

**MODIFICACION PUNTUAL DE LA ORDENACION RECOGIDA EN EL
P.G.M.O. DE LORCA (APROBADO DEFINITIVAMENTE) DE LA UNIDAD
DE ACTUACIÓN U. A. -71. LORCA (MURCIA).**

(APROBACION DEFINITIVA)

FEBRERO 2008

MEMORIA.

INDICE

I MEMORIA.

I.- Memoria informativa y estudios complementarios.

- 1.1.- Antecedentes
- 1.2.- Objeto del presente Proyecto de modificación.
- 1.3.- Situación y planeamiento vigente.
- 1.4.- Medio Físico
- 1.5.- Medio Socio - Económico.
- 1.6.- Infraestructuras Técnicas y de Transporte.
- 1.7.- Usos del Suelo.
- 1.8.- Patrimonio Histórico - Artístico.

2.- Memoria de la Ordenación.

- 2.1.- Justificación de la conveniencia y oportunidad de la modificación.
- 2.2.- Objetivos y criterios de la Ordenación.
- 2.3.- Justificación del modelo elegido y Descripción de la Ordenación.
- 2.4.- Justificación de las determinaciones del Plan General.
- 2.5.- Gestión del Planeamiento- Unidad de Actuación.

3.- Normas Urbanísticas.

- 3.1.- Normativa general.-
- 3.2.- Normas particulares. Ordenanzas.-
- 3.3.- Vigencia.
- 3.4.- Normativa Particular de Aplicación a tener en cuenta junto al Ferrocarril.

4.- Programa de Actuación.

- 4.1.- Objetivo.
- 4.2.- Plan de Etapas.
- 4.3.- Revisión.
- 4.4.- Actuaciones municipales y de iniciativa Privada.

5.- Estudio Económico - Financiero.

**II ANEXO MEMORIA: JUSTIFICACION DE ALTURAS.
MODIFICACION PUNTUAL DE LA ORDENACION RECOGIDA EN EL P.G.M.O.
DE LORCA (APROBADO DEFINITIVAMENTE) DE LA UNIDAD DE ACTUACIÓN
U. A. -71. LORCA (MURCIA).**

PROMOTOR: DOFANTUR, S.L. Y CONSTRUCCIONES MARTÍN CARRILLO, S.A.

ARQUITECTOS: D. Sebastián Miñarro García
D. Cristino Guerra López
D. Juan B. García Pedrero y
D. Agustín Ancosta Benavent.

I.- MEMORIA

1.- MEMORIA INFORMATIVA Y ESTUDIOS COMPLEMENTARIOS.

1.1.- Antecedentes.

La mercantil Dofantur, S.L. y Construcciones Martín Carrillo, S.A., son propietarias de un solar, sito en C/. Martín Morata y Camino Marín, que constituyen la Unidad de Actuación U. A.-71.

El Plan General Municipal de Ordenación de Lorca fue Aprobado Definitivamente, recogiendo en el mismo la ordenación detallada de dicha Unidad de Actuación U. A.-71, con posterioridad fue modificada la delimitación de la citada Unidad de Actuación para ajustarla al plano catastral, dejando fuera una pequeña propiedad, pero sin afectar prácticamente a la ficha urbanística del Plan, ajustándose la misma a dicha situación.

Se parte, por tanto, de dicho documento que ajusto la ficha, pero que en nada afecta al resto de los parámetros urbanísticos aprobados por el P.G.M.O. de Lorca.

Con fecha 15 de Septiembre de 2005, fue Aprobado Definitivamente el correspondiente Proyecto de Reparcelación de la U. A. -71.

Con fecha 13 de Diciembre de 2005, fue Aprobado Inicialmente el Proyecto de Urbanización de dicha Unidad de Actuación, remitiéndose a la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) para su Informe correspondientes. Es en éste momento durante el proceso de aprobación del Proyecto de Urbanización cuando se pone de manifiesto por parte de ADIF, que conforme al Estudio Informativo del Proyecto del Corredor Mediterráneo de alta velocidad, en su tramo Murcia-Almería, el tren discurre en dicho tramo con doble vía, en superficie entre pantallas acústicas, **existiendo un paso inferior que cruza dicha Unidad de Actuación** en supresión de paso a nivel nº 5 del Camino Marín.

