

"CAPANES SUR 1"**1.- Ordenanza 2ª "Zona Residencial Unifamiliar"**

Usos: Comprende esta zona los terrenos destinados a edificación de viviendas unifamiliares adosadas, de características netamente residencial y rodeada de espacios libres de propiedad y uso privado.

Las parcelas destinarán a viviendas unifamiliares de carácter netamente residencial, por lo que queda prohibida cualquier instalación que no tenga dicho destino, y de modo especial las industriales, comerciales, agrícolas, ganaderas y públicas en todas sus clases y manifestaciones, así como la colocación de cualquier clase de anuncios.

Se permiten, tan solo, los animales domésticos destinados a guarderías.

Parcelación: La parcela mínima es de 1.200 m². Se autoriza la reunión de una o varias parcelas mínimas, así como la división de parcelas mayores en mínimas, sin que ninguna de las resultantes tenga más de 4.000 m². En todos los casos la reunión o desglose será objeto de aprobación previa por la Dirección de la Urbanización.

Ocupación: La superficie máxima construida en planta baja, para viviendas, no será superior al 25% de la parcela. No se permitirá edificaciones secundarias, excepto para garajes o anexos no habitables.

Alturas de edificación: La altura máxima de la edificación será de 8 mts., hasta la cornisa de la cubierta, y el número máximo de plantas será de dos.

Se permitirán casetones de escaleras y torreones con una ocupación máxima del 15% de la planta baja.

Volumen: El volumen máximo edificable será el asignado en el cuadro de características del presente Plan Parcial.

No se contarán como volumen edificado los jardines y terrazas, salvo en el caso de que tengan 3 lados cerrados.

Alineaciones y separaciones a linderos: Las alineaciones de las fachadas son libres dentro de las parcelas, únicamente se han de cumplir las siguientes condiciones:

- o Separación a linderos públicos: 3 m.
- o Separación a linderos privados: adosada.

Cercados: Los cerramientos no son obligatorios, pero si el propietario desea hacerlo, deberá sujetarse a las siguientes normas:

- 1.- El cerramiento se hará hacia el interior de la parcela, separándose un mínimo de 70 cm del límite con el vial.
- 2.- No podrá tener una altura superior a 2m.
- 3.- La parte baja, ó zócalo de obra de fábrica maciza tendrá una altura máxima de 0,60 m.
- 4.- El resto, hasta una altura máxima total de los 2m, estará constituido por elementos diáfanos, como verjas, celosías o setos vivos.

5.- El diseño y proyecto del cerramiento de la parcela ha de ser sometido para su aprobación a la Comunidad de Propietarios o a la Promotora.

Condiciones estéticas: La composición de las edificaciones será libre, siempre que se ajusten a las características topográficas del terreno, ambiente y tipología del proyecto y supongan una adecuada incorporación al paisaje. Las zonas ajardinadas y libres de las parcelas, deberán mantenerse en buen estado.

Condiciones de las construcciones:

1.- No se permitirá ni en la edificación ni en las construcciones auxiliares, la imitación de materiales en las fachadas, ni en el uso de otros materiales que no sean de calidad.

2.- Si en el caso de chalet apareados, quedaran medianerías vistas, estas deberán ser tratadas como fachadas.

3.- El acceso rodado a la parcela desde el viario deberá proyectarse en forma que la entrada y salida de vehículos no cree interferencias en el tráfico. Se efectuara en una sola maniobra y sin invadir las bandas de circulación contraria, salvo en los giros a la izquierda.

4.- La superficie de parcela que no resulte cubierta por la edificación, deberá tener definido en el Proyecto un tratamiento del suelo.

Este tratamiento podrá ser entre otros:

- a) Ajardinado totalmente.
- b) Arbolado con suelo de tierra.
- c) Con pavimento accesible a vehículos indicando su tratamiento.
- d) Con pavimento accesible a peatones, indicando su tratamiento, (enlosado, ladrillo o sardinel, cemento ruleteado, etc)
- e) Sin pavimento, pero siempre que se asegure con drenaje y tratamiento la no permanencia del barro.
- f) Lamina de agua, piscina, escalinatas, etc...

En todo caso los viarios interiores de las parcelas y sus espacios libres contar con los medios adecuados que impidan la aportación de aguas y productos de arrastre a la vía pública.

2.- Ordenanza 2ª "Zona Residencial Plurifamiliar en Poblado Mediterráneo"

Usos: Comprende esta zona los terrenos destinados a edificación de viviendas plurifamiliares, de características netamente residencial y rodeada de espacios libres de propiedad y uso privado.

Las parcelas se destinaran a viviendas plurifamiliares de carácter netamente residencial, por lo que queda prohibida cualquier instalación que no tenga dicho destino, y de modo especial las industriales, comerciales, agrícolas, ganaderas y publicas en todas sus clases y manifestaciones, así como la colocación de cualquier clase de anuncios.

Se permiten, tan solo, los animales domésticos destinados a guarderías.

Parcelación: La parcela mínima es de 1.200 m2.

Ocupación: La superficie máxima construida en planta baja, para viviendas, no será superior al 45% de la parcela. Se permitirán edificaciones secundarias, tales como garajes exentos o anexos no habitables.

Alturas de edificación: La altura máxima de la edificación será de 10 mts., hasta la cornisa de la cubierta, y el número máximo de plantas será de tres.

Se permitirán casetones de escaleras y torreones con una ocupación máxima del 15% de la planta baja.

Volumen: El volumen máximo edificable será el asignado en el cuadro de características del presente Plan Parcial.

No se contarán como volumen edificado los jardines y terrazas, salvo en el caso que tengan 3 lados cerrados.

Alineaciones y separaciones a linderos: Las alineaciones de las fachadas son libres dentro de las parcelas, únicamente se han de cumplir las siguientes condiciones:

- Separación a linderos públicos: 5 m.
- Separación a linderos privados: 3 m.

Cercados: Los cerramientos no son obligatorios, pero si el propietario dese hacerlo, deberá sujetarse a las siguientes normas:

- 1.- El cerramiento se hará hacia el interior de la parcela.
- 2.- No podrá tener una altura superior a 2m.
- 3.- La parte baja, ó zócalo de obra de fábrica maciza tendrá una altura máxima de 0,60 m.
- 4.- El resto, hasta una altura máxima total de los 2m., estará constituido por elementos básicos, como verjas, celosías o setos vivos.
- 5.- El diseño y proyecto del cerramiento de la parcela ha de ser sometido para su aprobación a la Comunidad de Propietarios o a la Promotora.

Condiciones estéticas: La composición de las edificaciones será libre, siempre que se ajusten a las características topográficas del terreno, ambiente y tipología del proyecto supongan una adecuada incorporación al paisaje. Las zonas ajardinadas y libres de las parcelas, deberán mantenerse en buen estado.

Condiciones de las construcciones:

- 1.- No se permitirá ni en la edificación ni en las construcciones auxiliares, la imitación de materiales en las fachadas, ni el uso de otros materiales que no sean de calidad.
- 2.- El acceso a la parcela desde el viario deberá proyectarse en forma que la entrada y salida de vehículos no cree interferencias en el tráfico. Se efectuara en una sola maniobra sin invadir las bandas de circulación contraria, salvo en los giros a la izquierda.

3.- La superficie de la parcela que no resulte cubierta por la edificación, deberá tener definido en el Proyecto un tratamiento del suelo.

Este tratamiento podrá ser entre otros:

- a) Ajardinado totalmente.
- b) Arbolado con suelo de tierra.
- c) Con pavimento accesible a vehículos indicando su tratamiento.
- d) Con pavimento accesible a peatones, indicando su tratamiento, (enlosado, ladrillo o sardinel, cemento ruleteado, etc)
- e) Sin pavimento, pero siempre que se asegure con drenaje y tratamiento la no permanencia del barro.
- f) Lámina de agua, piscina, escalinatas, etc...

En todo caso los viarios interiores de las parcelas y sus espacios libres contar con los medios adecuados que impidan la aportación de aguas y productos de arrastre a la vía pública.

3.- Ordenanza 3ª "Áreas Libres"

Uso: Se entenderá por tal el destinado a parques, jardines, paseos, sendas de peatones y zonas verdes de protección a elementos especiales.

Edificabilidad: Ninguna salvo pequeños kioscos para servicio de la propia zona.

Protección del paisaje: Deberá conservarse la vegetación existente procediéndose a repoblar los espacios que lo exijan, completándose esta vegetación en las plantaciones correspondientes. No se autorizara la tala de árboles.

4.- Ordenanza 4ª "Sistema Local de Equipamiento"

4.1.- EQUIPAMIENTO DEPORTIVO y ZONA DEPORTIVA

Uso: Edificaciones propias de servicio de equipamiento deportivo, como vestuarios, áreas de duchas, etc.... En el resto de la parcela podrán ubicarse pistas deportivas, a excepción de la zona deportiva que se utilizara para la ubicación de un picadero de caballos.

Parcelación: La parcela mínima es de 1.000 m².

Ocupación: La superficie máxima construida en planta baja no será superior al 1% de la parcela para parque deportivo y al 15% para zona deportiva.

Altura máxima: La altura máxima de la edificación será de 6 m., hasta la cornisa de la cubierta, y el número máximo de plantas será de dos.

Volumen: el volumen máximo edificable será 0,15 m²/m². Para Parque Deportivo, y del 0,10 m²/m² para zona deportiva.

Alineaciones y Separación a linderos: Separaciones a calles y linderos de 6m.

Aparcamientos: Se ubicaran 1 aparcamiento para 300 m² construidos en la zona, ubicados en el Parque Deportivo.

Cerramientos, condiciones estéticas de construcciones, higiénicas, suministro de agua, acometidas suministro eléctrico: Se observaran normas análogas a los casos anteriores.

4.2. – EQUIPAMIENTO COMERCIAL:

Uso: Exclusivamente edificaciones comerciales, oficinas compraventas al por menos, gestión, seguros, hotelero, sala de espectáculo, sala de reuniones, restaurantes, bares, recreativo y temático.

Parcelación: La parcela mínima es de 200 m2.

Ocupación: La superficie máxima de la construida en planta baja no será superior al 25% de la parcela.

Altura máxima: La altura máxima de la edificación será de 6m., hasta la cornisa de la cubierta y el número máximo de plantas será de dos.

Volumen: El volumen máximo edificable será el indicado en la ficha de características.

Alineaciones y separaciones a linderos: Separaciones a calles 5 mts., Separación a linderos a 3 mts.

Aparcamientos: Se dispondrán los siguientes aparcamientos, 1 por cada 100 m2, construidos de establecimiento comercial.

Cerramientos: No tendrá altura superior a 3 mts.

Condiciones higiénicas: Se ajustaran a las establecidas en las ordenanzas Generales de Edificación, así como a todas aquellas previstas en la Legislación Vigente para este tipo de edificaciones.

4.3.- EQUIPAMIENTO SOCIAL:

Uso: Edificaciones para temas sociales y culturales.

Parcelación: La parcela mínima es de 200 m2.

Ocupación: La superficie máxima construida en planta baja no será superior al 25% de la parcela.

Altura máxima: La altura máxima de la edificación será de 6 m., hasta la cornisa de la cubierta y el número máximo de plantas será de dos.

Volumen: El volumen máximo edificable será de 0,50 m2/m2, m2. Mismas condiciones en relación con el volumen, porches y terrazas del Artículo-21.

Aparcamientos: Se dispondrán los siguientes aparcamientos interiores a la parcela, 1 aparcamiento por cada 100 m2. Construidos de establecimiento.

Cerramientos, condiciones estéticas de construcciones, higiénicas, suministro de agua, acometidas suministro eléctrico: Serán Normas análogas a los casos anteriores.

Alineaciones y separaciones a linderos: Separaciones a calles 5 mts., separaciones a linderos 3 mts.

5.- Ordenanza 5ª "Centros Docentes"

Usos: Edificaciones para centros docentes de E.G.B., Preescolar.

Parcelación: La parcela mínima es de 1.000 m².

Ocupación: La superficie máxima construida en planta baja no será superior al 25% de la parcela.

Altura máxima: La altura máxima de la edificación será de 7 mts., hasta la cornisa de la cubierta, y el número máximo de plantas será de dos.

Volumen: El volumen máximo edificable será de 0,50 m²/m². Mismas consideraciones en relación con el volumen, porches y terrazas del Artículo-21.

Alineaciones y separaciones a linderos: Las separaciones a calles de 5 mts., separación a linderos 3 mts.

Aparcamientos: Se dispondrán los siguientes aparcamientos interiores a la parcela, 1 aparcamiento por cada 100 m², construidos.

Cerramientos: Se observaran las mismas normas del Artículo-23.

Cerramientos, condiciones estéticas de construcciones, higiénicas, suministro de agua, acometidas suministro eléctrico: Serán de observancia las mismas normas dadas anteriormente.

6.- Ordenanza 6ª "Red Viaria y Aparcamientos"

Uso: Público.

Edificabilidad: Ninguna.

"CAPANES SUR 2"**1.- Ordenanza 1ª "Zona Residencial Plurifamiliar en Poblado Mediterráneo"**

Usos: Comprende esta zona los terrenos destinados a edificación de viviendas plurifamiliares, de características netamente residencial y rodeada de espacios libres de propiedad y uso privado.

Las parcelas se destinarán a viviendas plurifamiliares de carácter netamente residencial, por lo que queda prohibida cualquier instalación que no tenga dicho destino, y de modo especial las industriales, comerciales, agrícolas, ganaderas y públicas en todas sus clases y manifestaciones, así como la colocación de cualquier clase de anuncios.

Se permiten, tan solo, los animales domésticos destinados a guarderías.

Parcelación: La parcela mínima es de 1.200 m².

Ocupación: La superficie máxima construida en planta baja, para viviendas, no será superior al 45% de la parcela. Se permitirán edificaciones secundarias, tales como garajes exentos o anexos no habitables.

Alturas de edificación: La altura máxima de la edificación será de 10 mts., hasta la cornisa de la cubierta, y el número máximo de plantas será de tres. Se permitirán casetones de escaleras y torreones con una ocupación máxima del 15% de la planta baja.

Volumen: El volumen máximo edificable será el asignado en el cuadro de características del presente Plan Parcial. No se contarán como volumen edificado los jardines y terrazas, salvo en el caso que tengan 3 lados cerrados.

Alineaciones y separaciones a linderos: Las alineaciones de las fachadas son libres dentro de las parcelas, únicamente se han de cumplir las siguientes condiciones:

- Separación a linderos públicos: 5 m.
- Separación a linderos privados: 3 m.

Cercados: Los cerramientos no son obligatorios, pero si el propietario dese hacerlo, deberá sujetarse a las siguientes normas:

- 1.- El cerramiento se hará hacia el interior de la parcela.
- 2.- No podrá tener una altura superior a 2m.
- 3.- La parte baja, ó zócalo de obra de fábrica maciza tendrá una altura máxima de 0,60 m.
- 4.- El resto, hasta una altura máxima total de los 2m., estará constituido por elementos básicos, como verjas, celosías o setos vivos.
- 5.- El diseño y proyecto del cerramiento de la parcela ha de ser sometido para su aprobación a la Comunidad de Propietarios o a la Promotora.

Condiciones estéticas: La composición de las edificaciones será libre, siempre que se ajusten a las características topográficas del terreno, ambiente y tipología del proyecto supongan una adecuada incorporación al paisaje. Las zonas ajardinadas y libres de las parcelas, deberán mantenerse en buen estado.

Condiciones de las construcciones:

1.- No se permitirá ni en la edificación ni en las construcciones auxiliares, la imitación de materiales en las fachadas, ni el uso de otros materiales que no sean de calidad.

2.- Si en el caso de chalets apareados, quedaran medianeras vistas, estas deberán ser tratadas como fachadas.

3.- El acceso a la parcela desde el viario deberá proyectarse en forma que la entrada y salida de vehículos no cree interferencias en el tráfico. Se efectuara en una sola maniobra sin invadir las bandas de circulación contraria, salvo en los giros a la izquierda.

4.- La superficie de la parcela que no resulte cubierta por la edificación, deberá tener definido en el Proyecto un tratamiento del suelo.

Este tratamiento podrá ser entre otros:

- a) Ajardinado totalmente.
- b) Arbolado con suelo de tierra.
- c) Con pavimento accesible a vehículos indicando su tratamiento.
- d) Con pavimento accesible a peatones, indicando su tratamiento, (enlosado, ladrillo o sardinel, cemento ruleteado, etc)
- e) Sin pavimento, pero siempre que se asegure con drenaje y tratamiento la no permanencia del barro.
- f) Lamina de agua, piscina, escalinatas, etc...

En todo caso los viarios interiores de las parcelas y sus espacios libres contar con los medios adecuados que impidan la aportación de aguas y productos de arrastre a la vía pública.

2.- Ordenanza 2ª "Áreas Libres"

Uso: Se entenderá por tal el destinado a parques, jardines, paseos, sendas de peatones y zonas verdes de protección a elementos especiales.

Edificabilidad: Ninguna salvo pequeños kioscos para servicio de la propia zona.

Protección del paisaje: Deberá conservarse la vegetación existente procediéndose a repoblar los espacios que lo exijan, completándose esta vegetación en las plantaciones correspondientes. No se autorizara la tala de árboles.

3.- Ordenanza 3ª "Sistema Local de Equipamiento"

3.1.- PARQUE DEPORTIVO y ZONA DEPORTIVA

Uso: Edificaciones propias de servicio de equipamiento deportivo, como vestuarios, áreas de duchas, etc... En el resto de la parcela podrán ubicarse

pistas deportivas, a excepción de la zona deportiva que se utilizara para la ubicación de un picadero de caballos.

Parcelación: La parcela mínima es de 1.000 m².

Ocupación: La superficie máxima construida en planta baja no será superior al 1% de la parcela para parque deportivo y al 15% para zona deportiva.

Altura máxima: La altura máxima de la edificación será de 6 m., hasta la cornisa de la cubierta, y el número máximo de plantas será de dos.

Volumen: el volumen máximo edificable será 0,15 m²/m². Para Parque Deportivo, y del 0,10 m²/m² para zona deportiva.

Alineaciones y Separación a linderos: Separaciones a calles y linderos de 6m.

Aparcamientos: Se ubicaran 1 aparcamiento para 300 m² construidos en la zona, ubicados en el Parque Deportivo.

Cerramientos, condiciones estéticas de construcciones, higiénicas, suministro de agua, acometidas suministro eléctrico: Se observaran normas análogas a los casos anteriores.

3.2. – EQUIPAMIENTO COMERCIAL:

Uso: Exclusivamente edificaciones comerciales, oficinas compraventas al por menos, gestión, seguros, hotelero, sala de espectáculo, sala de reuniones, restaurantes, bares, recreativo y temático.

Parcelación: La parcela mínima es de 200 m².

Ocupación: La superficie máxima de la construida en planta baja no será superior al 25% de la parcela.

Altura máxima: La altura máxima de la edificación será de 6m., hasta la cornisa de la cubierta y el número máximo de plantas será de dos.

Volumen: El volumen máximo edificable será el indicado en la ficha de características.

Alineaciones y separaciones a linderos: Separaciones a calles 5 mts., Separación a linderos a 3 mts.

Aparcamientos: Se dispondrán los siguientes aparcamientos, 1 por cada 100 m², construidos de establecimiento comercial.

Cerramientos: No tendrá altura superior a 3 mts.

Condiciones higiénicas: Se ajustaran a las establecidas en las ordenanzas Generales de Edificación, así como a todas aquellas previstas en la Legislación Vigente para este tipo de edificaciones.

3.3.- EQUIPAMIENTO SOCIAL:

Uso: Edificaciones para temas sociales y culturales.

Parcelación: La parcela mínima es de 200 m².

Ocupación: La superficie máxima construida en planta baja no será superior al 25% de la parcela.

Altura máxima: La altura máxima de la edificación será de 6 m., hasta la cornisa de la cubierta y el número máximo de plantas será de dos.

Volumen: El volumen máximo edificable será de 0,50 m²/m², m². Mismas condiciones en relación con el volumen, porches y terrazas del Artículo-21.

Aparcamientos: Se dispondrán los siguientes aparcamientos interiores a la parcela, 1 aparcamiento por cada 100 m². Construidos de establecimiento.

Cerramientos, condiciones estéticas de construcciones, higiénicas, suministro de agua, acometidas suministro eléctrico: Serán Normas análogas a los casos anteriores.

Alineaciones y separaciones a linderos: Separaciones a calles 5 mts., separaciones a linderos 3 mts.

4.- Ordenanza 4ª "Centros Docentes"

Usos: Edificaciones para centros docentes de E.G.B., Preescolar.

Parcelación: La parcela mínima es de 1.000 m².

Ocupación: La superficie máxima construida en planta baja no será superior al 25% de la parcela.

Altura máxima: La altura máxima de la edificación ser de 7 mts., hasta la cornisa de la cubierta, y el número máximo de plantas será de dos.

Volumen: El volumen máximo edificable será de 0,50 m²/m². Mismas consideraciones en relación con el volumen, porches y terrazas del Artículo-21.

Alineaciones y separaciones a linderos: Las separaciones acalles de 5 mts., separación a linderos 3 mts.

Aparcamientos: Se dispondrán los siguientes aparcamientos interiores a la parcela, 1 aparcamiento por cada 100 m², construidos.

Cerramientos: Se observaran las mismas normas del Artículo-23.

Cerramientos, condiciones estéticas de construcciones, higiénicas, suministro de agua, acometidas suministro eléctrico: Serán de observancia las mismas normas dadas anteriormente.

5.- Ordenanza 7ª "Red Viaria y Aparcamientos"

Uso: Publico.

Edificabilidad: Ninguna.

00166188

"AMPLIACIÓN PUERTO DEL ALMENDRO FASE I"**1.- Zona de Unifamiliares**

Superficie	35.281 m2.
Parcela mínima (m2)	1.000 m2.
Índice de edificabilidad (m2/m2)	0,20 m2/m2.
Ocupación máxima (%)	20%
Altura máxima (m. y plan.)	2 plantas (6 m.)
Separación a linderos	= altura mínima 3 m.
Separaciones entre edificios se admiten pareados	
Usos permitidos:	Residencial y compatibles
Prohibidos:	Todos los demás
Reserva aparcamiento	Plaza/viv. o cada 250 m2.

2.- Zona de Adosadas

Superficie	12.486 m2.
Parcela mínima (m2)	300 m2.
Índice de edificabilidad (m2/m2)	0,30 m2/m2.
Ocupación máxima (%)	25%
Altura máxima (m. y plan.)	2 plantas (6 m.)
Separación a linderos	½ altura
Separaciones entre edificios	= altura
Usos permitidos:	Residencial y compatibles
Prohibidos:	Todos los demás
Reserva aparcamiento	Plaza/viv. o cada 200 m2.

3.- Equipamiento comercial

Superficie	1.500 m2.
Parcela mínima (m2)	500 m2.
Índice de edificabilidad (m2/m2)	0,10 m2/m2.
Ocupación máxima (%)	0,10%
Altura máxima (m. y plan.)	1 plantas (5 m.)
Separación a linderos	= altura mínimo 3 m.
Separaciones entre edificios	= altura
Usos permitidos:	Comercial, hotelero, sanitario etc
Prohibidos:	Todos los demás
Reserva aparcamiento	1 Plaza/200 m2.

4.- Equipamiento Deportivo

Superficie	11.180 m2.
Parcela mínima (m2)	5.000 m2.
Índice de edificabilidad (m2/m2)	0,025 m2/m2.
Ocupación máxima (%)	5%
Altura máxima (m. y plan.)	1 plantas (3 m.)
Separación a linderos	= altura
Separaciones entre edificios	= altura
Usos permitidos:	Club e instalaciones propias
Prohibidos:	Todos los demás
Reserva aparcamiento	1 Plaza/200 m2.

5.- Equipamiento docente

Superficie	5.000 m2.
Parcela mínima (m2)	5.000 m2.
Índice de edificabilidad (m2/m2)	0,30 m2/m2.
Ocupación máxima (%)	
Altura máxima (m. y plan.)	
Separación a linderos	= altura mínimo 3 m.
Separaciones entre edificios	= altura
Usos permitidos:	Centro EGB, guardería
Prohibidos:	Todos los demás
Reserva aparcamiento	1 Plaza/500 m2.

6.- Equipamiento social

Superficie	1.560 m2.
Parcela mínima (m2)	1.000 m2.
Índice de edificabilidad (m2/m2)	
Ocupación máxima (%)	
Altura máxima (m. y plan.)	2 plantas (6 m.)
Separación a linderos	= altura mínima 3 m.
Separaciones entre edificios	= altura
Usos permitidos:	Centros religiosos sociales etc.
Prohibidos:	Todos los demás
Reserva aparcamiento	1 Plaza/200 m2.

7.- Zona verde pública

Superficie	38.673 m2.
------------	------------

"AMPLIACIÓN PUERTO DEL ALMENDRO FASE II"

Sin desarrollar

00166188

“LA PALTA”**ORDENANZAS PARTICULARES DE LA VIVIENDA AGRUPADA****Definición y uso de la vivienda agrupada**

Está constituida por aquellas zonas de este planeamiento destinadas a albergar conjuntos edificatorios compuestos por viviendas unifamiliares adosadas, superpuestas o macladas, o por viviendas plurifamiliares, caracterizadas por una composición volumétrica movida y un diseño arquitectónico inspirado en la arquitectura popular mediterránea, definidos por pasaje, calles, plazas, interiores, torreones, azoteas, edificaciones aterrazadas o escalonada, etc. Permitiendo una gran flexibilidad de diseño y variedad de programas de viviendas.

Uso y dominio privado.

Artículo 32. Subzonas

Se establecen cinco subzonas (AGR-1 a AGR-5)

Condiciones de edificación

1. Parcela mínima: No se fija
2. Edificabilidad máxima: Subzona AGR-1 a AGR-3: 0,259 m²/m²
Subzona AGR-4: 0,299 m²/m²
Subzona AGR-5: 0,279 m²/m²
3. Ocupación máxima: 50%
4. Altura máxima: 10 metros
Numero de plantas: 3 plantas (PB +2)
5. Separación a linderos: Los edificios podrán agruparse libremente.
6. Conexión entre edificios: Los conjuntos podrán agruparse conectándose entre sí mediante arcos o elementos tradicionales de unión.
7. Densidad máxima: Es la fijada para cada subzona en el Cuadro nº3
Zonificación.
8. Aparcamientos interiores: 1 por cada vivienda

Condiciones de uso.

Se permiten los usos de vivienda unifamiliar adosada, agrupadas o plurifamiliares.

También se permiten los usos de equipo social, cultural, sanitario, religioso y administrativo, comercio, oficinas, hoteles, espectáculos e instalaciones deportivas y diversiones, centros de enseñanza, guarderías y pequeños talleres artesanales.

Condiciones estéticas.

Se pondrá especial esmero en la composición y formas de las fachadas, cubiertas, materiales, elementos de cerrajería, carpintería, pintura, etc., en su forma, calidad, color y textura, pudiendo el ayuntamiento y la promotora o comunidad de propietarios imponer condiciones especiales en este sentido. En todo caso serán obligatorias las siguientes disposiciones:

- Las cubiertas estarán formadas exclusivamente por teja árabe curva, preferiblemente viejas en cobijas, con una pendiente mínima del 35%.
- Las rejas serán de hierro forjado y diseño sobrio, según las normas tradicionales.
- Los huecos serán de disposición vertical. Las carpinterías exteriores no podrán ser en ningún caso de aluminio anodizado en su color o bronce, permitiéndose solo las lacas de color blanco, verde o azul. Se prohíben las persianas enrollables embutidas en obra debiéndose utilizar contraventanas o persianas fraileras o mallorquinas en las fachadas exteriores, como elementos de obras autorizados.
- Los aleros conservaran las dimensiones y disposición tradicionales, limitándose los vuelos a 50 cm.
- En pavimentos de calles y plazas se prohíben los materiales pulimentados como mármol y terrazo. Se recomiendan para éstos el uso de materiales pétreos, empedrados y cerámicas rústicas pudiéndose combinar libremente.

Disposición de la edificación.

La edificación será preferentemente no alineada y libre, por lo que el Ayuntamiento podrá requerir, en casos justificados, con carácter previo a la solicitud de licencia de obra, la tramitación y aprobación de un estudio de detalle que defina los siguientes aspectos:

- El numero de alojamientos propuestos, que no podrá superar la densidad máxima de viviendas permitidas para la zona.
- Alineaciones de las fachadas y rasantes de la edificación.
- Composición de volúmenes.
- Ordenación y tratamiento del espacio libre de edificación diferenciando las zonas comunes de las privativas de cada vivienda local.
- Delimitación de accesos y aparcamientos.

Dicho Estudio de Detalle no será exigible cuando se actúe por zonas completas. Las hileras de edificaciones adosadas no podrán tener una longitud superior a 40 m.

No obstante, en edificación no alineada, el estudio de detalle podrá proponer longitudes mayores siempre que resuelva de forma adecuada la permeabilidad visual y peatonal.

Definición.

La zona hotelera es aquella en que se disponen edificaciones generalmente exentas, alineadas o no, destinadas a usos hoteleros y turísticos.

Uso público y dominio privado.

Condiciones de edificación.

- | | | |
|----|------------------------------|--|
| 1. | Parcela Mínima: | 5.000 m ² |
| 2. | Edificabilidad máxima: | 0,247 m ² /m ² |
| 3. | Ocupación máxima: | 75 % |
| 4. | Altura:
Numero de Plantas | 10 m
PB + 2 |
| 5. | Separación a linderos: | 3 m. |
| 6. | Separación a edificios: | 5 m. |
| 7. | Aparcamientos interiores: | 19 plazas (para la totalidad de la zona H) |

Vallas y muros de contención.

Se prohíben las vallas y cerramiento.
En lo referente a muros de contención se atenderá a lo indicado en el punto 1.15 de las Generalidades.

Condiciones de uso.

El uso permitido será el hotelero, con la posibilidad de los siguientes usos:

- Apartahotel, apartamentos turísticos, etc.
- Hostelería: cafés, bares y restaurantes.
- Recreativo: cines, casino, billares, etc..., siempre que se disponga en planta baja o Edificios exclusivos.
- Asistencia sanitaria: siempre que no suponga el alojamiento en los mismos.
- Social.

Disposición de la edificación.

La disposición de la edificación será libre, estando obligado al cumplimiento de las normas generales de este planeamiento.

ORDENANZAS PARTICULARES DEL EQUIPAMIENTO PRIVADO.**Definición.**

Zonas destinadas a equipamientos y esparcimientos privados.

Uso dominio y publico.

Condiciones de edificación.

- | | | |
|----|------------------------|-------------------------------------|
| 1. | Parcela Mínima: | 5.000 m ² |
| 2. | Edificabilidad máxima: | 0,01 m ² /m ² |
| 3. | Ocupación máxima: | 5 % |

00166188

4. Altura y número de plantas: 7 m/ PB + 1
5. Separación a linderos: 3 m.
6. Separación entre edificios: 3 m.

Condiciones de uso.

El uso permitido es el equipamiento privado (deportivo, recreativo, ocio, espacio libre, etc)

Disposición de la edificación.

Las edificaciones se dispondrán libremente estando obligadas al cumplimiento de las normas generales de este PPO.

ORDENANZAS PARTICULARES DEL EQUIPAMIENTO PÚBLICO COMERCIAL Y SOCIAL.**Definición.**

Son aquellos que permiten actividades de servicios y ocio fundamentalmente, con muy baja densidad edificatoria.

Uso y dominio privado.

Condiciones de edificación.

1. Parcela Mínima: 5.000 m²
2. Edificabilidad máxima: 0,39 m²/m²
3. Ocupación máxima:
Cívico y Comercial.....40 %
Educativo y Cultural.....40 %
Deportivo.....30 %
4. Altura: 7 m
Número de plantas: 2 plantas (PB + 1)
5. Separación a linderos: 3 m.
6. Separación entre edificios: 3 m.

Vallas y muros de contención.

En pistas deportivas al aire libre se permitirá la instalación de vallas de mayor altura.

Condiciones de uso.

Se permitirán los usos comerciales y sociales, así como el uso deportivo, con las edificaciones complementarias y necesarias para el uso, cuidado y mantenimiento de las mismas. Las actividades deportivas se podrán disponer al aire libre o en interiores.

00166188

Se permiten también los usos cívicos, educativos y culturales.

Se autorizan las instalaciones necesarias para el servicio de la urbanización, tales como depósitos de agua, transformadores eléctricos, etc..., a los que se dispondrá de libre acceso para su mantenimiento.

Disposición de la edificación:

La edificación será de disposición libre, procurando la máxima integración con el paisaje evitando impactos no deseados y falta de coherencia con el ambiente de la urbanización.

ORDENANZAS PARTICULARES DEL EQUIPAMIENTO PÚBLICO ESCOLAR.**Definición.**

Zona de edificaciones exentas destinadas a centros docentes y equipamientos públicos.

Uso dominio y publico.

Condiciones de la edificación.

1. Parcela Mínima: 5.000 m²
2. Edificabilidad máxima: 0,50 m²/m²
3. Ocupación máxima: 50 %
4. Altura y número de plantas: 7 m/ PB + 1
5. Separación a linderos: 3 m.
6. Separación entre edificios: 3 m.

Condiciones de uso.

El uso permitido es el docente destinado a preescolar y ESO y usos educativos en general.

Además se admiten todos los usos de equipamiento.

Disposición de la edificación.

Las edificaciones se dispondrán libremente estando obligadas al cumplimiento de las normas generales de este PPO.

ORDENANZAS PARTICULARES DE LA ZONA DE SERVICIOS.**Definición.**

Está constituida por aquellas zonas, de este planeamiento o de los proyectos de urbanización que se redacten en desarrollo del mismo, a albergar instalaciones y edificaciones propias del funcionamiento de una urbanización residencial, tales como depósitos de agua, transformadores, estaciones de bombeo, etc.

No se señalan índices urbanísticos de aprovechamiento, siendo las instalaciones que se realicen consecuencia de la parcela en que implanten y del cumplimiento de las normas generales de la edificación, con especial cuidado a las estéticas que deberán cuidarse con gran atención, para lograr instalaciones dignas e integradas en el ambiente definido para la urbanización.

Uso y dominio público.

ORDENANZAS PARTICULARES DE LA ZONA VERDE PÚBLICA.

