, se resumen en:

- Núcleo urbano de Lorca: Con una producción de aguas residuales de 4 Hm³, de los que en su mayor parte son aguas domésticas, y una pequeña parte procede de pequeños talleres, comercios, etc..
- Polígono industrial SapreLorca: Situado en La Torrecilla, a 6 Km. del núcleo urbano. En esta zona, se producen unos vertidos de alrededor de 75.000 m³ anuales, que previsiblemente sufrirán un incremento importante, pues las obras de ampliación están adjudicadas.
- Zona industrial de La Serrata: Donde están ubicadas la fábrica de cemento, una industria cárnica y veintiuna empresas de curtidos, con una producción cercana a 6.000 m³/día, de vertidos altamente contaminantes, que actualmente no se depuran.

Planes de saneamiento

Como ya se ha comentado el principal problema a resolver consiste en la ausencia de una depuradora de curtidos. Existe un proyecto cuya ubicación de la misma y el recorrido del colector hasta la antigua depuradora se representa en los planos de sistemas de saneamiento de Lorca ciudad, en los que también se especifican las zonas que será necesario conectar con el saneamiento existente a medida que se desarrollen los nuevos suelos urbanos.

2. Pedanías y núcleos rurales

Ya se ha comentado la existencia de graves deficiencias en infraestructuras de saneamiento en las pedanías del término municipal. Se relacionan a continuación los núcleos de población que disponen de alguna infraestructura de saneamiento:

- Las Terreras: Tiene una red de saneamiento unitaria, aunque incompleta, no abarca toda su extensión, la red está ramificada hasta un emisario $\varnothing$ 200, que vierte directamente a una rambla.
- Zarzadilla de Totana: Tiene una red de saneamiento unitaria que conduce las aguas residuales hacia un colector $\varnothing$ 400, que las conduce a una balsa de decantación, situada al sur del núcleo, junto a la carretera, vertiendo al río Turilla. Para el año 2001 o 2002 se contará con una estación depuradora.
- Avilés: Tiene una red de saneamiento unitaria y ramificada, hasta un colector final $\varnothing$ 300, que conduce las aguas hasta una estación depuradora, situada al Sur del núcleo.
- Coy: Tiene una red de saneamiento con alguna entrada de pluviales. Vierte directamente a una rambla puesto que no existe depuradora.
- Zarcilla de Ramos: Tiene una red de saneamiento que conduce las aguas residuales hasta la nueva EDAR.
- Doña Inés: Tienen una red de saneamiento que conduce los caudales hacia un emisario $\varnothing$ 400, que vierte a una rambla.
- La Paca: Tiene una red de saneamiento que vierte los caudales de aguas negras, por sendos colectores $\varnothing$ 300 hasta una depuradora situada al sur del núcleo, que funciona correctamente, y vierte a una rambla.

- Campo López: Tiene una red de saneamiento con un colector principal $\varnothing$ 400 que vierte las aguas negras en un pozo filtrante.
- Almendricos: Tiene una red de saneamiento unitaria, con un colector final $\varnothing$ 800, que vierte los caudales de aguas negras en una rambla. Se prevé la construcción de una planta depuradora.
- La Parroquia: Tiene una red de saneamiento unitaria, con un colector principal que vierte hacia una balsa, y de esta al río Corneros. Se prevé la construcción de una depuradora que entrará en funcionamiento el 2001 o 2002.
- La Hoya: Tiene una red de saneamiento con un colector principal $\varnothing$ 400, que se conecta con la nueva depuradora.
- Las Librillas: Se está construyendo una pequeña depuradora para una urbanización, que la propiedad cederá para su explotación al Ayto. de Lorca.

En el resto de los núcleos del término municipal no existen redes de saneamiento, vertiéndose las aguas residuales a pozos negros sin control alguno.

Necesidades de depuración. Problemática.

Existe un número limitado de núcleos de población con red de saneamiento y depuración adecuados, por lo que el déficit en las diputaciones es importante.

Por otro lado, incluso en los núcleos con red de saneamiento, vierten directamente a ramblas, sin depuración, la situación en cada pedanía es la siguiente:

- Las Terreras: Vierten directamente a rambla, no hay depuradora.
- Zarzadilla de Totana: La depuradora prácticamente no funciona en la actualidad, debido a que está mal diseñada y mal gestionada.
- Coy: Vierten directamente a rambla, no hay depuradora.
- Doña Inés: Actualmente vierten a una rambla.
- La Paca: Tienen depuradora, que funciona correctamente.
- Campo López: Vierten en un pozo filtrante. No hay depuradora.

- Almendricos: Tienen un proyecto de depuradora, todavía en fase de estudio. Actualmente vierte a una rambla.
- La Parroquia: No tiene depuradora, aunque se está realizando el proyecto. Actualmente vierten en el río Guadalentín.

Planes y proyectos existentes.

A continuación se enumeran las pedanías que actualmente disponen de algún plan o proyecto de mejora de las infraestructuras de saneamiento:

- Zarzadilla de Totana: Proyecto de colector 300 H y EDAR.
- Almendricos: Proyecto de colector 300 H y EDAR.
- La Parroquia: Proyecto de colector 300 H y EDAR.
- Coy y Aviles: Colectores a la EDAR de Doña Ines.
- Zarzadilla de Totana: Proyecto de Colector y EDAR

En los planos correspondientes, se indican las zonas a las que habrá que extender la red de saneamiento a medida que se desarrollen las previsiones del plan.

8.9.3. Recogida de Residuos Sólidos.

La prestación del servicio de basuras de Lorca, es realizada por la empresa Limpieza de Lorca, S.A., cuyo capital social es municipal.

Los residuos retirados son transportados al nuevo vertedero municipal, (Centro de Gestión de Residuos), situado al norte de Pozo Hondo, junto a la carretera C-9, que comenzó su funcionamiento en Mayo de 1999.

El nuevo vertedero consta de los siguientes procesos de tratamiento para los residuos sólidos urbanos y desechos industriales:

- Planta de compostaje con afino
- Vaso para el rechazo del proceso anterior
- Planta de reciclaje de los productos de recogida selectiva
- Depuradora de lixiviados

- Vaso para la fracción no valorizable de residuos de la industria de curtidos, (no peligrosos).

Además del tratamiento de los R.S.U. del término municipal de Lorca, se reciben cantidades de los municipios de Totana, (residuo bruto) y de Aguilas, (el rechazo), y se espera que próximamente también Puerto Lumbreras envíe parte de sus residuos.

El Centro de Gestión de Residuos tiene autorización para el tratamiento de 54.400 Tn/año de R.S.U. mezclada y 26.630 Tn/año de residuos de la industria del curtido, (fracción no tóxica). Extrapolando los valores de recogida del año 99, en que el centro funcionó durante ocho meses, el total recogido en un año rondará las 45.000 Tn. de R.S.U. y 18.000 Tn. de residuos industriales, por lo que el centro es capaz de absorber holgadamente los residuos producidos actualmente.

El servicio de recogida abarca a todo el municipio, (1.645 Km²), si bien el servicio es diario en el casco de Lorca ciudad, y en días alternos en las pedanías. El servicio de pedanías resulta económicamente muy oneroso por la gran extensión del municipio y la gran dispersión de los núcleos.

La media de recogida en Lorca ciudad se sitúa en los 48 Kg/hab. y año, mientras que en las pedanías alcanza la cifra de 320 Kg/hab. y año, lo que obliga a la disposición de una gran cantidad de contenedores del volumen adecuado dispersos por las pedanías.

Para realizar al servicio, se utilizan 26 vehículos de tracción mecánica, de los que ocho poseen equipos hidráulicos para la elevación y autodescarga de los contenedores además de disponer de cajas cerradas con dispositivos de cierre adecuados y compactador de la carga.

El número de contenedores es actualmente de 2200, estando la mayoría ubicados en las pedanías. El mantenimiento y lavado de estos contenedores se realiza en las instalaciones de la antigua EDAR de Lorca.

Se realiza una recogida selectiva de muebles y enseres, cartón-papel, vidrio y pilas. Esporádicamente se realiza la recogida de medicamentos caducados y últimamente se está comenzando con la recogida de envases ligeros, (briks, plásticos y metal) en contenedores amarillos. Para esta última función el Consorcio Regional de Gestión de Residuos tiene ya adjudicados a Lorca un total de 280 iglùs. Actualmente LIMUSA dispone de 149 contenedores de papel-cartón, 152 iglùs para

vidrio y 6 contenedores amarillos, así como de aproximadamente unos 100 puntos de recogida de pilas usadas.

Otros servicios que realiza esta empresa son: limpieza de calles, limpieza del alcantarillado, parcheo de caminos y calles de competencia municipal por medio de aglomerado en frío, mantenimiento y lavado de papeleras y desratización. Posee talleres propios de mantenimiento y lavado en las antiguas instalaciones de la EDAR de Lorca.

Carencias.

Las carencias más importantes que se han detectado en relación con la recogida y tratamiento de todo tipo de residuos son las siguientes:

- Inexistencia de tratamiento de fangos de la depurada.
- Recogida y tratamiento de envases de productos fitosanitarios utilizados en la agricultura.
- Tratamiento de los residuos tóxicos de la industria del curtido.
- Recogida de plásticos de agricultura. Se está intentando solucionar a nivel regional. Actualmente se separan si se detectan y se envían a una planta de reciclaje privada, si bien no siempre se aceptan, pues exigen condiciones de limpieza y grosor.
- Vertedero de inertes. No existe ninguno homologado, solo uno de una empresa privada con autorización.

8.9.4. Otras infraestructuras y servicios urbanos

1. Infraestructura energética

Red de Alta Tensión

Las líneas aéreas de alta tensión que existen en el término municipal de Lorca son:

- Línea de 66 Kv, que procede de Totana, con un trazado paralelo a la N-340 por el norte, bordeando el casco urbano, hasta la Estación Transformadora de Lorca, situada al sur del casco, junto a la N-340.
- Línea de 132 Kv, que penetra en el término por Hinojar, atravesándolo de este a oeste, hasta la Estación Transformadora de Lorca.
- Línea de 66 Kv, que parte de la Estación Transformadora de Lorca hacia Aguilas, con un trazado paralelo a la carretera C-321 1.

- Línea de 132 Kv, que parte de la Estación Transformadora de Lorca hacia Almendricos, con un trazado sensiblemente paralelo al ferrocarril.
- Línea de 66 Kv, que cruza una pequeña parte del término en la zona de playas, y discurre en dirección Aguilas.

Ninguna de estas líneas tiene problemas de gálibo, y los cruces con grandes infraestructuras viarias están bien resueltos.

Con el crecimiento de Lorca, la actual situación de la subestación eléctrica ha quedado en una situación central del núcleo urbano por lo que está previsto el cambio de ubicación, trasladándola a terrenos al otro lado de la autovía. Actualmente está en ejecución un estudio para evaluar la solución más adecuada. Paralelamente al traslado de la subestación se contempla el soterramiento las líneas de alta tensión cuyo trazado atraviese suelo urbano. En los planos de energía eléctrica de Lorca ciudad, se representa la red de alta tensión, así como el lugar más probable de la nueva ubicación de la subestación, los desvíos de líneas y los posibles tramos que convendría enterrar.

Red de Media Tensión

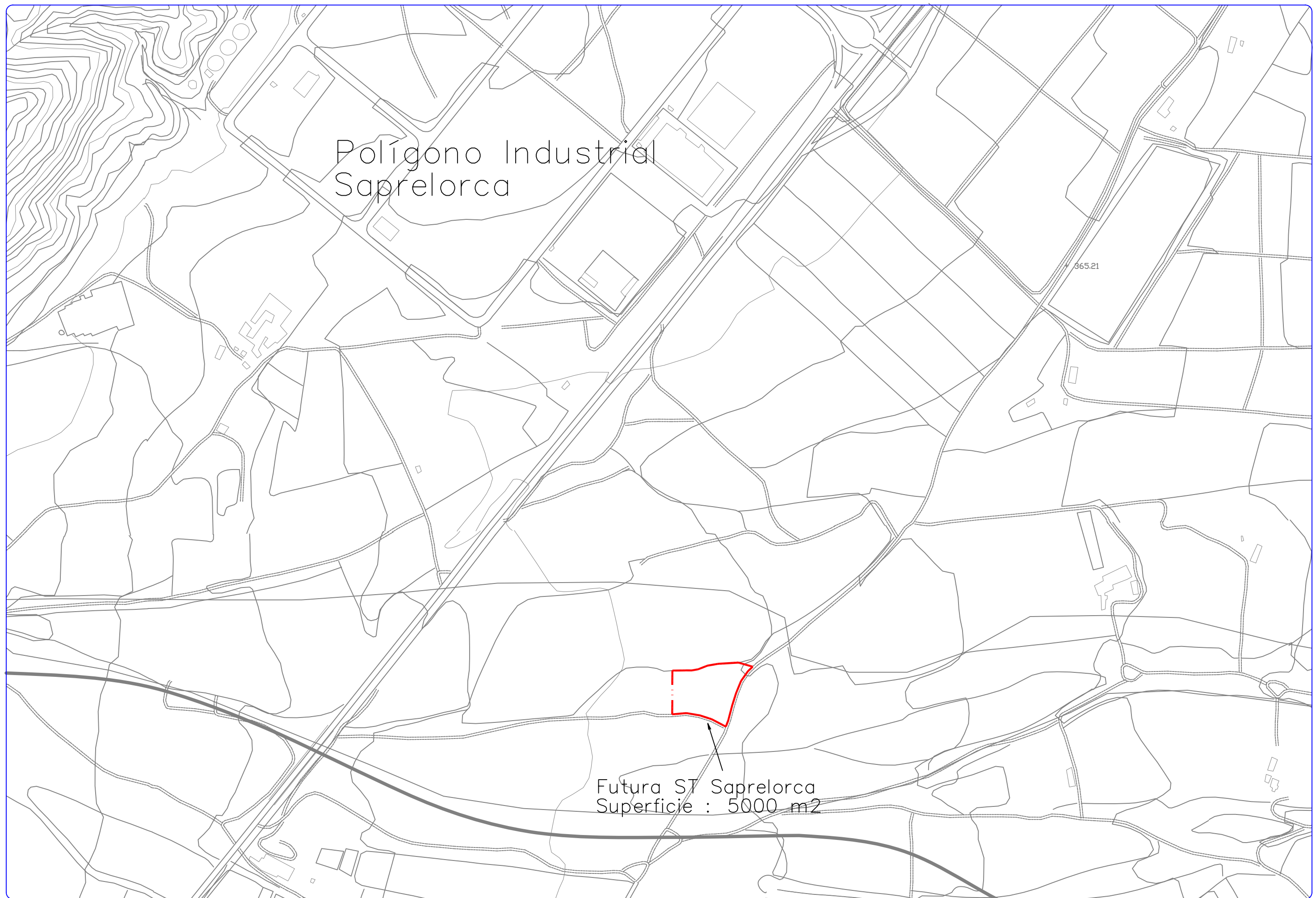
La red de media tensión de Lorca, se articula a partir de las líneas de alta tensión descritas, a través de la Estación de Transformación.