Si bien éste hecho parece del todo ilógico, ya que dicho paso inferior debería de haberse realizado por el propio Camino Marín, la realidad es que así está Aprobado Definitivamente.

Recientemente, también es sabido que se ha creado la Comisión Técnica para el Estudio de dicho trazado, confirmándose la derogación inmediata del citado Estudio

Informativo que aprobó el trazado en superficie para estudiar un trazado en soterramiento que bien discurra por éste mismo trazado o por otro alternativo.

No obstante, y puesto que, la solución definitiva se va a prolongar en el tiempo y se precisa ejecutar la Unidad de Actuación U. A.-71, ya que se habían realizado todos los trámites de gestión, Proyecto de Reparcelación, Proyecto de Urbanización, incluso en primer bloque de viviendas para la solicitud de la correspondiente licencia de obras, es por lo que, se precisa dar una solución lo mas rápida posible por el grave perjuicio económico que todo éste retraso esta suponiendo sin poder esperar a la solución última del trazado Definitivo.

La presente modificación pretende, por tanto, cumplir con lo actualmente aprobado a nivel de la legislación ferroviaria a la vez que con el Plan General, lo que requiere una modificación puntual de éste.

La solución pasa, por tanto, por respetar el trazado de dicho paso inferior a través de la Unidad de Actuación, reordenando la distribución de volúmenes recogidos en el Plan General de forma que sin modificar la edificabilidad total de la Unidad, se reajustasen las manzanas edificatorias de forma que además se cumpla con las zonas de influencia del ferrocarril, considerando el desdoblamiento actualmente aprobado con su trazado en superficie, y considerando el Informe de ADIF que indica textualmente *“... La arista exterior de la plataforma, coincidente, en este caso, con la arista exterior de explanación, debe situarse a 7 metros del eje de la vía actual (el Ministerio de Fomento marcó un ancho de 14 m.) para la nueva plataforma). Fijadas estas aristas, quedan determinadas la Zona de Dominio Público (a 5 m.), la Zona de Protección (a 5+3 m.) y la Línea Límite de Edificación (a 20 m.), con sus respectivas limitaciones a la propiedad, según lo dispuesto en la Ley del Sector ferroviario, su reglamento y demás disposiciones vigentes. ...”*.

En la solución aprobada en el Estudio Informativo del Proyecto Corredor Mediterráneo de Alta Velocidad Tramo Murcia-Almería, y para el tramo que afecta al UA-71, se contempla la solución de pantallas acústicas, con lo que el límite de la plataforma (a partir del cual se establecen las distancias de la zona de dominio público, zona de protección y límite de edificación), coincide con las susodichas pantallas, es decir a unos 5 mts. del actual eje del FFCC. No obstante, en la presente modificación del P.G.M.O. y a los efectos de determinar la línea de edificación, se ha mantenido la distancia de 7 mts. para la línea exterior de la plataforma.

Ello supone diseñar unos bloques en donde sin incrementar la edificabilidad se incrementa la altura de los mismos, para poder acumularla en ellas.

1.2.- Objeto del presente Proyecto de Modificación.

Los objetivos han sido expuestos en el apartado anterior de antecedentes, y no son otros que sin perjuicio de que se anule el actual Estudio Informativo del Proyecto del Corredor Mediterráneo de Alta Velocidad, en su tramo Murcia-Almería, **la presente Modificación tiene por objetivo hacer compatible dicho trazado y el paso inferior**

que contempla a través de dicha Unidad de Actuación U. A.-71, así como la correcta definición de las zonas de influencia del ferrocarril, es decir “... La arista exterior de la plataforma, coincidente, en este caso, con la arista exterior de explanación, debe situarse a 7 metros del eje de la vía actual (el Ministerio de Fomento marcó un ancho de 14 m.) para la nueva plataforma). Fijadas estas aristas, quedan determinadas la Zona de Dominio Público (a 5 m.), la Zona de Protección (a 5+3 m.) y la Línea Límite de Edificación (a 20 m.), con sus respectivas limitaciones a la propiedad, según lo dispuesto en la Ley del Sector ferroviario, su reglamento y demás disposiciones vigentes. ...”,(sin perjuicio de la solución de pantallas acústicas recogida en el Estudio Informativo del Proyecto Corredor Mediterráneo de Alta Velocidad Tramo Murcia-Almería , que hace coincidir la línea exterior de la plataforma con la línea de las pantallas acústicas) **con las determinaciones urbanísticas reflejadas en el P.G.M.O. de Lorca Aprobado Definitivamente, así como las zonas verdes reflejadas en él de forma que manteniendo la edificabilidad y las zonas verdes se reorganizan el volumen de dicha Unidad de Actuación, modificando la estructura de las manzanas edificadas y las alturas de las mismas.**