Definición.

Está constituida por aquellas zonas destinadas a áreas libres del planeamiento, que actuaran como pulmón y protección del paisaje.

Se destinan a uso público de recreo y esparcimiento, permitiéndose solo edificaciones de carácter provisional que sirvan de apoyo al fin a que se destina la zona, sean compatibles con el uso, y la iniciativa de las mismas sea municipal.

Uso y dominio público.

Usos.

El uso dominante es el de espacio libre, jardines mareas de recreo y juego de niños, etc.

En estas zonas se admite la localización de zonas de servicios con las características y condiciones enumeradas en el Capítulo anterior.

La ocupación de tales usos no podrá ser superior al 15% de la superficie total de la zona verde.

ORDENANZAS PARTICULARES DE LA RED VIARIA.

Definición.

Constituye esta zona el conjunto de vías de tráfico rodado y peatonal previstas por el PPO así como las zonas destinadas a aparcamiento.

Sus características físicas y formales se determinan en los planos correspondientes.

Su destino y uso es público y no se permite en ella edificación alguna.

CUADRO. ZONIFICACIÓN DEL PPO "LA PLATA"

CUADRO. ZONIFICACIÓN DEL PPO "LA PLATA"

Uso	Tipología	Zona	Subzona	Uso	Superficie M2	%	ÍNDICE TECHO EDIF. M2/m2s	m2t	Edificabilidad media por vivienda	Nº viv.
Residencial	Residencial Plurifamiliar	AGR	AGR1	Privado	26.140,99		0,268	7.008,33	171	41
			AGR2	Privado	29.095,86		0,262	7.527,86	171	44
			AGR3	Privado	13.601,54		0,262	3.519,08	176	20
			AGR4	Privado	2.843,82		0,299	850,00	170	5
			AGR5	Privado	8.081,08		0,279	2.256,62	205	11
			Total		79.763,29	46,02	21.161,88		121	
Equipamiento	Hotelero Escolar	H	Total	Privado	5.000,00		0,200	1.000,00		
			Total	Público	5.160,25		0,500	2.580,13		
			Total	Público	673,56		0,750	505,17		
Espacios libres	Reserva Equipamiento	EQP	EQP-1	Privado	20.501,25		0,010	287,94		
			EQP-2	Privado	8.293,18		0,010	82,93		
			Total		28.794,43		16,61	370,88		
Viario		ZV	ZV-1	Público	27.631,05					
			ZV-2	Público	8.793,10					
			Total		36.424,15		21,01			
			Total	Público	17.513,25		10,10			

Total usos lucrativos	113.557,72	65,52	0,130	22.532,76
Total uso público	59.771,21	34,48	0,018	3.085,30

TOTALES	173.328,93	100,00		121
----------------	-------------------	---------------	--	------------

CUADRO. UE-1

Uso	Tipología	Zona Subzona	Uso	Superficie M2	Índice EDIF. M2t/m2s	TECHO m2t	Edificabilidad media por vivienda	Nº viv.
Residencial	Residencial Plurifamiliar	AGR1	Privado	26.140,99	0,268	7.008,33	171	41
		AGR2	Privado	29.095,86	0,262	7.527,86	171	44
		AGR3	Privado	13.601,54	0,262	3.519,08	176	20
		AGR4	Privado	2.843,82	0,299	850,00	170	5
		Total		71.682,21		18.905,27		110
Equipamiento	Hotelero	H	Privado	5.000,00	0,200	1.000,00		
	Escolar	E	Público	5.160,25	0,500	2.580,13		
		Total		673,56	0,39	505,17		
		S/C	Público					
Equipamiento	Reserva Equipamiento	EQP-1	Privado	20.501,25	0,010	287,94		
		EQP-2	Privado	8.293,18	0,010	82,93		
		Total		28.794,43	16,61	370,88		
Espacios libres		ZV	27.631,05	17,72				
Viario		V	17.028,82	10,92				
Total usos lucrativos				105.476,64	0,130	20.276,14		
Total uso público				50.493,68	0,020	3.085,30		
TOTALES	TOTALES		155.970,32	100,00	0,150	23.361,44		110

CUADRO. UE-2

Uso	Tipología	Zona	Subzona	Uso	Superficie	ÍNDICE EDIF. M2t/m2s	TECHO m2t	Edificabilidad Media Por vivienda	Nº Viv.
Residencial	Residencial	AGR	AGR-5	Privado	8.081,08	0,279		205	11
Residencial	Plurifamiliar					2.256,62			
Espacio Libre		ZV-2		Público	8.793,10				
Viario		V		Público	484,43				
Total usos lucrativos					8.081,08	0,130	2.256,62		
Total uso público					9.277,53	0,000	0,00		
TOTALES					17.358,61	0,130	2.256,62		11

“REAL DE LA QUINTA”

1.- Ordenanza 1ª “Zona Residencial Unifamiliar Aislada”

Usos: Comprende esta zona los terrenos destinados a edificación de viviendas unifamiliares aisladas en forma de chalets, de características netamente residencial y rodeada de espacios libres de propiedad y uso privado.

Las parcelas se destinarán a viviendas unifamiliares de carácter netamente residencial, por lo que queda prohibida cualquier instalación que no tenga dicho destino, y de modo especial las industriales, comerciales, agrícolas, ganaderas y públicas en todas sus clases y manifestaciones, así como la colocación de cualquier clase de anuncios.

Parcelación: La parcela mínima es de 1.000 m². Se autorizará la reunión de una o varias parcelas mínimas, así como la división de parcelas en mínimas, sin que ninguna de las resultantes tenga menos de 1.000 m². En todos los casos la reunión o desglose será objeto de aprobación previa por la Dirección de la Urbanización.

Los Proyectos de parcelación de cada una de las subzonas previstas en el presente P.P.O. (U-1, U-2, U-3, U-4) se realizarán de acuerdo con los correspondiente Estudios de detalle o se incluirán en estos mismos no superando el nº de parcelas al nº de viviendas asignado a cada subzona en el CUADRO DE CARACTERÍSTICAS URBANÍSTICAS el cual recordamos a continuación:

Subzona	U-1	136 viviendas
	U-2	10 viviendas
	U-3	22 viviendas
	U-4	24 viviendas

Ocupación: La superficie máxima construida en planta baja, para viviendas, no será superior al 25% de la parcela. No se permitirán edificaciones secundarias, excepto para garajes o anexos no habitables.

Alturas de edificación: La altura máxima de la edificación será de 8 mts., hasta la cornisa de la cubierta, y el número máximo de plantas será de dos.

Se permitirán casetones de escaleras y torreones con una ocupación máxima del 95% de la planta baja, no superando la altura total de la edificación incluyendo este casetón o torreón los 10 m. hasta la cornisa de la cubierta del mencionado elemento.

Volumen: El volumen máximo edificable a cada una de las subzonas será el asignado en el CUADRO DE CARACTERÍSTICAS URBANÍSTICAS del Presente Plan Parcial de Ordenación manteniéndose este coeficiente a cada una de las parcelas a definir en los correspondientes estudios de detalle y proyectos de parcelación, los cuales son:

Subzona	U-1	0.10 m ² /m ²
	U-2	0.10 m ² /m ²
	U-3	0.14 m ² /m ²
	U-4	0.14 m ² /m ²

No se contarán como volumen edificado los jardines y terrazas, salvo en el caso que tengan 3 lados cerrados.

Artículo 22.-

Alineaciones y separación a linderos: Las alineaciones de las fachadas son libres dentro de las parcelas, únicamente se han de cumplir las siguientes condiciones:

- Separación a linderos públicos: 3 m.
- Separación a linderos privados: 3 m.
-

Cercados: Los cerramientos no son obligatorios, pero si el propietario desea hacerlo, deberá ajustarse a las siguientes normas:

1. El cerramiento se hará hacia el interior de la parcela.
2. No podrá tener una altura superior a 2 m.
3. La parte baja, o zócalo de obra de fábrica maciza tendrá una altura máxima de 0,60 m.
4. El resto hasta una altura máxima total de los 2 m., estará constituido por elementos diáfanos, como verjas, celosías o setos vivos.
5. El diseño y proyecto del cerramiento de la parcela ha de ser sometido para su aprobación a la Comunidad de Propietarios o a la Promotora.

6. Todos los cerramientos de parcela que se desarrollen a lo largo de un VIAL PUBLICO o VIAL PRIVADO definido en el presente P.P.O. y futuros Estudios de Detalle se separan de dicho lindero y en sentido al interior de la parcela en una longitud mínima de 1 metro. Esto querrá decir que quedara una franja de un metro de ancho perteneciente a cada parcela destinada a zona ajardinada entre el muro de cerramiento de la misma y los viales tanto públicos como privados de la urbanización.

Esta franja de un metro de zona ajardinada este dentro del ámbito de cada una de las parcelas aunque parezca lo contrario y el titular de la misma será por lo tanto el propietario de la mencionada parcela, por lo que estará obligado a su mantenimiento y decoro siendo el único uso permitido en esta franja el de ajardinamiento ornamental. No obstante y por acuerdo de la correspondiente Comunidad de Propietarios, Mancomunidad, o Entidad de Conservación se podrán hacer cargo del mantenimiento de la misma manteniendo la titularidad de los terrenos al propietario de la parcela.

Condiciones estéticas: La composición de las edificaciones será libre, siempre que se ajusten a las características topográficas del terreno, ambiente y tipología del proyecto y supongan una adecuada incorporación al paisaje. Las zonas ajardinadas y libres de las parcelas, deberán mantenerse en buen estado.

Inicialmente y si no existiese acuerdo entre propietarios y la correspondiente Comunidad de Propietarios, Mancomunidad, o Entidad de Conservación el mantenimiento de la franja ajardinada de 1 m. de ancho mencionada en el artículo anterior será del propietario de la misma.

Condiciones de las construcciones:

1.- No se permitirá ni en la edificación ni en las construcciones auxiliares, la imitación de materiales en las fachadas, ni el uso de otros materiales que no sean de calidad.

2.- Si en el caso de apareados, quedaran medianerías vistas, estas deberán ser tratadas como fachadas.

3.- El acceso rodado a la parcela desde el viario deberá proyectarse en forma que la entrada y salida de vehículos no cree interferencias en el tráfico. Se efectuara en una sola maniobra y sin invadir las bandas de circulación contraria, salvo en los giros a la izquierda.

4.- La superficie de parcela que no resulte cubierta por la edificación, deberá tener definido en el Proyecto básico de edificación un tratamiento del suelo.

Este tratamiento podrá ser entre otros:

- a) Ajardinado totalmente.
- b) Arbolado con suelo de tierra.
- c) Con pavimento accesible a vehículos indicando su tratamiento.
- d) Con pavimento accesible a peatones, indicando su tratamiento, (enlosado, ladrillo a sardinel, cemento ruleteado, etc...)
- e) Sin pavimento, pero siempre que se asegure con drenaje y tratamiento la no permanencia del barro
- f) Lamina de agua, piscina, escalinatas, etc...

En todos casos los viarios interiores de las parcelas y sus espacios libres deben contar con los medios adecuados que impidan la aportación de aguas y productos de arrastre a la vía pública.

Plazas de aparcamiento.

Siguiendo las previsiones del P.G.O.U. de Benahavís así como el artículo 10 del Reglamento de planeamiento, se dispondrán como mínimo dos plazas de aparcamiento tanto cubiertas como descubiertas por cada una de las parcelas unifamiliares. Estas plazas se podrán ubicar en cualquier zona de la parcela si son descubiertas.

2.- Ordenanza 2ª "Zona Residencial Viviendas Plurifamiliares"

Usos: Comprende esta zona los terrenos destinados a edificación de viviendas plurifamiliares, de características netamente residencial y rodeada de espacios libres de propiedad y uso privado.

Las parcelas se destinaran a viviendas plurifamiliares de carácter netamente residencial, por lo que queda prohibida cualquier instalación que no tengo dicho destino, y de modo especial las industriales, comerciales, agrícolas, ganaderas y publicas en todas sus clases y manifestaciones, así como la colocación de cualquier clase de anuncios.

En general las zonas destinadas a Viviendas Plurifamiliares dentro del presente P.P.O. se dividen en 7 Subzonas (P-1, P-2, P-3, P-4, P-5, P-6, P-7) a todas las subzonas se le ha garantizado el acceso rodado e infraestructura mediante viales públicos de acceso, no obstante la ordenación interior de las diferentes promociones se realizaran mediante ESTUDIOS DE DETALLES los cuales complementaran el presente P.P.O. y nunca existirán contradicción entre el mencionado estudio de detalle y el P.P.O.

En los mencionados Estudios de detalles se garantizara los accesos rodados a las diferentes edificaciones como a las plazas de aparcamiento previstas en el Cuadro de Características Urbanísticas del presente P.P.O. para esto se tendrán que diseñar nuevos viales internos los cuales serán de dominio privado y no pertenecerán a la red viaria publica del Plan Parcial de Ordenación.

Parcelación: La parcela mínima es de 2.000 m².

Ocupación: La superficie máxima construida en planta baja, para viviendas, no será superior al 45% de la parcela. Se permitirán edificaciones secundarias, tales como garajes o anexos no habitables.

Alturas de edificación: La altura máxima de la edificación será de 10 mts., hasta la cornisa de la cubierta, y el número máximo de plantas será de tres.

Se permitirán casetones de escaleras y torreones con una ocupación máxima del 15% de la planta baja.

Volumen: El volumen máximo edificable será el asignado en el cuadro de características del presente Plan Parcial. Y en particular el de cada subzona donde se encuentre la promoción a realizar, las cuales se relaciona a continuación:

Subzona:	P-1	0.22 m ² /m ²
	P-2	0.30 m ² /m ²
	P-3	0.24 m ² /m ²
	P-4	0.25 m ² /m ²
	P-5	0.21 m ² /m ²
	P-6	0.34 m ² /m ²
	P-7	0.34 m ² /m ²

No se contarán como volumen edificado los jardines y terrazas, salvo en el caso que tengan 3 lados cerrados.

Alineaciones y separación a linderos: las alineaciones de las fachadas son libres dentro de las parcelas, únicamente se han de cumplir las siguientes condiciones:

- Separación a linderos públicos: será de 1/2 de la altura de la edificación y como mínimo 3 m.
- Separación a linderos privados: será de 1/2 de la altura de la edificación y como mínimo 3 m.

Cercados: Los cerramientos no son obligatorios, pero si el propietario desea hacerlo, deberá ajustarse a las siguientes normas:

1. El cerramiento se hará hacia el interior de la parcela.
2. No podrá tener una altura superior a 2 m.
3. La parte baja, o zócalo de obra de fábrica maciza tendrá una altura máxima de 0,60 m.
4. El resto hasta una altura máxima total de los 2 m., estará constituido por elementos diáfanos, como verjas, celosías o setos vivos.

5. El diseño y proyecto del cerramiento de la parcela ha de ser sometido para su aprobación a la Comunidad de Propietarios o a la Promotora.

6. Todos los cerramientos de parcela que se desarrollen a lo largo de un VIAL PUBLICO o VIAL PRIVADO definido en el presente P.P.O. y futuros Estudios de Detalle se separan de dicho lindero y en sentido al interior de la parcela en una longitud mínima de 1 metro. Esto querrá decir que quedara una franja de un metro de ancho perteneciente a cada parcela destinada a zona ajardinada entre el muro de cerramiento de la misma y los viales tanto públicos como privados de la urbanización.

Esta franja de un metro de zona ajardinada este dentro del ámbito de cada una de las parcelas aunque parezca lo contrario y el titular de la misma será por lo tanto el propietario de la mencionada parcela, por lo que estará obligado a su mantenimiento y decoro siendo el único uso permitido en esta franja el de ajardinamiento ornamental. No obstante y por acuerdo de la correspondiente Comunidad de Propietarios, Mancomunidad, o Entidad de Conservación se podrán hacer cargo del mantenimiento de la misma manteniendo la titularidad de los terrenos al propietario de la parcela.

Condiciones estéticas: La composición de las edificaciones será libre, siempre que se ajusten a las características topográficas del terreno, ambiente y tipología del proyecto y supongan una adecuada incorporación al paisaje. Las zonas ajardinadas y libres de las parcelas, deberán mantenerse en buen estado.

Inicialmente y si no existiese acuerdo entre Propietarios, Mancomunidad, o Entidad de Conservación el mantenimiento de la franja ajardinada de 1 m. de ancho mencionada en el artículo anterior será del propietario de la misma.

Condiciones de las construcciones:

1.- No se permitirá ni en la edificación ni en las construcciones auxiliares, la imitación de materiales en las fachadas, ni el uso de otros materiales que no sean de calidad.

2.- El acceso rodado a la parcela desde el viario deberá proyectarse en forma que la entrada y salida de vehículos no cree interferencias en el tráfico. Se efectuara en una sola maniobra y sin invadir las bandas de circulación contraria, salvo en los giros a la izquierda.

3.- La superficie de parcela que no resulte cubierta por la edificación, deberá tener definido en el Proyecto básico de edificación un tratamiento del suelo.

Este tratamiento podrá ser entre otros:

- a) Ajardinado totalmente.
- b) Arbolado con suelo de tierra.
- c) Con pavimento accesible a vehículos indicando su tratamiento.
- d) Con pavimento accesible a peatones, indicando su tratamiento, (enlosado, ladrillo a sardinel, cemento ruleteado, etc...)
- e) Sin pavimento, pero siempre que se asegure con drenaje y tratamiento la no permanencia del barro
- f) Lamina de agua, piscina, escalinatas, etc...

En todo caso los viarios interiores de las parcelas y sus espacios libres deben contar con los medios adecuados que impidan la aportación de aguas y productos de arrastre a la vía pública.

Plazas de aparcamiento.

Siguiendo las previsiones del P.G.O.U. de Benahavís así como el artículo 10 del Reglamento de planeamiento, se dispondrán como mínimo una plaza de aparcamiento cubierta o descubierta por cada unidad de vivienda a desarrollar en cada una de las subzonas.

3.- Ordenanza 3ª "Plurifamiliar – Hotelero – Comercial"

Usos: Comprende esta zona los terrenos en los que el Uso principal es el de Viviendas Plurifamiliares como se definen en el punto anterior (9.2.) y como usos compatibles el Hotelero, y Comercial estando previsto la construcción del Club Social del campo de Golf en la subzona PCH-1.

Como hemos enunciado en el párrafo anterior el uso principal de las dos subzonas (PCH-1 y PCH-2) que componen la zona Plurifamiliar-Hotelero-Comercial es la de Viviendas Plurifamiliares, previéndose la construcción de un Hotel, así como Club Social de Golf así como la zona comercial complementaria a los usos anteriores.

Tanto en subzona PCH-1 como en la PCH-2 se verán condicionadas a la redacción de un Estudio de Detalle y su correspondiente aprobación por el Ayuntamiento de Benahavís donde re ordenen los volúmenes, alineaciones, rasantes, etc.

Queda prohibida cualquier instalación que no tenga destino residencial hotelero o comercial, y de modo especial las industriales, agrícolas, ganaderas en todas sus clases y manifestaciones.

A continuación definiremos las ordenanzas aplicables en las subzonas PCH-1 y PCH-2. La sumatoria de las edificabilidades consumidas por todas las futuras parcelas que compondrán las zonas PCH-1 y PCH-2 independientemente del tipo de uso que se realice (V. Plurifamiliar, Hotelero o Comercial), nunca será superior a las edificabilidades máximas asignadas a cada una de las subzonas las cuales relacionamos a continuación:

Subzona	PCH-1	0.67 m2/m2
	PCH-2	0.30 m2/m2

Parcelación: La parcela mínima es de 2.000 m2, en caso de uso comercial 200 m2 y Hotelero 5.000 m2.

Ocupación: La superficie máxima construida en planta baja, no será superior al 45% de la parcela, siendo el 40% si el propietario fuese el Hotelero.

Alturas de edificación: La altura máxima de la edificación será de 10 mts., hasta la cornisa de la cubierta, y el número máximo de plantas será de tres. En caso de uso comercial esta altura disminuirá a 6 m., siendo el número de plantas 2 y si el uso fuese Hotelero la altura máxima aumentaría hasta los 13 metros y el nº de plantas de 4 (planta baja + 3 plantas).

No se permitirá.

Se permitirán casetones de escaleras y torreones con una ocupación máxima del 15% de la planta baja sobre las alturas máximas definidas anteriormente, salvo en los usos Comercial y Hotelero, que solo se permitirá por encima de la altura máxima

00166188

la construcción de elementos propios de las instalaciones del edificio, tales como cajas de escaleras, casetones de ascensores, etc.

Volumen: El volumen máximo edificable será el asignado en el cuadro de características del presente Plan Parcial. Y en particular el de cada subzona donde se encuentre la promoción a realizar, las cuales se relaciona a continuación:

Subzona	PCH-1	0.67 m2/m2
	PCH-2	0.30 m2/m2

No se contarán como volumen edificado los jardines y terrazas, salvo en el caso que tengan 3 lados cerrados.

La sumatoria de todo el volumen consumido en cada una de las subzonas por las edificaciones futuras tanto del uso principal de Viviendas Plurifamiliares como de los usos complementarios de Hotel y Comercial nunca podrá ser superior a los relacionados anteriormente.

Alineaciones y separación a linderos: Las alineaciones de las fachadas son libres dentro de las parcelas, únicamente se han de cumplir las siguientes condiciones:

- Separación a linderos públicos: como mínimo 3 m.
- Separación a linderos privados: como mínimo 3m.

No obstante para el uso Hotelero y Comercial se permitirá anexar la edificatoria a los linderos privados siempre que exista un acuerdo notarial entre partes.

Cercados: Los cerramientos no son obligatorios, pero si el propietario desea hacerlo, deberá sujetarse a las siguientes normas:

1. El cerramiento se hará hacia el interior de la parcela.
 2. No podrá tener una altura superior a 2.50 m.
 3. La parte baja, o zócalo de obra de fábrica maciza tendrá una altura máxima de 1,00 m.
 4. El resto hasta una altura máxima total de los 2.50 m., estará constituido por elementos diáfanos, como verjas, celosías o setos vivos.
 5. El diseño y proyecto del cerramiento de la parcela ha de ser sometido para su aprobación a la Comunidad de Propietarios o a la Promotora.
 6. Todos los cerramientos de parcela que se desarrollen a lo largo de un VIAL PÚBLICO o VIAL PRIVADO definido en el presente P.P.O. y futuros Estudios de Detalle se separan de dicho lindero y en sentido al interior de la parcela en una longitud mínima de 1 metro. Esto querrá decir que quedará una franja de un metro de ancho perteneciente a cada parcela destinada a zona ajardinada entre el muro de cerramiento de la misma y los viales tanto públicos como privados de la urbanización.
- Esta franja de un metro de zona ajardinada este dentro del ámbito de cada una de las parcelas aunque parezca lo contrario y el titular de la misma será por lo tanto el propietario de la mencionada parcela, por lo que estará obligado a su mantenimiento y decoro siendo el único uso permitido en esta franja el de ajardinamiento ornamental. No obstante y por acuerdo de la correspondiente Comunidad de

Propietarios, Mancomunidad, o Entidad de Conservación se podrán hacer cargo del mantenimiento de la misma manteniendo la titularidad de los terrenos al propietario de la parcela.

Condiciones estéticas: La composición de las edificaciones será libre, siempre que se ajusten a las características topográficas del terreno, ambiente y tipología del proyecto y supongan una adecuada incorporación al paisaje. Las zonas ajardinadas y libres de las parcelas, deberán mantenerse en buen estado.

Inicialmente y si no existiese acuerdo entre propietarios y la correspondiente Comunidad de Propietarios, Mancomunidad, o Entidad de Conservación el mantenimiento de la franja ajardinada de 1 m., de ancho mencionada en el artículo anterior será del propietario de la misma.

Condiciones de las construcciones:

1.- No se permitirá ni en la edificación ni en las construcciones auxiliares, la imitación de materiales en las fachadas, ni el uso de otros materiales que no sean de calidad.

2.- El acceso rodado a la parcela desde el viario deberá proyectarse en forma que la entrada y salida de vehículos no cree interferencias en el tráfico. Se efectuara en una sola maniobra y sin invadir las bandas de circulación contraria, salvo en los giros a la izquierda.

3.- La superficie de parcela que no resulte cubierta por la edificación, deberá tener definido en el Proyecto básico de edificación un tratamiento del suelo.

Este tratamiento podrá ser entre otros:

- a) Ajardinado totalmente.
- b) Arbolado con suelo de tierra.
- c) Con pavimento accesible a vehículos indicando su tratamiento.
- d) Con pavimento accesible a peatones, indicando su tratamiento, (enlosado, ladrillo a sardinel, cemento ruleteado, etc...)
- e) Sin pavimento, pero siempre que se asegure con drenaje y tratamiento la no permanencia del barro
- f) Lamina de agua, piscina, escalinatas, etc...

En todo caso los viarios interiores de las parcelas y sus espacios libres deben contar con los medios adecuados que impidan la aportación de aguas y productos de arrastre a la vía pública.

Plazas de aparcamiento.

Siguiendo las previsiones del P.G.O.U. de Benahavís así como el artículo 10 del Reglamento de planeamiento, se dispondrán como mínimo una plaza de aparcamiento por cada unidad de vivienda a desarrollar en cada una de las subzonas. No siendo la cantidad total nunca inferior a 372 plazas de aparcamiento cubierta o descubierta en la superficie que abarca las subzonas PCH-1 y PCH-2. Incluyendo las destinadas a las edificaciones con uso Comercial u Hotelera.

Esta ordenanza 3ª (Plurifamiliar-Hotelera-Comercial) se acoge a lo estipulado en el P.G.O.U. de Benahavís así como la Modificación de Elementos del P.G.O.U. de Benahavís, equipamiento Hotelero en la Unidad de ejecución El Herrojo redactada en

mayo de 1998 y aprobada definitivamente en sesión de la CPOTU numero 7/98 celebrada el día 12-11-1998 donde se describe el uso hotelero en la variante H-2.

4.- Ordenanza 4ª "Zona Equipamiento Deportivo Privado" ED.PR.

Uso: Edificaciones propias de servicio de Instalaciones deportivas y en particular las del Campo de Golf, como vestuarios, áreas de duchas, etc incluso naves de mantenimiento y casetas vinculadas al mantenimiento del Campo de Golf en sí, pistas deportivas y piscinas.

Parcelación: La parcela mínima es de 1.000 m2.

Ocupación: La superficie máxima construida en planta baja no será superior al 1% de la zona destinada a Equipamiento Deportivo Privado. Siendo por lo tanto de 1.000 m2.

Si la superficie total destinada a Equipamiento Deportivo Privado se parcelara la ocupación máxima de cada una de las parcelas resultantes sería el 1% de la superficie de cada una de ellas.

Altura máxima: La altura máxima de la edificación será de 6 m., hasta la cornisa de la cubierta, y el número máximo de plantas será de dos.

Volumen: el volumen máximo edificable será 0,01 m2/m2 por lo que la edificabilidad máxima en los 99.000 m2 de zona destinada a Equipamiento Deportivo Privado sería por lo tanto 1000 m2t.

Si la superficie total destinada a Equipamiento Deportivo Privado se parcelara el volumen máximo de cada una de las parcelas resultantes sería del 0.01 m2t/m2s de la superficie de cada una de ellas.

Alineaciones y Separación a Linderos: Separaciones a calles y linderos de 6 m.

Aparcamiento: No se establece ningún condicionante específico.

Cerramientos, condiciones estéticas de construcciones, higiénicas, suministro de agua, acometidas, suministro eléctrico: Se observaran normas análogas a los casos anteriores.

5.- Ordenanza 5ª "Zona Reserva de Áreas Libres" ARL

Uso: Se entenderá por tal al destinado a parques, jardines, paseos, sendas de peatones y zonas verdes de protección a elementos especiales así como el Deportivo al aire libre – Campo de Golf, Piscinas, Pistas de Tenis, etc.

Edificabilidad: Ninguna salvo pequeños kioscos para servicio de la propia zona.

Protección del paisaje: Deberá conservarse la vegetación existente procediéndose a repoblar los espacios que lo exijan, completándose esta vegetación en las plantaciones correspondientes. No se autorizara la tala de árboles.

6.- Ordenanza 6ª "Sistema Local de Áreas Libres" SLAL

Uso: Se entenderá por tal al destinado a parques, jardines, paseos, sendas de peatones y zonas verdes de protección a elementos especiales.

Edificabilidad: Ninguna salvo pequeños kioscos y fuentes para servicio de la propia zona.

Protección del paisaje: Deberá conservarse la vegetación existente procediéndose a repoblar los espacios que lo exijan, completándose esta vegetación en las plantaciones correspondientes. No se autorizara la tala de árboles.

7.- Ordenanza 7ª "Sistema Local de Equipamiento"

7.1.- Equipamiento Deportivo E.D.

Uso: Edificaciones propias de servicio de parque deportivo, como vestuarios, áreas de duchas, etc... En el resto de la parcela podrán ubicarse pistas deportivas, piscinas, etc.

Parcelación: La parcela mínima es de 1.000 m².

Ocupación: La superficie máxima construida en planta baja no será superior al 15% de la parcela para Equipamiento Deportivo E.D.

Altura máxima: La altura máxima de la edificación será de 6 m., hasta la cornisa de la cubierta y el número máximo de plantas será de dos.

Volumen: el volumen máximo edificable será de 0.15 m²/m². Para la parcela destinada a Equipamiento deportivo E.D.

Alineaciones y Separación a Linderos: Separaciones a calles y linderos de 4 m.

Aparcamientos: Se ubicaran un mínimo de 10 plazas de aparcamientos en la zona destinando a Equipamiento Deportivo.

Cerramientos, condiciones estéticas de construcciones, higiénicas, suministro de agua, acometidas, suministro eléctrico: Se observaran normas análogas a los casos anteriores.

7.2.- Equipamiento Comercial CO

Está compuesto por las subzonas CO-1 y CO-2 las cuales se ceñirán a las siguientes condiciones:

Uso: Exclusivamente edificaciones comerciales, oficinas compraventas al por menor, gestión, seguros, hotelero, sala de espectáculo, sala de reuniones, restaurantes, bares, recreativo y temático, oficinas y agencias de ventas, despachos profesionales, etc.

Parcelación: La parcela mínima es de 200 m².

Ocupación: La superficie máxima construida en planta baja no será superior al 70% de la parcela.

Altura máxima: La altura máxima de la edificación será de 6 m., hasta la cornisa de la cubierta y el número máximo de plantas será de dos.

Volumen: El volumen máximo edificable será el indicado en la ficha de características urbanísticas las cuales recordamos a continuación:

Subzona	CO-1	1,00 m ² /m ²
	CO-2	1,00 m ² /m ²

Alineaciones y Separación a linderos: Separaciones a linderos públicos 4 mts., Separación a linderos privados 3 mts.

Aparcamientos: Como mínimo se le asigna a la subzona CO-1, siete plazas de aparcamiento y a la CO-2, tres plazas.

Cerramientos: No tendrá altura superior a 3 mts.

Condiciones higiénicas: Se ajustaran a las establecidas en las ordenanzas Generales de Edificación, así como a todas aquellas previstas en la Legislación Vigente para este tipo de edificaciones.

7.3.- Equipamiento Social E.S.O.

Uso: Edificaciones para temas sociales y culturales.

Parcelación: La parcela mínima es de 200 m².

Ocupación: La superficie máxima construida en planta baja no será superior al 70% de la parcela.

Altura máxima: La altura máxima de la edificación será de 6 m., hasta la cornisa de la cubierta y el número máximo de plantas será de dos.

Volumen: El volumen máximo edificable será de 1,00 m²/m², con las mismas condiciones en relación al volumen, porches y terrazas del Artículo-20.

Aparcamientos: Se dispondrán como mínimo de 10 plazas de aparcamiento en la zona destinada a Equipamiento Social.

Cerramientos, condiciones estéticas de construcciones, higiénicas, suministro de agua, acometidas suministro eléctrico: Serán Normas análogas a los casos anteriores.

Alineaciones y Separación a Linderos: Separaciones a viales públicos y privados 5 mts., separaciones a linderos 3 mts.

7.4.- Centros Docentes E.DO

Usos: Edificaciones para centros docentes de E.G.B., Preescolar- Guardería y B.U.P.

Parcelación: La parcela mínima es de 1.000 m².

Ocupación: La superficie máxima construida en planta baja no será superior al 25% de la parcela.

Altura máxima: La altura máxima de la edificación será de 7 mts., hasta la cornisa de la cubierta y el número máximo de plantas será de dos.

Volumen: El volumen máximo edificable será de 0,50 m²/m². Mismas consideraciones en relación con el volumen, porches y terrazas del Artículo-20.

Alineaciones y Separaciones a Linderos: Las separaciones a Viales públicos y privados será de 5 mts., separación a linderos 3 mts.

Aparcamientos: Se dispondrán como mínimo 10 plazas de aparcamiento en la zona destinada a Equipamiento Docente.

Cerramientos: Se observaran las mismas normas del Artículo – 22.

Cerramientos, condiciones estéticas de construcciones, higiénicas, suministro de agua, acometidas suministro eléctrico: Serán de observancia las mismas normas dadas anteriormente.

8. Ordenanza "Red Viaria y Aparcamientos"

Uso: Publico.

Edificabilidad: Ninguna.

Aparcamientos: Se prevé que al menos 200 plazas de parking se puedan utilizar en los laterales de la calzada de los viales ya que el ancho de los mismo lo permiten siendo más conveniente hacerlo en el vial principal el cual tiene una anchura total de 12 m.

"AMPLIACIÓN CERRO ARTOLA B"

Sin desarrollar.

00166188

“LLANOS DE LA LECHE”

Sin desarrollar.

00166188

"LA ROMERA"

Sin desarrollar.

00166188

"LA PERDÍZ"**1.- Ordenanza 1ª "Poblado Mediterráneo"**

Usos: Comprende esta zona los terrenos destinados a edificaciones de uso residencial en propiedad horizontal, pudiendo estar en un solo edificio o en varios con elementos comunes y rodeada de espacios.

Parcelación: La parcela mínima es de 500 m2.

Ocupación: La superficie máxima construida en planta baja, no será superior al 50% de la parcela.

Alturas de edificación: La altura máxima de la edificación será de 12 mts., hasta la cornisa de la cubierta, y el número máximo de plantas será de tres.