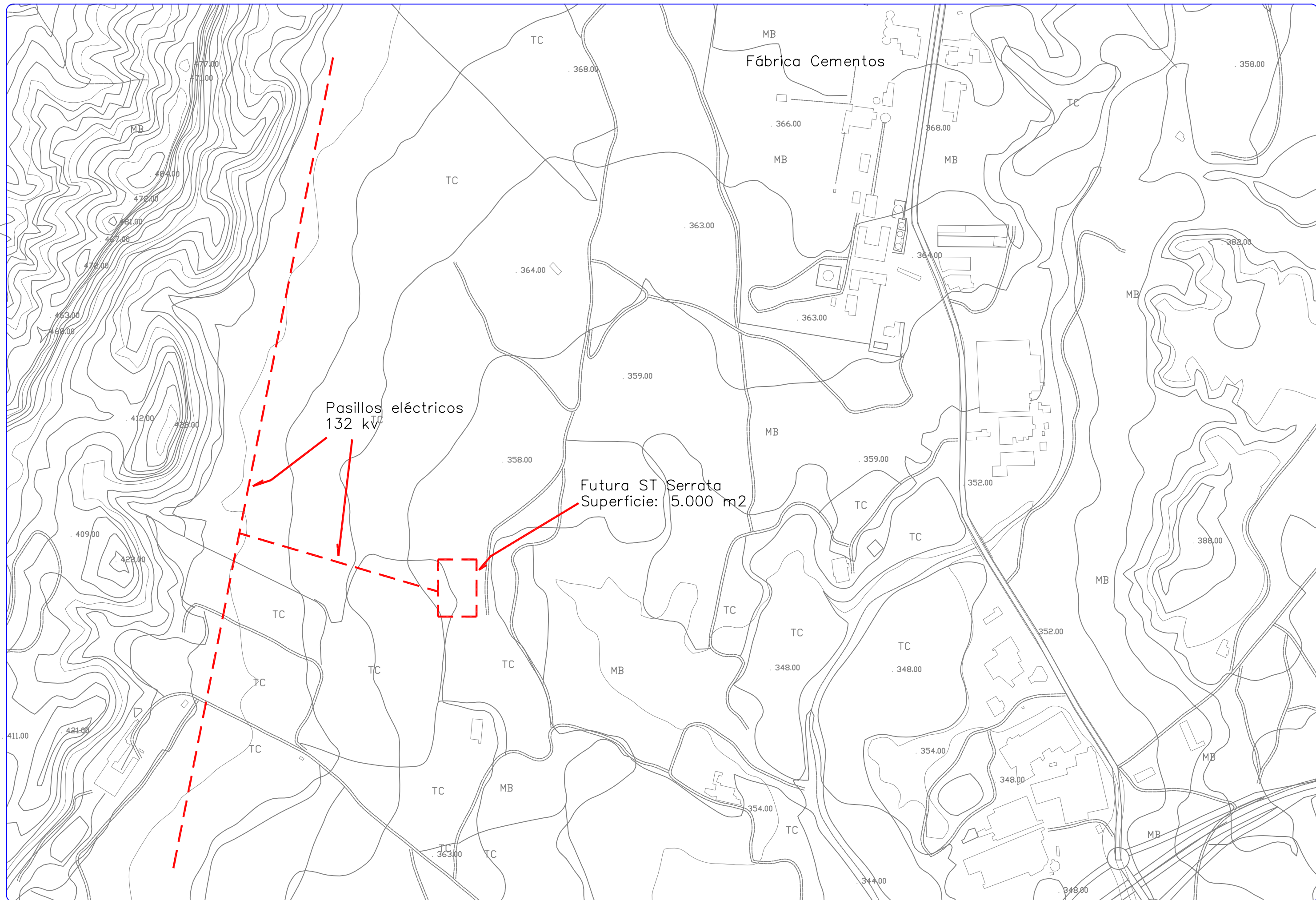
Aunque la ramificación de las líneas es muy extensa, se articulan en direcciones paralelas a los ejes viarios: C-3211, MU-620, N-340, MU-701, C-9, D-7 y D-24.

Son líneas de 20 Kv, que suministran energía a todos los núcleos del municipio, en una red muy extensa de transformadores.

Subestaciones

Los planos adjuntos indican la ubicación de las subestaciones previstas por Iberdrola, entre las que se encuentra el traslado de la actual ST Lorca situada en S. Antonio.





2. Alumbrado Público

El alumbrado de las zonas residenciales, se ha convertido en una necesidad social que no se puede eludir. Un ambiente luminoso facilita la conducción al aumentar la percepción, y de este modo se reduce la accidentalidad. Pero no menos importante es la influencia que el alumbrado tiene sobre la mejora de la vida comunitaria, promoviendo actividades y posibilidades de ocio en el exterior.

El casco urbano de Lorca dispone de alumbrado público en todas sus calles. Las calles de pequeña anchura se iluminan con lámparas de vapor de sodio de alta presión de 150 w de potencia, situadas a una altura de 7-8 m. En las calles más anchas, también se utilizan lámparas de vapor de sodio de alta presión, a una altura de 12 m., con una potencia de las luminarias de 250 w.

Este servicio es suficiente para el casco urbano, donde los problemas de iluminación se han resuelto en los últimos años, con un correcto mantenimiento de la red y los cuadros de alumbrado.

El alumbrado en los núcleos urbanos de las pedanías, está completado y resuelto con lámparas de sodio de alta presión de 150 w, incluso en núcleos pequeños.

Por último, destacamos el excelente alumbrado del polígono SapreLorca, que contrasta con la zona de La Serrata, zona industrial sin desarrollo urbanístico, donde la iluminación es muy precaria.

3. Telefonía

No se han detectado importantes déficits en el servicio telefónico en Lorca, salvo algunas pedanías, donde la dispersión de los núcleos de población dificulta la llegada del servicio a las menos importantes.

El servicio telefónico, desde el punto de vista de la infraestructura, tiene mayor flexibilidad que el resto de las infraestructuras estudiadas, y trabaja normalmente a la demanda, realizando ampliaciones en función de las peticiones que se producen, si bien actualmente con la tecnología de la telefonía móvil, difícilmente se acometerán obras de infraestructura importantes para la telefonía fija tradicional cuyo coste es comparativamente superior en el caso del conjunto del término municipal de gran extensión y dispersión.

9. PROPUESTA DE ORDENACIÓN PARA EL SUELO URBANIZABLE DE RAMONETE

El Plan General aprobado provisionalmente preveía la redacción de un Plan Especial en Ramonete como paso previo a la redacción de los Planes Parciales de los sectores de suelo urbanizable delimitados, cuyo objeto era la distribución racional de los usos e infraestructuras posibles, de forma que se garantizara la transformación de la zona sin alterar su calidad ambiental.

Estas determinaciones, por acuerdo del Ayuntamiento, se incorporan en el Plan General, no siendo necesaria la redacción del Plan Especial previsto.

9.1. CRECIMIENTO TURÍSTICO SOSTENIBLE

Es un hecho constatado la vulnerabilidad de la industria turística, las actividades asociadas al sector turístico se caracterizan por su fragilidad, al incidir sobre ellas los cambios que se producen sobre el entorno natural, cultural y económico donde se desarrollan.

Es por ello, que al planificar un nuevo enclave que acogerá este tipo de actividades se plantee la necesidad de fijar determinaciones que garanticen el desarrollo sostenible del territorio donde se fueran a asentar los nuevos crecimientos previstos.

Se entiende como *desarrollo sostenible* el proceso que permite el desarrollo sin degradar o agotar los recursos que hacen posible el mismo desarrollo.

El desarrollo del turismo sostenible puede perfectamente abastecer necesidades económicas, sociales y culturales, a la vez que mantiene y potencia las estructuras tradicionales preexistentes sin alterar los valores ecológicos del entorno. Este tipo de turismo cumple la doble función de proveer beneficios a las generaciones presentes sin olvidar a las generaciones futuras, para las cuales debemos preservar el valioso entorno natural.

El proceso de desarrollo turístico sostenible es la conjunción de tres factores que se interrelacionan de forma dinámica, con el fin de conseguir un desarrollo equilibrado. Estos factores son:

- *Sustentabilidad económica*, asegura un crecimiento turístico eficiente.
- *Sustentabilidad ecológica*, asegura que el desarrollo turístico es compatible con el mantenimiento de los procesos biológicos

- *Sustentabilidad sociocultural*, garantiza un desarrollo turístico compatible con la cultura y valores de las poblaciones locales.

Directamente relacionado con el concepto de desarrollo sostenible se acuña el término de *capacidad de carga*, que implica que los destinos tienen límites en el volumen e intensidad de desarrollo turístico que puede ser soportado por una zona determinada, antes de que los daños sean irreparables.

Así, se entiende por capacidad de carga total de un destino el máximo uso que se puede obtener de él sin que se causen efectos negativos sobre sus propios recursos biológicos, sin reducir la satisfacción de los visitantes, o sin que se produzca un efecto adverso sobre la sociedad receptora, la economía o la cultura de la zona.

A partir de esta definición global hay que distinguir los siguientes conceptos:

- *Capacidad de carga ecológica*, es el máximo número de visitantes que puede recibir un destino por encima del cuál no se puede asegurar un desarrollo compatible con los recursos naturales.
- *Capacidad de carga social*, hace referencia al nivel de actividad turística por encima del cuál se produce un cambio negativo en la población local.
- *Capacidad de carga del turista*, es el nivel por encima del cuál la satisfacción del visitante decae desfavorablemente.
- *Capacidad de carga económica*, es el nivel de actividad económica compatible con el equilibrio entre los beneficios económicos que proporciona el turismo, y los impactos negativos que, sobre las economías locales genera la actividad turística (inflación, mantenimiento de las estructuras, etc..)

Podemos concluir la necesidad de acometer procesos de desarrollo que respondan a los principios antes enunciados, debiendo desarrollarse dentro de límites de sostenibilidad, con una capacidad de carga asumible desde rigurosos postulados medioambientales.

9.2. DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA

9.2.1. Estructura general

El análisis del territorio objeto de ordenación, con una disposición longitudinal, con un frente de playa de 1 km y aproximadamente 6 km hacia el interior, dividido longitudinalmente por la Rambla de Ramonete, condiciona la elección del modelo de ordenación. Consideramos que ese marcado carácter longitudinal no debe

considerarse como una dificultad para el desarrollo sino que debe convertirse en el eje estructurante de la ordenación.

Así el modelo de ordenación propuesto plantea convertir la Rambla en el eje estructurante de todo el desarrollo, que permita tener una referencia y una conexión hacia el mar desde cualquier ámbito de la ordenación.

La ordenación pormenorizada de cada sector debe asumir esta condición, mediante una distribución de usos y edificaciones que en ningún caso debe interrumpir las vistas de la zona costera.

Equipamientos y zonas verdes

La ordenación de la costa como un ámbito homogéneo exige que el Plan General prevea la ubicación de dotaciones que han de servir a toda la actuación.

El Plan General prevé que parte de los terrenos destinados a zonas verdes y equipamientos de carácter local estén ubicados en zonas estratégicas de la ordenación.

Como determinación vinculante se establece que al menos el 30 % de los terrenos destinados a equipamientos estén vinculados a la red general viaria; en el plano 3 se ha grafiado, con carácter orientativo, la ubicación de una zona de equipamiento local cuya delimitación podrá modificarse en la ordenación del Plan Parcial del Sector.

Las zonas verdes de carácter local deben constituir una trama racional integrada en la ordenación, evitándose su fragmentación excesiva y la ubicación en zonas residuales.

Así mismo, se ha delimitado gráficamente la ubicación de una zona verde que recoge los objetivos del Plan General de abrir el conjunto de la ordenación a la costa; esta zona verde no tiene carácter vinculante, debiendo no obstante respetarse la liberación de la edificación en una franja amplia que permita la percepción de la costa con una proyección máxima desde y hacia el conjunto edificado.

9.2.2. Accesos

El actual acceso a la zona de Lomo de Bas está garantizado bien desde Mazarrón o bien desde Águilas por la carretera autonómica N-332-2 perteneciente a la Red de Primer Nivel de la Comunidad Autónoma de Murcia.

Esta carretera conecta en un extremo en Mazarrón con la MU-603, de la MU-602 a Mazarrón, y con la A-7 en Alhama de Murcia, facilitando la entrada a los tráficos procedentes de Murcia y Norte de la Región.

En su otro extremo conecta con la carretera duplicada C-3211 de la red autonómica, carretera que va de Lorca a Águilas conectando en la primera población con la A-7 y facilitando así la entrada de los tráficos procedentes del Sur de la Región de Murcia.