Dichos objetivos se resumen en los siguientes puntos:

- 1) Contemplar el paso inferior reflejado en el Estudio Informativo con igual anchura y trazado.
- 2) Cumplir con la correcta definición de las zonas de influencia del ferrocarril considerando el desdoblamiento de la misma fijándose las zonas de dominio público, la de protección y la edificación conforme al Informe emitido por ADIF.
- 3) Conservar la zona verde y el vial que la delimita conforme está recogido en el P.G.M.O. Aprobado.
- 4) Reordenar las manzanas resultantes para lo que se requiere incrementar la altura de los nuevos bloques proyectados, pero sin incrementar la edificabilidad aprobada por el P.G.M.O de Lorca.

1.3.- Situación y Planeamiento vigente.

El planeamiento vigente y la ordenación, alturas y alineaciones, es la recogida en el propio Plan General, siendo los parámetros urbanísticos los recogidos en la correspondiente ficha, tras la modificación de la delimitación de la U. A. -71, que fue aprobada definitivamente en su momento, a saber:

Manzana	Ordenanza	Tipología	Superficie	%	Altura max.	E (m ² /m ²)	A (m ²)
1	2	Ensanche	2.660		4(5)+A	2.478	13.142
2	2	Ensanche	1.519		4+A	1.520	7.149
3	4	Unifamiliar agrupada	656		2	1	695
3 Bis	4	Unifamiliar agrupada	25		2	1	
4	4	Unifamiliar agrupada	767		2	1	
		Zona verde	3.295				
		Viales/aparcamiento	4.100				
		TOTAL	13.022				21.838

Aprovechamiento total (m2/m2)	1,677
Porcentaje de cesión (%)	56,78
Porcentaje de suelo neto edificable (m2/m2)	43,22
Cesión de aprovechamiento (%)	5,000

Iniciativa de la actuación	Privada
Sistema de actuación	Compensación

1.4.- Medio Físico.

Según datos reflejados en el actual Texto Refundido del P.G.M.O. de Lorca.

1.5.- Medio Socio-Económico.

Según datos reflejados en el actual Texto Refundido del P.G.M.O. de Lorca.

1.6.- Infraestructuras Técnicas y de Transporte.

La zona en cuestión goza de todos los servicios propios de Suelo Urbano, especialmente en la fachada a la Calle Martín Morata y Camino Marín, inmersa dentro de la trama urbana de la ciudad.

1.7.- Usos del Suelo – Estado Actual.

El suelo en cuestión al quedar dentro de la trama urbana queda fuera de cualquier tipo de producción agrícola, figurando en la actualidad como terrenos improductivos preparados para su incorporación a la trama urbana dentro del 1º cuatrienio.

1.8.- Patrimonio Histórico-Artístico.

El solar se encuentra fuera del Recinto Histórico, no estando afectado por ningún área de Influencia de Bic alguno.

2.- MEMORIA DE LA ORDENACION.

La documentación del presente Proyecto, incluye determinaciones reflejadas en el artículo 29 del R. P.

Aunque es frecuente que el P.G.M.O. no descienda a definir con detalle dichas zonas de reforma interior y se limita a delimitarlas fijando unos objetivos generales de alturas, volúmenes, zonas libres, etc., a reserva de su desarrollo y tratamiento posterior mediante figura de desarrollo de Planeamiento, no es tal en el caso que nos ocupa.

Teniendo presente la escasa entidad del ámbito objeto del presente proyecto y la peculiaridad de ser promovidas a instancias del propietario único del solar, se entiende que la presente modificación puede y debe fijar las condiciones urbanísticas del mismo hasta sus mínimos detalles conforme a la legislación urbanística vigente, considerando innecesario su obligatorio desarrollo posterior mediante PERI o Estudio de Detalle. En consecuencia se recoge, en el presente documento, una ordenanza específica denominada “EDIFICACION ABIERTA (UA-71-Suelo urbano no consolidado) 3c”, de aplicación a las manzanas nº 1 y 2 surgidas de la nueva ordenación.