Se permitirán casetones de escaleras y torreones con una ocupación máxima del 15% de la planta baja. Se permitirá hasta un máximo de dos torreones con una altura inferior a 25 metros y que en planta no superen el 10% de la ocupación de la planta baja.

Volumen: El volumen máximo edificable será el asignado en el siguiente cuadro de características:

NOMBRE		SUP. M2.	EDIFIC. M2/M2	TECHO M2.T.	Nº VIV.	Nº APARC.
ZONA RESIDENCIAL PLURIFAMILIAR	PM1	24.458	0,37	9.030	90	
	PM2	12.240	0,40	4.850	48	
	PM3	38.260	0,40	15.400	154	
	PM4	12.751	0,28	3.600	36	
SISTEMAS TÉCNICOS	ST1	410				
	ST2	453				
EQUIPAMIENTOS	EQ.D	7.667	0,50	3.883		
	EQ.C	3.922	0,50	1.961		
	EQ.E	5.021	0,50	2.511		
	EQ.P	3.507	0,50	1.754		
	EQ.S	1.042	1,00	1.042		
ZONAS VERDES	ZV1	95.617				
	ZV2	463				
	ZV3	208				
VIALES		13.206				270
	Otros					80
	Privados					328
TOTAL		219.225	0,15	32.880	328	350

No se contarán como volumen edificado los jardines y terrazas, salvo en el caso que tengan 3 lados cerrados.

Alineaciones y Separación a linderos: Las alineaciones de las fachadas son libres dentro de las parcelas, pudiéndose alinearse tanto a linderos públicos como privados.

Condiciones estéticas: La composición de la edificación será libre, siempre que se ajusten a las características topográficas del terreno, ambiente y tipología del proyecto y supongan una adecuada incorporación al paisaje. Las zonas ajardinadas y libres de las parcelas, deberán mantenerse en buen estado.

Condiciones de las construcciones.

1.- No se permitirá ni en la edificación ni en las construcciones auxiliares, la imitación de materiales en las fachadas, ni el uso de otros materiales que no sean de calidad.

2.- El acceso rodado a la parcela desde el viario deberá proyectarse en forma que la entrada y salida de vehículos no cree interferencias en el tráfico. Se efectuara en una sola maniobra y sin invadir las bandas de circulación contraria, salvo en los giros a la izquierda.

3.- La superficie de parcela que no resulte cubierta por la edificación, deberá tener definido en el Proyecto básico de edificación un tratamiento del suelo.

Este tratamiento podrá ser entre otros:

- a) Ajardinado totalmente.
- b) Arbolado con suelo de tierra.
- c) Con pavimento accesible a vehículos indicando su tratamiento.
- d) Con pavimento accesible a peatones, indicando su tratamiento, (enlosado, ladrillo a sardinel, cemento ruleteado, etc...)
- e) Sin pavimento, pero siempre que se asegure con drenaje y tratamiento la no permanencia del barro
- f) Lamina de agua, piscina, escalinatas, etc...

En todo caso los viarios interiores de las parcelas y sus espacios libres deben contar con los medios adecuados que impidan la aportación de aguas y productos de arrastre a la vía pública.

2.- Ordenanza 2ª "Áreas Libres"

Uso: Se entenderá por tal al destinado a parques, jardines, paseos, sendas de peatones y zonas verdes de protección a elementos especiales.

Edificabilidad: Ninguna salvo pequeños kioscos, edificaciones al servicio de las áreas libres, para servicio de la propia zona, y cuyo volumen se asigna en la ficha de características.

Protección del paisaje: Deberá conservarse la vegetación existente procediéndose a repoblar los espacios que lo exijan, completándose esta vegetación en las plantaciones correspondientes. No se autorizara la tala de árboles.

3.- Ordenanza 3ª "Sistema Local de Equipamiento"

3.1.- EQUIPAMIENTO DEPORTIVO

Uso: Edificaciones propias de servicio de equipamiento deportivo, como vestuarios, áreas de duchas, etc... En el resto de la parcela podrán ubicarse pistas deportivas.

Parcelación: La parcela mínima es de 1.000 m².

Ocupación: La superficie máxima construida en planta baja no será superior al 25% de la parcela.

Altura máxima: La altura máxima de la edificación será de 7 m., hasta la cornisa de la cubierta, y el número máximo de plantas será de dos.

Volumen: el volumen máximo edificable será el asignado en la ficha de características del sector (plano de zonificación)

Alineaciones y Separación a Linderos: Separaciones a calles y linderos de 3 m.

Aparcamientos: Se ubicaran 5 aparcamientos en la parcela de equipamiento deportivo y 2 más en la parcela de equipamiento deportivo privado.

Cerramientos, condiciones estéticas de construcciones, higiénicas, suministro de agua, acometidas suministro eléctrico: Se observaran normas análogas a los casos anteriores.

3.2. EQUIPAMIENTO SOCIAL-COMERCIAL:

Uso: Exclusivamente edificaciones comerciales, oficinas compraventas al por menor, gestión, seguros, hotelero, sala de espectáculo, sala de reuniones, restaurantes, bares, recreativo y temático, así como para temas sociales y culturales.

Parcelación: La parcela mínima es de 500 m².

Ocupación: La superficie máxima construida en planta baja no será superior al 50% de la parcela.

Altura máxima: La altura máxima de la edificación será de 7 m., hasta la cornisa de la cubierta y el número máximo de plantas será de dos.

Volumen: El volumen máximo edificable será el indicado en la ficha de características.

Alineaciones y separaciones a linderos: Separaciones a calles 2 mts., Separación a linderos 3 mts.

Aparcamientos: Se dispondrán los siguientes aparcamientos, 1 por cada 100 m², construidos de establecimiento comercial.

Cerramientos: No tendrá altura superior a 3 mts.

Condiciones higiénicas: Se ajustaran a las establecidas en las ordenanzas Generales de Edificación, así como a todas aquellas previstas en la Legislación Vigente para este tipo de edificaciones.

3.3.- EQUIPAMIENTO ESCOLAR

Usos: Edificaciones para centros docentes de E.G.B., BUP, Preescolar, universitario o escuela privada.

Parcelación: La parcela mínima es de 1.000 m².

Ocupación: La superficie máxima construida en planta baja no será superior al 45% de la parcela.

Altura máxima: La altura máxima de la edificación será de 7 mts., hasta la cornisa de la cubierta, y el número máximo de plantas será de dos.

Volumen: El volumen máximo edificable será de 0,50 m²/m². Mismas consideraciones en relación con el volumen, porches y terrazas del Artículo-21.

Alineaciones y separaciones a linderos: Las separaciones a calles de 2 mts., separación a linderos 3 mts.

Aparcamientos: Se dispondrán los siguientes aparcamientos interiores a la parcela, 1 aparcamientos por cada 100 m², construidos.

Cerramientos: Se observaran las mismas normas del Artículo-23.

Cerramientos, condiciones estéticas de construcciones, higiénicas, suministro de agua, acometidas suministro eléctrico: Serán de observancia las mismas normas dadas anteriormente.

4.- Ordenanza 4ª "Red Viaria y Aparcamientos"

Uso: Publico

Edificabilidad: Ninguna.

"LA TOMA"

Sin desarrollar.

00166188

"EL PARAÍSO B"**Definición**

Estará compuesta por edificaciones unifamiliares aisladas o adosadas.

Condiciones del Solar

Superficie mínima de solar 250 m².

Condiciones de Uso

El único uso permitido será el residencial.

Condiciones de Edificación

Superficie suelo bruto	55.700 m ² .
Superficie zona residencial	17.575 m ²
Superficie parcela mínima (m ²)	250 m ² .
Índice de edificabilidad (m ² /m ²)	0,315 m ² /m ² .
Ocupación en planta máxima (%)	40%
Altura máxima (m. y plan.)	2 plantas/7 m.
Separación a linderos públicos	3 m.
Privados:	2 m.

"CAMINO DEL HIGUERAL"**ORDENANZAS DE EDIFICACIÓN Y USO PARA CADA ZONA****Zona verde**

En las zonas verde públicas, su uso será público y no se permitirá edificación alguna, salvo pequeño quiosco que deberán ser autorizados por la entidad responsable de la Urbanización y la Comisión Provincial de Urbanismo.

Viales

La totalidad de los viales y sus acerados pasarán en su día a ser de dominio público. Las sendas de peatones, si las hubiese, serán de dominio común.

Zona de Vivienda Unifamiliar aislada

Corresponde a la totalidad de las parcelas y no se podrá construir nada más que una vivienda por parcela.

Edificabilidad	0,60 m3/m2.
Ocupación del Terreno	15% máximo
Parcela mínima de nueva creación	1.000 m2
Separación a linderos:	3,00 m. mínimo
Linderos Calle:	
Linderos medianeros	3,00 m. mínimo
Altura	2 plantas sobre el nivel del terreno, siempre que la superficie edificada en planta alta no rebase el 75% de la superficie edificada en planta. Se podrá edificar en plantas escalonadas para adaptarse a la topografía del terreno.

Construcciones auxiliares

Se permiten patios adosados a los linderos medianeros en una longitud máxima del 30% de estos y con una altura máxima de cerramiento de 2,10 m. También se permiten pérgolas con la misma longitud máxima. Estas construcciones deberán separarse de la alineación oficial de la calle una distancia mínima de 3 m, a no ser que se construyan aprovechando los desniveles del terreno.

Garajes

Se permiten los garajes particulares que podrán construirse adosados a los linderos con una profundidad no superior a 7,00 m. y una altura no superior a 3,00 m.

Usos permitidos

Solo se permite el uso de vivienda unifamiliar aislada.

APARTADO II. NORMAS PARA EL DISEÑO DE LA VÍA PÚBLICA**ÁMBITO, ALCANCE Y MODO DE EMPLEO****Artículo 25. ANTECEDENTES**

Para la redacción de las presentes Normas, se ha tomado como base lo indicado en la Instrucción para el Diseño de la Vía Pública del P.G.O.U. de MADRID, constituyendo por tanto, una adaptación de las mismas a las características del municipio de Benahavís.

Artículo 26. ÁMBITO Y CARÁCTER DE LA INSTRUCCIÓN

El ámbito geográfico de aplicación de la presente Instrucción para el Diseño de la Vía Pública son los suelos calificados como vía pública directamente por el Plan General de Ordenación Urbana de Benahavís o por sus instrumentos de desarrollo.

Su ámbito temático son las condiciones generales de diseño de dichos suelos. A la presente Instrucción de Vía Pública deberán ajustarse todos los planes y proyectos en los que se definan características de la red viaria, de las áreas estanciales y de las plataformas reservadas. No obstante, con carácter excepcional, en áreas consolidadas se podrá requerir justificadamente un tratamiento diferenciado en función de sus características específicas.

Artículo 27. MARCO NORMATIVO

La presente Ordenanza desarrolla el Plan General de Ordenación Urbana de Benahavís, por lo que su contenido no podrá, en ningún caso, contradecir al de aquel.

Sin embargo, el cumplimiento de los contenidos de la presente Ordenanza no exime del cumplimiento de otras regulaciones y normas que pudieran ser de aplicación al objeto concreto de planificación o proyecto de que se trate, tanto municipales, como regionales, estatales, comunitarias o internacionales. El proyectista o planificador deberá buscar soluciones de diseño que cumplan con el conjunto de normas en vigor, entre ellas, las establecidas por la presente Instrucción.

Artículo 28. CARÁCTER E INTERPRETACIÓN DE LAS DETERMINACIONES

El Ayuntamiento podrá denegar la aprobación de aquellos planes o proyectos que resulten en clara oposición al resto de los criterios e indicaciones recogidos en la presente Ordenanza.

CLASIFICACIÓN DE LOS ELEMENTOS DE LA VÍA PÚBLICA**Artículo 29. DEFINICIÓN DE VÍA PÚBLICA**

Se define como uso dotacional para la vía pública el de los espacios de dominio y uso público destinados a posibilitar el movimiento de los peatones, los vehículos y los medios de transporte colectivo de superficie habituales en las áreas urbanas, así como la estancia de peatones y el estacionamiento de vehículos en dichos espacios.

Artículo 30. CATEGORÍAS

Dentro de la vía pública se distinguen las siguientes categorías.

- Red viaria, constituida por aquellos espacios de la vía pública dedicados a la circulación de personas y vehículos y al estacionamiento de estos últimos, así como sus elementos funcionales.
- Área estancial, constituida por aquellos espacios públicos libres de edificación, adyacentes a la red viaria, cuya función principal es facilitar la permanencia temporal de los peatones en la vía pública, constituyendo elementos cualificadores del espacio urbano por dotar al mismo de mayores oportunidades de relación e intercambio social.
- Plataforma reservada, constituida por aquellas bandas, pertenecientes a la vía pública, destinadas a ser utilizadas por un determinado modo de transporte o tipo de vehículo, que están diseñadas específicamente para tal fin, y operan de manera integrada con el conjunto del sistema de transporte.

Artículo 31. CLASIFICACIÓN DE LA RED VIARIA

De acuerdo con su relación con la movilidad, se distinguen las siguientes clases de vías:

- Red viaria principal, aquella que por su condición funcional, sus características de diseño, su intensidad circulatoria o sus actividades asociadas sirve para posibilitar la movilidad y accesibilidad metropolitana, y urbana. La red viaria principal se corresponde con la red viaria incluida como Sistema General en el Plano de Red Viaria del PGOU. Se consideran los siguientes tipos:
 - Red viaria metropolitana, constituida por las vías de alta capacidad para tráfico exclusivamente motorizado, cubriendo viajes interurbanos y metropolitanos, tales como carretera A-7175 o AP-7.
 - Red viaria urbana, integrada por las vías de gran capacidad para tráfico preferentemente rodado, sirviendo a desplazamientos urbanos, tales como las grandes vías arteriales o arterias primarias.
- Red viaria secundaria, aquella que tiene un carácter marcadamente local. Está compuesta por el resto de los elementos viarios y su función primordial es el acceso a los usos situados en sus márgenes. Se consideran los siguientes tipos:
 - Vías locales colectoras, que añaden a su papel de acceso la función de concentrar la conexión de la red local a la red principal.
 - Vías locales de acceso, son las que aseguran el acceso rodado y peatonal a edificios e instalaciones.

Artículo 32. TIPOS DE ÁREAS ESTANCIALES

Se distinguen los siguientes tipos:

- Aceras con anchura superior a uno con ochenta (1,80) metros. Se diseñarán con esa anchura las aceras en las que se sitúe el acceso a equipamientos comunitarios, áreas comerciales, edificios residenciales de más de 100 viviendas o 10.000 m² de superficie construida, edificios industriales de más de 5.000 m² de superficie construida, edificios terciarios con más de 2.500 m² de superficie construida y, en general, el entorno de cualquier actividad que genere una importante afluencia peatonal.
- Calles, sendas, plazas y otros espacios peatonales, constituidos por aquellos espacios prohibidos al tráfico rodado, salvo, en horas especiales, a los vehículos de servicio y emergencia.
- Ámbitos ajardinados, que tanto por su reducida extensión, como por su configuración fuertemente condicionada por la red viaria colindante, no se ajustan a la definición de parque local, teniendo en todo caso accesibilidad peatonal.
- Calles de prioridad peatonal, que incluye a aquellas calles de uso peatonal, en las que se permite el paso de automóviles, siempre que éstos se muevan a velocidades compatibles con el tránsito y la estancia de los peatones.

Artículo 33. CATEGORÍAS Y TIPOS DE PLATAFORMAS RESERVADAS

Se distinguen dos categorías:

- Exclusivas, las que contando con algún tipo de barrera física que las aísla del resto, se utilizan exclusivamente por el modo de transporte para el que están destinadas.
- Integradas en la red viaria, las que utilizan una parte o banda de la red viaria, sin separación física del resto y que puede ser, eventualmente, utilizada por modos diferentes al que en principio están destinadas.

Dentro de cada categoría, se distinguen los siguientes tipos:

- Carril bici, reservado para la circulación de bicicletas.
- Otros, como los tramos reservados para ambulancias, bomberos, etc.

Artículo 34. FUNCIONES Y OBJETIVOS DE LA RED VIARIA.

La red viaria cumple en las áreas urbanas un complejo conjunto de funciones, entre las que destacan:

- Servir de cauce al tráfico rodado de larga distancia y conexión interurbana.
- Servir de cauce al tráfico rodado de conexión intra urbana.
- Constituir itinerarios de contemplación de panoramas generales de la ciudad.
- Cualificar la trama y el espacio urbano.
- Contribuir a formalizar el paisaje y el ambiente al que se abren los edificios.
- Acoger la circulación peatonal.
- Dotar de acceso rodado y peatonal a edificios e instalaciones.
- Servir de espacio de estancia y relación social.
- Servir de referencia a la parcelación y la disposición de la edificación.
- Acoger el estacionamiento de vehículos.

De acuerdo con la clasificación de la red viaria establecida en la presente Instrucción, en su composición y diseño se considerarán prioritarias las siguientes funciones:

- Red metropolitana: servir de cauce al tráfico rodado de larga distancia y conexión interurbana, al de conexión intra urbana y la de itinerario para la contemplación de la ciudad.
- Red urbana: tráfico de conexión intra urbana y la de itinerario para la contemplación de la ciudad. Como funciones complementarias deberán considerarse las de conexión interurbana, estructuración cualificación de la ciudad, dar cauce al tránsito peatonal y la de constituir el paisaje al que se asoman edificios.
- Calles locales colectoras: encauzar el tránsito peatonal, dotar de acceso rodado y peatonal, permitir la estancia y relación social y constituir el espacio exterior al que se asoman los edificios. Complementariamente, deberán satisfacerse el resto de las funciones, a excepción de las de conexión interurbana.
- Resto de la red local: referencia a la parcelación, encauzar el tránsito peatonal, dotar de acceso rodado y peatonal, permitir la estancia y relación social y constituir el espacio exterior a los edificios. Complementariamente, deberán considerarse las de garantizar el estacionamiento y facilitar la contemplación de la ciudad.
- Todo plan o proyecto relativo a la red viaria, deberá considerar como objetivo principal de su composición y diseño la satisfacción del conjunto de las funciones que cumple cada tipo de vía, de acuerdo con las prioridades establecidas en esta Instrucción.

Artículo 35. PRINCIPIOS GENERALES DE COMPOSICIÓN Y DISEÑO.

Principios generales de composición y diseño La satisfacción de las funciones que cumple la red viaria deberá hacerse de acuerdo con los siguientes principios:

PRINCIPIO DE EFICIENCIA

La composición y diseño de la red deberá garantizar el cumplimiento de sus funciones con la máxima eficiencia.

PRINCIPIO DE SEGURIDAD

La red deberá garantizar la seguridad de todos sus usuarios mediante una adecuada articulación de sus elementos entre sí y con el entorno. Para garantizar la presencia segura en la red de los diversos usuarios de la misma, la velocidad e intensidad de circulación rodada deberá mantenerse en niveles compatibles con el resto de actividades previstas y el diseño general del entorno propiciará ambientes que dificulten la aparición de comportamientos que atenten a la seguridad ciudadana.

PRINCIPIO DE LA CALIDAD AMBIENTAL

No se considerará que un plan o proyecto de red viaria resuelve eficazmente sus funciones, si no garantiza unos niveles de calidad ambiental adecuados a las mismas. En la valoración de la calidad ambiental, se considerará especialmente el ruido, la emisión de contaminantes, la posibilidad de uso por los niños y las condiciones estéticas.

PRINCIPIO DE ECONOMÍA

La minimización de los costos de construcción y mantenimiento, así como la garantía del cumplimiento de los compromisos económicos que deban establecerse al respecto, será uno de los principios básicos de composición y diseño de la red. El

ajuste de la longitud y superficie de la red a las necesidades concretas, evitando su sobredimensionamiento, constituiría la plasmación más elemental de este principio.

PRINCIPIO DE ACCESIBILIDAD URBANA

La composición y diseño de nuevas vías urbanas o la remodelación de las ya existentes contemplará la correcta accesibilidad de todos los posibles usuarios de la vía pública, particularmente la de aquellos que padezcan algún tipo de discapacidad, eliminando barreras e incorporando texturas y cuantas medidas se consideren necesarias.

Artículo 36. CONCEPCIÓN DE LA RED

1. Articulación a la red general e intermodalidad

En el planeamiento y proyecto de elementos o partes de la red viaria municipal deberán resolverse, simultáneamente, las exigencias que derivan de su entorno inmediato y aquellas que provienen de su papel en las redes generales de transporte del municipio, tanto rodadas, como peatonales.

En el diseño de la red viaria, en principio, no debe concederse prioridad a ningún modo de transporte, motorizado o no motorizado, individual o colectivo. Todos los que puedan contribuir a la satisfacción de las funciones asociadas a cada tipo de vía deberán considerarse, siendo obligatorio proceder a evaluar la idoneidad de cada uno de ellos para cada caso concreto, en las primeras etapas de concepción de la red.

OPTIMIZACIÓN DE LAS FUNCIONES A CUBRIR POR CADA MEDIO DE TRANSPORTE

Con objeto de garantizar la consideración de la articulación a la red general y la integración intermodal y de prever sus posibles efectos sobre la congestión, todos los planes parciales, planes especiales y proyectos de edificación que superen en edificación de nueva construcción más de 15.000 m² de uso residencial o 150 viviendas, o 5.000 m² de oficinas, o 5.000 m² de uso comercial u ocio, o 500 plazas en locales de espectáculos o 18.000 m² de cualquier tipo de edificación; o que sin prever dichos umbrales de construcción nueva afectase a más de 500 viviendas o 50.000 m² de edificación o a elementos de la red viaria principal, y definan elementos de vía pública, deberán incluir un Estudio de Transporte.

En lo referente a la articulación con la red general de los elementos viarios destinados a circulación rodada:

En los tramos de la red viaria principal (metropolitana y urbana): se debe evitar la introducción de perturbaciones en los itinerarios en los que se integra, dando continuidad a sus condiciones funcionales. Además se respetarán las exigencias del ambiente atravesado.

En las redes locales: se reducirá el número de intersecciones con la red principal y se adecuará su diseño para garantizar el mantenimiento de las condiciones funcionales de dicha redes.

En lo referente a la red peatonal, la concepción de la misma tratará de dar continuidad a los itinerarios peatonales existentes y, en cualquier caso, garantizará la de los Itinerarios Peditores Principales de su entorno, articulándolos a la red interna.

2. Diseño integrado del espacio urbano

La red viaria o cualquiera de sus partes no debe diseñarse de forma aislada, sino integrada en una concepción de conjunto con el espacio urbano y el resto de los elementos que lo componen (edificios, espacios libres, etc), en función de las distintas actividades que en ellos se realizan. En particular, debe asegurarse la congruencia entre:

- La estructura y jerarquía de los elementos viarios y la localización de las actividades generadoras de tráfico rodado y peatonal (equipamientos, comercio, etc).
- La morfología de la red, con los espacios privados que define, y las tipologías edificatorias previstas.
- Los ambientes de las distintas áreas de actividad y el tipo y características de los elementos viarios que las atraviesan.
- El resultado formal del viario y el de su entorno.

3. Consideraciones ambientales

En la composición y diseño de la red viaria, se deberán analizar las posibilidades y oportunidades que ofrece la topografía, no solamente para abaratar costos de construcción, sino, también, para mejorar la articulación paisajística de las calles, reducir impactos sonoros, facilitar la comprensión de la red, ofrecer puntos de vista, facilitar el saneamiento, etc.

La minimización de los impactos que el ruido ambiental producido por el tráfico motorizado provoca en los ambientes urbanos exige su consideración desde las primeras fases de concepción de la red viaria, ya que puede implicar el establecimiento de una jerarquía viaria acorde con los usos del suelo existentes o previstos en el entorno, el aprovechamiento de la topografía y barreras naturales, el empleo de medidas de templado de tráfico que disminuyan la intensidad y velocidad de los vehículos, la previsión de apantallamientos vegetales o artificiales en las vías de mayor capacidad, etc).

En la composición y diseño de nuevas redes viarias deberá tenerse en cuenta la conveniencia de reducir al mínimo la alteración de las condiciones preexistentes de suelo, vegetación y paisaje, dejando sin ocupar los suelos con especial valor ecológico, manteniendo la vegetación y los elementos del paisaje más característicos del área, evitando la interrupción de las conexiones naturales del suelo, utilizando pavimentos terrizos, etc.

En la disposición y orientación de la red, así como en el diseño de cada uno de sus elementos deberán considerarse las características particulares del régimen climático de Benahavís en orden a potenciar la creación de un microclima urbano más saludable.

Artículo 37. CRITERIOS GENERALES DE COMPOSICIÓN Y DISEÑO DE REDES VIARIAS

1. Velocidad de referencia para el diseño

Teniendo en cuenta la legislación vigente en materia de velocidad máxima en áreas urbanas y la necesidad de compatibilizar el tráfico rodado y el peatonal en ciertos ámbitos, se establecen las siguientes velocidades de referencia para el diseño de las distintas vías:

CUADRO 3 - 4.1 VELOCIDAD DE REFERENCIA POR CLASES Y TIPOS DE VÍAS	
Vías Metropolitanas (Carreteras nacionales y autonómicas, AP-7 y A-7175):	Vr 80 - 100 Km/h, mínima en todos sus elementos.
Vías Urbanas Con vías de servicio: Calzada central: Calzadas laterales: Sin vías de servicio:	Vr 60 Km/h, <i>mínima</i> en tramos. Vr 30 Km/h, <i>máxima</i> , en áreas residenciales o terciarias Vr 50 Km/h, <i>máxima</i> en áreas industriales Vr 60 Km/h, <i>mínima</i> en tramos.
Vías Locales Colectoras:	Vr 50 Km/h, <i>máxima</i> .
Vías Locales de Acceso:	Vr 30 Km/h, <i>máxima</i> .

2. Composición y diseño

En la composición y diseño de la red local, se recomienda:

- Minimizar los recorridos vehiculares mediante adecuados modelos de trama, estudiando para ello las direcciones de los movimientos en hora punta y tratando de facilitar la conexión directa con las vías de la red principal o con otras áreas. Minimizar, asimismo, tanto la superficie destinada a red viaria, como la longitud total de la red.
- Dotar a la trama de una ordenación lógica y comprensible. Una cierta adaptación a la topografía, una geometría sencilla aunque no necesariamente ortogonal, una cierta modulación y la presencia de algunos hitos ayudan a los usuarios a situarse.
- Conformar una parcelación práctica y económica, adaptando la densidad de calles, tamaños de manzana, ángulos en los cruces, etc, a la tipología edificatoria.
- En general, adaptar la red a la topografía, evitando la aparición de cortes topográficos, desmontes y terraplenes, o absorbiéndolos mediante medianas ajardinadas; incorporando sus hitos y utilizando sus directrices geométricas, para facilitar así su comprensión por los usuarios; aprovechando los desniveles para ocultar los elementos viarios con impactos negativos o para facilitar el paso a desnivel sobre ellos; utilizando la configuración natural del terreno, allí donde sea posible, para conseguir las características de trazado y perfiles que limiten la velocidad de circulación a los umbrales compatibles con los usos del entorno, etc.
- Dar continuidad visual a las calles existentes en el interior de la nueva red, con el fin de fomentar la integración peatonal y ambiental con el entorno.
- Cuidar especialmente la escala de los espacios conformados, buscando la correcta proporción de la sección transversal con la edificación de su entorno.
- Constituir una adecuada red de espacios peatonales, que podrá diseñarse asociada a las calzadas de circulación rodada, mediante los adecuados acondicionamientos, o seguir trazados específicos. La red peatonal debería discurrir, preferentemente, por vías locales, contar con ampliaciones en puntos de especial concentración peatonal (equipamientos, zonas comerciales, intersecciones) o cada cierta distancia, minimizar los recorridos de los peatones y diseñarse de forma adecuada a cada tipo de tránsito.

3. Regulación de la red viaria

Los proyectos que definan la red viaria deberán incluir su completa regulación, en lo referente a velocidades, sentidos de circulación, movimientos permitidos en intersecciones, preferencias de paso o giro, bandas de estacionamiento autorizadas y prohibidas, etc.

En general, la regulación tendrá un papel complementario del diseño. En concreto, las limitaciones de velocidad deberán garantizarse mediante un adecuado diseño de la red o, en su caso, mediante la utilización de medidas de templado de tráfico. No obstante, el establecimiento de sentidos de circulación, preferencias de paso y movimientos permitidos en intersecciones podrá utilizarse para garantizar los umbrales de velocidad.

4. Tráfico de paso y recintos de velocidad 30 km/h

En el diseño de la red se tratará de evitar o minimizar el tráfico de paso en zonas residenciales o de densa frecuentación peatonal. En el caso de redes viarias para áreas con uso cualificado residencial, se delimitarán expresamente los recintos, constituidos por conjuntos interconectados de cuatro o más calles, sujetos a limitaciones de velocidad de 30 km/h o 20 Km/h. En estos recintos, La configuración de la red, el diseño de cada uno de sus elementos y la disposición de las medidas de templado de tráfico que pudieran ser necesarias, se realizará coordinadamente para el conjunto de cada recinto, identificando y señalizándose expresamente las entradas al mismo.

Las vías locales colectoras que por su localización resulten conveniente incluir en los recintos, se diseñarán para la velocidad de 30 Km/h.

5. Vehículos tipo

El conjunto de la red viaria principal, y particularmente las intersecciones, debe diseñarse para una circulación fluida de todo tipo de vehículos, ligeros y pesados. Para su diseño se adopta, por tanto, como vehículo tipo para regular los parámetros geométricos mínimos a garantizar en todos los elementos, el vehículo pesado articulado.

Las vías locales colectoras deberán permitir un movimiento fluido de autobuses, por lo que en su diseño se adopta como vehículo tipo para regular los parámetros geométricos mínimos a garantizar en todos los elementos, el camión rígido de tres ejes o autobús.

El resto de la red local, y particularmente las intersecciones, debe diseñarse para una circulación fluida de los vehículos ligeros y para permitir una confortable maniobrabilidad de los vehículos de los servicios urbanos (basuras, bomberos, mudanzas, etc). En ese sentido, se adopta como vehículo tipo para regular los parámetros geométricos mínimos a garantizar en todos los elementos el vehículo ligero, debiendo preverse la circulación a baja velocidad de los vehículos de servicio citados.

CUADRO 3.0-4.5 VEHÍCULOS TIPO					
	Dimensiones (m)				
	anchura (a)	longitud (l)	(b)	(c)	(d)
Vehículo ligero de tamaño medio	1,7	4,2			
Camión rígido de tres ejes autobús	2,5	12			
Vehículo pesado articulado	2,5	16,5	-	-	-

RED VIARIA: PARÁMETROS DE DISEÑO EN PLANTA Y PERFIL LONGITUDINAL**Artículo 38. CRITERIOS GENERALES**

Debe precisarse, en primer lugar, que el trazado en planta y el perfil longitudinal, así como la sección transversal, no son sino representaciones parciales, instrumentos metodológicos, para describir un objeto único: la configuración física de la vía y su encaje en el entorno. Y, en ese sentido, la distinción que en esta Ordenanza se hace entre las distintas visiones y elementos del proyecto de una vía no debe animar a su definición por separado, por el contrario, el proyecto de una vía debe abordarse globalmente, concibiendo armónicamente el conjunto de sus elementos físicos y la forma de integración de estos en el suelo y ambiente circundante.

En la definición del trazado y el perfil, el objetivo principal a tener en cuenta será la satisfacción de las funciones que esta Ordenanza asocia a cada tipo de vía, ajustadas a las características concretas del entorno en que se ubica. Además se atenderán especialmente los siguientes aspectos:

1. Reducción de la contaminación acústica

Muy especialmente, la generación de ruido por el tráfico automóvil y su impacto en el entorno urbano dependen en gran medida de la configuración física de las vías y, particularmente, de su trazado y perfil, ya que ambos inciden: sobre la velocidad de circulación, cuyo aumento provoca mayores emisiones sonoras; sobre las condiciones de trabajo de los motores, otro de los factores que inciden en la generación sónica (marchas cortas en pendientes elevadas, frenadas en cambios de inclinación y curvas, etc); o sobre la trasmisión del ruido, que depende en gran medida de la localización concreta del foco emisor respecto al terreno natural y del aprovechamiento de barreras naturales (construcción en trinchera, etc).

Particularmente, en la definición del trazado en planta, deberá prestarse especial atención al cumplimiento de las distancias mínimas, entre los distintos tipos de vías y los usos permitidos en sus bordes, establecidas las citadas Normas Urbanísticas, sobre todo cuando existan edificios construidos previamente al proyecto de la vía.

2. Diseño en planta

En general, en las vías urbanas, se tenderá a diseñar trazados compuestos básicamente por tramos rectos, articulados por las intersecciones, en las que se resolverán, en su caso, los cambios de alineación, evitándose así las curvas en la medida de lo posible. No obstante, una buena integración paisajística de la vía y la reducción del costo del movimiento de tierras animan a adaptar las vías a la topografía. El proyectista tiene que tratar de conjugar ambas exigencias.

Particularmente, una cierta adaptación a la topografía y la introducción de tramos curvos para reducir la velocidad en la red local se considera muy conveniente.

3. Pendientes

Con respecto a la pendiente, sus efectos sobre la circulación automóvil en vías urbanas son similares a los que produce en las carreteras en campo abierto, aunque, en general, los manuales suelen aumentar los valores usualmente utilizados en carreteras, debido a la menor presencia de pesados y a la menor longitud de los tramos inclinados.

Sin embargo, la pendiente no sólo influye en la velocidad de la circulación rodada, sino que afecta directamente a la generación de ruido (por obligar a revolucionar los motores), a la estética urbana (dificultando la yuxtaposición de edificios de cierto tamaño, por ejemplo) y a la comodidad del movimiento de peatones, en general limitado a las aceras, y muy especialmente al de aquellos con minusvalías motoras. Por todo ello, y aunque en esta Ordenanza se establecen pendientes máximas para cada tipo de vías, debe ser objetivo del proyectista reducir las pendientes al mínimo, dentro de lo que una buena integración en la topografía permita en cada situación concreta.