Está prevista la construcción de la autopista de peaje AP-7 Cartagena-Vera prolongación de la ya existente Alicante-Cartagena, que facilitará un mejor acceso a la zona con el enlace previsto en Mazarrón de conexión con la N-332-2, y posterior acceso a los sectores implicados por la carretera de Morata, al Norte, y por la carretera de Garrobillo a Ramonete al Sur.

El trazado previsto para la futura autopista de peaje así como sus nuevos accesos, figuran en el plano de conjunto del ámbito del Plan Especial, destacando el enlace futuro con la AP-7, y los dos accesos a reforzar con la N-332-2.

- Acceso 1: desde el KM. 15 se realiza por la actual carretera de Puntas de Calnegre, manteniendo sensiblemente el trazado actual excepto en los núcleos de Librilleras y Los Curas para los que se propone un trazado que evite la travesía del núcleo.
- Acceso 2: desde la carretera de Ramonete a Garrobillo, cuya conexión con la anterior ya está realizada.
- Acceso 3: desde la AP-7, completando el enlace de Mazarrón, lo que implica la conexión directa a través del término municipal de Mazarrón. Este acceso debe conectar con la carretera de Puntas de Calnegre.

9.2.3. Red viaria

En el suelo urbanizable que se desarrolle en la margen derecha de la Rambla, el eje estructurante de la ordenación coincide con la carretera a Puntas de Calnegre en el tramo entre Librilleras y Puntas y se prolonga hasta conectar con la carretera de Ramonete a Garrobillo. Este viario tendría el carácter de sistema general, existe en

todo su trazado y los sectores deberán reforzarlo con una sección mínima de 30 metros.

En la margen izquierda de la Rambla, en el ámbito de los sectores 1 y 2, se propone un nuevo viario de características similares al anterior, cuyo trazado se ha procurado que mantenga en lo posible el de caminos existentes con toponimia reconocida. Este viario, que tendrá el carácter de red viaria local, tiene como determinaciones de carácter vinculante

- Debe conectar con la carretera de acceso del desde el Km 15 con franja de costa.
- Su trazado debe ser continuo
- Debe discurrir sensiblemente paralelo a la Rambla
- Tendrá una sección mínima de 30 metros

Los dos ejes viarios deberán estar conectados transversalmente mediante la red viaria local, cuyo trazado, excepto en el sistema general viario, será una determinación de ordenación pormenorizada.

Los trazados de los viarios que se determinan gráficamente podrán modificarse en el momento que se acometa la ordenación pormenorizada de los sectores, garantizando en todo caso el cumplimiento de las condiciones impuestas en los párrafos anteriores.

La sección mínima de los viarios estructurantes deberá ser de 30 m. Las condiciones de trazado de toda la red viaria serán las establecidas en el artículo 103 de la Normativa urbanística del Plan General.

Vías ciclistas

Todos los sectores que se desarrollen deberán contar con vías ciclistas que podrán ser:

- Carriles – bici, integrados en la calzada viaria, con separación física o de señalización horizontal.
- Aceras – bici, integradas en la acera, con uso indistinto por peatones y ciclistas.
- Vías verdes ciclistas, correspondientes a itinerarios en campo abierto, con un uso mixto peatonal-ciclista de carácter ambiental.

Las vías ciclistas deberán garantizar la seguridad y continuidad de itinerario. El trazado de las vías ciclistas se ajustará a las condiciones establecidas en el artículo 103 de la Normativa urbanística del Plan General.

9.2.4. Delimitación de sectores

En Ramonete se propone la delimitación de un único sector, Ramonete S-1.RT, con frente a la costa y que se desarrolla a ambos lados de la rambla, con una superficie de 5.062.381 m². A este sector se le adscribe el sistema general Lomo de Bas 1a.

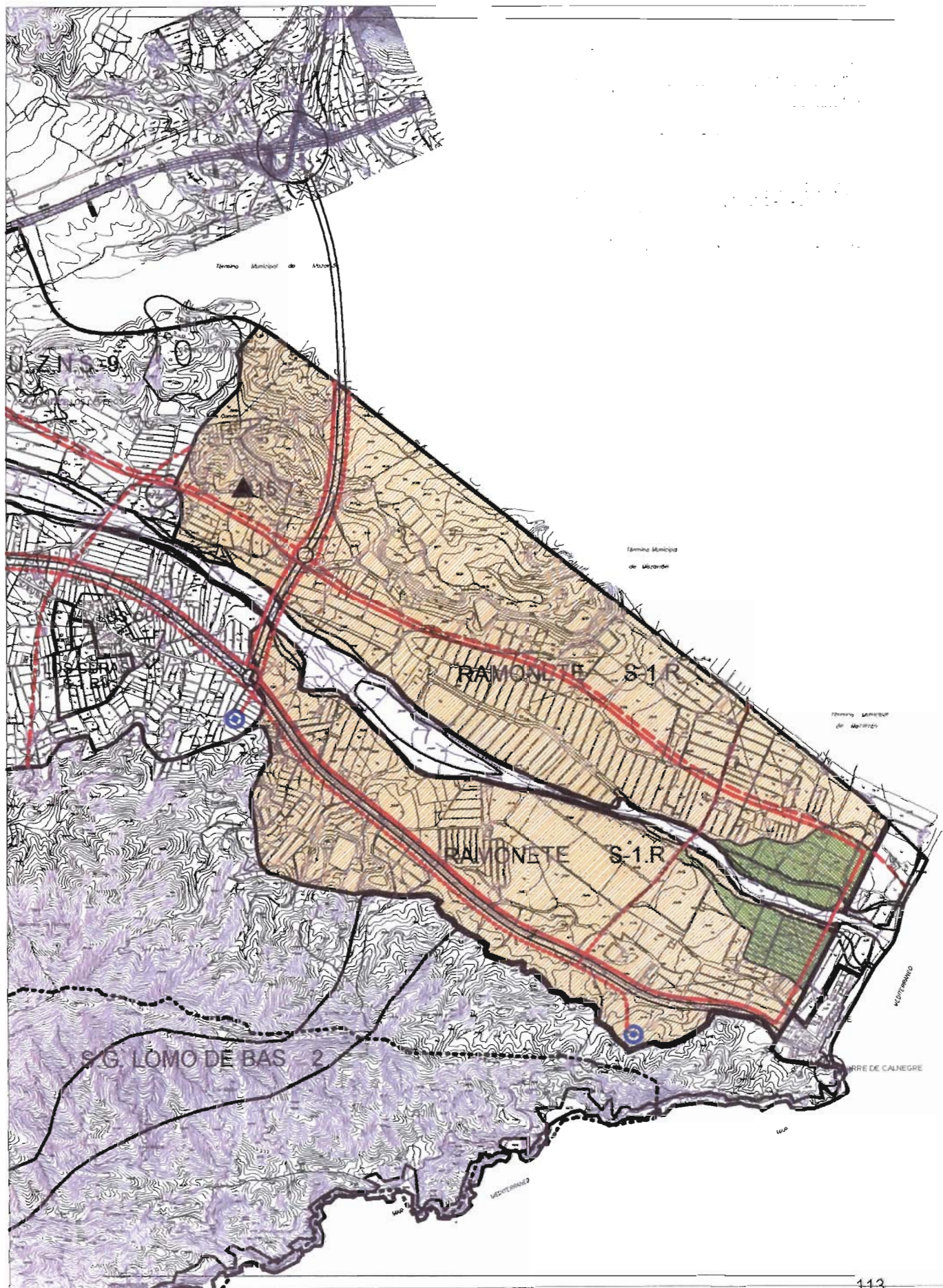
El resto del suelo urbanizable de Ramonete se clasifica como suelo urbanizable no sectorizado, SUZNS-9.RT, estableciendo en la ficha correspondiente las condiciones para la delimitación de sectores.

9.2.5. Condiciones particulares de desarrollo

Se establecen las siguientes condiciones, de carácter orientativo, para el desarrollo de la ordenación:

- Localización preferente de usos turísticos, frente a la localización de usos residenciales privativos, en la franja edificable próxima al núcleo de Calnegre y al sistema general de playa.
- Apoyar las posibles implantaciones de servicios, necesarias para el correcto desenvolvimiento del nuevo enclave, en las estructuras urbanas rurales existentes, con el fin de incorporar a los nuevos desarrollos los tejidos urbanos tradicionales, que necesariamente deberán integrarse unos con otros de forma eficaz.
- Localización preferente de dotaciones locales junto a los núcleos tradicionales que quedan englobados dentro del suelo urbanizable, con objeto de recualificar las estructuras urbanas existentes.
- Vincular la implantación de los equipamientos deportivos en proximidad con la rambla, aprovechando su potencial paisajístico, al constituir un eje visual lineal que conduce hasta el mar.
- Se considera necesaria la previsión de usos complementarios de ocio, como instalaciones deportivas, lúdicas y culturales, que completen y cualifiquen la oferta turística y residencial.

- Las alturas de las edificaciones que se implanten deberán seguir una graduación de menor a mayor a partir de la línea costera, con el objeto de abrir la visualización de la costa hacia el interior.
- Las edificaciones deberán necesariamente adaptarse al paisaje circundante, apoyándose en los modelos constructivos tradicionales, huyendo expresamente de tipologías importadas ajenas al lugar.
- Se alternarán las edificaciones residenciales y turísticas con las dotaciones locales propias de cada sector, teniendo como objetivo la cualificación general del espacio y de los itinerarios que se puedan generar, complementados con otras instalaciones y servicios compatibles con el alojamiento.
- Se deberá consolidar una red de itinerarios peatonales y ciclistas, debidamente separados, que permitan el tránsito alternativo al vehículo motorizado.
- Prohibición de emplear cerramientos de parcela no diáfanos en las construcciones que se implanten en primera línea, con el fin de hacer más permeable visualmente la franja costera.
- Se exigirá en cada sector la completa e íntegra reutilización de las aguas depuradas para jardinería, viveros, zonas verdes forestales, etc.
- No se admitirán, en el desarrollo de cada sector, planes de etapas superiores a 4 años para la urbanización.



9.2.6. Tipologías de vivienda

Se establecen las siguientes recomendaciones con respecto a la implantación de las tipologías diferenciadas de vivienda que se fueran a consolidar en los sectores delimitados o por delimitar:

- Se considera necesario que se produzca una diversidad del producto residencial a ofertar, tratando de alternar las tipologías permitidas, huyendo de zonificaciones tipológicas rigurosas.
- Se deberá huir de edificaciones lineales de gran longitud, primando la fragmentación de la edificación de forma que se favorezca una mayor permeabilidad.

9.2.7. Densidad de edificación para uso hotelero

El Plan General establece una densidad máxima residencial de 16 viviendas/Ha, no estableciendo índices de ocupación del uso hotelero. Se considera necesario establecer, al menos con carácter de recomendación, un índice de intensidad de uso, tanto residencial como turístico, que sirva de base para calcular la capacidad de población resultante del planeamiento, ante la inexistencia de determinaciones de ordenación sectoriales que lo regulen.

En este sentido y con la finalidad de limitar la densidad de población de una zona y de calidad hotelera y a la confortabilidad del usuario, se prevé regular la densidad de población por parcela de uso hotelero. Dicha regulación se establece mediante un índice que exija una determinada superficie de suelo neto edificable (solar) por cada nueva plaza de alojamiento.

El índice de ocupación para uso hotelero (establecimientos hoteleros, apartamentos turísticos, alojamientos rurales y alberques turísticos) se establece en 60 m² solar / plaza de alojamiento turístico.

Esta cifra actuará de manera acumulativa con la regulación normativa del planeamiento (alturas, edificabilidad), constituyendo un parámetro en la regulación de la edificación.

9.3. SISTEMAS GENERALES

9.3.1. Asignación de sistemas generales

Sistema general viario

La Ley 1/2001 del Suelo de la Región de Murcia establece que los propietarios de terrenos clasificados como suelo urbanizable sectorizado, una vez aprobado el correspondiente instrumento de planeamiento estarán sujetos, entre otros, a los siguientes deberes:

- Obtener y ceder gratuitamente los terrenos destinados a sistemas generales vinculados o adscritos al sector.
- Costear y, en su caso, ejecutar las infraestructuras de conexión con los sistemas generales y las obras de ampliación o refuerzo requeridas por la dimensión y características del sector, de conformidad con los requisitos y condiciones que establezca el planeamiento general.

El Plan General aprobado provisionalmente adscribe a los sectores de Ramonete parte de los terrenos incluidos en el sistema general Lomo de Bas, calificado como sistema general preferente y destinado a espacio libre.

El Plan Especial establece un sistema general viario que estructura el territorio, descrito en un apartado anterior y cuyo régimen es el siguiente:

- SGV-R-1 acceso desde la autopista AP-7. Atraviesa el sectores Ramonete S-1.RT al que se vincula con la calificación de preferente.
- SGV-R-2 sistema general existente. Atraviesa el sector Ramonete S-1.RT y el suelo urbanizable no sectorizado. Las obras de ampliación o refuerzo necesarias por el desarrollo de los sectores serán a cargo del correspondiente sector, de acuerdo con las determinaciones establecidas por el Plan General.
- SGV-R-3 sistema general existente. Atraviesa el suelo urbanizable no sectorizado, correspondiendo a los sectores que en se desarrollen las obras de ampliación o refuerzo necesarias por el desarrollo de los mismos.

Sistema general de espacios libres

El artículo 102.4 de la Ley 1/2001 del Suelo de la Región de Murcia establece que el Plan General fijará el porcentaje máximo de sistemas generales vinculados o

adscritos al suelo urbanizable sectorizado, que no podrá superar el 25 por ciento de la superficie total de cada sector. El Plan General asigna a los sectores de suelo urbanizable de Ramonete ese porcentaje máximo.

La propuesta del Plan Especial, manteniendo el criterio de asignación del Plan General con la interpretación del artículo 102.4 de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Transportes, asigna al suelo urbanizable el mismo porcentaje de superficie destinado a sistemas generales, diferenciando entre el sistema general viario y el de espacios libres Lomo de Bas.