No obstante, se considera oportuno mantener la definición de la una Unidad de Actuación para la gestión urbanística y poder realizar las cesiones correspondientes a favor del Ayuntamiento, y que le correspondan derivados de la presente Modificación.

2.1.- Justificación de la conveniencia y oportunidad de la Modificación.

La modificación puntual se justifica en base a los siguientes criterios:

1. Para hacer compatible el Estudio Informativo del Proyecto del Corredor Ferroviario aprobado y la correcta definición de la zonas de influencia con el P.G.M.O. de Lorca, en concreto en cuanto a la definición geométrica de la línea de edificación.
2. La presente modificación pretende resolver de forma lógica y racional, la contradicción existente en el P.G.M.O., Aprobado Definitivamente, y el citado Estudio Informativo, que recoge un paso inferior por medio de la U. A.-71, así como la aplicación de la actual Ley, y reglamento del sector Ferroviario.

3. La modificación planteada hará posible acometer la gestión de la urbanización, así como la promoción de la U. A.-71, cumpliendo la legislación vigente sin perjuicio de tener que esperar varios años hasta que se encuentre la solución definitiva al nuevo trazado y al nuevo Estudio Informativo que hay que realizar tras derogar el actualmente existente.
4. La solución propuesta se entronca claramente dentro de la trama urbana existente en su entorno, y si bien hay que incrementar el nº de plantas en la nueva reordenación de volúmenes planteados, dicho aumento está en consonancia con las alturas autorizadas por el PGMO en las zonas colindantes de nuevo desarrollo urbanístico. En este sentido los sectores colindantes con esta Unidad de Actuación se recogen en el Plan General con alturas de B+9 plantas, como es el caso del Sector RNP-1(S-10 según denominación del PGMO) y los Sectores 11, 12 y 13, con alturas de B+6 plantas en todos ellos. En el presente caso, los bloques de mayor altura se ubican en el Camino de Marín y frente al FFCC, dando a la zona de huerta de la ciudad de Lorca, produciéndose una progresiva disminución de alturas a lo largo de la Calle Martín Morata.
5. Obviamente, no se plantea ningún tipo de modificación de clasificación de suelo, dado que ya tiene el carácter de urbano tal y como se lo asignó en su día el P.G.M.O.
6. La Modificación plantea una nueva ordenación de volúmenes, ya que se recoge el paso inferior del Estudio Informativo, de forma que para mantener la misma edificabilidad que recoge el P.G.M.O. se requiere dotar de más alturas a los volúmenes proyectados.
7. La ordenación propuesta respeta las determinaciones del Proyecto del Corredor Ferroviario a su paso por Lorca. Se acompaña escrito del Ministerio de Fomento y de ADIF, en tal sentido.

2.2.- Objetivos y criterios de la Ordenación.

Los objetivos y criterios de la ordenación ya han sido claramente indicadas en los puntos anteriores de la memoria.

De dicha ordenación se desprende el siguiente cuadro de superficies:

	BLOQUE	EDIFICABILIDAD	ALTURAS
MANZANA 1	BLOQUE 1	9.022 m2.	8 + ATICO
	BLOQUE 2	3.725 m2.	8 + ATICO
	BLOQUE 3	3.225 m2.	7 + ATICO
	TOTAL MANZANA 1 = 15.972 m2.		
MANZANA 2	BLOQUE 4	5.014 m2.	6 + ATICO
	TOTAL MANZANA 2 = 5.014 m2.		
		852 m2.	2

MANZANA 3	TOTAL MANZANA 3 = 852 m2.
ZONA VERDE = 3.295 m2.	
TOTAL EDIFICABILIDAD = 21.838 m2.	

En principio se prevee que sólo en el bloque nº 1, con fachada a la calle Camino de Marín, la planta baja no sea totalmente diáfana. En el resto de los bloques, se prevee que las plantas bajas sean diáfanas y por tanto no computarían a efectos de edificabilidad, en consonancia con las normas urbanísticas del P.G.M.O.

2.3.- Justificación del modelo elegido y descripción de la Ordenación.

La modificación del Plan recoge la nueva ordenación con los consiguientes incrementos de alturas sin romper el modelo de ciudad ni alterar zonas verdes, ni los viarios que interrelacionan la trama urbana de la ciudad, remitiéndose solo a una reordenación interna dentro del seno de la propia U. A. -71.