Artículo 39. PARÁMETROS DE DISEÑO

1. Radios de giro

Se establecen los siguientes radios mínimos en curvas horizontales:

CUADRO 4.1 - 2.1.1.				
RADIOS MÍNIMOS EN CURVAS HORIZONTALES				
<i>Tipos de vías</i>	<i>Clase de suelo</i>	<i>Velocidad de referencia (Km/h)</i>	<i>Radio mínimo normal (m)</i>	<i>Radio mínimo absoluto (m)</i>
Vías Urbanas con vía de servicio	Suelo urbano/urbanizable no	60	200	230
	Suelo urbano/urbanizable	60	200	230
Vías Urbanas sin vía de servicio	Suelo urbano/urbanizable	50	100	50

Se establecen los siguientes radios mínimos de giro en bordillo de intersecciones

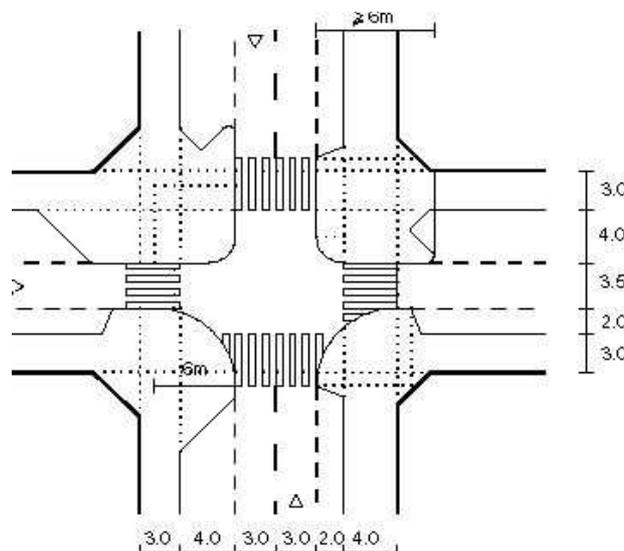


Figura 4.1.1. *RADIOS Y DIMENSIONES EN UN CRUCE TIPO DE VÍAS LOCALES DE ACCESO*

CUADRO 4.1 -2.1.2 RADIOS MÍNIMOS DE GIRO EN BORDILLO INTERIOR DE INTERSECCIONES A NIVEL PARA LOS MOVIMIENTOS PERMITIDOS			
TIPOS DE VIAS			Radio Mínimo de bordillo
Vías urbanas de servicio			10
Vías locales colectoras	Áreas residenciales	Un solo sentido	10
		Dos o mas carriles por sentido	6
	Áreas comerciales o industriales		10
Vías locales de acceso	Áreas residenciales	Calzada un solo carril	6
		Calzada dos o mas carriles	4
	Áreas industriales o comerciales		10

Se establece un radio mínimo de acceso para vehículos de bomberos de 5,3 m

Habrá que comprobar que con dos o más carriles se consiga este parámetro.

2.2. Pendientes

Se establecen las siguientes pendientes máximas

CUADRO 4.1 -2.2 PENDIENTES MÁXIMAS (%)		
Tipos de vías	Velocidad de referencia	Pendiente máxima
Vías Urbanas con vía de servicio	60	6%
Vías Urbanas sin vía de servicio	60	6%
Vías Locales Colectoras y de Acceso	50	6%*

- que permitan el acceso de vehículos de bomberos que requieren pendientes <10% para acceder en buenas condiciones de servicio

Artículo 40. OTROS PARÁMETROS DE DISEÑO

1. Vías Urbanas

En suelo no urbanizable, el diseño de nuevas vías de rango Urbano o la actuación sobre las existentes se guiará por lo previsto en la Instrucción 3.1.I.C.Trazado, del MOPU, según los parámetros correspondientes a su velocidad de proyecto.

2. Vías locales colectoras locales

El conjunto de los parámetros geométricos de la vía y su regulación deben establecerse con arreglo a criterios tendentes a evitar que los vehículos sobrepasen las velocidades permitidas, y en concreto, en medio urbano, la de 50 Km/h. En particular, la distancia entre intersecciones y su diseño, así como el trazado de los tramos entre intersecciones, se utilizarán como instrumentos para evitar superar la citada velocidad. En cualquier caso, se garantizará siempre una distancia de visibilidad de parada de 50 metros, correspondiente a la velocidad de 50 Km/h.

Los acuerdos verticales se definirán de acuerdo con la Instrucción 3.1 IC, Trazado, del MOPU

Las vías locales colectoras tenderán a cruzarse en ángulo recto con las de la red principal.

3. Vías locales de acceso

El conjunto de los parámetros geométricos de trazado, perfil longitudinal y sección transversal de estas vías tratarán de evitar velocidades superiores a los 30 Km/h. Complementariamente se utilizarán medidas de templado de tráfico. En cualquier caso, se garantizará siempre una distancia de visibilidad de parada de 20 metros, correspondiente a una velocidad de 30 Km/h, y no podrán disponerse tramos rectos de calzadas de circulación, entre reductores de velocidad o intersecciones con pérdida obligada de prioridad, de longitud superior a los 200 metros.

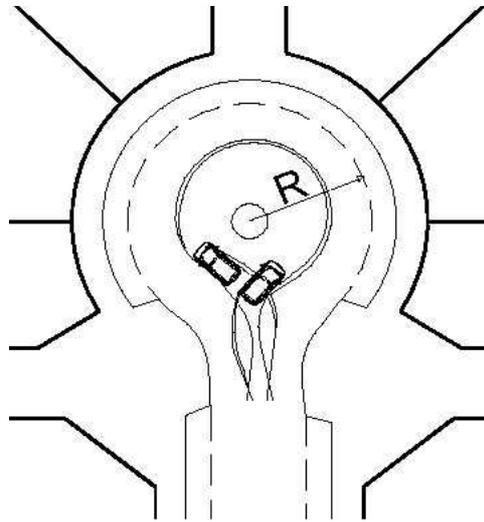
En áreas residenciales, las vías locales de acceso se adaptarán, preferentemente, al terreno natural. En cualquier caso, se recomienda evitar pendientes superiores al 6%.

Artículo 41. FONDOS DE SACO

Sólo se permitirán fondos de saco en vías locales de acceso y, excepcionalmente, en vías locales colectoras.

Para el diseño de fondos de saco, se respetarán las siguientes dimensiones mínimas:

Tabla RADIOS MÍNIMOS EN BORDILLO EXTERIOR DE FONDOS DE SACO	
Áreas residenciales	9 m
Áreas industriales y comerciales	12 m



2. *DIMENSIONES DE FONDOS DE SACO EN ÁREAS RESIDENCIALES*

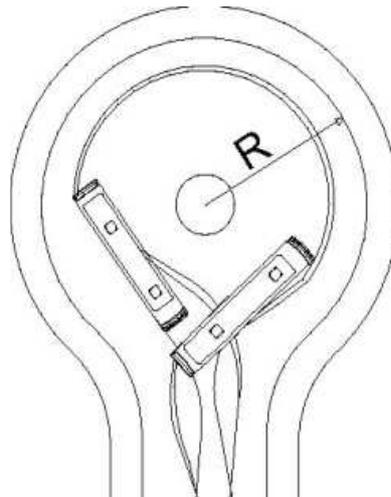


Figura 3. *DIMENSIONES DE FONDOS DE SACO EN ÁREAS INDUSTRIALES*

Las vías locales de acceso no podrán tener una longitud superior a 300 metros.

RED VIARIA: PARÁMETROS DE DISEÑO DE LA SECCIÓN TRANSVERSAL.**Artículo 42. CRITERIOS GENERALES**

Más que en el propio trazado o en el perfil longitudinal, a menudo fuertemente condicionados por las reservas de suelo de la planificación urbanística, es en la definición de la sección transversal donde se precisan las funciones que cumple cada vía y su nivel de articulación con el entorno, además de su capacidad. De ahí que, la elección de la sección transversal constituya la principal decisión en el proceso de proyecto de vías en áreas urbanizadas.

La sección transversal de una vía en un determinado punto debe responder, simultáneamente, a dos tipos de solicitudes. Por una parte, a las que derivan del entorno concreto en que se ubica, por otra, a las que provienen de su pertenencia a un determinado itinerario. Las últimas parecen animar al mantenimiento de una sección homogénea a lo largo de todo el desarrollo longitudinal de una vía, mientras las primeras parecen reclamar una sección variable en función del entorno concreto atravesado.

Una de las tareas principales del proyectista es tratar de conjugar, mediante la adecuada elección de la sección transversal de cada tramo, la necesaria continuidad de los itinerarios, funcionales y formales, con su ineludible adaptación al entorno concreto.

Como factores a tener en cuenta en la elección de la sección transversal deberán considerarse, al menos:

- La clase de vía, el itinerario al que pertenece y su velocidad de referencia.
- Las intensidades de tráfico rodado y peatonal previstas.
- La configuración física, los usos del suelo y la edificación en su entorno.
- El trazado de los servicios infraestructurales a disponer.
- La posible necesidad de ampliación o modificación en el futuro.

Asimismo, y aunque ello sea algo muy habitual, la sección de una vía urbana no tiene por qué ser simétrica. No sólo las solicitudes a cada lado pueden ser diferentes (presencia de edificación sólo en una, por ejemplo), sino que, cuestiones de orientación y soleamiento pueden hacer más confortable un lado u otro para algunos usuarios o resultar más adecuados para distintos acondicionamientos. La no simetría en la sección de las calles también es una medida recomendable en ocasiones para mejorar los niveles sonoros ambientales, al favorecer la reducción del efecto cañón.

Finalmente, debe observarse que, en muchas ocasiones, la señalización no es garantía suficiente de que la división de la sección en diversos elementos con funciones precisas sea respetada por los usuarios. Por ello, puede ser conveniente que la separación entre los referidos elementos adquiera la suficiente consistencia material para evitar físicamente el acceso de los usuarios indeseables en cada elemento (travesías de calzada por peatones, invasión de aceras o calzadas especiales por vehículos, estacionamientos en calzada, etc).

Artículo 43. ELEMENTOS DE LA SECCIÓN TRANSVERSAL

En la actualidad, son elementos habituales de la sección transversal de las vías en áreas urbanizadas:

- Los carriles de circulación rodada.
- Las aceras.
- Las medianas.
- Los arcenes.
- Las bandas de estacionamiento adosadas a la calzada.
- Los carriles o calzadas especiales.

Artículo 44. CARRILES DE CIRCULACIÓN RODADA

1. Definición y tipos

Los carriles de circulación rodada son bandas longitudinales previstas para la circulación de una fila de vehículos.

Pueden ser de uso general o reservarse para la el movimiento exclusivo de cierto tipo de vehículos (autobuses, bicicletas, vehículos de alta ocupación), lo que los convierte en calzadas o plataformas reservadas.

Los parámetros de número y anchura constituyen los determinantes claves de la capacidad de la vía para la circulación rodada.

2. Especificaciones

2.1. Anchura de carril

La anchura de los carriles influye en su capacidad para la circulación rodada y en la velocidad de los vehículos, por lo que ésta deberá ajustarse a los objetivos de la vía.

Con objeto de dotar de homogeneidad a la red viaria, se establecen las siguientes anchuras de carril, medidas entre ejes de marcas viales o entre éstas y el bordillo:

CUADRO 1. ANCHURAS DE CARRIL		
Tipo de vía	Recomendada (m)	Mínima (m)
Urbana 60	3,50	3,00
Colectora local	Residencial 3,50 Industrial 3,75	3,00
Local de acceso	Residencial 3,00 Industrial 3,75	2,75

2.2. Número de carriles

El número de carriles en una vía es función básicamente de la capacidad con que se quiere dotar a la misma.

En áreas urbanizadas, con intersecciones a nivel, la capacidad de una vía viene determinada fundamentalmente por la capacidad de dichas intersecciones, por lo que el número de carriles no basta para el cálculo de su capacidad.

En consecuencia, para la determinación del número de carriles, el proyectista deberá:

- En áreas urbanas con intersecciones nivel, estimar la capacidad de las intersecciones principales y, a partir de ella, decidir el número y anchura de los carriles necesarios. A título puramente indicativo, se presentan a

continuación, estimaciones globales de capacidad de vías en calles semaforizadas, realizadas por organismos especializados, que pueden servir de referencia al proyectista.

CUADRO 2 CAPACIDAD EN V/H DE VÍAS URBANAS												
Anchura (m) dos sentidos	6,1	6,75	7,3	9	10	12,3	13,5	14,6	18	6,75	7,3	11
Capacidad en v/h total dos sentidos	1100	1400	1700	2200	2500							
Capacidad en v/h cada sentido						1700	1900	2100	2700	2950	3200	4800

CUADRO 3 CAPACIDAD EN V/H DE VÍAS URBANAS DE DOBLE SENTIDO DE CIRCULACIÓN											
Anchura (m)	6	7	7,5	9	10	12	13,5	15	18	20	22
Autovía								3000		4500	
Red secundaria	1200	1350	1500	2000	2200	2000	2200	2400	3000	3300	3600
Colectora, distribuidora local y calles céntricas	500 a 800	600 a 1000	750 a 1200	900 a 1600	1100 a 1800	800 a 1200	900 a 1350	1000 a 1500	1300 a 2100	1500 a 2300	1600 a 2600

CUADRO 4CAPACIDAD EN V/H DE VÍAS URBANAS DE SENTIDO ÚNICO DE CIRCULACIÓN									
Anchura (m)	6	7	7,5	9	10	11	12	13,5	15
Autovía			3000			4500			6000
Red secundaria	2200	2200	2400	3000	3300	3600	4000	4400	4800
Colectora, distribuidora local y calles céntricas	800 a 1300	950 a 1450	1100 a 1600	1650 a 2150	1900 a 2400	2150 a 2650	2500 a 3000	2800 a 3350	3200 a 3200

Aunque, normalmente, el número de carriles de una calzada de circulación es par, con idéntico número de carriles en un sentido y otro de circulación, en áreas urbanas o suburbanas, puede haber dos excepciones a esta práctica que deben considerarse en todo proyecto.

En vías de la red principal con uso pendular e intensidades de circulación descompensadas en los dos sentidos de circulación, en las que puede ser conveniente disponer de un carril central reversible para aumentar la capacidad del sentido mayoritario en cada período punta.

En vías locales de acceso o de prioridad peatonal, en las que puede preverse un único carril de circulación. En estos casos el ancho del vial deberá cumplir con la anchura mínima de 4,5 m.

2.3. Pendiente transversal

La calzada se dispondrá con una inclinación transversal mínima del 2% hacia cada lado a partir del eje de la calzada.

Artículo 45. ACERAS**4.1. Definición y tipos**

Las aceras son bandas longitudinales laterales elevadas respecto a la calzada y reservadas para el tránsito de peatones.

Constituyen el elemento mayoritario de las redes e itinerarios peatonales urbanos.

Su anchura, altura de bordillo y acondicionamiento determinan su capacidad y grado de adecuación a las necesidades del tránsito, estancia y relación social de los peatones.

Las aceras deben diseñarse para cumplir algunas de las siguientes funciones:

- Encauzar el movimiento y estancia de los peatones.
- Servir de punto de acceso de los peatones a los diversos medios de transporte (vehículos, taxis, autobuses, etc).
- Servir de soporte al alumbrado, la señalización y otros servicios públicos (correos).
- Albergar actividades comerciales, como quioscos (prensa, lotería, etc), terrazas de cafés, etc.
- Alojar la vegetación urbana, árboles y arbustos, que humanizan y cualifican la Ciudad.
- Acoger manifestaciones colectivas (exposiciones, concursos, ventas especiales, ferias, etc).
- Servir de cobertura a diversas infraestructuras urbanas.

En el diseño de las aceras, deberá por tanto atenderse:

- Al conjunto de exigencias que derivan de las funciones concretas que cumple cada tramo.
- A la continuidad de los itinerarios peatonales, en especial, a los Itinerarios Peatonales Principales.
- A la variedad de sus usuarios y a sus capacidades y necesidades respectivas: niños, adultos, ancianos, personas con discapacidades motoras, personas con coches de niño, bultos o maletas, etc.
- A la configuración y pavimentación propia de cada grupo de usuarios.

4.2. Especificaciones**4.2.1. Anchura**

Para el cálculo de la anchura de las aceras deberá considerarse:

- La clase de vía, la velocidad de circulación rodada y el tránsito peatonal previsible.
- La pertenencia de la acera a un Itinerario Peatonal Principal.
- Las exigencias suplementarias que suponen los usos del suelo y la edificación previstos en sus bordes y su intensidad (edificabilidad, densidad, etc.).
- Los requerimientos de los servicios infraestructurales que deban alojarse en ella.
- Aspectos paisajísticos y de diseño urbano.

En cualquier caso, la capacidad de una acera debe calcularse para su sección útil, es decir, una vez deducidas de su anchura total la de los obstáculos existentes (buzones, báculos, kioscos, etc), así como las bandas de afección de sus extremos, debidos a la proximidad a la calzada o a la de barreras físicas de edificación o vallado. La anchura mínima de la sección útil será de 1.8 m.

En caso de disponerse sendas ciclistas sobre las aceras, la anchura de éstas deberá incrementarse en las medidas previstas en esta Ordenanza.

CUADRO 1. BANDAS DE AFECCIÓN SOBRE LA ACERA	
Afección por contigüidad de:	Anchura de banda afectada (m)
Calzada de circulación	0,45
Banda de estacionamiento	0,45
Muro o verja	0,45
Edificación	0,60
Edificación comercial con escaparates	0,90

4.2.2. Pendiente longitudinal

Se recomienda evitar pendientes superiores al 6%, siendo obligatoria la construcción de sendas especiales para peatones, con pendientes inferiores al 5%, cuando la pendiente de la calzada supere el 5%.

Cuando, excepcionalmente, en las aceras, sea necesario disponer escalones, no se permitirán los constituidos por un único peldaño y, en cualquier caso, contarán con rampa alternativa que cumpla la pendiente mínima establecida y los requisitos de accesibilidad.

4.2.3. Pendiente transversal

4.2.4. Altura de aceras

Se establecen las siguientes:

CUADRO 4.2 -4.2.3 PENDIENTE TRANSVERSAL EN ACERAS (%)	
Mínima	1
Máxima	2

Las aceras deberán ir siempre delimitadas con bordillos.

Como norma general, los bordillos tendrán la altura necesaria para no ser montables por los vehículos ligeros. Para ello se establece una altura mínima de 10 cm, no recomendándose alturas superiores a los 12 cm.

Se utilizarán bordillos montables, reduciéndose su altura por debajo del mínimo establecido, hasta enrasarlos con la calzada, en los pasos de peatones.

Podrán utilizarse, también, bordillos montables en:

- Las entradas a garajes, en las que podrán llegar a enrasarse con la calzada.

- Intersecciones y curvas de calles locales de acceso, donde la reducción del radio de giro para reducir la velocidad de circulación impida el giro de los vehículos pesados (basuras, bomberos, mudanzas, etc). Estas aceras montables se acompañarán de señalización especial: línea amarilla continua que delimite la banda de circulación autorizada para vehículos convencionales.
- Recintos de templado de tráfico, cuando el enrasamiento de calzadas y aceras forme parte de un proyecto global de urbanización, que garantice la protección del espacio peatonal con respecto a la circulación rodada.

Artículo 46. MEDIANAS

1. Definición y tipos

Las medianas son bandas longitudinales de la calzada, cerradas a la circulación rodada, que separan distintas corrientes de tráfico.

La anchura, localización y configuración (elevada, a nivel, deprimida) de las medianas son los principales condicionantes de su funcionalidad.

Las medianas pueden cumplir diversos objetivos. Entre ellos:

- Separar circulaciones, mejorando con ello la seguridad del tráfico automóvil.
- Evitar el deslumbramiento nocturno.
- Proteger los giros a la izquierda.
- Servir de refugio a los peatones en el cruce de calzadas.
- Contribuir a la mejora paisajística de las vías mediante su acondicionamiento.
- Servir de cobertura a infraestructuras urbanas.

Desde el punto de vista de su situación en la sección existen dos tipos básicos de medianas:

- Centrales, que separan sentidos opuestos de circulación.
- Laterales, que separan circulaciones del mismo sentido, resolviendo los conflictos entre el tráfico de paso y el local, que circula por las vías de servicio por ellas configuradas.

Por su configuración, pueden clasificarse en:

- Elevadas, el tipo más frecuente en vías urbanas, que constituyen plataformas situadas por encima de la rasante de la calzada, acondicionadas y normalmente equipadas con bordillos.
- A nivel, habitual en autovías, constituidas, bien por terreno natural con plantaciones, bien por una franja de calzada con señalización específica.
- Barreras, el tipo más frecuente en autovías urbanas con fuertes condicionantes de suelo, constituidas por un elemento vertical, de diversos materiales, cuyo objetivo es separar circulaciones.

2. Especificaciones

Se establecen las siguientes anchuras de medianas: En lo referente a su altura, se estará a lo dispuesto para las aceras.

CUADRO 1 ANCHURA DE LAS MEDIANAS (m)		
<i>Clases de vías, suelo, función</i>	<i>Recomendada</i>	<i>Mínima</i>
Vías urbanas en suelo no urbanizable		1,5
Protección giros a la izquierda	4,0	3,0
Tránsito peatonal	6,0	3,0
Refugio al cruce de peatones:	3,0	1,2

3. Criterios de implantación

Con generalidad, se recomienda la utilización de medianas centrales en vías urbanas, con dos o más carriles por sentido, que no presenten tráficos desequilibrados en los períodos punta.

En vías colectoras locales de dos carriles por sentido se recomiendan medianas que permitan el tránsito peatonal.

En vías urbanas, locales colectoras y locales de acceso, se utilizará el tipo de mediana elevada.

Artículo 47. ARCENES

1. Definición y tipos

Los arcenes son bandas longitudinales comprendidas entre el borde de la calzada y la acera, la mediana o la arista de la plataforma.

Aunque característicos de las carreteras en medio rural, los arcenes mejoran la seguridad en las vías rápidas urbanas, separando la calzada de circulación rodada de las aceras, las medianas o de las vallas de cierre de la vía, y permiten la detención de vehículos averiados, la circulación de los de emergencia y, en ocasiones especiales, aumentos de capacidad de la vía utilizándolos como carril adicional.

Se distinguen dos tipos de arcenes, los exteriores, situados entre la calzada y la acera o la arista de la plataforma y los interiores, situados entre cada calzada y la mediana, en vías con sentidos de circulación separados.

El parámetro fundamental de definición de los arcenes es su anchura.

CUADRO 1 ANCHURA DE ARCENES (m)			
<i>Clases y tipos de vías</i>	<i>Exterior recomendada</i>	<i>Exterior mínimo</i>	<i>Interior mínimo</i>
Urbanas V-60	2,0	1,0	
Resto urbanas	1,0	0,5*	

2. Especificaciones

Se establecen las siguientes anchuras de arcenes:

* El arcén de estas vías podrá sustituirse por una banda de protección situada sobre la acera, siempre que la anchura de ésta se aumente en 0,50 m y se acondicione como tal mediante ajardinamiento.

3. Criterios de implantación

También será obligatoria la construcción de arcenes en todas las vías cuando discurran por suelos no urbanizables o urbanizables sin desarrollar.

Asimismo, será obligatoria la construcción de arcenes en vías urbanas de velocidad 60, cuando las medianas laterales sean practicables para peatones.

En el resto de vías urbanas que no dispongan de bandas de estacionamiento, se considera conveniente la construcción de arcenes que separen la circulación rodada de las aceras.

Artículo 48. BANDAS DE ESTACIONAMIENTO**1. Definición y tipos**

Son bandas situadas junto a las aceras, en los laterales de la calzada, que se reservan y acondicionan para el estacionamiento de vehículos.

Constituyen un elemento característico de la sección de las vías en áreas urbanizadas, no siempre acondicionado como tal, y en cuya ausencia los conductores utilizan a menudo los arcenes, los carriles de circulación e, incluso, las aceras y medianas para estacionar sus vehículos.

La disposición de los vehículos que admiten, su delimitación, separación de calzada y aceras, así como su acondicionamiento, determinan su operatividad.

De acuerdo con la disposición de los vehículos en relación al bordillo, se distinguen tres tipos de bandas de estacionamiento:

- En línea, cuando los vehículos se disponen paralelamente al bordillo.
- En batería, cuando se disponen perpendicularmente al bordillo.
- Oblicuo, cuando el eje longitudinal del vehículo forma un ángulo entre 0 y 90° con la línea del bordillo, normalmente de 30°, 45° o 60°.

De acuerdo al vehículo tipo para el que se diseñan, puede hablarse de estacionamientos para vehículos pesados y para vehículos ligeros. Los primeros no deben ir asociados a la sección de una calle, salvo en áreas industriales.

Cada tipo requiere una anchura mínima de banda de estacionamiento y una anchura mínima de calzada de acceso, que permita las maniobras necesarias. Asimismo, cada tipo proporciona distintos aprovechamientos de línea de bordillo y de superficie vial. Para la elección y diseño adecuado de las bandas de estacionamiento se remite al lector a la Ficha 7 de la presente Instrucción.

2. Especificaciones**2.1. Anchura**

Se establecen las siguientes anchuras para las bandas de estacionamiento de vehículos ligeros adosadas a las aceras:

CUADRO 1 ANCHURAS DE BANDAS DE ESTACIONAMIENTO EN VIARIO (m)		
Tipo de banda	Recomendada	Mínima
En línea	2,25	2,20
En batería	5,00	4,50
En ángulo	5,50	4,00

2.2. Pendiente transversal

La pendiente transversal de las bandas de estacionamiento se situará entre el 2 y el 2,5%.

3. Criterios de implantación

En vías locales podrán diseñarse bandas de estacionamiento en línea. En vías locales de acceso, podrán establecerse bandas de estacionamiento en línea, batería y ángulo. Las bandas de estacionamiento adosadas a las aceras se delimitarán mediante el avance de éstas sobre la calzada y deberán dejar libre de estacionamiento las proximidades a las intersecciones, respetando las siguientes distancias mínimas, medidas desde el punto equivalente en el bordillo a la esquina de cada intersección:

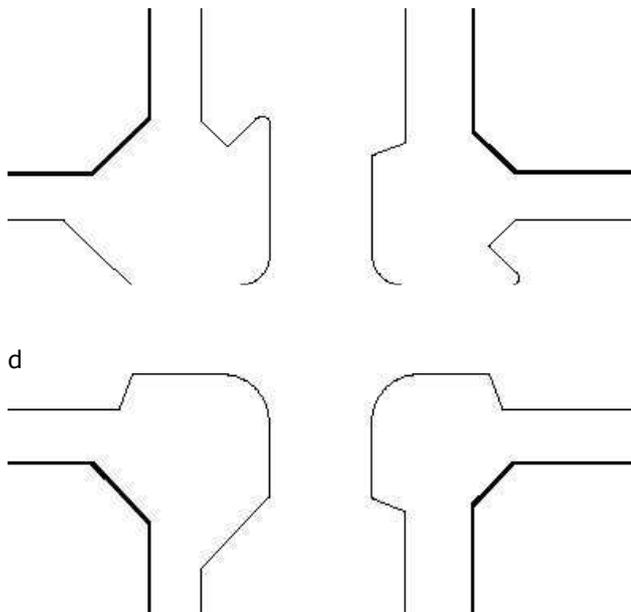


Figura 4 *DISTANCIA A LA ESQUINA LIBRE DE APARCAMIENTO*

CUADRO 2. DISTANCIA A LA ESQUINA LIBRE DE BANDA DE APARCAMIENTO (m)		
<i>Tipo de vía</i>	<i>Recomendada</i>	<i>Mínima</i>
Urbanas	15	10
Locales colectoras	12	6
Locales de acceso	10	5

Artículo 49. CARRILES ESPECIALES

1. Definición y tipos

Los carriles o calzadas especiales son bandas de la sección transversal reservadas para la circulación exclusiva de ciertos tipos de vehículos.

Pueden integrarse en la calzada general, discurrir por una calzada independiente o sobre las aceras y constituyen uno de los instrumentos más eficaces para promover la utilización de ciertos vehículos, en particular los que permiten una menor ocupación de vía pública por viajero (bicicletas, etc).

Su localización y anchura constituyen sus parámetros determinantes. Se regulan en detalle en el artículo bicicletas.

Los tipos de carriles reservados integrados dentro de la sección de una vía son:

- Carriles bici, reservados para la circulación de bicicletas.

2. Especificaciones

Se establecen las siguientes anchuras de carriles reservados:

- Los carriles bici tienen por objeto proteger y promover la circulación ciclista, por lo que su implantación no suele decidirse, exclusivamente, en función de las intensidades de tráfico ciclista previsible, sino que, puede derivar de otro tipo de consideraciones.

En cualquier caso, suelen localizarse con el objetivo de constituir itinerarios, redes o sistemas especializados, que doten de operatividad y alcance al medio de

CUADRO 1 ANCHURA DE CARRILES RESERVADOS (m)		
Tipo	Recomendada	Mínima
Carril bici un sentido		
Con separación física	2,00	1,50
Sin separación física	2,00	1,50
Carril bici dos sentidos	3,00	2,00

transporte que promueven.

En la implantación de carriles especiales con separación física deberá estudiarse su incidencia en el acceso de vehículos de emergencia, con objeto de garantizarse el cumplimiento del RPICM en cuanto a la distancia entre el vehículo de emergencia y la fachada o bien garantizando el acceso a los edificios por otras vías que cumplan con estos requerimientos.

Artículo 50. ANCHURA TOTAL DE LA SECCIÓN TRANSVERSAL

La anchura total de la sección transversal de las vías del municipio será el resultado de sumar la anchura de cada uno de los elementos que la compongan.

Con independencia del resultado del cálculo anterior, la anchura mínima total de los nuevos tramos viarios en suelo urbanizable o en los planeamientos de desarrollo en suelo urbano será:

CUADRO 4.2 - 9 ANCHURA TOTAL DE LA SECCIÓN TRANSVERSAL (m)	
Tipo de vía	Mínima
Urbana	12
Local colectora o de acceso	8

INTERSECCIONES. LOCALIZACIÓN Y TIPOS**Artículo 51. DEFINICIÓN Y FUNCIONES**

En general, se denomina intersección al área en que dos o más vías se encuentran o se cruzan y al conjunto de plataformas y acondicionamientos que pueden ser necesarios para el desarrollo de todos los movimientos posibles o permitidos de vehículos y peatones.

La localización y diseño de intersecciones constituye uno de los instrumentos de uso más generalizado para mantener la velocidad e intensidad del tráfico automóvil en niveles compatibles con las exigencias del entorno urbano (templado de tráfico).

De ahí que, en la presente Ordenanza se adopten como objetivos principales de la localización y el diseño de intersecciones:

La mejora de la circulación del tráfico motorizado, contribuyendo a la definición de los niveles jerárquicos del viario.

La reducción de la severidad de los conflictos potenciales entre automóviles, camiones, peatones y ciclistas, facilitando simultáneamente la comodidad y confort de su travesía por los usuarios.

El control de las condiciones de circulación (intensidad, velocidad) y, en particular, el templado del tráfico automóvil.

No obstante, aunque la óptica de esta Ordenanza en lo referente a intersecciones, se dirija fundamentalmente a la regulación de la circulación y la reducción de conflictos, se quiere subrayar que la única forma de garantizar plena y permanentemente estos objetivos es mediante una buena integración entre el nivel de la vía pública, la intersección, y el entorno edificado, considerando el conjunto de condicionantes y exigencias mutuas y resolviéndolos. Por ello, se recomienda, como criterio previo para el diseño de intersecciones, la consideración integrada del conjunto de los elementos urbanos, edificados y no edificados, que la circundan.

Artículo 52. TIPOS

Dentro de la red viaria, se consideran los siguientes tipos:

A) Atendiendo a la solución del encuentro de los diferentes flujos de tráfico motorizado:

- Intersecciones a nivel, entre las que se distinguen:
 - Intersecciones convencionales, las que solucionan a nivel el encuentro o cruce de calles sin regulación semafórica o circulación circular. Pueden ser canalizadas o sin canalizar.
 - Intersecciones giratorias, en las que el encuentro de las vías se resuelve mediante una calzada de circulación giratoria única en torno a un islote central.
 - Intersecciones a nivel mixtas, las que combinan algunas de las anteriores.

B) Atendiendo a la solución del encuentro entre tráfico peatonal y motorizado, se distinguen los siguientes pasos de peatones:

- Cebrá, que conceden prioridad permanente a los peatones que lo utilizan.

- A distinto nivel, que realizan a desnivel, deprimido o elevado, el cruce de la calzada.
- Integrados en reductores de velocidad, que discurren, en general, sobre badenes o elevaciones de calzada utilizadas para templar el tráfico.

Artículo 53. LOCALIZACIÓN DE LAS INTERSECCIONES

La localización de intersecciones se establecerá de forma justificada, atendiendo al menos a los siguientes aspectos:

- El tipo de itinerario o nivel jerárquico de las vías confluyentes, que puede recomendar mantener una distancia mínima entre intersecciones consecutivas para garantizar su nivel de servicio y capacidad.
- Los objetivos de reducción de la velocidad y la intensidad en las vías confluyentes, que pueden animar a establecer distancias máximas entre intersecciones, para que actúen directamente como instrumentos de templado de tráfico.

Con carácter general, se establecen las siguientes distancias mínimas y máximas a observar entre intersecciones:

CUADRO 1 DISTANCIA ENTRE INTERSECCIONES		
<i>Distancia (m) Tipo de vía</i>	<i>Mínima1</i>	<i>Máxima2</i>
Metropolitana Urbana Rural	1.500 - 3.000	
Urbana 80 km/h 60 km/h	500 - 150	
Local de acceso		100

La visibilidad potencial que el lugar ofrezca a los ramales confluyentes, en la medida en que una buena percepción y comprensión de la intersección es fundamental para la seguridad de sus usuarios (las intersecciones concentran más de las dos terceras partes de los accidentes que se producen en las carreteras y calles españolas).

La disponibilidad de suelo para el desarrollo adecuado de la intersección constituye otro factor a tener en cuenta en la elección de la localización de la misma.

Las características topográficas, que pueden facilitar o dificultar la realización de algunos tipos de intersecciones, influyendo decisivamente en su costo y en el impacto visual que provocan. En general, no se recomienda situar intersecciones en puntos altos o bajos que obliguen a agudas curvas verticales a alguno de los ramales.

La edificación y usos del entorno, en la medida en que, pueden afectar significativamente a la eficacia de la misma y, recíprocamente, recibir los impactos derivados de su funcionamiento.