La superficie de sistemas generales que cuya obtención, cesión y, en su caso, ejecución corresponde al suelo urbanizable será:

	S sector m²	SG Lomo Bas m²	SG playa m²	SG viario Propuesto m²	SG viario Existente m²	SG s/sector %
Ramonete S-1.RT	5.062.381	1.011.172	141.137	113.287	20.783	25,00
Ramonete SUZNS-9	6.299.215	1.458.079		116.725		25,00
Total	11.361.596	2.469.251		230.012		

9.3.2. Delimitación gráfica de los 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 a sistema general en la zona de playa, y el sistema general de espacios libres delimitado en el Lomo de Bas- 1, que por sus especiales características ambientales es necesario proteger no debiendo clasificarse como suelo urbanizable, y que para su obtención se adscribe a los diferentes sectores de suelo urbanizable, reconociéndoles el mismo aprovechamiento.

El Plan General de Ordenación Municipal asigna la superficie del sistema general Lomo de Bas 1 correspondiente a cada sector de suelo urbanizable de Ramonete, en unos casos con delimitación gráfica y en otros indicando la superficie de terrenos dentro del sistema general, sin concretar su delimitación.

La Ley 1/2001 del Suelo de la Región de Murcia no establece la obligación de que el Plan General delimite la ubicación de los sistemas generales vinculados o adscritos al suelo urbanizable sectorizado.

No obstante, en aplicación del criterio expresado en el informe que acompaña la Orden del Consejero de Obras Públicas, Vivienda y Transportes de 18 de abril de 2003, se delimita gráficamente el sistema general de espacios libres Lomo de Bas 1.a, adscrito al sector de suelo urbanizable Ramonete S-1.RT. Los instrumentos que delimiten los sectores en suelo urbanizable no sectorizado SUZNS-9 determinarán el ámbito del sistema general de espacios libres adscrito al sector dentro del SG-Lomo de Bas 1.b, con las siguientes condiciones:

- Los terrenos deberán formar un ámbito continuo dentro del sistema general, no admitiéndose la fragmentación de la superficie total.
- Estarán ubicados en la zona de mayor interés público, entendiendo por ésta la que presenta mayor superficie del terreno en línea de costas.

9.4. DOTACIONES LOCALES

El artículo 106 de la Ley 1/2001 del Suelo de la Región de Murcia, relativo a las determinaciones que deben contener los Planes Parciales, establece:

“e) Señalamiento de las reservas de terrenos para parques, jardines y zonas de recreo, de dominio y uso público, que habrán de establecerse con independencia de la fijada por el Plan como sistema general de espacios libres. Esta superficie no podrá ser inferior al 10 por ciento de la superficie total ordenada, cualquiera que sea el uso global del sector. No obstante en las categorías de residenciales de baja y mínima densidad, podrá compensarse hasta la mitad de esta superficie por el doble de zona verde de titularidad privada así calificada.

f) Fijación de las reservas para equipamientos de dominio y uso público en función del uso global del sector, en las siguientes cuantías y para los destinos que se indican, debiendo contenerse una justificación pormenorizada de las necesidades específicas:

1. Uso global residencial: reserva de suelo con destino a centros educativos, docentes, culturales, sanitarios, administrativos, deportivos y sociales en proporción adecuada a las necesidades propias del sector, en un porcentaje mínimo del suelo ordenado en relación a la categoría de suelo en que se sitúa el sector por su aprovechamiento:

- Residencial de mínima densidad: mínimo del 5 por ciento

En caso de que la actuación suponga la construcción de más de 4.000 unidades residenciales, la reserva de suelo para equipamientos se incrementará en cinco puntos porcentuales. Este incremento dotacional podrá ser de titularidad privada, cuando así se proponga y se comprometa su ejecución.”

La superficie mínima destinada a zonas verdes y equipamientos en el suelo urbanizable sectorizado, en aplicación de este artículo será:

	S sector (m²)	Nºmáx. viviendas	Z.verde pública (m²)	Equipamiento público (m²)
Ramonete S-1.RT	5.062.381	8.100	506.238	506.238

9.5. DENSIDAD DE VIVIENDAS

El Plan General establece para los sectores de Ramonete una densidad máxima de 16 viviendas/hectárea, considerando que las características de la actuación, con un fuerte componente dirigido al mercado turístico, requiere viviendas de menor tamaño.

Esta densidad permitiría viviendas de una superficie construida media de 65 m² en el supuesto de que el 85% del aprovechamiento residencial se destine a viviendas y el 15% restante a usos complementarios no incluidos en los especificados como terciarios por el Plan General.

Para establecer el cálculo del número máximo de viviendas, tal como se especifica en las fichas del Plan General, no se tiene en cuenta la superficie destinada a sistemas generales, por lo que éste es independiente del porcentaje que se le asigne.

	S sector	A residencial	Densidad	Nº max viv
Ramonete S-1.RT	5.062.381	620.142	16	8.100
Ramonete SUZNS-9	6.299.215	771.654	16	10.079
Total	11.361.596	1.391.796		18.179

9.6. CLASIFICACIÓN DEL SUELO

El Plan Especial no es el instrumento adecuado para clasificar suelo, pero, considerando la especial circunstancia de su formulación y la posibilidad de integrarlo en el documento de Plan General Municipal de Ordenación, se propone una modificación en la clasificación del suelo dentro de su ámbito.

9.6.1. Suelo urbanizable sectorizado

Se incluyen en la categoría de suelo urbanizable sectorizado los terrenos cuyo desarrollo es previsible a medio plazo y que pueden servir como motor de la transformación urbanística del ámbito.

Se delimita un sector, Ramonete S-1.RT, ubicado entre el límite del término municipal, el suelo no urbanizable de protección ambiental J.-Lomo de Bas y el sistema general en la franja de costa hasta la línea de dominio público.

Para el sector de suelo urbanizable Ramonete S-1.RT se redacta una ficha que contiene las determinaciones específicas relativas a superficie, uso, aprovechamiento, programación y gestión, estableciendo condiciones particulares para el planeamiento de desarrollo.

El Plan Parcial, al delimitar el ámbito del sector y cambiar de escala de trabajo respecto de la escala del Plan General, podrán contener una variación en la superficie de suelo incluida en el sector de un 5% por exceso o por defecto de la que se le asigne en las determinaciones de este Plan Especial, sin que ello suponga modificación del mismo ni de su aprovechamiento de referencia.

9.6.2. Suelo urbanizable no sectorizado

Se clasifica como suelo urbanizable no sectorizado el resto del territorio incluido en el ámbito del Plan Especial y que el Plan General incluía dentro de la categoría anterior.

El objeto de esta clasificación es mantener la explotación tradicional del territorio en unos terrenos cuya transformación urbanística no es previsible a medio plazo.

Se delimita un ámbito SUZNS-9.RT para el que se establecen determinaciones que permitan su transformación en condiciones semejantes al suelo urbanizable sectorizado.

La delimitación y ordenación de sectores en esta categoría de suelo urbanizable requerirá la formulación de un Plan Parcial cuyo contenido y determinaciones se ajustarán a lo establecido en los artículos 105 y 106 de la Ley 1/2001 del Suelo de la Región de Murcia y en la ficha que se establece para el área.

9.7. INFRAESTRUCTURAS DE SERVICIOS

9.7.1. Abastecimiento

Es la Mancomunidad de los Canales del Taibilla la que regula el suministro de agua a todo el término municipal de Lorca, incluyendo el Sectores 1.RT y el suelo urbanizable no sectorizado SUZNS-9 de Ramonete integrantes de este Plan Especial.

Las necesidades de abastecimiento a todos estos sectores se pueden determinar a partir de los datos de viviendas y habitantes previstos para cada Sector, y estimando un consumo medio por habitantes y día de 250 litros de agua, estimación hecha de acuerdo con los criterios al efecto manejados por los técnicos de la Empresa Municipal de Aguas de Lorca.

Los resultados de dicha previsión de consumo para el ámbito del Plan Especial son los siguientes:

Zona	Edificabilidad	Viviendas	Habitantes (3,2 Hab / viv)	Consumo (l / día)	Consumo (m ³ / día)
SUZS Ramonete S-1.RT	0,14	8.100	25.920	6.480.000	6.480
SUZNS Ramonete SUZNS-9	0,14	10.079	32.253	8.063.250	8.063,25
		18.179	58.173	14.543.250	14.543,25
Total Superficie Edificable		1.988.279 m²			

Ello supondría aumentar el consumo actual en más de un 70% respecto al actual consumo, estimado, para todo el término municipal en alrededor de 20.000 m³/día, lo que supone la necesidad de contemplar a largo plazo una red de abastecimiento a la zona de Lomo de Bas de similar capacidad a la existente para abastecer la cabecera municipal.

En la actualidad se está desarrollando, por parte de la Mancomunidad de los Canales del Taibilla y de la Empresa Municipal de Aguas de Lorca, un Proyecto de Abastecimiento a Campo López con prolongación a Ugejar, que si bien no podrá atender las demandas de la totalidad de desarrollo de los Sectores de Ramonete, si puede atender, con ciertas modificaciones, el abastecimiento de sus Sectores próximos a desarrollar que totalizan 8.100 viviendas con un consumo previsto de 6.480 m³/día.

Esta afirmación se basa, de acuerdo con el plano adjunto, en la posibilidad de sustituir la tubería de Fd250 prevista en este Proyecto por otra de Fd300 desde el nuevo Depósito de 5.000 m³ en Proyecto de la Mancomunidad de los Canales del Taibilla, hasta un nuevo Depósito a construir en Ramonete que permita garantizar el abastecimiento a los dos primeros sectores del futuro desarrollo del Plan Especial.

Con la nueva tubería de Fd300 se garantiza un caudal diario comprendido entre los 4.320 m³ y los 8.640 m³, suficientes para atender el suelo urbanizable sectorizado Ramonete S-1.RT.

En cualquier caso habría que construir en el Sectores 1.RT un depósito de unos 2000 m³ similar al que se está construyendo en Campo López, de manera que sirviera de depósito de regulación para la primera fase de desarrollo del Plan Especial.

A largo plazo, y con la previsión establecida de 18.179 viviendas, sería necesario duplicar la actual infraestructura de abastecimiento desde las instalaciones que la Mancomunidad de los Canales del Taibilla tiene en el Barrio Apolonia en Lorca; es decir, habría que aumentar la capacidad del depósito regulador para atender la demanda 14.535,25 m³/día; la tubería de conducción hasta Campo López debería ser duplicada; habría que construir un nuevo depósito de 5.000-10.000 m³ que sirviera para regular el abastecimiento a los Sectores de Suelo No Sectorizado; construir una nueva tubería de ϕ 300 de Fd para servir a estos nuevos Sectores; y construir un nuevo depósito regulador en los Sectores 3, 4 y 5 que atendiera las futuras necesidades del desarrollo previsto en el Plan Especial.

Una alternativa a estudiar sería el abastecer sectores de Ramonete por medio de canalizaciones traídas desde las desaladoras más cercanas de Mazarrón, con lo que probablemente se abarataría el coste.

Es decir, que si bien a corto plazo las necesidades básicas de inversión se centran en la modificación en la tubería de ϕ 250 de Fd a ϕ 300 también de Fd y en la

construcción de un nuevo depósito regulador en el Sector 1 de unos 2000 m³ de los primeros 7.000 m³ de abastecimiento al primer sector, a largo plazo las necesidades de inversión para garantizar el suministro a la totalidad de los Sectores en desarrollo pasan por duplicar las actuales instalaciones de la Mancomunidad de los Canales del Taibilla desde su cabecera en Lorca o buscar alternativas como las desaladoras.

Con ello el Sector 1.RT de suelo urbanizable sectorizado estaría solucionada a corto plazo, y el problema sería para los sectores que se delimiten en suelo urbanizable no sectorizado (SUZNS-9) en el que se tendrá que realizar una inversión mayor.

Salvo causa justificada en contrario, el suministro en los suelos urbanos se resolverá desde la red municipal, conforme a los criterios reflejados en el plano de infraestructuras.

En cualquier caso la normativa de urbanización aplicable a los diferentes Planes Parciales contendrá las siguientes determinaciones:

- Los pozos de abastecimiento de agua potable se situarán a más de 50 m. de cualquier punto de vertido de aguas residuales, debiendo emplazarse aguas arriba de éste.
- Se justificará documentalmente en el proyecto la disponibilidad de caudal suficiente para un correcto suministro, exigiéndose una dotación mínima de 250 litros por habitante y día.
- Se dispondrán al menos dos puntos de toma de la red general, salvo cuando ello sea desaconsejable, de forma justificada, por el escaso tamaño o la propia disposición de la actuación.
- La red que se proyecte tenderá a ser mallada, al menos en los conductos de mayor jerarquía. Cualquier solución que no respete este criterio sólo será admisible tras una justificación detallada, en términos económicos y funcionales.
- La red dispondrá de válvulas de cierre normalizadas, suficientes para permitir su aislamiento en polígonos. Se situará obligatoriamente una válvula de cierre en cada punto de toma a la red general.
- No se admitirán conducciones de diámetro inferior a 100 mm, excepto en fondos de saco o en calles que dispongan de conducciones de abastecimiento

por ambas aceras, donde, si los cálculos justificativos así lo avalan, podrán aceptarse diámetros no inferiores a 80 mm.

- Se procurará que el recubrimiento mínimo de la tubería, medido desde su generatriz superior, será de 1,00 m.
- La tubería deberá situarse a un nivel superior al de las alcantarillas circundantes.
- Los tubos, válvulas y piezas especiales se dispondrán con el timbraje suficiente para garantizar la estanqueidad y durabilidad de la red. La presión normalizada de prueba en fábrica no será nunca inferior a 10 atmósferas.
- Los tubos a utilizar serán, salvo justificación en contrario, de los materiales habitualmente empleados por el Ayuntamiento.
- Las acometidas domiciliarias deberán contar con llave de paso registrable desde la vía pública.
- La protección contra incendios se resolverá mediante hidrantes del tipo y el calibre determinados por los servicios técnicos municipales.