2.4. Justificación de las Determinaciones del Plan.

Se contempla la misma edificabilidad, así como las cesiones de zonas verdes y alineaciones de manzanas del P.G.M.O. Aprobado, siendo el análisis comparativo:

ESTUDIO COMPARATIVO				
P.G. M.O. APROBADO		PROPUESTA DE REORDENACION		
EDIFICABILIDAD MANZANAS	ALTURAS	MANZANA	EDIFICAB. BLOQUES	ALTURAS
MANZANA 1 = 13.142 m ²	4(5) + ATICO	1	BLQ. 1= 9.022 m ² BLQ. 2= 3.725 m ² BLQ. 3= 3.225 m ²	8 + ATICO. 8 + ATICO 7 + ATICO
			TOTAL MANZANA 1 = 15.972 m²	
MANZANA 2 = 7.149 m ²	4 + ATICO		2	BLQ. 4 = 5.014 m ²
		TOTAL MANZANA 2 = 5.014 m²		
MANZANA 3 y 3 Bis=695 m ²	2	3	852 m ²	2
			(*) TOTAL MANZANA 3 = 852 m²	
(*) MANZANA 4 = 852m ²	2			

TOTAL EDIFICABILIDAD = 21.838 m²		TOTAL EDIFICABILIDAD = 21.838 m²
--	--	--

(*) La Manzana 4 no se ve alterada en la Propuesta de Modificación pasando a denominarse Manzana 3.

2.5. Gestión de Planeamiento – Unidad de Actuación U. A.-71:

La presente Modificación no altera para nada el ámbito de la delimitación de la U. A.-71. La nueva ficha correspondiente a la gestión del planeamiento quedaría de la siguiente manera:

MANZANA	ORDENANZA	TIPOLOGIA	SUPERF.	EDIFICAB. BLOQUES A (m ²)	ALTURAS
1	Edificación abierta 3c	Residencial Multifamiliar abierta	3.516	BLQ. 1 = 9.022	BAJO + 7 + ATICO. DIAFANO + 7 + ATICO DIAFANO + 6 + ATICO
				BLQ. 2 = 3.725	
				TOTAL MANZANA 1 = 15.972 m²	
2	Edificación abierta 3c	Residencial Multifamiliar abierta	1.792	BLQ. 4 = 5.014	DIAFANO + 5 + ATICO.
				TOTAL MANZANA 2 = 5.014 m²	
3	4	Unifamiliar agrupada	767	852 m ²	2
				TOTAL MANZANA 3 = 852 m²	
		Zona verde	3.295		
		Viales/aparcamiento	3.652		
		TOTAL UNIDAD	13.022	TOTAL EDIFICABILIDAD = 21.838 m²	

Aprovechamiento total (m2/m2)	1,677
Porcentaje de cesión (%)	53,34

Porcentaje de suelo neto edificable (m2/m2)	46,65
Cesión de aprovechamiento (%)	5,000 (*)

Iniciativa de la actuación	Privada
Sistema de actuación	Compensación

(*) Dicha cesión ya ha sido adquirida por los propietarios de la UA-71

3.- NORMAS URBANISTICAS.

3.1.- Normativa general.-

La normativa general en cuanto a régimen de usos y normas de edificación, será, en general, la recogida en el P.G.M.O. Para cada manzana que integra la UA-71, se concretan las ordenanzas particulares que le son de aplicación y que se hayan contenidas en la presente modificación puntual.

En cuanto a la terminología de conceptos, tales como parcela, alineaciones, retranqueos, rasante oficial, criterios de medición de edificabilidad, etc..., se estará a lo que se indica en el P.G.M.O.

3.2.- Normas particulares. Ordenanzas.-

3.2.1.- Ordenanza 4 de Vivienda unifamiliar agrupada

Para la manzana nº 3 (nº 4 antes de la presente modificación del P.G.M.O.) las Normas Urbanísticas de aplicación, así como el Régimen Jurídico del suelo es el mismo que la actualmente prevista en la la U.A.-71, es decir se corresponde con la **ordenanza 4 de Vivienda unifamiliar agrupada** definida en el P.G.M.O., siendo las alineaciones y alturas de aplicación, las reflejadas en los correspondientes planos de ordenación de la presente Modificación, respetando, no obstante, el límite de la línea de edificación reflejado en los mismos.