Artículo 54. CRITERIOS PARA LA ELECCIÓN DEL TIPO DE INTERSECCIÓN

4.1. Criterios generales de implantación de los tipos básicos

Los tipos básicos de intersección entre vías rodadas presentan, en general, las siguientes ventajas e inconvenientes:

A. Intersecciones convencionales a nivel

Ventajas:

- Sencillez de diseño, que puede complicarse en el caso de las canalizadas.
- Baja ocupación de suelo.
- Bajo costo de construcción y mantenimiento.

Inconvenientes:

- Peligrosidad, que puede reducirse mediante canalización y señalización.

Ámbito recomendado de implantación

- Cruces de vías de escaso tráfico, de la red secundaria o local, en áreas urbanas y, canalizadas, en áreas no urbanizables o rurales.

B. Intersecciones giratorias

Ventajas:

- Resuelven todos los movimientos, incluido el cambio de sentido.
- Reducen la peligrosidad, al disminuir la velocidad y el ángulo de intersección de los vehículos.
- Son fáciles de comprender ("vista una, vistas todas").
- Permiten controlar la velocidad de los vehículos.

Inconvenientes:

- Aumentan los recorridos de los peatones y funcionan mal con presencia importante de estos.
- Son peligrosas para ciclistas, si no existe itinerario especial para ellos.
- Requieren mayor ocupación de suelo.

Ámbito recomendado de aplicación

- Intersecciones de vías suburbanas y puntos de entrada a áreas urbanas y urbanizaciones.
- Las miniglorietas pueden ser adecuadas en vías locales colectoras.

CUADRO 1 DE INTERSECCIÓN INDICADOS SEGÚN LA JERARQUÍA DELAS VÍAS (Medio urbano o suburbano)					
TIPO DE VÍA	Metropolitana	Urbana	Distrital	L Colectora	L de Acceso
Urbana		Glorieta	Glorieta	Glorieta	
L Colectora				Glorieta	Miniglorieta Convencional
L de Acceso					Convencional

Artículo 55. CRITERIOS GENERALES DE DISEÑO

Con independencia de las recomendaciones específicas de cada tipo, el proyectista deberá considerar los siguientes criterios de diseño en el proyecto de intersecciones:

Con objeto de mejorar su seguridad, el diseño de las intersecciones debe favorecer su fácil comprensión por conductores y peatones, utilizando formas sencillas y dotando de coherencia al conjunto de sus elementos.

Una cierta homogeneización de las intersecciones en un itinerario facilita su comprensión. Automovilistas, ciclistas y peatones deben poder comprender rápidamente los itinerarios que deben seguir para realizar los movimientos deseados y el sistema de prioridades que rige en la intersección.

Se tratará de reducir la complejidad de las intersecciones, descomponiendo las operaciones, separando espacialmente los conflictos, identificando claramente los puntos en que estos pueden producirse e, incluso, imposibilitando los movimientos indeseables.

En todas las intersecciones urbanas, se debe estudiar la ubicación de pasos de peatones, señalizados y acondicionados para minusválidos.

Se tratará de sustituir, en lo posible, cruces de trayectorias por incorporaciones con ángulos reducidos. No obstante, cuando las trayectorias de los vehículos deban obligatoriamente cruzarse, el ángulo será preferentemente recto o lo más próximo a éste, con objeto de reducir la longitud del cruce.

La disposición de la intersección, así como su acondicionamiento, debe garantizar la visibilidad de parada en todos los ramales de acceso.

Se prestará especial atención al diseño de las intersecciones que marquen el cambio entre regímenes de circulación o entre MODOS entornos diferentes (urbano-rural, baja-alta densidad, etc). En su diseño se procurará poner de manifiesto su condición de "puerta" y las condiciones de circulación que regirán a partir de su travesía (velocidad, relación vehículos-peatones, etc).

La velocidad de la circulación en intersecciones vendrá determinada por su propia geometría y se acompañará de una señalización adecuada. Asimismo, se ajustarán las medidas de las calzadas de circulación a la anchura realmente utilizada por los vehículos, evitando espacios muertos, que encarecen la obra, alargan los recorridos peatonales y pueden ser utilizados como áreas de estacionamiento.

La mayor complejidad que implica su previsión puede hacer conveniente prohibir los giros a la izquierda en algunas intersecciones de un itinerario y concentrarlos en otras, especialmente diseñadas para ello.

Los ramales que pierdan la prioridad en cualquier tipo de intersección deberán disponer de una plataforma lo más horizontal posible, contigua a la línea de entrada en la intersección, como área de espera para atravesarla.

La longitud de esta plataforma de espera será función de las colas previsibles según el adecuado estudio previo.

En intersecciones urbanas y suburbanas del viario principal, se prestará especial atención a la señalización informativa sobre destinos, por lo que una buena preseñalización resulta imprescindible.

Todas las intersecciones contarán con el drenaje adecuado, tanto en superficie, como subterráneo, para evitar la formación de charcos y bolsas de agua.

INTERSECCIONES CONVENCIONALES A NIVEL**Artículo 56. DEFINICIÓN Y TIPOS**

Se denominan Intersecciones convencionales, las que solucionan a nivel el encuentro o cruce de vías sin regulación semafórica o circulación circular.

Se distinguen los siguientes tipos:

- Según se regulen mediante señalización específica o por la norma general de prioridad a la derecha:
 - Señalizadas
 - No señalizadas.
- Según dispongan o no de isletas que encaucen los movimientos de los vehículos:
 - Canalizadas
 - Sin canalizar
- Según su forma y número de ramales:
 - Intersecciones en "T", con tres ramales y ángulo mínimo entre dos superior a 60°.
 - Intersecciones en "Y", con tres ramales, cuando alguno de los ángulos sea inferior a 60°.
 - Intersecciones en "cruz", con cuatro ramales y ángulos superiores a 60°.
 - Intersecciones en "X", con cuatro ramales, cuando alguno de los ángulos sea inferior a 60°.

Artículo 57. ESPECIFICACIONES

Para el diseño de intersecciones convencionales a nivel, en todo lo que no se contemple en esta Instrucción, se atenderá a las "Recomendaciones para el proyecto de intersecciones", del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, actualmente Ministerio de Fomento.

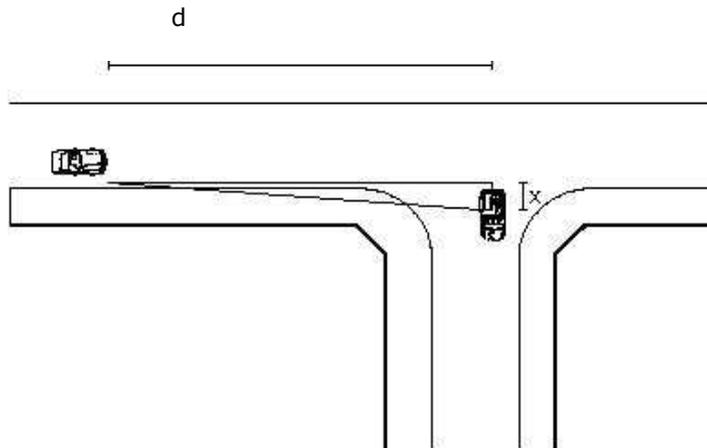
1. Radio de giro

Los radios de giro, según rango de vías (suelo urbano y urbanizable): serán los establecidos anteriormente.

En áreas rurales (suelos no urbanizables y urbanizables sin desarrollar), el radio mínimo en todas las intersecciones será de 15 metros, salvo en aquellos casos en que las "Recomendaciones para el proyecto de intersecciones", del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, establezcan otro mayor.

2. Visibilidad

En todas las aproximaciones a cualquier intersección, deberá asegurarse la visibilidad de parada, en función de la velocidad de referencia o proyecto de cada vía.



DISTANCIA DE VISIBILIDAD

CUADRO DISTANCIAS MÍNIMAS DE VISIBILIDAD DE PARADA EN INTERSECCIONES				
Velocidad Km/h	20	30	40	50
Distancia mínima de visibilidad de parada (m)	15	20	32	50

En áreas rurales, se garantizará a los conductores que se aproximen por la vía sin prioridad un triángulo de visibilidad libre de obstáculos, desde una distancia de 9 metros antes de la línea de STOP o "Ceda el Paso", hasta dos puntos en la vía principal, situados a la distancia de parada de la intersección. En puntos con fuertes restricciones de espacio, podrá reducirse la distancia sobre la vía con pérdida de prioridad (x) hasta 4,5 metros. En vías urbanas, la citada distancia podrá reducirse hasta un mínimo de 2,5 metros.

3. Diseño de isletas

En todas las intersecciones en que puedan utilizarse como refugio de peatones, las isletas se construirán con una anchura mínima de 1,80 metros y se dotarán de bordillos elevados de protección o barrera.

4. Capacidad

Para el cálculo de la capacidad en intersecciones convencionales a nivel se utilizarán las "Recomendaciones para el proyecto de intersecciones", del Ministerio de Obras Públicas, el "Manual de Capacidad en Carreteras", del Transpor Research Board editado en España por la AIPCR o cualquier otro procedimiento o manual, siempre que se cite explícitamente y sea de reconocida solvencia.

Artículo 58. ÁMBITO DE APLICACIÓN

En áreas rurales, no se recomienda la utilización de intersecciones a nivel sin señalizar en ninguna situación. En áreas urbanas, sólo se permitirán intersecciones sin señalizar entre vías locales de acceso.

En áreas urbanas, no se recomienda, en general, el empleo de Isletas canalizadoras en intersecciones, salvo cuando su objetivo sea proteger el paso de peatones o constituyan la prolongación de las medianas o bulevares de las vías confluentes.

En áreas urbanas, se recomiendan intersecciones en "T" o en "cruz", por su mejor adaptación a la trama urbana y mayor facilidad de travesía. En el caso de intersecciones con "stop", éstas se diseñarán preferentemente en ángulo recto y nunca con ángulos inferiores a 60°.

En el encuentro de vías locales de acceso con vías de rango urbano, puede ser conveniente suprimir la travesía de la vía principal por la local, permitiendo sólo la incorporación, con giro a la derecha, del tráfico local. En ese caso, la transformación de una intersección de cuatro ramales en dos de tres, separadas por una cierta distancia, puede resultar una solución más clara y segura.

Se recomienda la señalización de "Ceda el Paso" o "Stop" sobre vías locales de acceso en su intersección con vías locales colectoras.

En intersecciones entre vías locales de acceso, se recomienda la colocación de señalización de "Stop" en todos los ramales de acceso. Esta señalización obliga a detenerse a todos los vehículos, que luego cruzan la intersección por orden de llegada a la línea de "Stop", lo que las constituye en verdaderos reductores de velocidad.

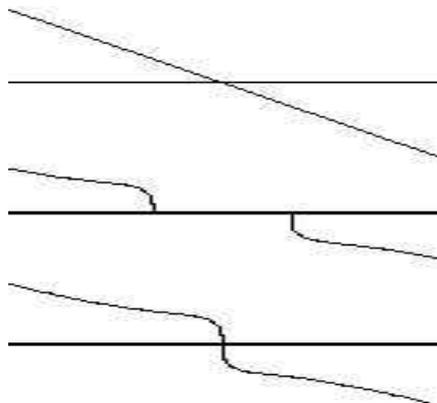
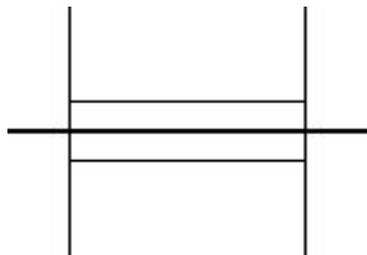


Figura ORTOGONALIZACIÓN DE RAMALES CONFLUENTES



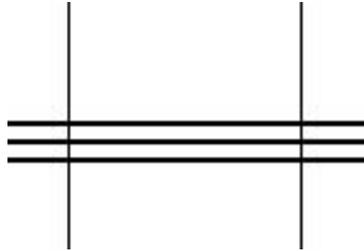


Figura REDUCCIÓN DEL NÚMERO DE PUNTOS DE CONFLICTO

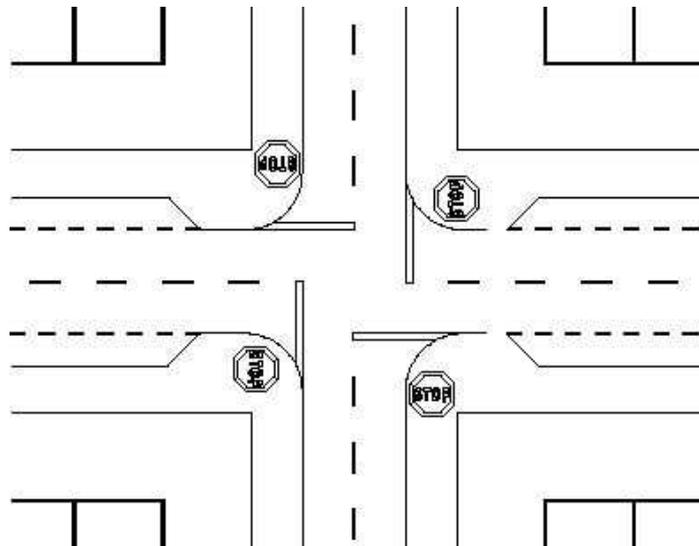


Figura INTERSECCIÓN REGULADA MEDIANTE CUATRO STOPS

INTERSECCIONES GIRATORIAS O GLORIETAS**Artículo 59. DEFINICIÓN Y TIPOS**

A los efectos de la presente Ordenanza, se entiende por intersección giratoria o glorieta a toda intersección que se basa en la circulación de todos los vehículos por una calzada anular, en la que confluyen las diferentes vías, que discurre en torno a un islote central y que funciona con prioridad a los vehículos que circulan por la calzada anular.

Por sus especiales funciones y características en relación a la glorieta convencional, se distinguen los siguientes tipos específicos:

- Miniglorietas: glorietas con islote central de pequeño diámetro, normalmente inferior a cuatro (4) metros y, en general, montable para permitir el paso de vehículos pesados.
- Glorietas dobles: conjuntos de dos glorietas completas, de similares dimensiones, que se sitúan contiguas, unidas por un tramo recto de vía.
- Intersecciones anulares: un tipo de intersección giratoria en las que existe una circulación doble, en los dos sentidos, a lo largo de la calzada anular y, generalmente, dispone de miniglorietas de tres ramales frente a las vías que confluyen en ella.
- Glorietas partidas: en las que la vía principal de la intersección atraviesa el islote central. No son propiamente intersecciones giratorias, puesto que en ellas gran parte del tráfico no circula por la calzada anular, sino que la atraviesa, y los vehículos que circulan por ella deben ceder paso a la corriente principal.

Artículo 60. ESPECIFICACIONES

Para el diseño de intersecciones giratorias o glorietas, en todo lo que no se contemple en esta Ordenanza, se atenderá a lo dispuesto en "Diseño de glorietas en carreteras suburbanas" en Hoz, Carlos de la Pozueta.

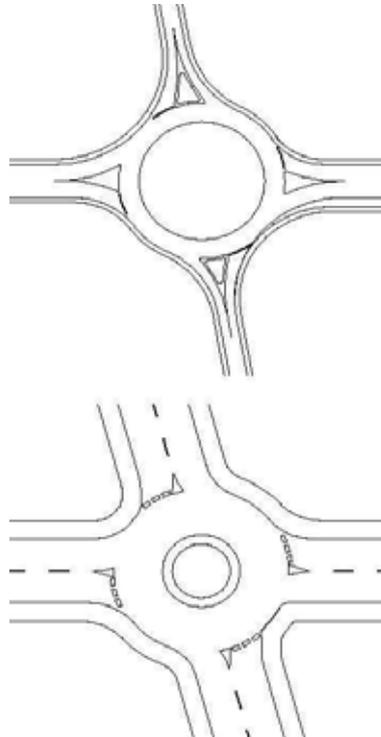


Figura GLORIETAS URBANAS: NORMAL Y MINIGLORIETA (Fuente: Hoz, Carlos de la Pozueta, Julio, 1995)

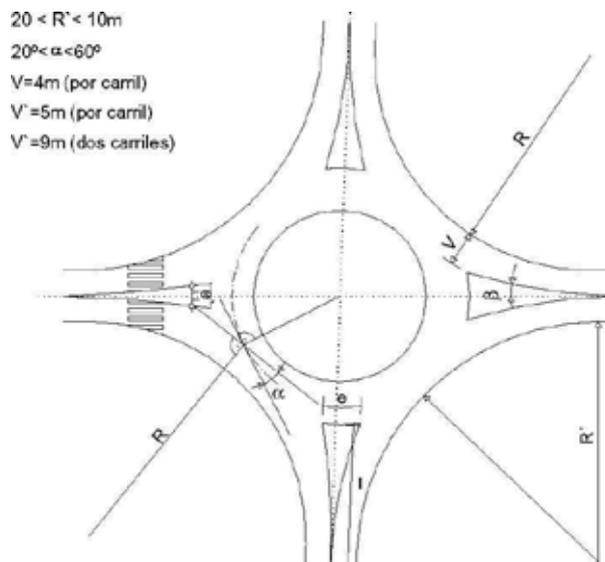


Figura GEOMETRÍA DE UNA GLORIETA. (Fuente: Hoz, Carlos de la Pozueta, Julio, 1995)
 $e > 12m$ $e' > 12m$ $5 < \beta < 10^\circ$ $l > 10m$ $15 < R < 25$

00166188

1. Islote central

Se recomiendan islotes centrales de forma circular o elipsoidal, con excentricidad entre 3/4 y 1, de diámetros comprendidos entre los 15 y los 30 metros.

En caso de disponerse bordillos en torno a la calzada anular, se recomienda que sean de tipo montable y se sitúen, al menos, a un metro de la línea blanca de delimitación de dicha calzada.

Para miniglorietas, se recomiendan diámetros del islote central en torno a los cuatro (4) metros. El islote debe construirse abombado, con materiales diferentes a los del resto de la calzada y no debe llevar bordillos, señales, ni ningún tipo de obstáculo físico.

2. Anchura de la calzada anular

En general, el número de carriles de la calzada anular no deberá superar a los de la entrada más amplia. La anchura de los carriles deberá incorporar los sobrecanchos correspondientes a su radio de giro. A título indicativo pueden establecerse un mínimo de cinco (5) metros de anchura, para calzadas anulares de un solo carril y radios de islote medios (8-20 m), y ocho-nueve (8-9) metros para calzadas de dos carriles.

En miniglorietas, la anchura recomendable de la calzada anular es de cinco (5) a ocho (8) metros.

3. Peralte

En la calzada anular, se recomiendan peraltes hacia el exterior, de hasta un 3% de pendiente, que permitan recoger las aguas de lluvia en el perímetro exterior y hagan más visible la glorieta.

4. Ángulos de las vías y los ramales de entrada

A efectos de mejorar su percepción, se recomienda que todos los ejes de las vías confluyentes en una glorieta pasen por el centro del islote central.

La prolongación de los ejes de los carriles de entrada a una glorieta debe, obligatoriamente, cortar a la circunferencia exterior del islote central, a efectos de que los conductores se vean obligados a cambiar la trayectoria de entrada, con la consiguiente reducción de velocidad (deben evitarse entradas tangenciales, que animan a mantener e incluso aumentar la velocidad).

Se recomienda que los ejes de los carriles de entrada a la glorieta formen un ángulo entre 20° y 60° con la tangente a la calzada circular en el punto en que la cruzan, para evitar velocidades excesivas de entrada o ángulos próximos al normal con los vehículos que circulan por el anillo.

5. Capacidad

La capacidad de las glorietas no depende exclusivamente de su geometría, sino, también, de la proporción de tráfico en cada entrada (tráfico de entrada, de salida y el denominado tráfico molesto) y debe calcularse para cada uno de los ramales de acceso.

Para el cálculo de la capacidad de cada entrada, el proyectista podrá utilizar cualquiera de los procedimientos contrastados disponibles.

Entre ellos, puede utilizarse, para el caso de entrada y calzada anular de un único carril, la fórmula del CETUR, 1989.

$$Q_e = 1.500 \cdot 5/6 (Q_c + 0,2Q_s)$$

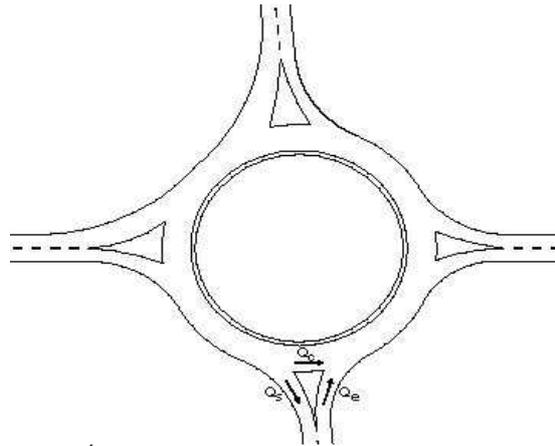


Figura INTENSIDADES DE TRÁFICO QUE DEFINEN LA CAPACIDAD DE UNA ENTRADA (Fuente: Hoz, Carlos de la Pozueta, Julio, 1995)

Donde: Q_e es la capacidad de una entrada en vehículos/hora Q_c es el tráfico que circula por la calzada anular enfrente de la entrada (tráfico molesto), en vehículos/hora Q_s es el tráfico que sale por el mismo brazo, en vehículos/hora.

Para el caso de glorietas que no cumplan las especificaciones de un solo carril en la entrada y en el anillo, deben realizarse las siguientes correcciones:

- En glorietas de diámetro amplio (más de 30 metros), una anchura de la calzada anular de 8 metros permite la doble circulación. En esos casos, debe utilizarse un tráfico molesto del 70% del estimado, es decir, multiplicarlo por 0,7.
- En glorietas urbanas de pequeño diámetro (1030 metros), se considera que una anchura media de la calzada anular de 8 metros no permite la doble circulación, pero si las entradas en doble circulación con salida inmediata a la derecha. En estos casos, el tráfico molesto estimado debe multiplicarse por 0,9.
- En entradas con dos carriles, la capacidad debe considerarse un 40% mayor, por lo que el resultado de la fórmula debe multiplicarse por 1.4

Mediante este primer cálculo puede estimarse los parámetros globales de la glorieta (nº de carriles, diámetro mínimo, etc). Para la definición geométrica precisa de la misma, así como para el cálculo de la longitud de colas, deberán utilizarse alguno de los métodos explicados en "Diseño de glorietas en carreteras suburbanas", Hoz, Carlos de la; Pozueta.

El cálculo de la capacidad de las entradas a glorietas, y particularmente el de la longitud de colas previsible, es especialmente importante en aquellas en las que confluyen las rampas de salida de autovías (normalmente, del tipo desniveladas o dobles), cuyo funcionamiento pudiera verse afectado por la prolongación de las filas de vehículos en espera de entrada a la glorieta.

En esos casos, debe asegurarse, mediante una adecuada longitud de la rampa de conexión de la autovía a la glorieta, que las colas de la glorieta no alcanzarán el tronco principal de la autovía.

6. Visibilidad

La reducción de la velocidad que consiguen las glorietas en la circulación se produce, en gran medida, por la percepción que tienen los conductores de la existencia de un obstáculo en su camino (el islote central de la glorieta), que les obliga a frenar, para desviar su trayectoria y rodearlo. Es decir, las glorietas, en tanto que reductores de la velocidad, actúan básicamente por la percepción visual del obstáculo que suponen al tráfico.

De ahí, la importancia que tiene en las glorietas una buena visibilidad en sus accesos.

Artículo 61. ÁMBITO DE APLICACIÓN

Las glorietas, con la pérdida de prioridad que imponen a todas las vías que en ellas confluyen, son intersecciones muy adecuadas para marcar cambios en el régimen de circulación. En particular resultan muy útiles:

- Para realizar la transición del régimen de circulación continuo de campo abierto, al régimen urbano.
- Para conformar el punto de entrada a un núcleo urbano o a un área, sea ésta residencial, industrial o comercial.
- Como reductores de velocidad, en general.
- Funcionan adecuadamente con muy diversas configuraciones (3, 4, 5 o más ramales), ángulos de entrada (resuelven ángulos de encuentro de todo tipo) y localizaciones (a nivel, elevadas, etc).
- Las glorietas experimentan problemas de funcionamiento y, en particular, de seguridad, con una presencia significativa de peatones, cuyos recorridos penalizan. Asimismo, se les considera peligrosas para los ciclistas. Por ello, los pasos de peatones y ciclistas por las glorietas deben estudiarse con especial atención.
- No se adaptan bien al régimen del tráfico semaforizado, es decir a la llegada de "emboladas" de vehículos.
- Resultan de muy difícil compatibilidad con las plataformas reservadas al transporte público o con los carriles de funcionamiento reversible.

Las glorietas dobles son de utilidad para resolver las intersecciones en secciones constreñidas, particularmente, cuando van en desmonte o elevadas.

Las intersecciones anulares, aunque exigen complejos sistemas de prioridad, se han mostrado eficaces en intersecciones con fuertes intensidades de circulación, aumentando la capacidad de las glorietas previamente existentes.

INTERSECCIONES Y PASOS DE PEATONES**Artículo 62. DEFINICIÓN Y TIPOS.**

Se entienden por intersecciones y pasos de peatones los acondicionamientos específicos que facilitan el cruce de calzadas de circulación rodada por los peatones, en condiciones de seguridad. Pueden localizarse en un punto de un tramo de vía o integrarse en una intersección de dos o más vías.

Se distinguen los siguientes tipos:

- Cebra, que conceden prioridad permanente a los peatones que lo utilizan.
- A distinto nivel, que realizan a desnivel, deprimido o elevado, el cruce de la calzada.
- Integrados en reductores de velocidad, sobre badenes o elevaciones de calzada.

Artículo 63. CRITERIOS GENERALES DE LOCALIZACIÓN.

Potencialmente, pueden producirse cruces de la calzada por peatones en todos los puntos en que sus desplazamientos se ven interrumpidos por calzadas de circulación rodada, pero se concentran fundamentalmente en algunos puntos de la red viaria. Los Proyectos de Urbanización deberán estudiar la conveniencia de formalizar pasos de peatones, al menos, en los siguientes puntos:

- En los puntos en que una calzada interrumpe la continuidad lineal de las aceras o itinerarios peatonales (calles peatonales, sendas).
- En las proximidades de edificios generadores de tráfico peatonal intenso (escuelas, hospitales, centros administrativos, centros de empleo, etc).
- En puntos de elevada accidentabilidad peatonal.

En relación a la intensidad de tráfico, se recomienda formalizar pasos de peatones:

- En vías con intensidades horarias de tráfico automóvil superior a 300 vehículos y de cruce peatonal superiores a 300 personas, en una distancia de 100 m en torno al punto de cruce.
- En vías con intensidades superiores a los 1.000 vehículos hora, con intensidades peatonales de 100 personas por hora.
- En la medida de lo posible, los pasos de peatones deben integrarse en las intersecciones viarias.
- En áreas centrales y comerciales, se recomienda no separar los pasos de peatones formalizados más de 75 m.
- Si el paso no coincide con una intersección viaria, debe localizarse en puntos que sean bien visibles para los conductores y, en los de frecuentación nocturna, deben iluminarse. Fuera de los ámbitos urbanos, una buena visibilidad es condición indispensable para localizar pasos de peatones.
- Se debe procurar situar los pasos de peatones en la prolongación del recorrido natural de los peatones, ya que, a menos que resulte obvio al peatón, que utilizarlo es más fácil que cruzar siguiendo su itinerario natural, no le usará.

Artículo 64. CRITERIOS GENERALES PARA LA ELECCIÓN DEL TIPO DE PASO DE PEATONES.

En la elección del tipo de paso de peatones a utilizar en una situación concreta deben considerarse:

- Las intensidades de vehículos y peatones.
- El rango jerárquico de la vía y la importancia del itinerario peatonal.
- El carácter del área y los objetivos ambientales.

En general se recomienda:

- Resolver mediante pasos cebra las situaciones con tráfico vehicular bajo e intensidades peatonales bajas o medias y no hacerlo en casos de intensidades peatonales altas, ya que penalizan excesivamente al tráfico rodado
- Resolver con pasos a distinto nivel la travesía de autovías urbanas, con intensidades peatonales medias o, incluso, bajas.
- Utilizar pasos sobre reductores de velocidad en calles y recintos con templado de tráfico.

Artículo 65. PASOS CEBRA.

1. Definición

Se denominan pasos cebra, a aquellos cuyo pavimento está marcado por una serie de líneas blancas de gran anchura, paralelas al eje de la vía, que implican prioridad permanente a los peatones que los utilizan.

2. Especificaciones

2.1. Anchura

La anchura de los pasos, tanto cebra como semaforizados, se calculará de forma expresa en función de la intensidad peatonal existente o prevista, para lo que se utilizará alguno de los métodos habitualmente aceptados. En cualquier caso, se establece una anchura mínima de 4 metros para cualquier paso:

2.2. Longitud

A partir de 12 metros de longitud se recomienda la creación de isletas o medianas refugio en los pasos de peatones, considerándose obligatorio a partir de los 14 metros. Los refugios para el cruce de peatones tendrán una anchura mínima de 1,2 metros y recomendable de 2.

2.3. Señalización

La señalización de los pasos cebra incluirá:

Bandas blancas paralelas al eje del vial, de anchura y separación de 50 cm.

Señal previa P20, "Peligro paso para peatones", en áreas rurales y suburbanas o en puntos de mala visibilidad.

3. Campo de utilización

Se utilizarán en puntos con intensidades peatonales medias o bajas, combinadas con volúmenes de vehículos medios.

Artículo 66. PASOS DE PEATONES A DISTINTO NIVEL**1. Definición y tipos**

Son de este tipo los pasos que crean una plataforma situada a un nivel distinto del de la calzada para el tránsito de los peatones.

Hay dos tipos básicos: elevados o pasarelas y subterráneos.

2. Especificaciones**2.1. Anchura**

Se establecen las siguientes anchuras mínimas:

CUADRO ANCHURAS MÍNIMAS DE PASOS DE PEATONES A DISTINTO NIVEL		
Tipo de paso	Mínima recomendada (m)	Mínima absoluta (m)
Elevado	2,5	1,8
Subterráneo	4	3

En el caso de los subterráneos, para la fijación de la anchura se tendrá en cuenta, no sólo la frecuentación prevista, sino también la consecución de una buena visibilidad desde las entradas.

2.2. Gálibo

En pasos subterráneos se recomienda garantizar una altura libre de 3 metros. En cualquier caso se respetará un galibo libre mínimo de 2,5 metros, pudiendo reducirse a 2,3, en longitudes inferiores a 10 metros.

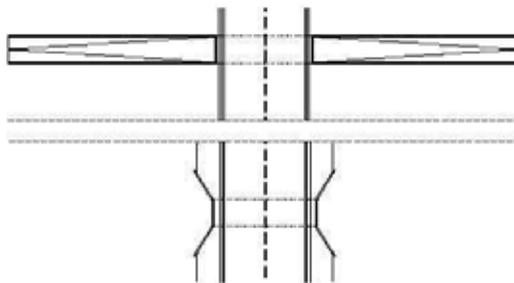


Figura PASO INFERIOR PARA PEATONES. DISPOSICIONES RECOMENDADAS EN PLANTA.

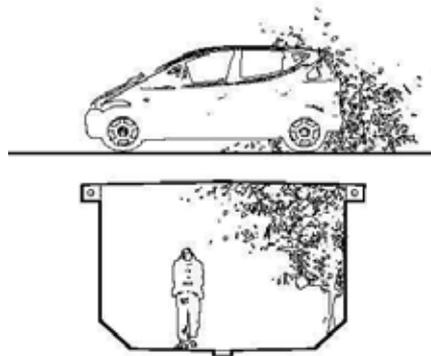


Figura PASO INFERIOR PARA PEATONES. DISEÑO DE SECCIÓN.

2.3. Rampas y escaleras.

Los pasos de peatones a distinto nivel se resolverán siempre en rampa y escalera opcionales.

En casos excepcionales, cuando sólo exista un posible punto de acceso, se resolverán en rampa.

Se establece una pendiente máxima del 5 por 100, admitiéndose un 6% para distancias inferiores a 30m.

2.4. Protecciones.

Las rampas y escaleras deberán dotarse de pasamanos, barandillas y antepechos y serán de directriz recta o ligeramente curva.

2.5. Visibilidad e iluminación.

Los pasos subterráneos serán lo más cortos posible, de directriz recta y sin recodos.

Cualquiera de sus embocaduras deberá divisarse desde la opuesta, por el interior del túnel. Se recomienda que el conjunto del paso subterráneo sea visible desde las aceras que conecta, por lo que sus accesos deben disponerse en línea con los itinerarios naturales de los peatones.

2.6. Materiales.

Los revestimientos serán de alta calidad y antipintadas, evitando las grandes superficies monocromas.

Artículo 67. CAMPO DE UTILIZACIÓN.

En general, los pasos a distinto nivel constituyen el grupo más costoso de pasos de peatones, tanto en términos económicos, como en cuanto al gasto energético a que

obligan a los peatones y pueden suponer una barrera psicológica para su uso, por lo que su utilización se restringirá a los casos en que sean totalmente imprescindibles.

De los dos tipos básicos, los pasos elevados o pasarelas tienen la ventaja de sus menores costos de construcción y mantenimiento y de su facilidad de vigilancia. Sin embargo, en general, son de dudoso efecto estético, exponen más a sus usuarios a las inclemencias climáticas y obligan a un mayor gasto energético, al exigir mayor desnivel que los subterráneos.

Sin embargo, son los únicos pasos de peatones compatibles con flujos de vehículos ininterrumpidos, con los que consiguen las mejores prestaciones en capacidad y seguridad.

Por todo ello, se recomienda la implantación de pasos de peatones a distinto nivel en:

- En vías de la red principal, a partir de intensidades de tráfico superiores a los 20.000 vehículos de IMD y 150 peatones por hora.
- Allí donde no existen otras alternativas o cuando las condiciones topográficas facilitan su construcción.

TEMPLADO DE TRÁFICO**Artículo 68. DEFINICIÓN**

Se entiende por templado de tráfico el conjunto de medidas encaminadas a reducir la intensidad y velocidad de los vehículos hasta hacerlos plenamente compatibles con las actividades que se desarrollan en el viario sobre el que se aplica.