9.7.2. Saneamiento

Al igual que pasa con el abastecimiento, no es posible contar en este caso ni con las infraestructuras existentes (Estación Depuradora de Aguas Residuales de Librilleras), ni con actuaciones en marcha que en este caso ni siquiera están contemplados en las previsiones del Plan General.

Teniendo en cuenta que la nueva depuradora de La Hoya dimensionada para más de 60.000 habitantes ocupa una extensión aproximada de 30.000 m², habría que prever en el Plan Especial la reserva de suelo para una EDAR capaz de garantizar la depuración de las aguas fecales producidas por la población prevista de otros 58.141 habitantes, es decir otros 30.000 m².

A corto plazo, y con la previsión de desarrollo de los Sectores 1 y 2 de Ramonete, y para una población de 25.888 habitantes, sería necesario construir una primera depuradora con una ocupación de 10.000 m².

Su emplazamiento, por su tamaño, debe lógicamente estar recogida en el propio Plan Especial, proponiendo un punto bajo cerca de la costa, lejos de la zona primera

de playas y con aprovechamiento de las aguas residuales depuradas para riego y usos no domésticos.

El lugar más apropiado es el indicado en el plano adjunto, que luego se refleja en detalle en el plano conjunto de todas las infraestructuras de servicios propuestas a Escala 1:10.000; en esta zona además la posibilidad de ampliación está garantizada, además de poder localizar los elementos necesarios para reciclar el agua depurada.

El otro Sector, debe o bien reservar y construir su propia Estación Depuradora de unos 20.000 m² cuyo emplazamiento se indica en el plano conjunto, o bien aprovechar las instalaciones anteriores ampliando la capacidad de la Depuradora que se construya a corto plazo.

El sistema de recogida de fecales por un lado y de pluviales por otro, debe garantizar el correcto funcionamiento de la EDAR, que debe recibir sólo los primeros vertidos; por su parte las aguas de lluvia deben conducirse a la Rambla de la Cadena, para su vertido final al mar, o para su eventual embalse y aprovechamiento para usos no domésticos complementando el uso de los caudales depurados de aguas fecales.

El sistema será siempre separativo garantizando las siguientes especificaciones:

- Se dispondrán pozos de registro cada 50 m como mínimo, así como en todos los cambios de alineación y rasante y en las cabeceras.
- No se admitirán alcantarillas de diámetro inferior a 30 cm., excepto en acometidas domiciliarias y desagües de sumideros, cuyos diámetros mínimos serán 20 cm. y 25 cm respectivamente.
- La red de saneamiento deberá ser conducida a su respectiva depuradora donde una vez tratados los residuos urbanos, se les dará salida al mar.
- En la red de pluviales se utilizarán diámetros mayores de 30 cm, según salgan los cálculos, que recogerán las aguas y posteriormente deberán verter al barranco.
- Las conducciones serán subterráneas, siguiendo el trazado de la red viaria o espacios libres públicos. Salvo imposibilidad técnica el recubrimiento mínimo de la tubería, medido desde su generatriz superior, será de 1,50 m. debiendo

situarse a nivel inferior al de las conducciones de abastecimiento circundantes.

- Podrán utilizarse los materiales prescritos en el Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para tuberías de saneamiento de poblaciones (MOPU/86), en las condiciones allí señaladas.
- Salvo justificación en contrario se utilizarán tuberías de hormigón vibrado, en masa para diámetros inferiores a 80 mm. y armados para tuberías de mayor calibre.
- Es decir, que para la Fase I de Suelo sectorizado se tendrá que construir una depuradora de 10.000 m², y para la segunda Fase de No Sectorizado otra de 20.000 m² o ampliar la anterior.

9.7.3. Energía eléctrica

La red actual de distribución de energía eléctrica, de propiedad de Iberdrola, no tiene capacidad suficiente para atender los desarrollos previstos.

Puestos en contacto con la Compañía para conocer sus nuevos planes de crecimiento y desarrollo en la zona, tienen previsto construir una nueva subestación en Cabo Cope, al sur de Lomo de Bas, subestación prevista para atender los desarrollos urbanísticos previstos en esta zona del municipio de Águilas.

Pero el nuevo desarrollo previsto en Lomo de Bas en el término municipal de Lorca, sería necesario, según Iberdrola, construir otra nueva subestación que serviría a los Sectores previstos en el desarrollo del Plan Especial, y aumentar la Tensión de la línea actual de 66 Kv, que actualmente discurre aérea por el municipio, a otra de 132 Kv, línea nueva que también debe incluirse como necesaria para garantizar el servicio eléctrico a la zona objeto de este Plan Especial, ya que las actuales subestaciones de Lorca y Purias no tienen potencia remanente para atender los desarrollos previstos.

Las necesidades de potencia previstos para los diferentes Sectores se refleja en el cuadro adjunto, considerando una media de 5,75 Kv/vivienda, y una densidad de potencia media demandada por hectárea urbanizada mayor a 40 Kw.

USO	VIVIENDAS	POTENCIA W	TOTAL KW
Suelo sectorizado S-1.RT	8.100	5.750	46.575,0
Suelo no sectorizado SUZNS-9	10.079	5.750	57.954,3

USO	TERCIARIO
Suelo sectorizado S-1.RT	265.775
Suelo no sectorizado SUZNS-9	330.709

Se considera que todo el terciario se ocupará en su mayoría por hoteles, con lo que consideraremos que cada plaza hotelera necesitará una potencia de 2 KW.

En cuanto a sistemas generales podemos considerar un 10% sobre el total de las viviendas, con lo que podríamos aumentar en 10.447kw.

En los viarios y espacios libres consideramos 0.002 Kw por m² con lo que tenemos

USO	SUPERFICIE	POTENCIA	TOTAL KW
Suelo sectorizado S-1.RT	885.917	0.002	1.775
Suelo no sectorizado SUZNS-9	1.102.363	0.002	2.204

La normativa de urbanización aplicable a los diferentes planes parciales contendrá las siguientes determinaciones:

Se resolverá en los términos que disponga el Ayuntamiento de acuerdo con la compañía suministradora.

Los tendidos de media y baja tensión en los suelos urbanos discurrirán preferentemente subterráneos, con las protecciones reglamentarias.

Los centros de transformación se localizarán sobre terrenos de propiedad privada y su exterior armonizará con el carácter y edificación de la zona. Se procurará la integración de los centros de transformación en la edificación.

El tendido de baja será subterráneo, discurriendo bajo las aceras en áreas urbanas. Todas las instalaciones satisfarán lo establecido en los reglamentos electrotécnicos y normas vigentes.

Se prohíbe la instalación de contadores de lectura vistos en fachada. Las cajas se tratarán con los mismos acabados de fachada.

Como conclusión se puede decir que, tendríamos que construir una nueva subestación para la primera fase de unos 5000 m² y para la segunda se tendría que ampliar a 10.000m².

Después sacaríamos líneas hacia los distintos destinos.

9.7.4. Red de gas

En la actualidad Gas Natural no dispone de ninguna infraestructura en la zona de Lomo de Bas, pero al igual que ocurre con la energía eléctrica en Marina Cope, sí están interesados en dotar a los futuros desarrollos de servicio de gas natural.

Este se prestaría mediante planta satélite regasificadora de gas natural licuado emplazado y dimensionado en función de la parcelación prevista, de la distribución futura de los Sectores, así como del número de viviendas y plazas hoteleras proyectadas.

Gas Natural plantea, a partir de la obtención de esta información, según conversaciones mantenidas con la Compañía, realizar el diseño de la red básica de distribución y el dimensionado de la planta satélite, de forma que sirviera de marco de referencia al futuro Proyecto de Distribución de Gas a los Sectores a desarrollar.

9.8. CRITERIOS DE SELECCIÓN DE ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN

En caso de diferentes iniciativas de desarrollo para un mismo sector, el Ayuntamiento seleccionará la alternativa que resulte más ventajosa, valorando tanto la propuesta de ordenación como su integración en el entorno y el respeto a los ámbitos protegidos.

En relación con la asignación de sistemas generales al sector se establecerán los siguientes criterios de valoración:

1º Ubicación de los terrenos destinados a sistema general en la zona de mayor interés público, entendiendo por ésta la que presenta mayor superficie del terreno en línea de costas.

2º Proximidad al sector que se pretende desarrollar.

10. CLASIFICACIÓN DEL SUELO

10.1. SUELO URBANO

Constituyen el suelo urbano, de acuerdo con lo establecido en los artículos 8 de la Ley 6/1998 sobre el régimen del suelo y valoraciones, de ámbito estatal, y 62 y 63 de la Ley 1/2001 del suelo de la Región de Murcia, de ámbito autonómico, aquellos terrenos que el planeamiento así 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 clasificado como urbano por el Plan General se ha incluido en alguna de las siguientes categorías:

- Suelo urbano consolidado
 - Suelo urbano no consolidado
 - Suelo urbano de núcleo rural
- **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 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 funcionales, tipológicas, morfológicas y de uso.

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

El suelo urbano propuesto mantiene básicamente los límites del planeamiento que se revisa, con algunas modificaciones para adaptarlo a viarios existentes,

proponiendo pequeñas operaciones de remate que contribuyen a dar coherencia a manzanas aisladas aún sin consolidar, e incluyendo algunas zonas apoyadas en rectificaciones de trazado de viario y actuaciones de borde semiconsolidadas.

- **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 establecidos para el suelo urbano consolidado.

El suelo urbano no consolidado se localiza, en el caso de Lorca, en los bordes de la ciudad; en la Diputación de Río, donde se acomete una importante operación de transformación del tejido industrial existente a uso residencial; al Sur y Este de la ciudad en áreas próximas al ferrocarril, Carretera de Águilas y Rambla de Tiata y el barrio de Virgen de las Huertas, donde se diseñan una serie de remates del tejido urbano consolidado.

En pedanías se ha considerado como suelo urbano no consolidado el nuevo suelo que se incorpora a la estructura urbana existente, formando parte de la malla urbana; en general corresponde a pequeñas operaciones de remate y de completación y racionalización del viario soporte de su estructura urbana.

- **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

El Plan General recoge como suelo urbano de núcleo rural, el suelo correspondiente a asentamientos poblacionales existentes con una incipiente estructura urbana, sin complejidad urbanística alguna, con edificaciones tradicionales vinculadas generalmente al sector primario.

10.1.1. Ámbitos con 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:

URPI-1 -	PEPRI del Recinto Histórico Artístico
URPI-2 -	MPPGOU Cuartel Sancho Dávila
URPI-3 -	Estudio de detalle UA 3.1.2 Avenida de Europa
URPI-4 -	Plan Especial de Reforma Interior calle Abellaneda
URPI-5 -	Estudio de detalle UA 3.1.1 Avenida de Europa
URPI-6 -	Plan Especial de Reforma Interior en terrenos junto a la Estación de San Diego
URPI-7 -	Plan Especial de Reforma Interior La Alberca
URPI-8 -	MPPGOU ampliación de suelo urbano en Camino de Vera
URPI-9 -	MPPGOU campo de fútbol San José
URPI-10 -	Plan Especial de Reforma Interior Alameda de la Constitución
URPI-11.-	Estudio de detalle calle Periodista López Barnés
URPI-12.-	Plan Especial de Reforma Interior Carretera de Granada y Rambla de las Chatas
URPI-13 -	Plan Parcial La Viña
URPI-14 -	Plan Especial de Reforma Interior R - 3
URPI-15 -	Plan Parcial la Isla
URPI-16 -	Plan Especial de Reforma Interior el Huerto
URPI-17 -	Plan Especial de Reforma Interior Alameda de la Constitución
URPI-18 -	Plan Parcial SAPRELORCA

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.

10.1.2. Delimitación de ámbitos sujetos 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.

Se han delimitado los siguientes ámbitos, cuyo objeto será la reforma o rehabilitación urbana en caso de los planes especiales y la ordenación de volúmenes en caso de los estudios de detalle:

- Lorca PERI 1: tiene por objeto la reordenación y transformación de uso de un área de suelo urbano ubicada en la entrada norte, junto a la carretera de Caravaca.
- 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 4: tiene por objeto la rehabilitación de los cuerpos conventuales unidos a la Iglesia del Carmen, la recuperación del espacio interior existente y la creación de una plaza pública
- Lorca PERI 5: reordenación de los terrenos ocupados por la subestación eléctrica para uso residencial y canalización y urbanización de la Rambla de las Señoritas.
- 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.
- Lorca ED 1: tiene por objeto la ordenación de volúmenes en dos manzanas de suelo urbano no consolidado con ordenación pormenorizada situado al oeste de la ciudad, entre el Calvario y el colegio público Andrés García Soler
- Lorca ED 2: tiene por objeto la ordenación de un enclave vacío en el extremo Sur de la ciudad, junto a la salida de la carretera de Águilas.
- Coy PERI 1: tiene por objeto la reordenación de una zona ocupada con edificación industrial, manteniendo su uso.

10.1.3. Zonas de ordenanza

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 1a, Casco.**

Se caracteriza por edificaciones entre medianeras que tienen como soporte una estructura viaria de calles estrechas y un caserío popular de viviendas de baja altura, generalmente unifamiliares con división vertical de la propiedad. Las manzanas de los bordes, próximas al centro de actividad de la ciudad, se han ido transformando, apareciendo edificaciones en altura de vivienda colectiva.

- **Ordenanza 1b, Casco en barrios altos.**

Corresponde a las zonas incluidas en la delimitación del conjunto histórico y no incluidas en Plan Especial de Protección. Corresponde a una zona con estructura urbana tradicional, caracterizada por edificaciones entre medianeras que tienen como soporte una estructura viaria de escasa entidad a base de calles estrechas y un caserío popular de viviendas de baja altura, generalmente unifamiliares con división vertical de la propiedad. Las manzanas de los bordes, próximas al centro de actividad de la ciudad, se han ido transformando, apareciendo edificaciones en altura de vivienda colectiva.

- **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.

- **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.

- **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.