3.2.2.- Ordenanza Edificación Abierta (U.A. 71-Suelo urbano no consolidado) 3c”.-

Para las manzanas nº 1 y nº 2 , se recoge una nueva ordenanza que pasa a llamarse “**Edificación Abierta (U.A. 71-Suelo urbano no consolidado) 3c”**”, siendo sus condiciones urbanísticas las que se reflejan en la siguiente ficha:

ZONA DE ORDENANZA	EDIFICACION ABIERTA (UA-71-Suelo urbano no consolidado)	3c
TIPOLOGIA	Vivienda colectiva en bloque abierto	

USOS

Característicos	Residencial: vivienda colectiva
Complementarios	Garaje - aparcamiento

Compatibles	Residencia comunitaria Comercial en categorías a, b y d, en todas las situaciones Oficinas Hotelero en categorías 1, 3 y 5 Hostelero y Servicios Recreativos con aforo tipo I, II y III Otros servicios terciarios con aforo tipo I, II y III Dotacional todas las clases Industria y talleres compatibles con el uso residencial
Prohibidos	El resto de los no mencionados

PARCELACION

Parcela mínima	200 m2.	La parcelación será aquella que cumpliendo con los requisitos de parcela mínima, permita la ordenación de volúmenes recogida directamente en la modificación del P.G.M.O.
Frete mínimo	No se establecen	
Retranqueos mínimos Fachada Linderos	Conforme a la ordenación de volúmenes pormenorizada recogida en la modificación del P.G.M.O.	

VOLUMEN

Edificabilidad y alturas	Manzana 1: 15.972 m2. 8 plantas + ático y 7 plantas + ático Manzana 2: 5.014 m2 6 plantas + ático Manzana 3: 852 m2. 2 plantas
Ocupación	Conforme a la ordenación directa propuesta en la modificación del P.G.M.O.
Sótano	Si. Se permite la ocupación del 100% del subsuelo de la totalidad de las manzanas.

CONDICIONES DE DESARROLLO

<ul style="list-style-type: none"> -Las alineaciones oficiales de las manzanas, a viales públicos, son las recogidas en los correspondientes planos de ordenación. -La ocupación del subsuelo podrá ser del 100% de la totalidad de las manzanas nº 1 y nº 2. - En las manzanas nº 1 y nº 2, se marcan las áreas de movimiento, referidas tanto para las plantas bajas como para las edificaciones en altura, dentro de las cuáles se situarán los edificios cuya volumetría debe ser definida en los correspondientes proyectos de edificación. - A efectos del concepto de vivienda exterior, al encontrarnos dentro de Ordenanza de Edificación Abierta, todos sus frentes tienen consideración de fachada y por tanto se define como vivienda exterior aquella que da a vial público, o a espacio libre público, o a espacio libre privado nacido de la ordenación de los bloques dentro las parcelas. - Dichas áreas de movimiento podrán ser redefinidas mediante el correspondiente Estudio de Detalle. - Se permite los correspondientes vuelos hasta 1 mt., más allá de dichas áreas de movimiento definidas tanto para las plantas bajas como para las edificaciones en altura, sin más restricciones que no sobrepasar la edificabilidad máxima y las alturas permitidas en la modificación del P.G.M.O. - Para los vuelos sobre espacios y viales públicos se estará a las condiciones establecidas en el art. 86 de la Normativa Urbanística del P.G.M.O.

ESPACIOS LIBRES DE PARCELA	<ul style="list-style-type: none"> - Sólo se permiten los usos o actividades de esparcimiento, los deportivos que no precisen instalaciones cubiertas y la construcción de piscinas. - No se permite el aparcamiento de vehículos. -Son de titularidad privada, pudiendo mancomunarse entre los distintos edificios, al igual que el subsuelo de los mismos. En tal caso las condiciones de tal mancomunidad deberán reflejarse en el correspondiente proyecto de reparcelación.
-----------------------------------	---

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

3.3.- Vigencia.

La del P.G.M.O. de Lorca.

3.4.- Normativa Particular de Aplicación a tener en cuenta junto al Ferrocarril.