La utilización de medidas de templado de tráfico tiene por objeto la mejora de la calidad de vida de las áreas residenciales, al reducir sustancialmente el número de accidentes, mejorar las condiciones ambientales del entorno y facilitar el uso en condiciones de seguridad de los espacios públicos.

Artículo 69. ÁMBITO DE APLICACIÓN

En los planes y proyectos de viario local de acceso y en el de prioridad peatonal deberán explicitarse las medidas de templado previstas para garantizar las condiciones requeridas de tráfico y su localización precisa.

Se recomienda su utilización en todo el viario local.

Excepcionalmente, podrán aplicarse en el viario principal, para resolver conflictos especiales, previa justificación expresa.

La aplicación de técnicas y medidas de templado de tráfico puede realizarse:

En los proyectos de nuevas vías, utilizándolas como recursos de diseño para adecuar el viario a sus funciones previstas.

Sobre vías existentes, en las que se pretenda modificar las características del tráfico presente, para compatibilizarlo con otras funciones de la vía.

Artículo 70. RECOMENDACIONES GENERALES SOBRE SU UTILIZACIÓN**3.1. La consideración del templado en el proyecto**

Existe una gran variedad de medidas para adecuar el tráfico a las condiciones del entorno. En general, las que suelen considerarse propiamente de templado de tráfico consisten en actuaciones sobre el trazado (cambios de alineación), la sección transversal (estrechamientos, introducción de isletas) el perfil longitudinal (badenes, elevaciones de la calzada), las intersecciones (obstáculos que impiden ciertos movimientos), la anchura de calzada y carriles, la pavimentación (cambios de materiales, color), la incorporación de hitos, masas vegetales, etc, que disminuyan las perspectivas lineales de los viales, etc.

No obstante, la forma más eficaz de garantizar que en un área o elemento viario no se superarán determinados umbrales de intensidad o velocidad de circulación, es introducir estos como objetivos funcionales en el proyecto. De esta forma, desde su concepción, la propia composición y organización de la red, la jerarquización de sus elementos, la localización y distancia entre intersecciones y conexiones con la red principal, la disposición y longitud de los tramos, la utilización de fondos de saco o de calles cerradas al tráfico, etc, pueden convertirse en verdaderos instrumentos del templado de tráfico.

De la misma manera, la ordenación del tráfico en un área, el establecimiento de los sentidos de circulación, la regulación de preferencias de paso y puntos de acceso, etc, pueden constituirse, también, en métodos eficaces de templado de tráfico.

Es importante romper física o visualmente el efecto pantalla o monotonía en el trazado de una calle, mediante obstáculos que diferencien el carácter de los distintos tramos de la misma. Esto se puede conseguir de diferentes formas: reordenando el aparcamiento en línea y disponiéndolo en batería, mediante cambios en el pavimento, iluminación, isletas, mobiliario o plantaciones.

3.2. Recomendaciones generales de elección y utilización

Debe tenerse en cuenta que el efecto individual de una medida de templado sobre la velocidad de los vehículos se mantiene durante un limitado tramo de calle, por lo que éstas deben sucederse a un cierto ritmo si se pretende limitar eficazmente la velocidad a lo largo de un itinerario o área.

En el interior de los recintos, se mantendrán las siguientes distancias máximas entre dos medidas de templado consecutivas:

CUADRO DISTANCIA MÁXIMA ENTRE REDUCTORES DE VELOCIDAD EN RECINTOS DE TEMPLADO DE TRÁFICO	
Velocidad de referencia (Km/h)	Distancia (m)
30	100
20	30

Como criterio general, se recomienda la utilización combinada de diversas medidas, articuladas en una concepción de conjunto, que permita elegir la más adecuada a cada localización y aproveche el efecto de su utilización conjunta. En estos casos, debe cuidarse especialmente la armonía del conjunto de los elementos de la vía (pavimentación, vegetación, alumbrado, etc).

Las medidas de templado de tráfico no deben aparecer repentina o inesperadamente ante los conductores. Deben percibirse con la adecuada antelación, contar con una buena visibilidad e ir precedidas de la correspondiente señalización.

Se resaltarán las entradas a calles o recintos de velocidad 30 km/h mediante la utilización de medidas específicas, que actúen como puerta y aviso del cambio de régimen de circulación.

Para conseguir una buena adecuación del régimen de conducción a las condiciones del entorno, es conveniente que éstas sean plenamente perceptibles. De ahí que sea conveniente reforzar la visibilidad de todos aquellos elementos que caracterizan el ambiente atravesado: intersecciones, puntos de generación de tráfico, accesos, etc.

En calles con presencia de líneas regulares de transporte público, o con una apreciable circulación ciclista, debe estudiarse cuidadosamente la utilización de ciertas técnicas de templado de tráfico, por las incomodidades y peligros que les

puede acarrear. En esos casos, debe considerarse la utilización de diseño especiales que eviten los efectos negativos sobre autobuses o bicicletas.

Las medidas de templado de tráfico deben, en cualquier caso, respetar las funciones y elementos de la vía, tales como los pasos de peatones, las paradas de autobús, el drenaje, los accesos a edificios y parcelas, etc, y garantizar el acceso fácil de los servicios de emergencia.

Al proyectar medidas de templado de tráfico debe tenerse en cuenta que, en algunos casos, llevan aparejada una reducción en la disponibilidad de plazas de estacionamiento en superficie. Su implantación, por tanto, en áreas donde exista déficit de estacionamiento deberá estudiarse detalladamente o completarse con medidas complementarias al respecto. Además se debe garantizar el acceso fácil de los vehículos de emergencia. En este sentido deberán respetarse las condiciones requeridas para el acceso y maniobrabilidad de los vehículos del Cuerpo de Bomberos.

Al seleccionar las medidas de templado de tráfico más adecuadas a cada situación, debe valorarse el aumento del ruido de circulación que algunas de ellas pueden provocar. Dado que este en general aumenta con los cambios en la velocidad y régimen de circulación, se recomienda garantizar en lo posible la uniformidad de estos. También deben estudiarse los posibles efectos sobre la emisión de ruido de la utilización de algunos tipos de pavimentos (adoquinados) y de los cambios en el perfil longitudinal de la calle (badenes).

En general, las medidas de templado de tráfico implican la introducción en la vía pública de elementos físicos, algunos especialmente conspicuos, por lo que, en todo proyecto que las incluya, debe considerarse su posible efecto sobre la estética de la calle.

Artículo 71. TIPOS DE MEDIDAS

Se han ensayado una gran variedad de medidas para el templado del tráfico. Sin perjuicio de otras que pudieran proponerse, que precisaran una justificación de la experiencia existente sobre ellas, se recogen a continuación las que la presente Instrucción acepta por considerarse consagradas en la experiencia española e internacional:

- Badenes y elevaciones de la calzada
- Estrechamientos
- Cambios de alineación
- Franjas transversales de alerta
- Obstáculos en intersecciones
- Puertas
- Cambios en el pavimento
- Introducción de vegetación

El diseño de los tramos viarios objeto de un cambio de alineación deberá contemplar que tanto los obstáculos laterales como centrales sean montables, de forma que se garanticen las condiciones de acceso a los edificios. Ello no sería necesario en el caso de facilitar dicho acceso mediante otros tramos viarios anexos a la edificación.

Artículo 72. BADENES Y ELEVACIONES DE LA CALZADA.**1. Definición.**

Consisten en elevaciones puntuales de la calzada, que animan a mantener velocidades reducidas a los conductores, si quieren evitar la incomodidad del escalón que suponen o, incluso, el daño que pueden causar en el automóvil.

2. Tipos.

En función de su longitud y función específica pueden distinguirse:

- Badenes, caracterizados por extenderse a todo lo ancho de la calle y por su pequeña longitud, en general, inferior a 5 metros.
- Almohadas, caracterizados por no afectar a todo lo ancho de la calzada.
- Otras elevaciones de calzada, que se aplican por ejemplo, al conjunto de una intersección, un tramo de calle, un paso de peatones, etc, creando un plataforma elevada, que puede coincidir o no con la cota de las aceras.

3. Especificaciones.**3.1. Badenes de sección trapezoidal.**

Se recomiendan los siguientes parámetros:

- Pendiente de la rampa:
 - 4% para una velocidad de 50 km/h
 - 10% para una velocidad de 30 km/h
 - 14% para una velocidad de 20 km/h
- Elevación: de 75 a 100 mm.
- Longitud: 4-5m.
- Anchura: la de la calzada.

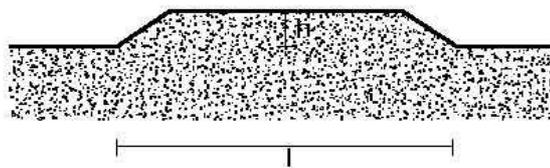


Figura DIMENSIONES BADÉN TRAPEZOIDAL

3.2. Badenes y almohadas de sección circular.

- Dimensiones de la sección:

CUADRO 6 – 5.3.2. DIMENSIONES DE BADENES Y LAMOHADAS DE SECCIÓN CIRCULAR			
Velocidad de referencia (km/h)	Cuerda "d" (m)	Radio "r" (m)	Altura "h" (m)
50	9,5	120	9,5
30	5,0	25	12,5
20	3,0	11	10,5

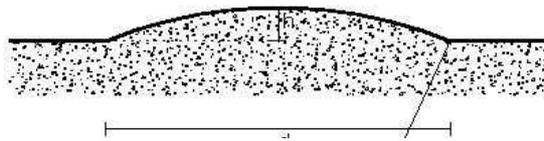


Figura DIMENSIONES DE BADÉN CIRCULAR

- Anchura: la de la calzada en badenes y de 1,8 a 2,0 metros, incluidas las rampas transversales, en almohadas para que, sin afectar a la circulación de autobuses, obstaculice la de los vehículos convencionales.

3.3.- Otras elevaciones de la calzada

En el resto de las elevaciones de la calzada, se recomienda utilizar las pendientes y elevaciones establecidas para los badenes de sección trapezoidal. En este tipo de elevaciones, la rampa de bajada, puede hacerse más tendida.

En cuanto a su longitud, ésta se adaptará a la función específica de la elevación. En cualquier caso, dado que su eficacia deriva del cambio de alineación vertical, se procurará no prolongarla innecesariamente, lo que podría animar al aumento de velocidad.

Las elevaciones de calzada pueden ser más eficaces cuando se acompañan de cambios en la pavimentación, adecuándola a las funciones de la plataforma.

4. Campo de utilización

Se considera una de las medidas más eficaces y cuenta con una amplia experiencia.

Pueden utilizarse para cualquier anchura de calles, en sentido único o doble circulación y velocidades de 50 Km/h o menores.

Las aplicaciones de cada tipo serán las siguientes:

Se utilizarán badenes de sección trapezoidal y otras elevaciones de calzada para marcar la entrada a un área o calle de velocidad reducida, proteger un paso de peatones, una intersección o un tramo de calle con especial afluencia peatonal.

Las almohadas son indicadas para calles con rutas de autobuses o tráfico de ciclistas, vehículos a los que la travesía de un badén resulta especialmente molesta.

En el resto de casos se utilizarán badenes de sección circular.

Debido a sus efectos sonoros no son indicados en áreas especialmente sensibles al ruido, excepto en casos en que se garantice su inocuidad al respecto, por el empleo de materiales o medidas especiales.

Estas medidas deben ir siempre acompañados de señalización horizontal y vertical.

Artículo 73. ESTRECHAMIENTOS DE LA CALZADA.

1. Definición.

Consisten en reducciones puntuales de la anchura de la calzada, con objeto de reducir simultáneamente la velocidad e intensidad del tráfico que circula por ella.

2. Tipos.

Se consideran dos tipos principales:

- Reducción de una calle de doble sentido a un carril único, imposibilitando con ello el paso simultáneo de dos vehículos y obligando, por tanto, a la cesión del paso por uno de ellos, lo que implica una reducción sensible de la velocidad.

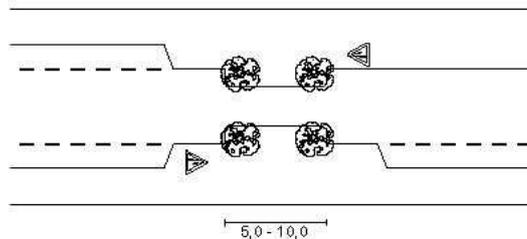


Figura ESTRECHAMIENTO CON REDUCCIÓN A UN SOLO CARRIL

- Reducción de la anchura de los carriles de una calzada, mediante bordillos, medianas, isletas, bolardos, etc.

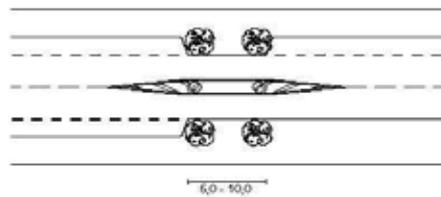


Figura ESTRECHAMIENTO MEDIANTE ISLETA CENTRAL

3. Especificaciones.

3.1. Anchura:

CUADRO 6 – 6.3.1. ANCHURAS REDUCIDAS RECOMENDADAS		
Tipo de vía	Objetivo	Anchura total (m)
De doble sentido	Paso de un solo sentido	3,25
	Paso lento de dos vehículos	4
Un sentido o dos con mediana	Paso lento de dos vehículos	2,5 – 2,75 por carril

3.2. Longitud:

Se recomienda una longitud para el estrechamiento entre 5 y 10 metros.

4. Campo de utilización:

La reducción de una calle de doble sentido de circulación a un solo carril sólo debe aplicarse por debajo de un cierto umbral de intensidad de tráfico, que se estima entre 300-600 vehículos en hora punta.

Recomendables para marcar la entrada a un área o calle de velocidad reducida y muy indicada para marcar y facilitar los pasos de peatones.

Pueden combinarse muy eficazmente con elevaciones de la calzada, cambios en el pavimento, etc y deben ir siempre acompañados de señalización horizontal y vertical.

No son, sin embargo, recomendables en las proximidades de intersecciones o en vías con apreciable tráfico ciclista, excepto si se adoptan medidas específicas para reducir su peligrosidad para este tipo de usuarios. El diseño de los tramos viarios objeto de estas medidas, deberá facilitar el acceso y maniobrabilidad de los vehículos de emergencia permitiendo la utilización por este tipo de vehículos de una banda útil de circulación que permita cumplir con las condiciones de los viales de acceso a los edificios establecidas en el RPICM (utilización de bordillos montables, ausencia de obstáculos laterales, cubierta vegetal tapizante), o bien estudiando un acceso viario alternativo a los edificios.

La disposición del estacionamiento y del arbolado pueden enfatizar los estrechamientos de la calzada, haciéndolos más claramente visibles.

Artículo 74. CAMBIOS DE ALINEACIÓN

1. Definición

Consisten en reducir artificialmente la longitud de los tramos rectos del viario introduciendo cambios en la alineación de la calzada, mediante dos curvas enlazadas que trasladan el eje de la misma paralelamente al tramo anterior.

2. Tipos

Se distinguen dos tipos básicos:

- Cambios de alineación mediante la introducción de obstáculos centrales, normalmente en calles de doble sentido.
- Cambios de alineación interponiendo obstáculos laterales alternados.

3. Especificaciones

Para su dimensionamiento, se recomiendan los parámetros correspondientes al esquema, que figuran en el cuadro anexo, que parten de la velocidad de diseño deseada y del ancho de la banda de vía pública disponible para intervenir y proporcionan las dimensiones de los obstáculos laterales.

CUADRO DIMENSIONES RECOMENDADAS PARA CAMBIOS DE ALINEACIÓN (m)				
Velocidad de referencia	Anchura disponible (A+B)	Anchura de carril (B)	Escalón (A)	Avance (L)
30 Km/h	6,5	2,75	3,75	10,0
	6,0	2,75	3,25	8,5
	5,5	2,75	2,75	7,0
	5,0	2,75	2,25	6,0
	4,5	2,75	1,75	5,0
50 Km/h	7,0	3,0	4,0	14,0
	6,5	3,0	3,5	12,5
	6,0	3,0	3,0	11,0
	5,5	3,0	2,5	9,5
	5,0	3,0	2,0	8,0

4. Campo de utilización

Los cambios de alineación deben ser claramente visibles con la adecuada antelación.

Combinan eficazmente con estrechamientos de la calzada, potenciando su efecto reductor de la velocidad.

Pueden coincidir y enfatizarse con cambios en las bandas de estacionamiento, arbolado, etc.

La introducción de tramos con mediana sobre una vía sin ella, produce cambios de alineación en ambos sentidos de la circulación.

No se consideran recomendables para calles con más de una cierta intensidad de tráfico, estimada en 500 vehículos en hora punta, así como tampoco en vías rápidas, en las que pueden resultar netamente peligrosos.

Cuando el diseño de estos cambios se realiza para autobuses y pesados, dejan de resultar eficaces para vehículos convencionales, que pueden circular a mayor velocidad, debido a sus menores requerimientos en cuanto a radio de giro.

No se consideran adecuados en los cascos antiguos e históricos, donde su ejecución puede desvirtuar el carácter e imagen preexistentes.

El diseño de los tramos viarios objeto de un cambio de alineación deberá contemplar que tanto los obstáculos laterales como centrales sean montables, de forma que se garanticen las condiciones de acceso a los edificios. Ello no sería necesario en el caso de facilitar dicho acceso mediante otros tramos viarios anexos a la edificación.

Artículo 75. FRANJAS TRANSVERSALES DE ALERTA**1. Definición**

Consisten en grupos de bandas transversales a la calzada que, mediante pequeñas elevaciones o cambios en el color o textura del pavimento sirven para alertar a los conductores y reducir su velocidad.

2. Tipos

Por la función que cumplen, se distinguen:

- De preaviso, cuyo objetivo es avisar con antelación al conductor de la proximidad de un cambio de régimen de circulación (paso de autovía a carretera, llegada a una intersección, entrada a un recinto, etc). En estos casos, suele utilizarse un grupo de franjas, cuya separación va decreciendo a medida que se acercan al obstáculo sobre el que avisan.
- De mantenimiento de una determinada velocidad, en un ámbito específico. En este caso el intervalo de espaciamiento es regular.

3. Especificaciones**3.1. Resalte**

- En vías de la red principal no debe superar los 15 mm de altura.
- En vías locales, puede llegarse hasta 30 mm y, excepcionalmente, con una sección tendida, hasta 50.

3.2. Anchura y separación

Existe una gran variedad de experiencias en cuanto a la disposición, anchura y espaciamiento, de las franjas transversales de alerta. No obstante, pueden distinguirse dos tipos básicos:

Bandas estrechas, de hasta 1 m de anchura, que suelen concentrarse en grupos en una corta longitud de calle, excepto en las de preaviso, en que pueden ocupar una longitud considerable.

Bandas anchas aisladas, de 3 a 6 m de anchura, separadas por amplios tramos de calle, de 20 a 30 m. de longitud.

4. Campo de utilización

Se considera una medida complementaria de otras medidas de templado.

Las franjas de preaviso son útiles para advertir de la necesidad de reducciones inmediatas de velocidad en vías de la red principal, es decir para el paso de altas velocidades a velocidades moderadas. Pueden coincidir con entradas a intersecciones, cambios de sección, etc.

Debido a sus efectos sonoros no son indicadas en áreas especialmente sensibles al ruido, excepto en casos en que se garantice su inocuidad al respecto por el empleo de materiales o medidas especiales.

En la elección de materiales y colores para las franjas transversales de alerta, debe tenerse en cuenta su posible confusión con la disposición de algunas formas de señalización horizontal.

Artículo 76. OBSTÁCULOS EN INTERSECCIONES

1. Definición

Consisten en la introducción de obstáculos en intersecciones convencionales para moderar la velocidad o restringir los movimientos posibles. Dichos objetivos se pueden conseguir utilizando estrechamientos, desvíos de trayectoria, elevación del pavimento, medianas, isletas y cambios de color y textura.

2. Tipos

Se distinguen los siguientes tipos:

- Elevación del conjunto de la intersección al nivel de los pasos de peatones, para situar en un mismo plano ambos tráficos e incitar a los conductores a moderar la velocidad.

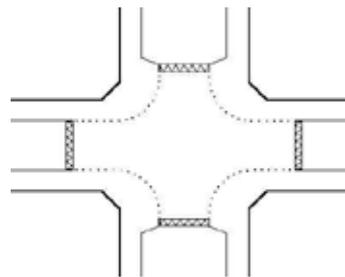


Figura ELEVACIÓN DE LA INTERSECCIÓN

- Diseño de "orejas" en las esquinas de las aceras, mediante la ampliación del espacio del peatón y reducción de la anchura de la calzada, lo que obliga a una reducción de la velocidad de los vehículos entrantes, además de reducir la longitud de los pasos de peatones.

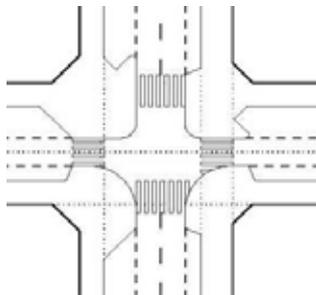


Figura EXTENSIÓN DEL ÁMBITO PEATONAL MEDIANTE OREJAS

- Introducción de obstáculos tipo isleta en la intersección, que restringen alguno de los movimientos posibles. Los diseños más utilizados son los de isleta

diagonal, que impiden atravesar la intersección en línea recta, y los de isleta central, que además obligan a un giro a la derecha a todos los vehículos.

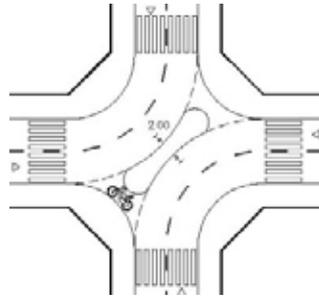


Figura RESTRICCIÓN DE MOVIMIENTOS: OBSTÁCULO DIAGONAL (Fuente: VSS, 1985)

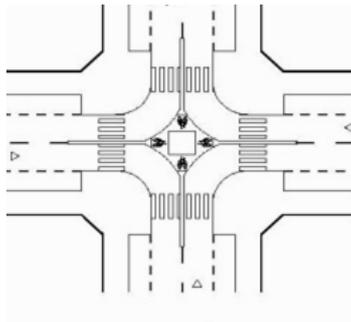


Figura RESTRICCIÓN DE MOVIMIENTO: OBSTÁCULO EN CRUZ (Fuente: VSS, 1985)

- Introducción de un obstáculo central que obliga a una circulación giratoria, es decir, formación de una glorieta de pequeño tamaño o miniglorieta.

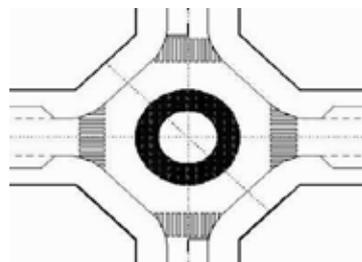


Figura MINIGLORIETA (Fuente: Sanz, A., 1996 y elaboración propia)

- Cambios de textura y coloración en la intersección, que pueden acompañarse con orejas y bordillos rebajados.

3. Especificaciones

3.1. Diseño de las "orejas" en intersecciones.

Para el radio en bordillo, se mantendrán los establecidos con carácter general para vías locales. En caso de geometría estricta, la parte más exterior de la "oreja" puede construirse montable para permitir el paso de vehículos pesados y de emergencia. Conviene prolongar la longitud de las orejas, más allá de los pasos de peatones, para evitar que las maniobras de estacionamiento perturben a estos.

3.2. Isletas.

La anchura recomendable para isletas diagonales es de 2 metros, pudiendo llegarse a un mínimo de 1,2m.

3.3. Miniglorietas

Las especificaciones para intersecciones giratorias de este tipo pueden consultarse en la Ficha 5.3. de esta Instrucción.

3.4. Cambios de textura y coloración.

Conviene acompañarlos con un aumento de la iluminación.

4. Campo de utilización.

La utilización de "orejas" son especialmente útiles en puntos con tráfico peatonal intenso. Por otra parte, las intersecciones elevadas se consideran poco adecuadas en presencia de tráfico de autobuses.

Las miniglorietas y, en general, todas las giratorias son poco recomendables en intersecciones con tráfico peatonal o ciclista apreciable.

Todas las medidas definidas en esta ficha pueden utilizarse en intersecciones con vías de uno o dos sentidos de circulación. Sin embargo, la eficacia de la construcción de "orejas" es muy superior en vías de sentido y carril único.

La construcción de "orejas" es positiva en cualquier tipo de intersecciones, con o sin objetivo de templado, ya que reducen la longitud de los pasos de peatones, crean áreas peatonales y delimitan las bandas de estacionamiento, al mismo tiempo que impiden la ocupación por vehículos de los pasos de peatones.

En áreas del casco antiguo, se recomienda la utilización de cambios de textura y orejas. La introducción de obstáculos en las intersecciones deberán realizarse de forma que mantengan las condiciones necesarias para permitir el acceso y maniobrabilidad de los vehículos de emergencia establecidas en el RPICM.

Artículo 77. PUERTAS.**1. Definición:**

Consisten en subrayar los puntos de entrada a un recinto o calle en los que se desea mantenerse un cierto régimen y velocidad de circulación, mediante diversos procedimientos de diseño viario y medidas de templado.

2. Tipos.

Por su localización pueden distinguirse:

- Puertas localizadas sobre un tramo recto de una vía convencional (sin limitación específica de velocidad), en la que marcan un cambio de régimen de circulación y una reducción de la velocidad, manteniendo la dirección de la calle.

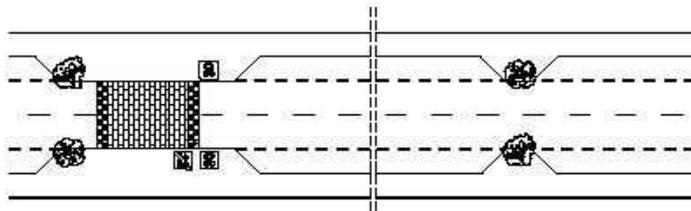


Figura PUERTA EN TRAMO RECTO

- Puertas situadas en el acceso desde una calle convencional a una calle lateral, de velocidad reducida.

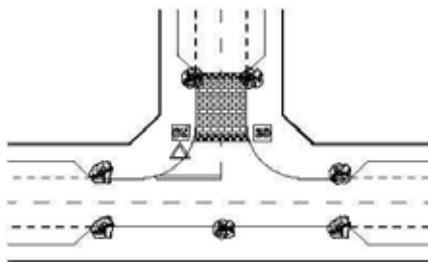


Figura PUERTA DE ACCESO LATERAL

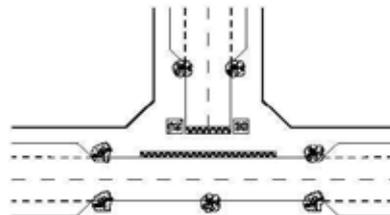


Figura PUERTA DE ACCESO LATERAL CON CONTINUIDAD BANDA PEATONAL

- Puertas situadas en intersecciones, que pueden combinar algunas de las características de las dos anteriores.

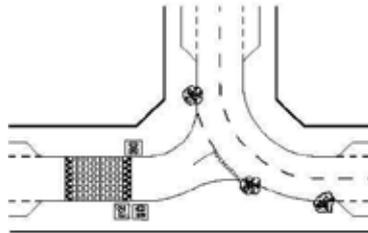


Figura PUERTA SOBRE INTERSECCIÓN

3. Especificaciones y campo de utilización.

Para provocar el efecto de una puerta, es decir, el cambio a otro régimen de circulación, se utilizará una combinación de las medidas de templado ya descritas en esta ficha. Debido a ello no se dan especificaciones concretas de diseño, no obstante, y con carácter general, resulta recomendable:

- Asegurar una buena visibilidad de la puerta desde la vía de la red principal de acceso a la misma.
- Señalar claramente en la puerta el límite de velocidad del recinto al que se accede.
- En puertas situadas en una intersección, establecer claramente la prioridad de paso de los diferentes ramales, normalmente modificando la regla general de prioridad, o retranqueando la puerta respecto a la intersección, en caso de mantenimiento del régimen general.
- Distanciar de la vía principal de acceso el reductor de velocidad, normalmente asociado a la puerta, un mínimo de 5 metros. El retranqueo debe alcanzar, sin embargo, los 20 metros, cuando el reductor pueda causar retenciones en la circulación de entrada al recinto, con objeto de disponer de una longitud de espera suficiente para que la cola de entrada no perturbe la circulación en la vía de acceso.

Artículo 78. CAMBIOS EN EL PAVIMENTO

1. Definición

Se engloban en esta denominación todo tipo de cambio en la textura o color del pavimento cuyo objetivo es conseguir una reducción de la velocidad de circulación de los vehículos. En general, por si solos, los cambios en el pavimento no provocan cambios significativos en el régimen de circulación, pero son útiles para alertar, enfatizar y subrayar la acción de otros reductores de velocidad.

2. Tipos

Se distinguen los siguientes:

- Franjas de diferente pavimento que se colocan transversalmente a la calzada, normalmente con objeto de alertar sobre la proximidad de ámbitos específicos o cambio en las condiciones de la calle.

- Cambio de pavimento a lo largo de un tramo de calle, para mejorar la estética del entorno, enfatizar la reducción de velocidad y resaltar el carácter peatonal del área.
- Cambios de pavimento asociados a otros reductor de velocidad.

3. Campo de utilización

Los cambios de textura a lo largo de un tramo de calle se utilizan a menudo en centros históricos o comerciales, para subrayar su carácter.

Tanto los badenes, como el inicio de estrechamientos, cambios de alineación o elevaciones de calzada, suelen incluir cambios en el pavimento que aumentan su efecto visual. En la utilización de cambios en el pavimento debe tenerse especialmente en cuenta el aumento de emisión sonora que puede provocarse, sobre todo, en áreas especialmente sensibles al ruido.

Artículo 79. INTRODUCCIÓN DE VEGETACIÓN

1. Definición

La vegetación se utiliza como elemento complementario a otras medidas de templado de tráfico, con el objetivo principal de subrayarlas visualmente.

2. Campo de utilización

La disposición de árboles de cierto porte a ambos lados del punto de acceso es útil para marcar la puerta de entrada a un recinto de velocidad reducida.

Las hileras de arbolado provocan una efecto visual de estrechamiento, tanto en medianas como en bulevares.

Grupos de árboles o arbustos se utilizarán para señalar la presencia de pasos de peatones, estrechamientos de calzada, badenes, etc.

En la localización de árboles y arbustos para enfatizar las medidas de templado, debe prestarse especial atención a los problemas de visibilidad que puedan introducir tanto para vehículos como para peatones. En aquellos casos, en que su utilización es meramente para acompañar a otras medidas incorporadas a la calzada (badenes, cambios de alineación y anchura, etc), su altura debería limitarse a la necesaria para hacerse visibles a los conductores, es decir, en torno a los 50 cm.

La utilización de la vegetación puede contribuir a mejorar estéticamente la presencia física de algunas medidas de templado.

Utilizar árboles o arbustos para marcar el límite en la calzada de las bandas de estacionamiento puede ayudar a provocar el efecto visual de estrechamiento, al mismo tiempo que reduce el efecto pantalla de la disposición en línea de los automóviles.

En la localización de árboles próximos a la calzada o accesibles por automóviles, debe prestarse especial atención al agravamiento de los accidentes de circulación que pueden provocar.

APARCAMIENTOS**Artículo 80. CONSIDERACIONES GENERALES**

La generalización del tráfico automóvil hace que, en la actualidad, la disponibilidad de plazas de aparcamiento en las proximidades de los edificios y actividades resulte una condición sine qua non para dotarles de accesibilidad real en este medio de transporte.

Simultáneamente, ante su progresiva escasez, por el aumento continuo de la demanda, la disponibilidad de plazas de estacionamiento en destino se ha convertido en una de las principales condiciones para la elección del vehículo privado como forma de desplazamiento. Como consecuencia, el control del aparcamiento en una determinada zona, es uno de los más eficaces instrumentos para incidir en la atracción de viajes en vehículo privado y, a través de ella, en la congestión circulatoria.

Artículo 81. TIPOS DE APARCAMIENTOS

Por su localización, pueden distinguirse:

- Aparcamientos en la vía pública, normalmente anejos al viario, de cuya sección transversal forman una banda longitudinal.
- Playas de aparcamiento en superficie, constituidas por espacios libres, públicos o privados, especialmente diseñados y acondicionados, situados fuera de la red viaria a la que se conectan por uno o varios accesos específicos.
- Edificios de aparcamiento, sobre o bajo el nivel del terreno, de carácter público o privado, y que cuentan con los correspondientes accesos, rampas o mecanismos para la entrada y salida de vehículos.

Por su función, pueden distinguirse:

- Aparcamientos de uso libre, que admiten gratuitamente cualquier tipo de usuarios y duración del aparcamiento, en vía pública o fuera de ella.
- Aparcamiento para carga y descarga, especialmente reservados para acoger las operaciones de carga y descarga asociadas al funcionamiento de empresas y viviendas. En áreas comerciales, se sitúan normalmente sobre la vía pública.
- Aparcamientos reservados para actividades o instituciones específicas, localizados en la vía pública, como taxis, ambulancias, servicios de seguridad, etc.
- Aparcamientos rotatorios, los de uso público con tarifas en función del tiempo de estancia, destinados a dar acceso general a un área (comercio, espectáculos, etc). Suelen situarse fuera de la vía pública, pero también podrían incluirse en esta categoría los aparcamientos en vía pública regulados por alguna forma de tarificación de la estancia (parkímetros, etc.). Los situados sobre la vía pública pueden tener una limitación temporal máxima, de la que puede exceptuarse a los residentes del área.
- Aparcamientos para residentes, especialmente reservados para uso de los habitantes de una determinada área. Normalmente funcionan mediante concesiones de uso.

Por el tipo de vehículos al que están destinados, pueden distinguirse

- Aparcamientos para vehículos automóviles, pequeños, medianos o grandes.
- Aparcamientos para vehículos industriales, ligeros y pesados y autobuses.
- Aparcamientos para motocicletas.

- Aparcamientos para bicicletas.
- Aparcamientos para taxis (paradas).
- Aparcamientos especiales para minusválidos.
- Aparcamientos para vehículos compartidos.