- **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.

- **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.

- **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.

- **Ordenanza 8, Comercial.**

Comprende las edificaciones comerciales construidas con edificación exenta en gran parcela.

- **Ordenanza 9a, Industrial.**

Recoge las distintas tipologías industriales y de almacenamiento que se desarrollan en la ciudad, admitiéndose de forma complementaria los usos terciarios.

- **Ordenanza 9b, Industrial matadero.**

Recoge la parcela donde actualmente se ubica el matadero y cuyo mantenimiento se prevé en el Plan General.

- **Ordenanza 10, Equipamiento.**

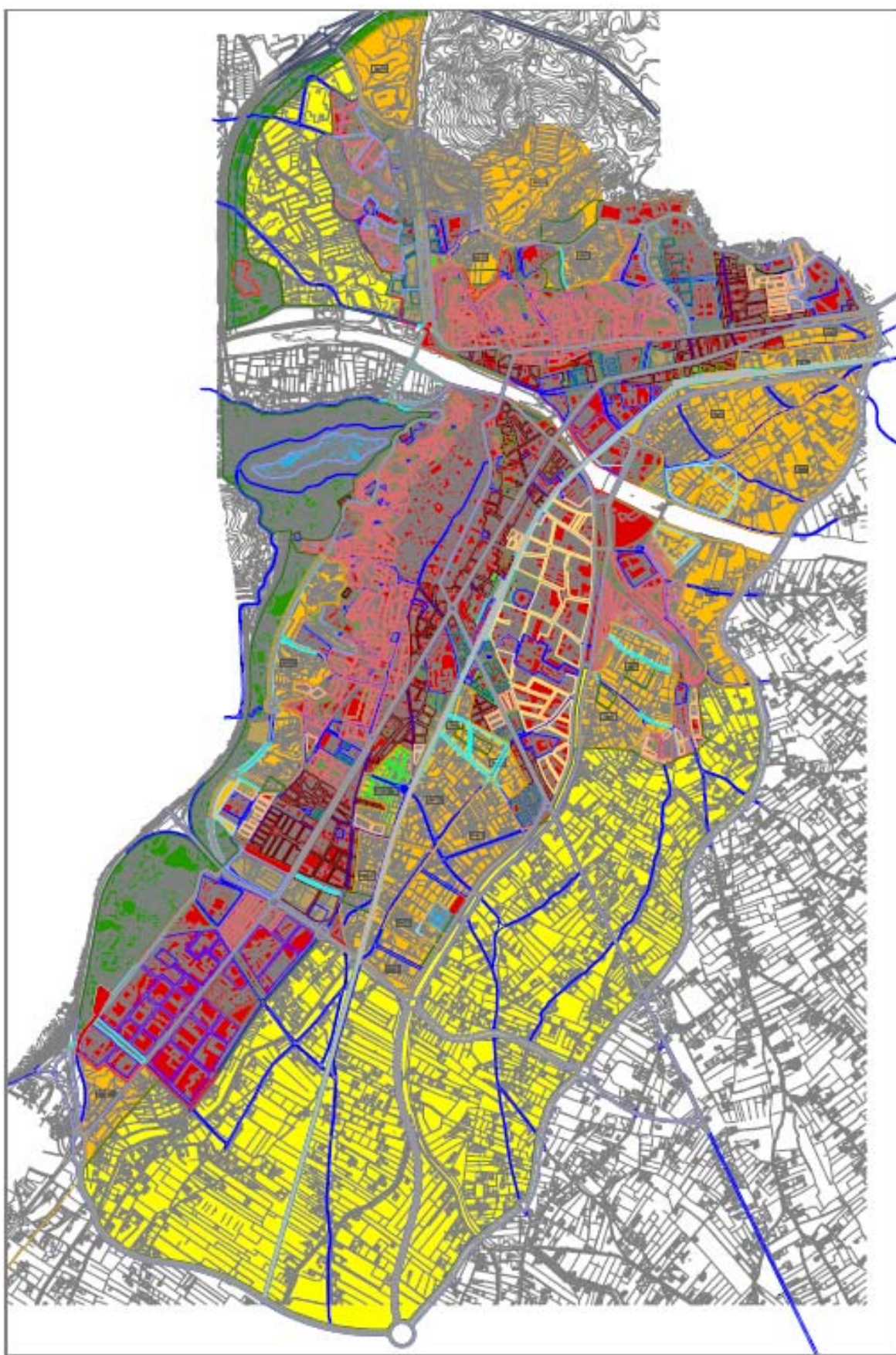
Recoge tanto los equipamientos existentes como propuestos, englobando distintas tipologías en función del servicio comunitario específico a desarrollar.

- **Ordenanza 11, Equipamiento deportivo.**

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

- **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.



Para las pedanías se han establecido una serie de ordenanzas, especificando en éstas las condiciones de desarrollo que deben regular las condiciones particulares de la edificación de los núcleos que presentan alguna singularidad.

- **Ordenanza 13a, Pedanía O1**, de casco consolidado con edificación entre medianeras
- **Ordenanza 13b, Pedanía O1**, de casco consolidado con edificación entre medianeras en Campo López
- **Ordenanza 13c, Pedanía O1**, de casco consolidado con edificación entre medianeras en Coy
- **Ordenanza 14, Pedanía O2**, de vivienda unifamiliar agrupada y aislada
- **Ordenanza 15, Pedanía O3**, de vivienda unifamiliar aislada
- **Ordenanza 16, Pedanía O4**, de vivienda colectiva en edificación abierta
- **Ordenanza 17, Pedanía O5**, de vivienda colectiva en edificación abierta

En todas las pedanías serán de aplicación las ordenanzas de **Equipamiento y Zona verde y espacios libres**, establecidas en el apartado anterior.

10.2. SUELO URBANIZABLE

El **suelo urbanizable**, de acuerdo con lo determinado en los artículos 10 de la Ley 6/1998, estatal, y 66 de la Ley 1/2001, autonómica, 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.

El Plan General contempla las siguientes categorías de suelo urbanizable:

- Suelo urbanizable sectorizado
- Suelo urbanizable especial
- Suelo urbanizable no sectorizado

10.2.1. Suelo urbanizable sectorizado

Se clasifican como suelo urbanizable sectorizado aquellos terrenos que se consideran idóneos para ser incorporados a la ciudad a corto o medio plazo, y que permitan satisfacer la demanda que pueda surgir como consecuencia del desarrollo social y económico del municipio.

Para la delimitación de estos terrenos se ha tenido en cuenta su aptitud para conformar una estructura general y orgánica acorde con las pautas formales de la ciudad consolidada.

Se mantienen con esta clasificación los sectores de suelo urbanizable, procedentes del planeamiento que se revisa, que no han sido desarrollados (situados a ambos lados del ferrocarril), y que son:

- Sector S-7, correspondiente al sector UNP
- Sector S-9, correspondiente al sector RP1
- Sector S-10, correspondiente al sector RNP1
- Sector Torrecilla S-1.a.I y S-1.b.I, recogen la delimitación establecida por un expediente de Modificación puntual del Plan que se revisa para la ampliación del actual polígono industrial de SAPRELORCA

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 este Plan General:

- Sectores S-1 y S-17, completan el cierre Norte del barrio de San Cristóbal, hasta el trazado del sistema general viario SG V2.
- Sectores S-18 y S-19, se desarrollan, también al norte, al otro lado del sistema general viario SG V2.
- Sectores S-2, S-3, S-4 y S-5, 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-6, este sector conlleva la obtención de una importante pieza dotacional que complementa los recintos feriales, al límite de su capacidad para las necesidades lorquinas.
- Sector S-8, junto con el sector S-7, completa el vacío existente entre Virgen de las Huertas y la Rambla de Tiata.
- Sectores S-11, S-12 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.
- Sector S-15, completa y refuerza el tejido urbano industrial del polígono Los Peñones, desarrollándose entre este polígono y el trazado de los sistemas generales viarios SG- V5 y SG V9, que limitan su ámbito al Suroeste.
- Sector S-16, complementa las estructuras urbanas de los barrios altos y los barrios que se desarrollan entre la autovía (trazado Este) y la Carretera de Granada. Este sector dota a la ciudad de una nueva fachada desde la autovía, reforzada con el Parque urbano que se diseña entre ésta y los nuevos crecimientos.

- Sectores Serrata S-1.I, S-2.I, S-3.I, S-4.I, S-5.I, y S-6.I suponen una apuesta importante por la consolidación de una gran pieza industrial al Norte de la ciudad, en la Diputación de Río, en el paraje conocido como La Serrata con el fin de albergar industrias aisladas que requieran gran parcela, incluyendo en la delimitación algunas industrias ya implantadas de forma puntual.

Se ha clasificado también suelo urbanizable sectorizado en aquellas pedanías en las que a lo largo del proceso de información se ha detectado una demanda suficiente para ello. En estas pedanías se han delimitado ámbitos próximos a los núcleos capaces de absorber las demandas detectadas. Se han delimitado en:

- Almendricos S-1.I, y S-2.I recogen las expectativas de carácter industrial de la pedanía.
- Campillo S-1.T, se identifica con el ámbito donde se localizará un centro de ocio en situación de proximidad con la ciudad consolidada.
- Coy S-1.R, S-2.R, y S-3.R, prevén ampliaciones del suelo residencial al este del núcleo consolidado.
- La Hoya S-1.R, S-2.R, S-3.R, S-4.R, S-5.R y S-6.R, completan el tejido urbano residencial, con el objeto de unir las diferentes estructuras urbanas existentes.

La Hoya S-7.I, recoge la ampliación del polígono industrial actual que gestiona el Ayuntamiento.

- La Paca S-3.R que completa la estructura residencial del núcleo y S-2.I que recoge las expectativas de carácter industrial de la pedanía.
- Los Curas S-1.R, prevé una pequeña ampliación de suelo residencial a partir del núcleo existente.
- Los Jopos S-1.R, S-2.R y S-3.R, completan el núcleo residencial existente.
- Zarcilla de Ramos S-1.I, y S-4.I, recoge las expectativas de carácter industrial de la pedanía.

Zarcilla de Ramos S-2.R y S-3.R, completan la estructura residencial existente, suponiendo el desarrollo del S-3.R la obtención de un importante equipamiento para el núcleo.

- Zarzadilla de Totana S-1.R y S-2.R, recogen un desarrollo residencial para la pedanía.

Zarzadilla de Totana S-3.I, recoge las expectativas de carácter industrial de la pedanía.

En Marchena, junto al núcleo rural de Estanco Serafín, se delimita un sector de suelo urbanizable, S-1.R, que recoge la demanda existente en la zona, y en Aguderas se delimita el sector S-1.R.

En la Costa se ha clasificado como suelo urbanizable sectorizado un único sector en Ramonete, sector S-1.RT.

Finalmente se han delimitado una serie de sectores dentro del territorio no ligados a núcleos concretos, que recogen en general convenios suscritos por el Ayuntamiento con los particulares:

- Aguaderas, sector S-1.R
- La Paca, sector S-1.R.T
- Purias, sectores S-1.a.I, S-1.b.I, S-2.R, S-3.R.T y S-4.RT
- Tercia, sectores S-1.R, S-2.R, S-3.R, S-5.R, S-6.R y S-7.R
- Tercia S-4.I, recoge una implantación industrial, ligada a la industria de automoción.
- Torrecilla, sectores S-2.T y S-3.T

Dentro de esta categoría de suelo se incluyen como **suelo urbanizable con planeamiento incorporado** los sectores que cuentan con un documento de planeamiento de desarrollo redactado con arreglo a las determinaciones del planeamiento que se revisa y que están en fase de ejecución.

- Lorca, UZPI-1, correspondiente al sector RP 2.
- La Hoya, UZPI-2, correspondiente al polígono industrial de La Hoya.
- Tercia, UZPI-1, correspondiente al sector RP-NT
- Torrecilla, UZPI-1, correspondiente al sector ENP
- Torrecilla, UZPI-2, correspondiente al sector desarrollado con el Plan Parcial SAPRELORCA

10.2.2. Suelo urbanizable especial

Se clasifican los terrenos de la huerta tradicional como suelo urbanizable especial, en atención a su especial entorno ambiental y las peculiares características de los asentamientos existentes. Se establecen las condiciones que deberá cumplir la delimitación de posibles nuevos sectores residenciales, encaminados a albergar edificación residencial unifamiliar tradicional vinculada a la explotación agrícola.

10.2.3. Suelo urbanizable no sectorizado

Se clasifican como suelo urbanizable no sectorizado los terrenos considerados como suelo urbanizable y que no están incluidos en ninguna de las categorías anteriores. Se distinguen los siguientes ámbitos:

- **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.
- **SUZNS 2.R**, comprende los terrenos de suelo urbanizable localizados al norte de la ciudad, entre el límite del suelo urbano, el cauce del Guadalentín y la autovía.
- **SUZNS 3.T**, comprende la franja delimitada por la margen derecha de la carretera a Puerto Lumbreras y la autovía, que se extiende desde el núcleo de Lorca hasta el polígono industrial SAPRELORCA. Tiene por objeto la implantación de actividades terciarias y dotacionales que completen y ordenen la actividad existente.
- **SUZNS 4.I**, terrenos en la Diputación de Río, junto al suelo urbanizable sectorizado de La Serrata y la carretera de Caravaca. En estos terrenos se pretende localizar las industrias contaminantes de forma ordenada, que aún requiriendo grandes parcelas formen parte de un conjunto ordenado.
- **SUZNS 5.R**, terrenos al norte del núcleo urbano de Lorca, delimitados por las zonas de suelo no urbanizable con protección ambiental D- Sierra de Tercia y el suelo urbanizable especial SUZE Huerta.
- **SUZNS 6.R**, terrenos ubicados entre la carretera de Águilas, el suelo no urbanizable de protección ambiental H-Sierra de la Almenara y el suelo urbanizable especial SUZE – Huerta.
- **SUZNS 7.R**: terrenos localizados en la Sierra de Torrecilla, junto a las faldas del Castillo.
- **SUZNS 8.R**: terrenos localizados en la Diputación de Aguaderas, junto al suelo no urbanizable de protección muy alta H-Sierra de la Almenara.
- **SUZNS 9.R**: terrenos localizados en la Diputación de Ramonete, junto al suelo no urbanizable de protección muy alta J-Lomo de Bas, el suelo urbanizable sectorizado Ramonete S-1.R.T.