En su momento el Proyecto de Urbanización recogerá los siguientes extremos:

- La separación entre el área de actuación de la UA-71 y la actual área del FFCC, se resolverá y protegerá mediante un muro de cerramiento de 2 mts. de alto.
- Deberá definirse también la evacuación de aguas entre la plataforma de la vía y el muro que limita la Unidad de Actuación.
- No se plantarán árboles en la Zona de Dominio Público ocupada (que tendrá en todo caso el tratamiento de ZDP de uso compatible).
- Se especificará, con detalle, el tratamiento de los accesos al Paso a Nivel, tanto en su señalización horizontal y vertical, como en el aglomerado que se coloque.
- Dado que la pendiente de la calle Marín es hacia el Paso a Nivel, se debe colocar una rejilla captadora de aguas, transversales a la calle, en su zona de encuentro con el mismo, y diseñar su evacuación teniendo en cuenta las hipótesis hidrológicas oportunas.
- El trazado y dimensiones del paso subterráneo del FFCC, es el recogido en el Estudio Informativo del Proyecto del Corredor Mediterráneo de alta velocidad, en su tramo Murcia-Almería. Las obras de urbanización contemplarán la ejecución de los muros de contención y sus respectivos cimientos, en el tramo comprendido entre las manzanas nº 1 y nº 2, dejando dicho vial preparado para ser convertido en paso subterráneo, manteniéndose mientras tanto como un vial peatonal a nivel de rasante.

4.- PROGRAMA DE ACTUACION.

4.1.- Objetivo.

El objetivo fundamental del programa de actuación es la sistematización de las iniciativas públicas y privadas que han de desarrollar las previsiones del Plan contenidas en los documentos de ordenación.

El programa se refiere a las actuaciones previstas en la presente modificación para la U.A.-71, que son las mismas que las recogidas por el P.G.M.O. Aprobado Definitivamente para dicha U.A.-71.

4.2.- Plan de Etapas.

Las recogidas por el P.G.M.O. de la U.A.-71.

4.3.- Revisión.

Los indicadores de revisión serán los del P.G.M.O. de Lorca.

4.4.- Actuaciones municipales y de iniciativa privada.

Serán las indicadas en el programa de actuación de la presente modificación del P.G.O.U. de Lorca y, están referidas a la plaza del espacio nuevo creado.

El Ayuntamiento tomará la iniciativa en el planeamiento más general, controlará las obras de urbanización de iniciativa privada para su adecuada integración a los servicios generales.

5.- ESTUDIO ECONOMICO - FINANCIERO.

La presente Modificación en nada altera el Estudio Económico Financiero recogido por el Plan General de Ordenación Urbana vigente.

Lorca, Febrero de 2.008

LOS ARQUITECTOS

II ANEXO MEMORIA: JUSTIFICACION DE ALTURAS.

ALTURAS PLANTEADAS EN LA MODIFICACION: JUSTIFICACION.-

La zona de actuación se encuentra justo en el límite colindante con la bolsa de suelo urbanizable sectorizado prevista por el PGMO en el Sur-Oeste de la ciudad.

Las alturas propuestas en la modificación son de Bajo+7+Ático, Bajo + 6 +ático y de Bajo+5+Ático, teniendo presente que algunas plantas bajas son diáfanos.

La cota general del terreno de la UA-71 es claramente descendente hacia la rasante del ferrocarril, dado que la Calle Martín Morata va descendiendo desde el límite del Suelo Urbano hasta su encuentro con el FFCC., lo cual redundará favorablemente en el resultado volumétrico final.

Las alturas planteadas son necesarias al estar obligados por la nueva Ley Ferroviaria a mayores retranqueos de las líneas de edificación derivados por el desdoblamiento de la línea de ferrocarril prevista, dado que en caso contrario es imposible materializar la edificabilidad prevista por el PGMO de Lorca.

La solución propuesta de alturas se entronca claramente dentro de la trama urbana existente en su entorno y las alturas previstas en el mismo. En los terrenos colindantes (ver plano adjunto), las alturas van desde Bajo+6 en los Sectores-11, S-12 y S-13 hasta Bajo-9 en el Sector 10 (También denominado Sector RNP1).

Por todo ello se considera que las alturas recogidas en la presente modificación son coherentes con el entorno tanto urbano (Bajo+4+Ático) como con el urbanizable sectorizado (Bajo+6 y Bajo+9)

Lorca, Febrero de 2.008

LOS ARQUITECTOS

INFORMES SECTORIALES