Artículo 82. CRITERIOS GENERALES PARA DEFINIR LA DOTACIÓN, TIPOS Y LOCALIZACIÓN DE APARCAMIENTOS

Tal como se ha indicado, la decisión sobre la dotación, localización y tipo de aparcamientos a establecer en una determinada área o plan debe hacerse de forma integrada en el diseño de la política de transporte que se desea impulsar, teniendo en cuenta la accesibilidad que confieren y las expectativas que despiertan para los desplazamientos en vehículo privado.

Toda decisión al respecto debe estar precedida de un estudio de demanda, en función de las actividades e infraestructuras generadoras de desplazamientos en vehículo privado, tales como viviendas, empresas industriales y terciarias, comercio, estaciones e intercambiadores de transporte, locales de espectáculos, centros culturales y deportivos, etc.

Tradicionalmente, la dotación de plazas de aparcamiento en una determinada área se ha concebido como la suma de las necesarias para conceder una buena accesibilidad a las distintas actividades y edificios que la componen, por lo que se calculan de acuerdo a la media de propiedad y uso de automóviles de residente, empleados o visitantes. Sin embargo su incidencia en la utilización del vehículo privado como medio de transporte en la ciudad y el aumento de la congestión en el centro y accesos, recomiendan considerar cuidadosamente la dotación de ciertos tipos de aparcamiento.

Artículo 83. DIMENSIONES Y DISPOSICIÓN DE LAS PLAZAS Y VIALES DE ACCESO

Se definen las siguientes dimensiones mínimas para plazas de aparcamiento, medidas entre ejes de marcas perimetrales delimitadoras de las plazas:

CUADRO 7 - 4.1. DIMENSIONES MÍNIMAS DE PLAZAS DE APARCAMIENTO		
Tipo de vehículo	Longitud (m)	Anchura (m)
Vehículos de dos ruedas	2,50	1,50
Automóvil pequeño	4,00*	2,20*
Automóvil medio	4,50	2,20
Automóvil grande	5,00	2,40
Automóvil para discapacitados	5,00*	3,60*
Vehículos industriales ligeros	5,70	2,50
Vehículos industriales pesados	9,00	3,00

En el caso de plazas situadas en edificios de aparcamiento, se admitirá una reducción en la anchura, por existencia de pilares u otros obstáculos fijos de un 10% en, como máximo, el 20% de la longitud de la plaza.

Con carácter general, todo aparcamiento de automóviles asegurará un mínimo del 15% de sus plazas para automóviles grandes y no podrá reservar más de un 10% de las mismas para vehículos pequeños.

Asimismo, se reservarán al menos el 2% de las plazas para vehículos de discapacitados y, como mínimo una, a partir de 40 plazas o fracción. Dichas plazas se situarán en los lugares más próximos a los accesos y al nivel de la calle y se asegurará la inexistencia de barreras arquitectónicas en el trayecto de las plazas a la calle.

Las plazas de aparcamiento para automóviles, situadas en la vía pública, se diseñarán en principio para automóviles medios, manteniendo las mismas reservas para discapacitados establecidas con carácter general en el párrafo anterior.

De acuerdo con la disposición de los vehículos en relación al vial de acceso, se distinguen bandas de aparcamiento en línea, batería o ángulo.

Se establecen las siguientes dimensiones mínimas de las bandas de aparcamiento y de los viales de acceso, según su disposición:

CUADRO 7 - 4.2 ANCHURAS DE LAS BANDAS DE APARCAMIENTO Y VIALES DE ACCESO (en metros)				
Tipo de banda	Banda de aparcamiento		Vial de acceso	
	Mínima	Recomendada	Mínima	Recomendada
En línea	2,20	2,25	3,00	3,00
En ángulo	4,00	5,50	3,00	4,00
En batería	4,50	5,00	4,75	6,00

*Suspendido por la Resolución de Aprobación Definitiva de la CTOTU de 14 de noviembre de 2018.

Artículo 84. ESTACIONAMIENTO EN LA VÍA PÚBLICA

1. Criterios generales de localización y disposición

Constituyen un elemento característico de la sección de las vías en áreas urbanizadas, no siempre acondicionado como tal, y en cuya ausencia los conductores utilizan a menudo los arcenes, los carriles de circulación e, incluso, las aceras y medianas para estacionar sus vehículos.

Para la elección del tipo de banda debe considerarse el rendimiento y exigencias de cada disposición, el carácter de la vía, la sección disponible, las actividades y edificación en sus bordes, etc.

En general, cuanto más importante sean las funciones de tráfico de paso de una vía mayores perturbaciones puede ocasionar la presencia de estacionamiento en sus bordes y cuanto mayor sea su función de proporcionar acceso, mayor la demanda de plazas. En ese sentido, debe considerarse que, si bien las disposiciones en ángulo ofrecen la mejor maniobrabilidad y buenos rendimientos por metros lineal de acera,

sus exigencias en anchura de banda y de carril de acceso, y por tanto la perturbación que introducen en la calzada adjunta, aumentan con su angulación.

También hay que tener en cuenta que el aparcamiento en línea es la disposición más favorable para acortar la distancia entre el estacionamiento de los vehículos de emergencia en la calzada y la fachada del edificio, lo que deberá tenerse en cuenta al elegir el tipo de disposición de aparcamiento.

Deben estudiarse cuidadosamente los efectos de la disposición de bandas de estacionamiento sobre la escena urbana, evitando que se constituyan en barreras visuales y acondicionándolas para mejorar su integración en el ambiente.

2. Especificaciones

Con objeto de evitar perturbaciones en la circulación, se establecen las siguientes limitaciones a la disposición de bandas de estacionamiento:

En vías locales colectoras podrán diseñarse bandas de estacionamiento en línea.

Las bandas de plazas de estacionamiento situadas sobre las calzadas adosadas a las aceras deberán dejar libre de estacionamiento las proximidades a las intersecciones, respetando las distancias mínimas establecidas en esta Ordenanza.

En áreas consolidadas existirá como mínimo una reserva de carga y descarga para tres vehículos, cada 100 metros lineales de estacionamiento.

Todas las bandas de estacionamiento en la vía pública del municipio, deberán:

Estar convenientemente señalizadas mediante las correspondientes marcas en el pavimento.

Estar rematadas, antes de llegar a la intersección o esquina mediante adelantamiento de la acera ("oreja de burro"), a la distancia establecida para los distintos tipos de vías.

No se admitirá sobre vía pública la disposición de estacionamientos para vehículos pesados, a excepción de las plazas obligatoriamente reservadas para carga y descarga o las que pudieran delimitarse en el interior de polígonos industriales, centros de transporte o áreas asimilables.

Además de la señalización y remates, las bandas de estacionamiento sobre vías públicas deberán contar con algún tipo de acondicionamiento con objeto de mejorar su integración en el ambiente urbano como por ejemplo:

- La interrupción de las bandas mediante vegetación o arbolado, que las enmarque.
- La alternancia de tramos de calle con banda de estacionamiento y sin banda de estacionamiento, utilizando estas últimas para introducir vegetación o mobiliario.
- La introducción de una línea de vegetación (setos, etc.) a lo largo de la acera, en los tramos con estacionamiento.
- La utilización de desniveles existentes para ocultar los vehículos, parcial o totalmente, de la vista de los peatones.

- La sustitución del estacionamiento en bandas por pequeñas playas separadas de la vía, incluidas en patios públicos bordeados por traseras de edificación.
- La utilización de pavimentos especiales, que permitan, por ejemplo, el mantenimiento de cierta vegetación entre sus elementos.
- La utilización de pavimentos distintos de la calzada de circulación, por su textura o color, o de rasantes ligeramente superiores a la de ésta (2 - 5cm).

La pendiente transversal de las bandas de estacionamiento se situará entre el 2 y el 2,5%.

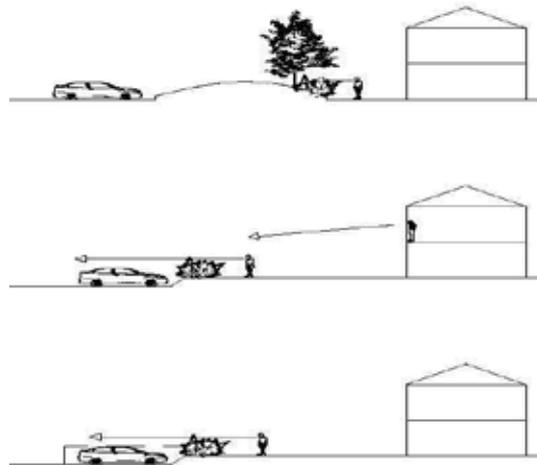


Figura EJEMPLOS DE ACONDICIONAMIENTOS MEDIANTE DESNIVELES.

REDES PEATONALES Y ÁREAS ESTANCIALES.

Artículo 85. DEFINICIONES

Se entiende por redes peatonales las constituidas por el conjunto de los espacios públicos dedicados a uso peatonal, que aseguran un acceso sin barreras arquitectónicas a todos y cada uno de los usos implantados en la trama urbana, según las especificaciones de diseño contenidas en el Decreto 293/2009 de 7 de julio por el que se aprueba el Reglamento que regula las Normas para la Accesibilidad en las Infraestructuras, el Urbanismo, la Edificación y el Transporte en Andalucía, así como la Orden VIV/561/2010 de 1 de febrero que desarrolla el documento técnico de Condiciones Básicas de Accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados. Será de aplicación la más restrictiva.

Dentro del municipio, no se admitirá la construcción de espacios peatonales nuevos o la remodelación de los existentes, que no cumplan con las especificaciones de la citada Ley.

Todos los planes y proyectos que afecten a la definición de elementos del espacio peatonal deberán justificar explícitamente el cumplimiento de este extremo.

Los espacios peatonales deben prever zonas para el paso de los vehículos de emergencia.

Dentro de la red peatonal, se denominan:

- Área estancial, constituida por aquellos espacios públicos libres de edificación, adyacentes a la red viaria, cuya función principal es facilitar la permanencia temporal de los peatones en la vía pública, constituyendo elementos calificadores del espacio urbano por dotar al mismo de mayores oportunidades de relación e intercambio social.

Artículo 86. TIPOLOGÍA DE ÁREAS ESTANCIALES

Los elementos del espacio peatonal que constituyen áreas estanciales son:

- Las aceras con anchura superior a 1,80 (1,80) metros.
- Las calles, sendas, plazas y otros espacios peatonales.
- Los ámbitos ajardinados.
- Las calles de prioridad peatonal

Artículo 87. CRITERIOS GENERALES DE LOCALIZACIÓN Y DISEÑO DE ITINERARIOS PEATONALES PRINCIPALES

3.1. Objetivo y campo de aplicación

Los Itinerarios Peatonales Principales tienen como objetivo conformar una red de espacios de tránsito y uso peatonal identificables por sus características de diseño y acondicionamiento, que faciliten y estructuren los desplazamientos a pie en el conjunto urbano, comunicando los diferentes barrios.

Todos los instrumentos de planeamiento que afecten a la definición y construcción de la Vía Pública en el municipio, deberán considerar la posibilidad de contribuir a la constitución de la red de Itinerarios Peatonales Principales. Por su parte, todos los programas de actuación urbanística, planes parciales, y sus correspondientes proyectos de urbanización, definirán los itinerarios principales de su ámbito de ordenación, que aseguren la conexión a pie con las áreas urbanas próximas y, en su interior, articulen el conjunto con los puntos de gran afluencia peatonal (equipamientos, zonas comerciales, intercambiadores de transporte, centros de empleo, zonas verdes, etc), conectando el mayor número posible de vías.

3.2. Criterios de localización

Los itinerarios peatonales principales discurrirán preferentemente por ámbitos, que reúnan las adecuadas condiciones ambientales, evitando la travesía de zonas ruidosas y contaminadas, y estén específicamente diseñadas para ello, en particular, en lo referente a la protección del peatón frente al tráfico motorizado.

Siempre que los itinerarios peatonales principales discurran sobre calles convencionales, se localizarán preferentemente sobre vías colectoras locales.

Los itinerarios peatonales principales deben conectar el mayor número posible de puntos potenciales de origen y destino de viajes de la manera más directa y tener

una posición central dentro de la red, para evitar que desviaciones innecesarias, disuadan de su utilización. En caso de que éstas sean inevitables, deben compensarse con factores de amenidad.

Los ejes comerciales, los recorridos culturales e históricos, las conexiones entre espacios de ocio, las vías que den acceso al transporte público, etc, constituirán espacios preferentes para la localización de itinerarios peatonales principales.

En los nuevos desarrollos, los itinerarios peatonales principales deberán integrar en su diseño los arroyos existentes en el ámbito, así como los puntos topográficos que proporcionen vistas panorámicas y otros elementos significativos del medio natural que contribuyan a potenciar las características del mismo.

3.3. Cualidades y criterios de diseño

El diseño de los itinerarios principales debe tratar de potenciar las siguientes cualidades:

- Atractivo, en relación con factores estéticos, sensación de agrado e interés por el entorno.
- Confortabilidad, en relación con la protección del peatón frente a inclemencias del tiempo, frente al ruido, el estacionamiento indiscriminado, la comodidad del pavimento, etc.
- Conveniencia, en relación con las cualidades que hacen el paseo o circulación de peatones sencillo, directo, sin rodeos.
- Seguridad, en relación a la protección de los peatones respecto al tráfico motorizado y a la vigilancia natural del itinerario.
- Coherencia, en relación a un diseño fácilmente comprensible.
- Continuidad axial, en relación a la creación de un red urbana continua y legible.

Para la consecución de estas cualidades, se recomiendan los siguientes criterios de diseño:

- Proteger los itinerarios adecuadamente de las condiciones climatológicas extremas mediante una orientación adecuada o su acondicionamiento (arbolado, paravientos, elementos de sombra, etc).
- Adecuar su diseño y acondicionamiento a las funciones concretas que cumplan en cada tramo, ensanchándolos allí donde la presencia de otros usuarios pueda reducir la sección libre para el tránsito de peatones.
- Dotarlos de variedad, mediante la alternancia de tramos lineales y ensanchamientos, evitando el uso de tramos rectos demasiado largos, que pueden constituir un factor psicológico que disuada de su utilización, y mediante la utilización de diseños y acondicionamientos diversos, que introduzcan contrastes.
- Darles la máxima continuidad posible en los puntos de encuentro con el viario rodado, adelantando las aceras sobre las bandas de estacionamiento o elevando la calzada hasta el nivel de la acera, si fuese preciso.
- Favorecer mediante pendientes suaves su utilización por todo tipo de usuarios: evitando que puedan resultar excesivas para las personas con movilidad reducida y salvando las diferencias de nivel mediante graduales y cortos ascensos o descensos, preferentemente diseñados en forma de rampas.
- Darles una posición perimetral y de dominio visual cuando su trazado discorra junto a amplios espacios libres públicos, para aprovechar la protección que

suponen los edificios, a la vez que se les dota de mejores perspectivas del entorno.

- Dotarles de señas de identidad, de forma que su presencia resulte evidente tanto para sus usuarios como para los conductores de vehículos, y de la adecuada señalización para la orientación de los viandantes
- Cuando atraviesen o conecten parques, espacios deportivos o de ocio, tratar de incorporar en su diseño carriles bici.

Diseñar las bandas destinadas al tránsito para un adecuado nivel de servicio, evitando densidades superiores a 0,5 peatones/m² y suponiendo una velocidad media de circulación de 1 m/sg.

Artículo 88. ÁREAS ESTANCIALES: ACERAS

4.1. Definición

Las aceras son bandas longitudinal elevadas respecto a la calzada y reservadas para el tránsito de peatones.

4.2. Especificaciones

Para que una acera pueda ser considerada área estancial deberá tener una anchura mínima de 1,80 metros. En suelo urbano, en secciones de calle especialmente constreñidas, se admitirán anchuras inferiores.

Las condiciones generales del diseño de aceras se establecen en esta Ordenanza.

Las aceras que constituyan áreas estanciales deberán acondicionarse con arbolado y mobiliario, con al menos un banco cada treinta (50) metros de longitud.

4.3. Criterios de implantación

Se recomienda localizar aceras de más de 1,80 metros de anchura en tramos de calle con acceso a edificios de equipamiento docente (colegios, institutos, etc), cultural (, salas de exposiciones, etc), deportivo, administración pública, terciario recreativo.

En los casos anteriores, en que existan limitaciones derivadas de la sección de la calle, se utilizarán las bandas de estacionamiento para ampliar la acera hasta el mínimo de seis metros establecido en esta Instrucción, evitando retranqueos de alineación que afecten sólo a una parte de una manzana. En tales casos, se dispondrán elementos en la acera, que eviten que los vehículos estacionados sobrepasen la vertical del bordillo (bolardos, etc).

Artículo 89. ÁREAS ESTANCIALES: SENDAS.

5.1. Definición.

Se definen como sendas peatonales las vías de circulación peatonal que, separadas de las calzadas de circulación rodada, discurren por espacios no caracterizados por el acceso a edificios o parcelas.

2. Especificaciones.

2.1. Anchura.

Se fija una anchura mínima de 2 metros.

2.2. Pendiente.

Se establecen las siguientes pendientes máximas:

CUADRO 8.5.2.2. PENDIENTE MÁXIMA EN SENDAS PEATONALES		
Situación	Pendiente máxima (%)	Longitud (m)
Normal	4	20
	6	15
Excepcional	6	10
	8	3

2.3. Visibilidad de seguridad.

La seguridad real así como la percibida son temas que tienen cada vez más peso en el diseño urbano. Con el fin de aumentar ambas, las sendas se diseñarán tratando de maximizar su vigilancia natural por los mismos usuarios. Para ello, en los casos en los que se prevea una baja frecuentación peatonal, se recomienda dotar a dichos espacios de las características que se deducen de las figuras adjuntas: configuración rectilínea y sin lugares fuera de la vista del peatón que avanza (queiebros), y minimizar su fragmentación (dimensión dominable: 50m).

En cualquier caso, se recomienda que los tramos de sendas peatonales entre intersecciones peatonales o rodadas sean plenamente visibles desde cada uno de sus extremos.

2.4. Acondicionamiento

El acondicionamiento de las sendas peatonales permitirá el acceso esporádico de los vehículos de emergencia, en cuyo caso debe preverse y cumplirse los criterios técnicos sobre condiciones de entorno y accesibilidad establecidas.

Se recomienda la iluminación de los tramos de sendas peatonales bordeados de cercas o muros de más de 1 metro de altura, cuando la longitud de la senda entre áreas iluminadas sea superior a 30 metros.

Se recomienda acondicionarlas para acoger, simultáneamente, tráfico ciclista, segregándolo siempre que sea posible mediante separación física (bordillo elevado) o, si no lo fuera, mediante raya continua y señalizando el pavimento con el logo ciclista. En intersecciones con calzadas, se rebajarán los bordillos, hasta enrasarlos con la calzada.

El suelo característico serán pavimentos o terrazas peatonales y enarenados, especialmente tratados para evitar el deslizamiento incluso en condiciones de humedad y lluvia.

3. Criterios de implantación

Se consideran recomendables allí donde pueden suponer acortamientos significativos a los recorridos por las aceras (por ejemplo, dando continuidad peatonal y ciclista a los fondos de saco) o donde éstas no ofrezcan las condiciones ambientales y de seguridad requeridas por el tránsito peatonal.

No se recomienda la disposición de sendas peatonales en espacios cerrados o semicerrados que no sean visibles desde los edificios o instalaciones próximas. Por ello se diseñarán de forma que su extremo final sea visible, sin recovecos peligrosos, y se iluminará adecuadamente.

Discurrirán preferentemente de forma perimetral a zonas edificadas. Deberán facilitar el acceso de la población infantil a equipamientos educativos y deportivos, minimizando las distancias recorridas.

Artículo 90. ÁREAS ESTANCIALES: CALLES PEATONALES.

1. Definición

Son aquellas calles destinadas preferentemente a la actividad y tránsito peatonal. En ellas sólo se permite el acceso de vehículos de emergencia y, en horarios especiales, a los vehículos de servicio y mantenimiento y, en su caso, a los vehículos de los residentes.

2. Tipos

Se distinguen dos tipos:

- Calles peatonales centrales, con elevada intensidad peatonal, que funcionan como ejes de desplazamiento y forman parte de los itinerarios peatonales principales. Dotan de identidad al ámbito en que se ubican y, en general, tienen una gran actividad comercial.
- Calles peatonales residenciales, de anchura inferior a las vías locales de acceso, menor frecuentación peatonal y cuyo objetivo principal es mejorar la calidad ambiental del entorno.

3. Especificaciones

La implantación de esquemas de peatonalización en calles existentes o centrales requerirá la elaboración de un Plan Especial de Adaptación de la Vía Pública, que resuelva sus implicaciones sobre el tráfico, la accesibilidad y el aparcamiento.

Las calles peatonales se diseñarán de forma unitaria, prestándose especial atención a la pavimentación, el alumbrado y la jardinería.

La iluminación se diseñará para escala humana, con postes de baja altura que creen ambientes agradables.

El mobiliario deberá estar concentrado en determinadas zonas, de forma que se deje libre para circulación la mayor anchura posible de la calle. Son puntos adecuados para su localización los hitos urbanos (edificios significativos, monumentos, etc).

4. Criterios de implantación

Las calles peatonales centrales se deben localizar:

- Con elevadas densidades, normalmente superiores a 0.25 peatones/m², durante las horas punta.
- En ejes comerciales.
- En calles existentes, ambientalmente deterioradas por conflictos entre tráfico rodado y actividades.

- En áreas urbanas desarticuladas, donde se pretenda constituir un lugar de centralidad.
- En vías del casco histórico y anchuras inferiores a 7 metros.

Las calles peatonales residenciales, pueden establecerse:

- Con anchuras inferiores a 7 metros.
- Con objeto de proteger acústica o ambientalmente usos sensibles.

Artículo 91. ÁREAS ESTANCIALES: PLAZAS.

1. Definición y tipos.

Espacios no lineales, de dimensiones variadas, en general acotados por la edificación, que por su forma o calidad ambiental facilitan la estancia y uso peatonal y dotan de identidad al entorno.

Se distinguen dos tipos básicos:

- Plazas peatonales, aquellas en las que toda su superficie está destinada a la estancia peatonal y en las que, sólo limitada o excepcionalmente, se permite el paso de vehículos.
- Plazas con circulación rodada, aquellas en las que existe una banda de circulación rodada permanente, en general perimetral. En éstas, constituyen área estancial el espacio central y los espacios perimetrales peatonales (aceras de amplia anchura).

2. Especificaciones.

Se recomienda que la dimensión mayor de una plaza esté comprendida entre 25 y 110 m, de manera que los límites del espacio se encuentren dentro del campo de visión de las personas, y su escala las haga apropiables por el ciudadano.

Las plazas se orientarán preferentemente de forma que su eje mayor coincida con la orientación NE-SO, con el fin de favorecer el soleamiento invernal, por las tardes. Por la misma razón, las calles perimetrales de mayor anchura se situarán en los lados más sombríos.

El diseño de la plaza deberá comprender el mínimo número posible de planos horizontales diferenciados, con el fin de facilitar el paseo de viandantes y el desarrollo de juegos. El contacto con las calles perimetrales se resolverá, en su caso, con soluciones que causen la menor ruptura visual del espacio, preferentemente taludes con parterres, gradas o escalinatas.

El suelo de plazas y plazuelas deberá conformarse con plataformas centrales de terriza o de pavimentos peatonales, sensiblemente horizontales destinadas a uso peatonal, con pendientes entre el 1 y el 1,5% para favorecer la recogida de pluviales. Se recomienda el uso de parterres para adornar los bordes de las plataformas, favoreciendo las condiciones de plantación de los árboles.

La localización de asientos será preferentemente en los bordes exteriores de las plazas, siendo conveniente ofrecer variadas oportunidades de sentarse a través de

la propia configuración física del espacio (escaleras, estatuas, diseño de las fachadas, jardineras, pedestales, etc.).

Se recomienda disponer en las plazas árboles caducifolios corpulentos de copa ancha, que permitan disfrutar de sombra en verano y sol en invierno, de manera que no se dificulte el desarrollo de las actividades previstas y las disposiciones de vegetación.

En todas las plazas en las que se prevea una utilización peatonal de su espacio central, el viario rodado se diseñará para impedir velocidades superiores a 30 kilómetros por hora. En el caso de plazas peatonales, en las que se permita el paso excepcional de vehículos, las bandas de paso se diseñarán para velocidades inferiores a 20 kilómetros por hora. Con tal objeto, se dispondrá la adecuada señalización, sin perjuicio de adoptar las oportunas medidas de templado.

3. Criterios de implantación

Al constituir elementos claves del espacio urbano, la ubicación de plazas peatonales se decidirá en las primeras fases de la definición de la estructura de un área, de forma integrada con el resto de los elementos que la componen (actividades, edificación, red viaria, espacios libres, etc).

Dado su carácter polarizador de la vida urbana, deben localizarse en puntos de máxima accesibilidad de la población.

Artículo 92. ÁREAS ESTANCIALES: ÁMBITOS AJARDINADOS

1. Definición

Se denominan ámbitos ajardinados a aquellos espacios peatonales que, tanto por su reducida extensión, como por su configuración fuertemente condicionada por la red viaria colindante, no se ajustan a la definición de parque local, teniendo en todo caso accesibilidad peatonal.

2. Criterios de localización y acondicionamiento

Se recomienda su integración en zonas residenciales con objeto de maximizar la accesibilidad de la población.

Deberán contar con mobiliario adecuado para estancia, juego y solaz de población infantil y adulta. Se incluirán por tanto asientos, juegos de niños, mesas, fuentes de beber y demás mobiliario que facilite estancias prolongadas de los vecinos. Incorporarán en su diseño marquesinas y pórticos para permitir su uso en días lluviosos y alumbrado que facilite su estancia en horas de menos luz.

Deberán contar con el arbolado adecuado que permita su utilización a lo largo de todo el año, preferiblemente especies caducifolias. En aquellos ámbitos ajardinados cuya dimensión lo permita, se dispondrán plantaciones densas de ejemplares semimaduros con copas que proporcionen sombra.

Cuando el espacio esté fuertemente condicionado por un viario principal, se deberán utilizar especies perennifolias que dispuestas en forma de pantalla aislen del ruido las zonas de estancia de estos ámbitos ajardinados y sirvan de barrera visual.

El suelo característico de los espacios ajardinados en áreas destinadas al juego y estancia serán terrazas peatonales y enarenados. En áreas ornamentales, el tratamiento preferible de suelo será tierra suelta con vegetación rastrera.

Los criterios sobre orientación y dimensiones máximas de estos espacios serán análogos a los recomendados para las plazas.

Artículo 93. ÁREAS ESTANCIALES: CALLES DE PRIORIDAD PEATONAL.

1 Definición.

Se incluyen en esta denominación aquellas calles de uso peatonal, en las que se permite el paso de automóviles, siempre que éstos se muevan a velocidades compatibles con el tránsito y la estancia de los peatones.

2. Especificaciones.

Las calles de prioridad estarán constituidas por una plataforma física única, sin que exista diferencia de nivel para segregación de usuarios, acondicionada para uso peatonal, por la que podrán circular vehículos cediendo la prioridad a los peatones en todo punto de la calle.

El conjunto de los parámetros geométricos de trazado, perfil longitudinal y sección transversal de estas calles tratarán de evitar velocidades superiores a los 20 km/h. La distancia entre reductores de velocidad no podrá ser superior a treinta metros.

Se recomienda no superar el 3% de pendiente, prohibiéndose las de pendiente superior al 6%.

Se establece una anchura mínima total de siete metros y su diseño deberá garantizar las condiciones de acceso y emplazamiento de los vehículos de emergencia.

Las calles de prioridad peatonal no superará una longitud máxima de 200 metros.

Por su acondicionamiento, las calles de prioridad peatonal deberán expresar claramente su condición, evitando formalizaciones lineales que las asemejen a las calles tradicionales con calzadas de circulación rodada y animen a los vehículos a una circulación convencional.

El acceso a calles de prioridad peatonal deberá estar expresamente señalizado, indicando la velocidad máxima de circulación y su condición de área preferentemente peatonal.

Sobre las vías de prioridad peatonal podrán localizarse plazas de estacionamiento, pero no podrán ocupar más del 20% de su longitud y no computarán a efectos del cumplimiento de los estándares de estacionamiento de la legislación o la planificación urbanística. Las plazas de estacionamiento deberán estar expresamente señalizadas y acondicionadas.

En el proyecto de vías de prioridad peatonal deberá procederse a una definición precisa del espacio, localizando los elementos de acondicionamiento, tipos de pavimento, etc.

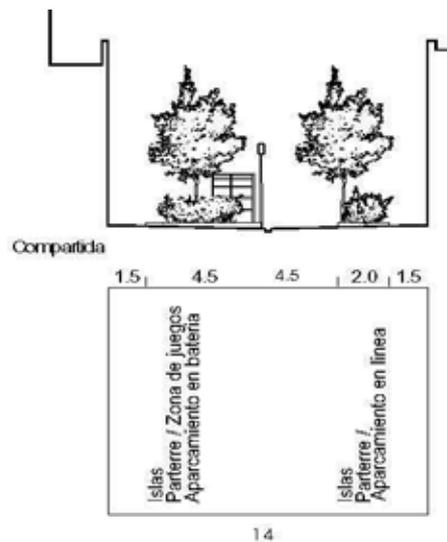


Figura 8.9. CALLE DE PRIORIDAD PEATONAL. EJEMPLO DE DISEÑO DE SECCIÓN TRANSVERSAL.

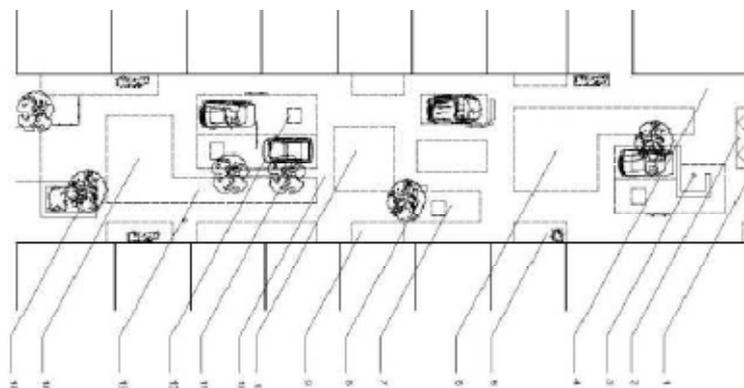
3. Criterios de implantación.

Las calles de prioridad peatonal son recomendables en los fondos de saco de áreas residenciales, calles residenciales de escaso tráfico rodado y, en general, en todos aquellos ámbitos en que el uso peatonal es importante y el tráfico rodado puede adaptarse a sus exigencias.

No se admitirán calles con intensidades de superiores a 500 media diaria o a 60 de punta.

de prioridad peatonal tráfico rodado vehículos de intensidad en hora

Figura EJE HOLA



ONERF

1. Bordillo discontinuo.
2. Acceso privado.
3. Banco rodeando una farola.
4. Uso de distintos pavimentos (base, calzada, aparcamiento, acceso viviendas).
5. Acera privada.
6. Recodo en la calzada
7. Plaza de aparcamiento libre: lugar para sentarse o jugar.
8. Banco o elemento de juego.
9. Parterre enfrente de la fachada.
10. Pavimento sin marcas continuas.
11. Árbol.
12. Plazas de aparcamiento claramente marcadas.
13. Estrechamiento.
14. Jardinería.

ACONDICIONAMIENTOS: PAVIMENTACIÓN.**Artículo 94. DEFINICIÓN Y TIPOS**

Se entiende por pavimento, la capa superior del firme del conjunto de los elementos que componen el suelo de la vía pública, es decir, las calzadas, aceras, bandas de estacionamiento, bulevares, etc.

Se consideran dos tipos de pavimentos: continuos y discontinuos o por elementos. Los primeros se realizan directamente en el sitio y presentan una superficie continua, los segundos se realizan mediante la colocación de elementos prefabricados o naturales.

Dentro de cada clase, se distinguen:

- Pavimentos continuos:
 - Con ligantes: bituminosos, de hormigón en masa, de cemento continuo, de mortero hidráulico, empedrados, de resinas, terrazos contruidos in situ, etc.
 - Sin ligantes: engravillados, enarenados, zahorras, etc.
- Pavimentos discontinuos:
 - Ligados por mortero de cemento o rígidos: losas prefabricadas de hormigón, baldosas hidráulicas, baldosas de terrazo, losas de piedra natural, adoquinado de Piedra natural, pavimentos cerámicos (ladrillo, baldosas cerámicas), etc.
 - Sellados sobre arena sin ligante: adoquinados de hormigón, enlosados, pavimentos de madera, etc.

Artículo 95. CARACTERÍSTICAS RELEVANTES DE LOS PAVIMENTOS PARA SU UTILIZACIÓN URBANA

El proyectista considerará, al menos, las siguientes características para evaluar la adecuación de los distintos tipos a las exigencias concretas de cada superficie de vía pública:

- Su resistencia a los esfuerzos, tanto de comprensión, como de fricción, y a los agentes externos, climáticos, contaminación, etc.
- La adecuación de su configuración superficial, de su textura, al tipo de uso al que se destina y, en particular, el nivel de confort y seguridad que proporciona a sus usuarios en su desplazamiento o estancia e, incluso, plantaciones de algunas especies vegetales, pueden cumplir perfectamente las exigencias de algunos elementos. Hay que tener en cuenta que el uso de materiales duros impide, por otra parte, que las aguas de lluvia penetren en el interior de la tierra, limitando en gran medida la alimentación de los acuíferos naturales. Por todo ello, se recomienda la utilización de pavimentos porosos y de madera, tierra, etc, en aquellas áreas en que cumplan los requisitos funcionales.
- En la elección del tipo de pavimento deberán tenerse en cuenta las cotas de la edificación o instalaciones circundantes, con objeto de lograr una adecuada articulación formal.
- Según uso proyectado, se atenderá especialmente al mantenimiento del pavimento y a su comportamiento frente a sustancias tales como aceites de automóvil, chicles, suciedad, etc.

- En la reposición parcial o puntual de pavimentos de la vía pública, se utilizarán pavimentos de las mismas características (valoración, calidad, tamaño, disposición, etc.) que los existentes.