- **SUZNS 10.R:** terrenos localizados en la Diputación de Garrotillo, junto al suelo no urbanizable de protección muy alta J-Lomo de Bas.

10.3. SUELO NO URBANIZABLE

El Plan General clasifica como suelo no urbanizable, los terrenos que deban preservarse del proceso urbanizador por concurrir en ellos algunas de las circunstancias establecidas en los artículos 9 de la Ley 6/1998, estatal, y 65 de la Ley 1/2001, autonómica.

En suelo no urbanizable se establecen las siguientes categorías:

- **Suelo no urbanizable de protección específica:** constituido por los terrenos que están 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 en esta categoría de suelo:

- Lugares de interés comunitario (LIC)
- Zonas de Especial protección de Aves (ZEPA)
- Ramblas

Las zonas delimitadas se regularán por las protecciones específicas que los instrumentos que las hacen merecedoras de esta protección establecen para cada una de ellas, señalando que generalmente estas protecciones se superponen con las protecciones ambientales que establece el Plan General, debiendo en consecuencia cumplir la suma de medidas que se hayan establecido para ellas.

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.

- **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:

- **Suelo no urbanizable protegido por su valor ambiental**

El suelo no urbanizable de protección ambiental lo constituyen aquellos terrenos para los que de acuerdo con sus valores ambientales, ecológicos y paisajísticos se ha considerado necesaria su preservación de los procesos urbanos, ya que su conservación y mantenimiento son incompatibles con su transformación urbanística.

En esta categoría de suelo no urbanizable se han delimitado las siguientes zonas de ordenación, para cada una de las cuales se establecen determinaciones específicas de protección y uso:

- A. Sierras del Gigante, Pericay y Almirez
- B. Sierras del Cambrón, Ponce y Madroño
- C. Sierra de Torrecilla y zonas situadas al norte del Embalse de Puentes:
 - C1. Embalse de Puentes, Río Luchena, Lomas del Buitre y Cabeza del Asno
 - C2. Sierra Torrecilla: Béjar-Nogalte
 - C3. Sierra Torrecilla- Peña Rubia
- D. Sierra de Tercia
- E. Cabezo de la Jara y alrededores
- F. Sierra de Enmedio
- G. Sierra de Carrasquilla
- H. Sierra de Almenara
- I. Sierra de Las Moreras
- J. Lomo de Bas-Costa Lorquina
- Y. Zonas de vegetación azonal
- ★ Microreservas integrales

A cada una de las zonas de ordenación se asigna un grado de protección, ajustando los usos y actividades permitidas al carácter y grado de la protección; además se han significado especialmente los puntos de interés geológico y los árboles monumentales, elaborando un Catálogo específico para estos últimos.

- **Suelo no urbanizable protegido por su valor agrícola**

Se han clasificado como suelo no urbanizable protegido por su valor agrícola los terrenos que aún poseyendo valores naturales aislados se caracterizan por su tradicional destino agrícola, ya sea en secano o en regadío; se establecen dos grados de protección, fijando determinaciones que regulan los usos y actividades a desarrollar en ellos.

10.4. SUELO DE 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.

11. PATRIMONIO HISTÓRICO

11.1. CATÁLOGO

El Plan General Municipal de Ordenación contiene una propuesta de protección del patrimonio histórico y cultural que se recoge en el Catálogo de bienes protegidos y en la regulación exhaustiva y pormenorizada de los yacimientos arqueológicos.

El objeto del Catálogo es la protección y conservación de los bienes inmuebles sobre la base de sus valores arquitectónicos, urbanísticos, históricos, artísticos, culturales, ambientales y paisajísticos. Se recogen en el Catálogo tanto los edificios, zonas o enclaves con Declaración de Interés Cultural, como aquellos que se distinguen especialmente por sus características propias.

Se instrumentan unas determinaciones normativas que regulan las condiciones de edificación, uso y tramitación que serán de aplicación a cualquier intervención a realizar sobre los elementos incluidos en el Catálogo. Para cada elemento catalogado se establece una ficha que recoge de forma particular y expresa las obras permitidas y criterios de intervención para cada una de ellas.

Se establecen tres niveles de protección para los elementos catalogados:

- Protección integral
- Protección estructural
- Protección ambiental

En cada uno de estos niveles se regulan los cambios de uso y las obras permitidas.

- La **protección integral** tiene por objeto preservar las características arquitectónicas del edificio, elemento, o enclave catalogado, su forma de ocupación del espacio y los demás rasgos que contribuyen a singularizarlo como elemento relevante del patrimonio edificado. Es de aplicación a monumentos, edificios, elementos y espacios urbanos de gran valor arquitectónico o significación cultural.
- La **protección estructural** tiene por objeto la conservación de aquellos edificios, elementos y enclaves que se singularizan por su valor cultural, histórico y artístico, o su calidad arquitectónica, constructiva o tipológica dentro del edificio.

- La **protección ambiental** se aplica a elementos, edificios y enclaves que, sin presentar notables valores arquitectónicos o culturales, conforman áreas de calidad ambiental o reúnen constantes tipológicas interesantes.

11.2. YACIMIENTOS ARQUEOLÓGICOS Y PALEONTOLÓGICOS

El Plan General establece una protección arqueológica que tiene por objetivo la protección y conservación de restos arqueológicos o yacimientos cuya existencia es conocida o se presupone dentro del término municipal de Lorca.

Se establecen los siguientes grados de protección para los yacimientos paleontológicos:

A) Zonas de intervención arqueológica

Comprenden los monumentos con valores arqueológicos, y zonas arqueológicas declaradas como Bien de Interés Cultural, así como aquellos otros que aún no teniendo dicha declaración específica, precisan o merecen por su monumentalidad, singularidad o interés científico de una protección especial.

B) Zonas con restos arqueológicos

Comprende el conjunto de yacimientos con restos arqueológicos de carácter inmueble o mueble “in situ”, no incluidos en el apartado A.

C) Zonas de entorno arqueológico

Comprende aquellas áreas con presencia de restos arqueológicos de carácter mueble presumiblemente descontextualizados por procesos naturales o artificiales, o aquellas otras para las que, pese a la ausencia de testimonios superficiales, su ubicación no permita descartar la presencia de estratos y estructuras de carácter arqueológico en el subsuelo.

Para cada una de las zonas se regulan de forma específica las obras permitidas y las cautelas necesarias para la salvaguarda del bien protegido.

Se acompaña la identificación gráfica precisa de todas las zonas con vestigios prospectados o donde se presupone su existencia, asignando a cada zona una de las protecciones establecidas.

12. DETERMINACIÓN DE LA PROPORCIÓN DE ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES PÚBLICAS POR HABITANTE

12.1. CAPACIDAD DE POBLACIÓN

La calificación de suelo residencial contenida en el Plan General establece la posibilidad de consolidar 87.705 viviendas en suelo urbano y urbanizable sectorizado en el municipio.

En suelo urbano se prevé una capacidad de 47.748 viviendas, considerando tanto las construidas como las permitidas en suelos vacantes o las sustituciones de edificación en zonas que permiten una mayor altura.

Para el cálculo del número de viviendas se han utilizado los siguientes parámetros:

- 125 m² construidos para vivienda colectiva
- 150 m² de parcela para vivienda unifamiliar agrupada
- 500 m² de parcela para vivienda unifamiliar aislada grado 2
- 1.000 m² de parcela para vivienda unifamiliar aislada grado 1
-

Estos estándares se han utilizado únicamente a los efectos estimativos del cómputo de la población.

Unidades de actuación en suelo urbano consolidado:

UNIDAD	Superficie (m ²)	Nº de viviendas
UA 1	4.369	89
UA 2	5.298	112
UA 6	1.380	26
UA 8	6.505	66
UA 9	10.155	153
UA 12	3.153	45
UA 13	3.877	46
UA 14	3.129	38
UA 16	1.659	51
UA 20	828	12
UA 21	311	3
UA 22	396	9
UA 23	10.119	298
UA 25	727	10
UA 26	2.499	40
UA 27	8.680	174
UA 29	4.593	42

UNIDAD	Superficie (m ²)	Nº de viviendas
UA 30	624	9
UA 31	741	21
UA 32	3.780	88
UA 33	1.286	23
UA 36	2.759	66
UA 37	1.047	21
UA 38	1.462	36
UA 39	871	29
UA 40	1.570	42
UA 41	4.990	26
UA 43	611	14
UA 44	544	8
UA 45	1.238	21
UA 48	2.437	53
UA 49	3.386	73
UA 51	14.265	13
UA 52	3.406	18
UA 53	10.825	10
UA 54	1.420	10
UA 64	4.569	61
UA 65	3.714	93
UA 66a	8.822	103
UA 66b	1.081	30
UA 67	2.119	44
UA 72	1.110	21
UA 73	2.100	108
UA 74	3.130	102
UA 75	4.440	52
UA 77	9.374	213
UA 78	885	20
UA 79	4.300	102
UA 81	38.056	56
UA 83	2.793	34
UA 85	3.687	14
UA90	2.130	53
UA91	728	8
UA92	2.062	26
UA93	2.370	64

Unidades de actuación en suelo urbano no consolidado:

UNIDAD	Superficie	Nº viviendas
UA 4 / A1	44.118	518
UA 5 / A1	20.500	196
UA 3 / A2	18.718	169
UA 10 / A2	15.563	173
UA 11 / A3	9.545	96
UA 18 / A4	28.771	273
UA 19 / A4	22.092	159
UA 17 / A5	3.641	29
UA 15 / A6	37.860	264
UA 28 / A6	18.788	244
UA 34 / A7	21.273	80
UA 35 / A7	5.712	20
UA 42 / A8	2.954	55
UA 46 / A8	2.270	39
UA 63 / A9	7.868	47
UA 57 / A10	8.965	122
UA 60 / A10	702	9
UA 61 / A10	3.948	51
UA 50 / A11	9.892	164
UA 56 / A12	6.898	82
UA 58 / A12	3.530	43
UA 59 / A12	3.560	46
UA 69 / A13	4.470	20
UA 89 / A13	6.875	28
UA 70 / A14	10.154	193
UA 71 / A14	13.069	173
UA 55 / A15	45.630	71
UA 62 / A16	9.107	37
UA 76 / A17	7.126	38
UA 80 / A18	6.098	40
UA 47 / A18	5.488	22
UA 7 / A20	11.751	167
UA 24 / A 22	6.814	52
UA 84 / A 23	11.325	155

Suelo urbano remitido a planeamiento de desarrollo:

Ámbito	Superficie (m ²)	Nº de viviendas
PERI 1	104.637	336
PERI 2	9.897	158
PERI 3	8.650	138
PERI 4	2.400	36
PERI 5	32.000	600
ED 1	21.000	168
ED 2	43.700	356

En suelo urbanizable sectorizado y en los sectores de suelo urbanizable incorporados, aplicando las densidades establecidas, el Plan prevé un máximo de 39.888 viviendas

Sector	Superficie (m ²)	Densidad	Nº max viv
Lorca S-1	69.000	40	276
Lorca S-2	45.700	50	229
Lorca S-3	80.000	50	400
Lorca S-4	233.910	40	936
Lorca S-5	256.640	40	1.027
Lorca S-6	153.053	30	459
Lorca S-7	103.516	30	311
Lorca S-8	63.200	30	190
Lorca S-9	27.730	50	139
Lorca S-10	45.000	75	338
Lorca S-11	120.957	50	605
Lorca S-12	129.000	50	645
Lorca S-13	89.580	50	448
Lorca S-14	57.350	50	287
Lorca S-16	175.500	55	965
Lorca S-17	38.400	40	154
Lorca S-18	229.800	30	689
Lorca S-19	129.000	30	387
Aguaderas S-1.R	188.340	15	283
Coy S-1.R	65.388	35	229
Coy S-2.R	34.017	35	119
La Campana S-1.R	200.700	14	281
La Escucha S-1.R.T	2.096.100	14	2.935
La Hoya S-1.R	106.250	30	319
La Hoya S-2.R	78.539	40	314

Sector	Superficie (m ²)	Densidad	Nº max viv
La Hoya S-3.R	72.619	30	218
La Hoya S-4.R	165.750	40	663
La Hoya S-5.R	75.186	40	301
La Hoya S-6.R	77.021	40	308
La Paca S-1.RT	5.905.474	12	7.087
La Paca S-3.R	27.140	35	95
La Parroquia S-1.R	36.550	15	55
Los Curas S-1.R	102.033	30	306
Los Jopos S-1.R	43.110	30	129
Los Jopos S-2.R	34.315	30	103
Los Jopos S-3.R	18.130	30	54
Marchena S-1.R	96.900	15	145
Purias S-2.R	115.773	15	174
Purias S-3.R-T	1.269.028	16	2.030
Purias S-4.R-T	1.756.310	14	2.459
Ramonete S-1.RT*	5.062.381	16	8.100
Tercia-1.R	274.460	30	823
Tercia-2.R	559.300	12	671
Tercia-3.R	381.587	9	343
Tercia-5.R	700.000	16	1.120
Tercia-6.R	510.000	20	1.020
Tercia-7.R	13.886	30	42
Zarcilla de Ramos S-2.R	21.393	15	32
Zarcilla de Ramos S-3.R	52.740	12	63
Zaradilla de Totana S-1.R	16.910	15	25
Zaradilla de Totana S-2.R	20.214	15	30

Suelo urbanizable sectorizado con planeamiento incorporado (UZPI)

Sector	S sector (m ²)	Nº max viv
Lorca UZPI 1	62.540	281
Tercia UZPI 1	102.400	205
Torrecilla UZPI 1	174.500	44

Capacidad residencial:

	Viviendas
Viviendas suelo urbano consolidado	36.211
Viviendas suelo urbano consolidado en unidades de actuación Lorca	2.999
Viviendas en suelo urbano no consolidado de Lorca	3.877
Viviendas en suelo urbano remitido a planeamiento de desarrollo	1.792
Viviendas en suelo urbano no consolidado en Pedanías	1.958
Viviendas en suelo urbano de núcleos rurales	980
Viviendas en suelo urbanizable en desarrollo	530
Viviendas en suelo urbanizable sectorizado	39.358
Total	87.705

En el estudio de población contenido en el documento de información urbanística, se analiza la necesidad de viviendas en función de la composición familiar, considerando dos supuestos, uno en el que se mantiene la composición actual (3,54 habitantes / vivienda), y el que se daría en caso de mantenerse la reducción que se viene produciendo en los últimos años (3,12 habitantes /vivienda).

Supuesto 1	3,54 habitantes / vivienda
Supuesto 2	3,12 habitantes / vivienda

La capacidad de población en suelo urbano y urbanizable sectorizado con la propuesta de ordenación del Plan General se considera también en los dos supuestos:

	Supuesto 1	Supuesto 2
Suelo urbano	169.272	149.189
Suelo urbanizable	141.204	124.451
Total habitantes	310.476	273.640

12.2. SISTEMA GENERAL DE ESPACIOS LIBRES

La propuesta de ordenación del Plan General de Ordenación Municipal establece un sistema general de espacios libres adecuado a la estructura propuesta y a la capacidad de población prevista.

Se considera que forman parte del mismo los espacios libres públicos, existentes y previstos por el Plan General, que, pertenecientes a la estructura general de la ordenación, tienen características funcionales y de superficie que exceden el uso local, sirviendo a toda la población.

El Plan General establece sistemas generales adscritos o vinculados al suelo urbano y al suelo urbanizable. En todos los sectores delimitados se fija la superficie de suelo para el sistema general de espacios libres, tanto numérica como gráficamente.

El Plan General prevé la siguiente superficie de sistemas generales de espacios libres en suelo urbano y urbanizable sectorizado:

Suelo urbano Lorca:

SG	Superficie(m ²)	SG	Superficie(m ²)
1	20.420	21	1.073
2	2.994	22	4.247
3	8.698	23	235
4	4.661	24	35.319
5	2.310	25	3.537
6	919	26	4.990
7	7.060	27	6.100
8	3.715	28	2.798
9	414	29	4.189
10	7.050	30	1.573
11	6.718	31	18.650
12	7.815	32	2.857
13	7.256	33	10.351
14	5.479	34	6.089
15	6.419	35	2.325
16	1.567	36	4.729
17	2.738	37	7.428
18	6.242	38	5.712
19	1.881	39	5.019
20	2.477	40	15.223

Suelo urbano pedanías:

	Superficie(m ²)		Superficie(m ²)
AVILÉS	9.744	LA PARROQUIA	3.238
CAMPO LÓPEZ	2.827	LAS TERRERAS	4.403
COY	3.334	LIBRILLERAS	3.837
LA HOYA	8.577	LOS JOPOS	3.463
LA PACA	8.114	ZARCILLA DE RAMOS	4.229

Suelo urbanizable sectorizado:

	SG verde		SG verde
Lorca S-1	11.000	Los Jopos S-1.R	4.790
Lorca S-7	11.500	Los Jopos S-2.R	8.500
Lorca S-8	6.000	Los Jopos S-3.R	2.000
Lorca S-9	3.080	Marchena S-1.R	11.400
Lorca S-10	5.000	Purias S-1.a.I	81.827
Lorca S-11	20.463	Purias S-1.b.I	80.577
Lorca S-12	32.250	Purias S-2.R	14.016
Lorca S-13	21.347	Purias S-4.R-T	439.077
Lorca S-14	6.370	Ramonete S-1.RT	1.152.309
Lorca S-17	9.600	Serrata S-1	71.508
Lorca S-18	28.000	Serrata S-2	186.190
Aguaderas S-1.R	22.158	Serrata S-3	154.312
Almendricos S-1.I	31.886	Serrata S-4	76.304
Almendricos S-2.I	10.352	Serrata S-5	230.577
La Campana S-1.R	20.300	Serrata S-6	356.800
La Escucha S-1.R.T	386.900	Tercia-1.R	17.520
La Hoya S-1.R	12.560	Tercia-2.R	64.300
La Hoya S-2.R	8.726	Tercia-5.R	123.529
La Hoya S-3.R	9.000	Tercia-6.R	90.000
La Hoya S-5.R	8.354	Torrecilla S-2.T	6.000
La Hoya S-6.R	8.558	Torrecilla S-3.T	68.355
La Hoya S-7.I	10.000	Zarcilla de Ramos S-1.I	48.750
La Paca S-1.RT	694.800	Zarcilla de Ramos S-2.R	2.377
La Paca S-2.I	8.310	Zarcilla de Ramos S-3.R	5.860
La Paca S-4.I	13.744	Zarcilla de Ramos S-4.I	6.615
La Parroquia S-1.R	6.450	Zaradilla de Totana S-1.R	740
Los Curas S-1.R	11.337	Zaradilla de Totana S-2.R	2.246

Total Sistema General de espacios libres

	SG espacios libres (m²)
Suelo urbano Lorca	249.277
Suelo urbano pedanías	51.766
Suelo urbanizable sectorizado	4.724.524
Total	5.025.567

12.3. RELACIÓN ESPACIO LIBRE / HABITANTE

La Ley 1/2001 del Suelo de la Región de Murcia, establece que el sistema general de espacios libres estará constituido por parques y jardines públicos con una dotación mínima de 5 m²/ habitante en relación con la población prevista por el Plan para el suelo urbano y urbanizable.

Teniendo en cuenta la capacidad de población en suelo urbano y urbanizable, la superficie mínima de sistemas generales establecida por la Ley sería:

Habitantes/ vivienda	Población	SG espacios libres Ley 1/2001	Estándar
3,12	273.640	1.368.200	5 m ² / habitante
3,54	310.476	1.552.380	5 m ² / habitante

La propuesta del Plan General, contabilizando los sistemas generales existentes y propuestos, sería

Habitantes/ vivienda	Población	SG espacios libres propuesto	Estándar
3,12	273.640	5.025.567	18,36 m ² / habitante
3,54	310.476	5.025.567	16,19 m ² / habitante

El sistema general de espacios libres previsto en el Plan General en suelo urbano y urbanizable sectorizado excede sobradamente los estándares mínimos establecidos en la Ley, suponiendo una relación de 18,36 m²/ habitante o de 16,19 m²/ habitante según la hipótesis de ocupación de vivienda.

Considerando las especiales connotaciones de los sistemas generales delimitados en el Lomo de Bas, Sierra de la Almenara y Sierra de Tercia, ubicados en espacios de especial protección, se han calculado los estándares de espacios libres sin

contabilizar su superficie, aunque si se tenga en cuenta, también en este caso, la capacidad de población de los sectores de suelo urbanizable a que se adscriben.

	SG espacios libres- SG en LIC (m²)
Suelo urbano Lorca	249.277
Suelo urbano pedanías	51.766
Suelo urbanizable sectorizado	2.919.609
Total	3.220.652

El estándar de sistemas generales, según la ordenación del Plan General, en los dos supuestos de ocupación de vivienda considerados, sería:

Habitantes/ vivienda	Población	SG espacios libres propuesto	Estándar
3,12	273.640	3.220.652	11,77 m ² / habitante
3,54	310.476	3.220.652	10,37 m ² / habitante

La propuesta del Plan General, con una relación de 11,77 m²/ habitante o de 10,37 m²/ habitante, según la hipótesis de población, también supera los estándares mínimos de espacios libres por habitante establecidos por la Ley.

13. EL PLAN EN CIFRAS

En este apartado se incluyen los datos numéricos más relevantes que derivan de las determinaciones urbanísticas del Plan General.

Se recogen los datos numéricos, sin justificación de magnitudes ni conceptos, pues éstos ya están explicados en el resto de documentos del Plan.

CLASIFICACIÓN DE SUELO

	Superficie (Ha)	%
Suelo urbano	926,97	0,552
Suelo urbanizable	25.273,81	15,054
Suelo de sistemas generales	557,90	0,332
Suelo no urbanizable	141.134,24	84,062
Total término	167.892,92	100,000

	Superficie (Ha)	%
Suelo urbano consolidado Lorca	424,59	0,253
Suelo urbano no consolidado Lorca	54,96	0,033
Suelo urbano pedanías	340,92	0,203
Suelo urbano de núcleo rural	106,50	0,063
Suelo urbanizable en desarrollo	88,05	0,052
Suelo urbanizable sectorizado	3.585,87	2,136
Suelo urbanizable especial	16.329,86	9,726
Suelo urbanizable no sectorizado	5.270,03	3,139
Suelo de sistemas generales	557,90	0,332
Suelo no urbanizable	141.134,24	84,062
Total término	167.892,92	100,00

SUELO URBANO

	Superficie (Ha)	%
Suelo urbano consolidado Lorca	424,59	45,804
Suelo urbano no consolidado Lorca	54,96	5,929
Suelo urbano pedanías	340,92	36,778
Suelo urbano de núcleo rural	106,50	11,489
Total suelo urbano	926,97	100,00

SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO
(sin sistemas generales)

	Superficie (m²)	%
Suelo urbanizable Lorca	2.117.109	6,63
Aguaderas	188.340	0,59
Almendricos	359.024	1,12
Campillo	244.550	0,77
Coy	99.405	0,31
La Campana	200.700	0,63
La Escucha	2.096.100	6,56
La Hoya	665.365	2,08
La Paca	6.131.098	19,19
La Parroquia	36.550	0,11
Los Curas	102.033	0,32
Los Jopos	95.555	0,30
Marchena	96.900	0,30
Purías	4.501.538	14,09
Ramonete	5.062.381	15,84
Serrata	5.720.820	17,91
Tercia	2.639.233	8,26
Torrecilla	947.420	2,97
Zarcilla de Ramos	572.418	1,79
Zaradilla de Totana	74.387	0,23
Total	31.950.926	100,00

CALIFICACIÓN DEL SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO (sin sistemas generales)

	Superficie (m ²)	%
SUZ residencial	8.151.687	25,513
SUZ residencial-terciario	14.073.193	44,046
SUZ industrial	9.726.046	30,441
Total	31.950.926	100,000

SUELO URBANIZABLE ESPECIAL

	Superficie (m ²)	%
SUZE	163.298.566	100
Total suelo urbanizable especial	163.298.566	100,00

SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO

		S total	% s/total
SUZNS-1.R	residencial	3.749.069	7,11
SUZNS-2.R	residencial	413.130	0,78
SUZNS-3.T	terciario	1.671.900	3,17
SUZNS-4.I	industrial	13.935.768	26,44
SUZNS-5.R	residencial	11.813.341	22,42
SUZNS-6.R	residencial	3.013.321	5,72
SUZNS-7.R	residencial	1.134.546	2,15
SUZNS-8.R	residencial	5.531.011	10,50
SUZNS-9.R	residencial-terciario	6.299.215	11,95
SUZNS-10.R	residencial-terciario	5.139.040	9,75
Total		52.700.341	100,00

SUELO URBANIZABLE INDUSTRIAL-TERCIARIO

	Superficie (m²)	%
Lorca	81.773	0,30
Almendricos	422.382	1,57
Campillo	244.550	0,91
La Hoya	100.000	0,37
La Paca	220.538	0,82
Purias	1.522.831	5,67
Serrata	6.832.265	25,45
Tercia	200.000	0,74
Torrecilla	1.021.775	3,81
Zarcilla de Ramos	553.650	2,06
Zarzadilla de Totana	42.089	0,16
SUZNS -3T	1.671.900	6,23
SUZNS-4	13.935.768	51,90
Total SUZ	11.241.853	41,87
Total SUZNS	15.607.668	58,13
Total	26.849.521	100,00

CAPACIDAD PARA VIVIENDAS EN ÁMBITOS SUJETOS A DESARROLLO

	Nº viviendas
UA en suelo urbano consolidado	2.999
UA en suelo urbano no consolidado	3.877
SUNC remitido a planeamiento de desarrollo	5.671
UA en suelo urbano no consolidado Pedanías	1.958
Suelo urbanizable en desarrollo	530
Suelo urbanizable sectorizado residencial	39.358
Total suelo para viviendas	54.393

**14. ACUERDO DE APROBACIÓN INICIAL DE LA REVISIÓN DEL PLAN
GENERAL MUNICIPAL DE ORDENACIÓN DE LORCA**

15. DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

**16. ACUERDOS SOBRE LAS ALEGACIONES PRESENTADAS AL
DOCUMENTO APROBADO INICIALMENTE**

**17. ACUERDO DE APROBACIÓN PROVISIONAL DE LA REVISIÓN DEL
PLAN GENERAL MUNICIPAL DE ORDENACIÓN DE LORCA**

18. ORDEN DE 18 DE ABRIL DE 2003 DEL CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, VIVIENDA Y TRANSPORTES DE APROBACIÓN DEFINITIVA, A RESERVA DE SUBSANACIÓN DE DEFICIENCIAS, DEL PLAN GENERAL MUNICIPAL DE ORDENACIÓN.

19. DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL COMPLEMENTARIA

20. ORDEN DE 11 DE DICIEMBRE DE 2003 DEL CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, VIVIENDA Y TRANSPORTES DE APROBACIÓN DE SUBSANACIÓN DE DEFICIENCIAS.

21. ORDEN DE 26 DE MAYO DE 2004 DEL CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, VIVIENDA Y TRANSPORTES DE APROBACIÓN DE SUBSANACIÓN DE DEFICIENCIAS.

**22. ACUERDO DE APROBACIÓN DEL TEXTO REFUNDIDO POR EL
AYUNTAMIENTO PLENO**