1.Recomendaciones específicas

En general, para la elección del tipo de pavimento y la definición de las secciones y espesores de las capas de los firmes, se recomienda:

Calzadas:

- Los pavimentos de mezclas bituminosas en caliente, sobre firmes mixtos y semirrígidos, para cualquier tipo de vía y, sobre firmes flexibles, para vías de la red secundaria o local.
- Los pavimentos de hormigón, para zonas de aparcamientos.

Aceras:

- Pavimentos de cemento continuo, baldosa hidráulica, baldosas de terrazo, losas prefabricadas de hormigón y losas de piedra natural.
- En bandas de protección de la calzada, pueden utilizarse pavimentos terrizos, césped, ajardinamientos, etc.
- La facilidad que presenta en cuanto a limpieza y drenaje de las aguas de lluvia.
- Su aspecto estético y su capacidad de integración con los materiales, texturas y colores del entorno.
- Su incidencia en la generación de ruido.
- Su capacidad para articularse con otros pavimentos y la mayor o menor necesidad de incorporación de elementos complementarios para la definición de sus bordes.
- La facilidad con que puede retirarse y reponerse para trabajos de mantenimiento de redes subterráneas y su capacidad para integrar funcional y estéticamente las áreas renovadas.
- Sus costos de construcción y mantenimiento.

Artículo 96. CRITERIOS SOBRE UTILIZACIÓN DE PAVIMENTOS.

1. Criterios generales.

La pavimentación de la vía pública deberá responder a las exigencias particulares del uso o combinación de usos a que se verá sometido cada uno de sus elementos, lo que puede implicar la utilización de pavimentos específicos para cada uno de sus elementos.

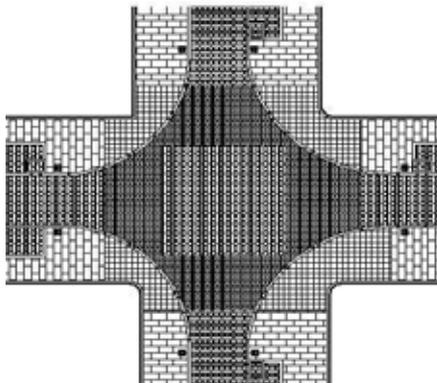


Figura EJEMPLO DE COMBINACIÓN DE PAVIMENTOS EN ENFOQUE TIPO

Además, el pavimento deberá contribuir a hacer legible y facilitar la comprensión de la distribución funcional del espacio de la vía pública, mejorando con ello la percepción por sus usuarios y su seguridad, por lo que puede ser conveniente diferenciar mediante ritmos, colores, materiales o texturas cada uno de los elementos de la vía pública.

El uso de pavimentos diversos deberá permitir el reconocimiento de los distintos elementos funcionales de la vía pública a las personas invidentes, y, en general, facilitar el tránsito de todas las personas, muy especialmente las discapacitadas. En esta materia es particularmente importante el cumplimiento de la legislación vigente y la utilización de los modelos previstos por la NEC.

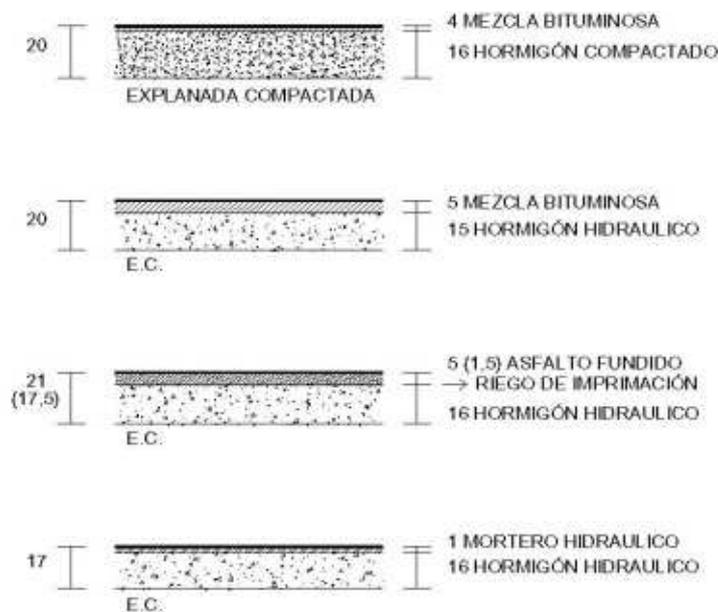
En general, se recomienda no conceder un protagonismo excesivo a los pavimentos desde un punto de vista estético frente al resto de elementos urbanos, por lo que se tenderá a mantenerlos como un fondo neutro, sobre el que puede destacar la edificación, la vegetación, los elementos ornamentales o incluso los usuarios. No obstante, la adecuada elección del pavimento, junto con la iluminación, tiene una importancia determinante para el logro de una calidad visual positiva.

En cualquier caso, se considera imprescindible su coordinación estética con la arquitectura y el resto del acondicionamiento del espacio vial en colores, diseño, grano, texturas, etc.

2. Pavimentos en áreas anexas a viario rodado.

- Sendas peatonales y áreas estanciales.
 - Pavimentos de losas prefabricadas de hormigón, losas de piedra natural, pavimento asfáltico, adoquines de hormigón o de piedra natural, madera, etc.
 - Si no llevan conducciones subterráneas estas áreas pueden llevar pavimentos terrizos, arenas, enguijarrados, etc.
- Carriles y pistas para ciclistas.
 - Pavimentos continuos de mezcla bituminosa, siurry, asfalto fundido y cemento continuo.

- Aparcamientos:
 - En bandas de aparcamiento de turismos adosadas a las calzadas suele utilizarse la misma pavimentación que en éstas. No obstante, pueden utilizarse pavimentos en colores oscuros de tipo continuos de hormigón (H150), enlosados de hormigón, adoquinados, baldosa hidráulica o terrazo, etc.
 - En aparcamientos de pesados, los pavimentos de hormigón, adoquinados o mezclas bituminosas de alta calidad.
- Elementos auxiliares:
 - Para el diseño de bordillos, lo mismo que para las barbacanas se estará a los diseños previstos la NEC.



REVISIÓN - ADAPTACIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA DEL MUNICIPIO DE BENAHAVÍS TEXTO REFUNDIDO 2019



LIBRO III NORMAS URBANÍSTICAS GENERALES Y DE PROTECCIÓN



**REVISIÓN-ADAPTACIÓN DEL PLAN GENERAL DE
ORDENACIÓN URBANÍSTICA DE BENAHAVÍS
TEXTO REFUNDIDO**

EQUIPO REDACTOR

EQUIPO REDACTOR DE LA REVISIÓN	TURISMO Y PLANIFICACIÓN COSTA DEL SOL SLU
ARQUITECTO DIRECTOR	ANTONIO M. FERNÁNDEZ BORDÉS
ARQUITECTO COLABORADOR	FRANCISCO DE ASÍS PANCHÓN MARTOS
GEÓGRAFOS	LAURA CALVO DELGADO
ECONOMISTAS	JOSÉ MANUEL GARCÍA MESA LOURDES NAVARRETE OTERO
DELINEANTES	GABRIEL MONTAÑEZ CABELLO
MAQUETACIÓN	TURISMO Y PLANIFICACIÓN SLU
COLABORADORES PUNTUALES	ANA GUIRADO JAIME. ECONOMISTA
OFICINA MUNICIPAL DE LA REVISIÓN	AYUNTAMIENTO DE BENAHAVÍS
COORDINADOR DEL PGOU	JAVIER SAINZ GUTIÉRREZ
ARQUITECTO TÉCNICO MUNICIPAL	FRANCISCO RAMOS GARCÍA
SECRETARIO GENERAL	JUAN CARLOS CALVO ROJAS
ARQUITECTO TÉCNICO	SERGIO PURROY IRAIZOZ
ASESORES JURÍDICOS	SUSANA HARAUETE GONZÁLEZ
INFORMÁTICO	FRANCISCO CARIDAD DE LOS RÍOS
EQUIPO DE COLABORADORES EXTERNOS	
TALLER DE INVESTIGACIONES ARQUEOLÓGICAS, S.L.	
FERRÁNDIZ 48. G.I.A. S.L.	
CARMEN CARVAJAL GUTIÉRREZ. GEÓGRAFA U.M.A.	
ENRIQUE NAVARRO JURADO. GEÓGRAFO U.M.A.	
JOSÉ ACOSTA MUÑOZ. INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS.	
OFITECMA MARBELLA S.L.	

**ORDENACIÓN URBANÍSTICA DEL
MUNICIPIO DE BENAHAVÍS
TEXTO REFUNDIDO****INDICE GENERAL****LIBRO I. MEMORIA DE INFORMACIÓN**

VOLUMEN I. CONSIDERACIONES JURÍDICAS SOBRE LA ADAPTACIÓN A LA L.O.U.A. ESTUDIOS SOBRE EL MEDIO FÍSICO- MEDIO BIÓTICO.

VOLUMEN II. ESTUDIO SOCIOECONÓMICO. ANÁLISIS DE VIABILIDAD DE LAS ACTUACIONES URBANÍSTICAS. NIVEL DE CUMPLIMIENTO DEL PLANEAMIENTO VIGENTE. INCIDENCIA DEL PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN DEL MEDIO FÍSICO.

LIBRO II. MEMORIA DE ORDENACIÓN.**LIBRO III. NORMAS URBANÍSTICAS GENERALES Y DE PROTECCIÓN.****LIBRO IV. MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA.****LIBRO V. ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO****LIBRO VI. DOCUMENTACIÓN GRÁFICA.****LIBRO VII. CATÁLOGO DE BIENES Y ESPACIOS PROTEGIDOS DEL PATRIMONIO HISTÓRICO.****LIBRO VIII. DOCUMENTO DE TRAMITACIÓN DEL PLAN.****ANEXOS****ANEXO I. FICHAS DE ÁMBITO DE PLANEAMIENTO ESPECÍFICO.****ANEXO II. ORDENANZAS MUNICIPALES DE URBANIZACIÓN Y EDIFICACIÓN.****ANEXO III. INFORME ARQUEOLÓGICO.****ANEXO IV. ANÁLISIS DE RIESGO AMBIENTAL.****ANEXO V. ESTUDIOS PREVIOS DE DOTACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS DE ÁMBITO TERRITORIAL. ANÁLISIS DE COSTES. ESTUDIO HIDROLÓGICO-HIDRÁULICO Y DOCUMENTACIÓN COMPLEMENTARIA.**

VOLUMEN I. MEMORIA.

VOLUMEN II. PLANOS.

ANEXO VI. ESTUDIO DE POBLACIÓN REAL. PROYECCIONES DEMOGRÁFICAS.**ANEXO VII. PLAN MUNICIPAL DE VIVIENDA Y SUELO.****ANEXO VIII. ESTUDIO DE VEGETACIÓN NATURAL.**

REVISIÓN-ADAPTACIÓN PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA DEL MUNICIPIO DE BENAHAVÍS

LIBROS

LIBRO III

NORMAS URBANÍSTICAS GENERALES Y DE PROTECCIÓN

00166188

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA DEL MUNICIPIO DE BENAHAVÍS

00166188

ÍNDICE GENERAL

TÍTULO I: DISPOSICIONES GENERALES DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA.....	13
NORMAS URBANÍSTICAS GENERALES Y PARTICULARES	14
TÍTULO I: DISPOSICIONES GENERALES DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA.14	
ARTÍCULO 1.- DOCUMENTACIÓN.....	14
ARTÍCULO 2.- OBJETO, ÁMBITO TERRITORIAL Y NATURALEZA DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA DE BENAHAUVÍS.	17
ARTÍCULO 3.- FINES Y DIRECTRICES DE LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA.	17
ARTÍCULO 4.- DETERMINACIONES DEL PLAN GENERAL.....	18
ARTÍCULO 5.- DETERMINACIONES PERTENECIENTES A LA ORDENACIÓN ESTRUCTURAL DEL TÉRMINO.	18
ARTÍCULO 6.- DETERMINACIONES DE LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA PRECEPTIVAS.	21
ARTÍCULO 7.- DETERMINACIONES DE LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA POTESTATIVA.	21
ARTÍCULO 8.- VIGENCIA DEL PLAN GENERAL.....	22
ARTÍCULO 9.- RÉGIMEN DE LAS INNOVACIONES DEL PLAN.	22
ARTÍCULO 10.- TIPOS DE INNOVACIONES.	24
ARTÍCULO 11.- VINCULACIÓN Y OBLIGATORIEDAD DEL PLAN.	27
ARTÍCULO 12.- INTERPRETACIÓN DEL PLAN.....	27
TÍTULO II: DISPOSICIONES GENERALES SOBRE LOS INSTRUMENTOS DE COMPLEMENTO Y DESARROLLO DE LA ORDENACIÓN DEL PLAN GENERAL	30
CAPÍTULO I.- FIGURAS DE PLANEAMIENTO GENERAL	30
ARTÍCULO 13.- EL PLAN DE SECTORIZACIÓN.	30
CAPÍTULO II.- PLANEAMIENTO DE DESARROLLO Y OTROS INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA.....	31
SECCIÓN PRIMERA.- DISPOSICIONES GENERALES	31
ARTÍCULO 14.- INICIATIVA EN SU REDACCIÓN.	31
ARTÍCULO 15.- PLANEAMIENTO A INICIATIVA PARTICULAR.	31
ARTÍCULO 16.- CONCRECIÓN DE LOS APROVECHAMIENTOS RESULTANTES Y REGULARIZACIÓN DE LOS EXCESOS Y DEFECTOS.	32
ARTÍCULO 17.- RESERVAS DOTACIONALES Y CRITERIOS DE ORDENACIÓN DEL PLANEAMIENTO DE DESARROLLO. CRITERIOS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL DE CARÁCTER GENERAL.	33
ARTÍCULO 18.- CONDICIONES DE DISEÑO DEL VIARIO.	38
SECCIÓN SEGUNDA.- PLANEAMIENTO DE DESARROLLO	39
ARTÍCULO 19.- EL PLAN PARCIAL DE ORDENACIÓN.....	39
ARTÍCULO 20.- LOS PLANES ESPECIALES.....	41
ARTÍCULO 21.- EL ESTUDIO DE DETALLE.	44
SECCIÓN TERCERA.- OTROS INSTRUMENTOS DE LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA	46
ARTÍCULO 22.- ORDENANZAS MUNICIPALES.	46
SECCIÓN CUARTA. LOS CATÁLOGOS COMO PLANEAMIENTO COMPLEMENTARIO E INTEGRADO.....	47
ARTÍCULO 23.- LOS CATÁLOGOS Y LOS BIENES CATALOGADOS.....	47
TÍTULO III.- CLASIFICACIÓN DEL SUELO, SISTEMAS GENERALES Y DELIMITACIÓN DE ÁREAS DE REPARTO.....	49
CAPÍTULO I.- CLASIFICACIÓN DEL SUELO Y SISTEMAS GENERALES.....	49
ARTÍCULO 24.- CLASIFICACIÓN DEL SUELO.....	49
ARTÍCULO 25.- CLASIFICACIÓN Y CALIFICACIÓN DE LOS SISTEMAS GENERALES.	50
CAPÍTULO II.- SISTEMAS GENERALES Y SISTEMAS LOCALES	51
ARTÍCULO 26.- DEFINICIÓN DE LOS SISTEMAS GENERALES. FORMAS DE OBTENCIÓN.	51
ARTÍCULO 27.- SISTEMAS LOCALES	52

CAPÍTULO III.- DELIMITACIÓN DE ÁREAS DE REPARTO. APROVECHAMIENTOS.....	54
ARTÍCULO 28.- CONSIDERACIONES GENERALES.....	54
ARTÍCULO 29.- REGULACIÓN LEGAL DE LAS ÁREAS DE REPARTO.....	54
ARTÍCULO 30.- REGULACIÓN LEGAL DEL CÁLCULO DEL APROVECHAMIENTO URBANÍSTICO. CONSIDERACIONES GENERALES.....	55
ARTÍCULO 31.- COEFICIENTES DE USO Y TIPOLOGÍA. CONSIDERACIONES GENERALES.....	56
ARTÍCULO 32.- DETERMINACIÓN DE LOS COEFICIENTES DE PONDERACIÓN ESTABLECIDOS POR EL PGOU.....	57
ARTÍCULO 33.- DELIMITACIÓN DE ÁREAS DE REPARTO Y DETERMINACIÓN DEL APROVECHAMIENTO MEDIO EN EL SUELO URBANO NO CONSOLIDADO.....	58
ARTÍCULO 34.- DELIMITACIÓN DE ÁREAS DE REPARTO Y DETERMINACIÓN DEL APROVECHAMIENTO MEDIO EN EL SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO Y SUELO URBANIZABLE ORDENADO.....	59
ARTÍCULO 35.- RÉGIMEN DEL SUBSUELO.....	63
TÍTULO IV.- RÉGIMEN URBANÍSTICO DEL SUELO URBANO Y DE LAS EDIFICACIONES	66
CAPÍTULO I.- DISPOSICIONES GENERALES	66
ARTÍCULO 36.- CONTENIDO DEL PLAN GENERAL EN EL SUELO URBANO.....	66
ARTÍCULO 37.- CRITERIOS DE CLASIFICACIÓN EN EL SUELO URBANO.....	67
ARTÍCULO 38.- CATEGORÍAS EN SUELO URBANO	68
ARTÍCULO 39.- DIVISIÓN EN ZONAS DE ORDENANZAS.	69
ARTÍCULO 40.- DIVISIÓN DEL SUELO URBANO A LOS EFECTOS DE LA GESTIÓN URBANÍSTICA.	69
ARTÍCULO 41.- ACTUACIONES ASISTEMÁTICAS EN SUELO URBANO CONSOLIDADO.	70
CAPÍTULO II.- EL RÉGIMEN JURÍDICO DEL SUELO URBANO.....	70
ARTÍCULO 42.- EL SUELO URBANO CONSOLIDADO: DERECHOS Y DEBERES.....	70
ARTÍCULO 43.- RÉGIMEN DEL SUELO URBANO NO CONSOLIDADO.	72
ARTÍCULO 44.- DERECHOS Y DEBERES DEL SUELO URBANO NO CONSOLIDADO EN ÁMBITOS EN LOS QUE SE ESTABLEZCA O PREVEA LA DELIMITACIÓN DE UNIDADES DE EJECUCIÓN.	73
ARTÍCULO 45.- DERECHOS Y DEBERES DEL PROPIETARIO DEL SUELO URBANO NO CONSOLIDADO NO INCLUIDO EN UNIDADES DE EJECUCIÓN CON DELIMITACIÓN DE ÁREA DE REPARTO.	75
ARTÍCULO 46.- DERECHOS Y DEBERES DE LOS PROPIETARIOS DEL SUELO URBANO NO CONSOLIDADO NO INCLUIDO EN UNIDADES DE EJECUCIÓN Y SIN DELIMITACIÓN DE ÁREA DE REPARTO.	77
ARTÍCULO 47.- LA URBANIZACIÓN Y EDIFICACIÓN SIMULTÁNEAS EN EL SUELO URBANO NO CONSOLIDADO.	78
ARTÍCULO 48.- ORDEN DE PRIORIDADES EN EL DESARROLLO DE LAS ACTUACIONES SISTEMÁTICAS.	80
ARTÍCULO 49.- PLAZOS DE EDIFICACIÓN EN EL SUELO URBANO NO CONSOLIDADO. .	80
ARTÍCULO 50.- LAS ACTUACIONES URBANIZADORAS NO INTEGRADAS EN SUELO URBANO.	81
ARTÍCULO 51.- ACTUACIONES URBANIZADORAS NO INTEGRADAS EN SUELO URBANO CONSOLIDADO Y SUELO URBANO NO CONSOLIDADO CON PLANEAMIENTO APROBADO.	82
CAPÍTULO III.- CONDICIONES PARTICULARES DE LAS DISTINTAS ZONAS DE ORDENANZA.83	83
ARTÍCULO 52.- CONDICIONES PARTICULARES DE LAS ORDENACIONES.	83
ARTÍCULO 53.- ALTERACIÓN DE LAS CONDICIONES PARTICULARES.	84
TÍTULO V.- RÉGIMEN DEL SUELO URBANIZABLE	85
TÍTULO V.- RÉGIMEN DEL SUELO URBANIZABLE	86
CAPÍTULO I.- EL SUELO URBANIZABLE ORDENADO Y SECTORIZADO	86
ARTÍCULO 54.- SUELO URBANIZABLE ORDENADO Y SECTORIZADO.	86
ARTÍCULO 55.- DETERMINACIONES DEL PLAN GENERAL EN EL SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO.	86

ARTÍCULO 56.- RÉGIMEN DEL SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO EN ESTADO TRANSITORIO (SURO-PA).....	89
ARTÍCULO 57.- RÉGIMEN DEL SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO SIN PLANEAMIENTO DE DESARROLLO APROBADO.....	90
ARTÍCULO 58.- DERECHOS Y DEBERES DEL PROPIETARIO EN EL SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO Y ORDENADO.	91
ARTÍCULO 59.- RÉGIMEN DEL SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO CON PLANEAMIENTO DE DESARROLLO APROBADO DEFINITIVAMENTE U ORDENADO POR EL PGOU.	93
CAPÍTULO II.- EL SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO.....	94
ARTÍCULO 60.- DELIMITACIÓN.	94
ARTÍCULO 61.- RÉGIMEN DEL SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO.....	96
ARTÍCULO 62.- CONDICIONES PARA PROCEDER A LA SECTORIZACIÓN DEL SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO.	98
TÍTULO VI.....	100
RÉGIMEN DEL SUELO NO URBANIZABLE Y AFECCIONES JURÍDICO-ADMINISTRATIVAS	100
TÍTULO VI.- RÉGIMEN DEL SUELO NO URBANIZABLE	101
CAPÍTULO I.- NORMAS GENERALES DEL SUELO NO URBANIZABLE.....	101
<i>SECCIÓN PRIMERA.- DEFINICIÓN Y CATEGORÍAS</i>	<i>101</i>
ARTÍCULO 63.- DELIMITACIÓN Y LIMITACIONES.	101
ARTÍCULO 64.- CATEGORÍAS DEL SUELO NO URBANIZABLE.	101
<i>SECCIÓN SEGUNDA: DISPOSICIONES GENERALES</i>	<i>104</i>
ARTÍCULO 65.- DESARROLLO Y CONDICIONES DE PLANEAMIENTO.	104
ARTÍCULO 66.- SEGREGACIONES.	105
ARTÍCULO 67.- PARCELACIONES URBANÍSTICAS.....	106
ARTÍCULO 68.- NUEVO ASENTAMIENTO O NÚCLEO DE POBLACIÓN.	106
ARTÍCULO 69.- CONDICIONES QUE DAN LUGAR A LA FORMACIÓN DE UN NÚCLEO DE POBLACIÓN.	107
ARTÍCULO 70.- CONDICIONES OBJETIVAS EN RELACIÓN AL LUGAR, A LA PARCELACIÓN DEL TERRITORIO, A SUS INFRAESTRUCTURAS.	107
ARTÍCULO 71.- CONDICIONES OBJETIVAS RELATIVAS A LA PARCELA EDIFICABLE. ...	108
ARTÍCULO 72.- REGULACIÓN DE CAMINOS.	108
ARTÍCULO 73.- CONDICIONES GENERALES DE PROTECCIÓN AMBIENTAL.	109
ARTÍCULO 74.- USOS DOMINANTES Y COMPLEMENTARIOS.....	109
ARTÍCULO 75.- USOS COMPATIBLES.....	109
ARTÍCULO 76.- USOS INCOMPATIBLES.	112
<i>SECCIÓN TERCERA: CONDICIONES GENERALES DE EDIFICACIÓN EN EL SUELO NO URBANIZABLE ..</i>	<i>112</i>
ARTÍCULO 77.- CONDICIONES DE IMPLANTACIÓN.	112
ARTÍCULO 78.- CONCESIÓN DE LICENCIA PARA EDIFICACIÓN.	112
ARTÍCULO 79.- CONDICIONES GENERALES DE IMPLANTACIÓN DE USOS.	113
ARTÍCULO 80.- CONDICIONES GENERALES PARA EL USO EXTRACTIVO Y EXPLOTACIÓN MINERA.....	114
ARTÍCULO 81.- CONDICIONES GENERALES PARA LOS VERTIDOS DE RESIDUOS SÓLIDOS.	114
ARTÍCULO 82.- CONDICIONES GENERALES DE EDIFICACIÓN.....	117
CAPÍTULO II.- CONDICIONES PARTICULARES DE EDIFICACIÓN.....	120
ARTÍCULO 83.- INSTALACIONES O EDIFICACIONES VINCULADAS A LA EXPLOTACIÓN DE RECURSOS AGRARIOS, GANADEROS O FORESTALES.	120
ARTÍCULO 84.- GANADERÍA ESTABULADA, GRANJAS AVÍCOLAS Y SIMILARES. ...	122
ARTÍCULO 85.- INSTALACIÓN O CONSTRUCCIÓN DE INVERNADEROS O PROTECCIÓN DE CULTIVOS.	123
ARTÍCULO 86.- ALMAZARAS.	123
ARTÍCULO 87.- INSTALACIONES ANEJAS A LA EXPLOTACIÓN DE RECURSOS MINEROS.	124
ARTÍCULO 88.- INDUSTRIAS INCOMPATIBLES CON EL MEDIO URBANO.	125

ARTÍCULO 89.-	CAMPAMENTOS DE TURISMO Y ALBERGUES DE CARÁCTER SOCIAL...	126
ARTÍCULO 90.-	USOS TURÍSTICO-RECREATIVOS, CASAS RURALES, APARTAMENTOS TURÍSTICOS Y HOTELES EN EDIFICACIONES EXISTENTES.....	127
ARTÍCULO 91.-	USOS TURÍSTICOS-RECREATIVOS, CASAS RURALES, APARTAMENTOS TURÍSTICOS Y HOTELES DE NUEVA IMPLANTACIÓN.....	128
ARTÍCULO 92.-	CONSTRUCCIONES Y EDIFICACIONES PÚBLICAS SINGULARES.	130
ARTÍCULO 93.-	INSTALACIONES O CONSTRUCCIONES DE SERVICIO DE CARRETERA. .	130
ARTÍCULO 94.-	INSTALACIONES DE HUERTOS SOLARES Y PARQUES EÓLICOS. .	132
ARTÍCULO 95.-	VIVIENDAS AISLADAS.	133
ARTÍCULO 96.-	USO COMPATIBLE POR PARCELA CON LA VIVIENDA AISLADA.	134
CAPÍTULO III.- EL SUELO NO URBANIZABLE DE ESPECIAL PROTECCIÓN.....		135
ARTÍCULO 97.-	RÉGIMEN DE USOS DEL DOMINIO PÚBLICO HIDRÁULICO.....	135
ARTÍCULO 98.-	RÉGIMEN DE USOS DE LAS VÍAS PECUARIAS.....	135
ARTÍCULO 99.-	RÉGIMEN DE USOS EN LOS MONTES PÚBLICOS.....	136
ARTÍCULO 100.-	RÉGIMEN DEL PATRIMONIO NATURAL Y DE LA BIODIVERSIDAD. .	137
ARTÍCULO 101.-	RÉGIMEN DE USOS EN LAS CARRETERAS.....	137
ARTÍCULO 102.-	RÉGIMEN DE USOS DE COMPLEJOS SERRANOS DE INTERÉS AMBIENTAL.	138
ARTÍCULO 103.-	RÉGIMEN DE USOS DE ESPACIOS CON POTENCIALIDAD FORESTAL	140
ARTÍCULO 104.-	RÉGIMEN DE USOS DE ESPACIOS FORESTALES CON INTERÉS RECREATIVO	141
ARTÍCULO 105.-	RIBERAS DE INTERÉS AMBIENTAL.....	144
ARTÍCULO 106.-	RÉGIMEN DE USOS DE LOS ESPACIOS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL I.	146
ARTÍCULO 107.-	RÉGIMEN DE USOS DE LAS ZONAS DE INTERÉS TERRITORIAL.	147
ARTÍCULO 108.-	RÉGIMEN DE USOS DEL PATRIMONIO HISTÓRICO.	148
ARTÍCULO 109.-	RÉGIMEN DE USOS DEL ARBOLADO DE INTERÉS NATURAL O PAISAJÍSTICO.	149
ARTÍCULO 110.-	RÉGIMEN DE ZONAS DE ALTO RIESGO DE EROSIÓN.....	149
ARTÍCULO 111.-	RÉGIMEN DE ZONAS INUNDABLES.	153
ARTÍCULO 112.-	RÉGIMEN DE ZONAS DE ALTO RIESGO DE INCENDIO.....	156
CAPÍTULO IV.- AFECCIONES JURÍDICO-ADMINISTRATIVAS.....		157
ARTÍCULO 113.-	RÉGIMEN DE USOS DE LAS AFECCIONES JURÍDICO-ADMINISTRATIVAS.	157
ARTÍCULO 114.-	PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO HISTÓRICO.	158
ARTÍCULO 115.-	ZONAS DE INFLUENCIA FORESTAL Y LAS ZONAS INCENDIADAS. .	158
ARTÍCULO 116.-	PROTECCIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO VIARIO.....	161
ARTÍCULO 117.-	PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO NATURAL Y DE LA BIODIVERSIDAD.	162
ARTÍCULO 118.-	RIESGOS NATURALES.....	162
ARTÍCULO 119.-	ÁREAS DE SENSIBILIDAD Y SERVIDUMBRE ACÚSTICA.....	162
ARTÍCULO 120.-	CATEGORÍAS DE ACTUACIONES SOMETIDAS A LOS INSTRUMENTOS DE PREVENCIÓN Y CONTROL AMBIENTAL.....	167
TÍTULO VII.- NORMAS GENERALES SOBRE LA EJECUCIÓN DEL PLANEAMIENTO		169
CAPÍTULO I.- DISPOSICIONES GENERALES		169
ARTÍCULO 121.-	LA ACTIVIDAD DE EJECUCIÓN DEL PLANEAMIENTO.	169
ARTÍCULO 122.-	CONTENIDO Y DESARROLLO DE LA ACTIVIDAD ADMINISTRATIVA DE EJECUCIÓN.	169
ARTÍCULO 123.-	DIRECCIÓN, INSPECCIÓN Y CONTROL DE LA ACTIVIDAD PRIVADA DE EJECUCIÓN.	170

ARTÍCULO 124.-	ORGANIZACIÓN TEMPORAL DE LA EJECUCIÓN DEL PLANEAMIENTO.	170
ARTÍCULO 125.-	INCUMPLIMIENTO DE LOS PLAZOS MÁXIMOS.	170
ARTÍCULO 126.-	GESTIÓN PÚBLICA.	171
ARTÍCULO 127.-	PRESUPUESTO DE LA EJECUCIÓN.	172
ARTÍCULO 128.-	SUJETOS LEGITIMADOS.	172
ARTÍCULO 129.-	ACTUACIONES SISTEMÁTICAS Y ASISTEMÁTICAS.	173
CAPÍTULO II.- LAS ACTUACIONES SISTEMÁTICAS		173
ARTÍCULO 130.-	DELIMITACIÓN DE UNIDADES DE EJECUCIÓN.	173
ARTÍCULO 131.-	REQUISITOS DE LA DELIMITACIÓN DE UNIDADES DE EJECUCIÓN.	174
ARTÍCULO 132.-	LOS TERRENOS INTEGRANTES DE LA UNIDAD DE EJECUCIÓN Y LA CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA.	174
ARTÍCULO 133.-	UNIDADES DE EJECUCIÓN NO RENTABLES ECONÓMICAMENTE.	175
ARTÍCULO 134.-	UNIDADES DE EJECUCIÓN CON APROVECHAMIENTO OBJETIVO INFERIOR AL SUBJETIVO.	175
ARTÍCULO 135.-	UNIDADES DE EJECUCIÓN CON APROVECHAMIENTO OBJETIVO SUPERIOR AL SUBJETIVO.	175
ARTÍCULO 136.-	LAS RESERVAS Y TRANSFERENCIAS DE APROVECHAMIENTO EN LAS ACTUACIONES SISTEMÁTICAS.	176
ARTÍCULO 137.-	BIENES DE DOMINIO PÚBLICO EN LAS UNIDADES DE EJECUCIÓN.	177
ARTÍCULO 138.-	DETERMINACIÓN DEL SISTEMA DE ACTUACIÓN.	178
ARTÍCULO 139.-	LOS PROYECTOS DE REPARCELACIÓN.	179
ARTÍCULO 140.-	GASTOS DE URBANIZACIÓN EN ACTUACIONES SISTEMÁTICAS.	180
CAPÍTULO III.- LAS ACTUACIONES ASISTEMÁTICAS		180
ARTÍCULO 141.-	EXCEPCIONES A LA EJECUCIÓN SISTEMÁTICA.	180
ARTÍCULO 142.-	INSTRUMENTOS DE GESTIÓN ASISTEMÁTICA.	181
SECCIÓN PRIMERA.- LA EXPROPIACIÓN		181
ARTÍCULO 143.-	EXPROPIACIÓN FORZOSA POR RAZÓN DEL URBANISMO.	181
ARTÍCULO 144.-	EFFECTOS DE LA APROBACIÓN DE LOS PLANES EN LA EJECUCIÓN SUJETA A EXPROPIACIÓN FORZOSA.	182
ARTÍCULO 145.-	EL SISTEMA DE ACTUACIÓN POR EXPROPIACIÓN FORZOSA.	183
ARTÍCULO 146.-	VALORACIÓN Y JUSTIPRECIO EN LA EXPROPIACIÓN FORZOSA.	184
SECCIÓN SEGUNDA. LA EJECUCIÓN URBANÍSTICA DE LAS DOTACIONES		184
ARTÍCULO 147.-	FORMAS DE OBTENCIÓN DEL SUELO DE DOTACIONES.	184
ARTÍCULO 148.-	OCUPACIÓN Y EXPROPIACIÓN DE LOS TERRENOS DESTINADOS A DOTACIONES.	185
ARTÍCULO 149.-	DERECHO Y OBLIGACIONES DE LOS PROPIETARIOS DE TERRENOS DOTACIONALES EN ÁREAS DE REPARTO CUANDO QUEDAN EXCLUIDOS DE LAS UNIDADES DE EJECUCIÓN.	185
SECCIÓN TERCERA. LA EJECUCIÓN EN ÁREAS DE GESTIÓN INTEGRADA.		186
ARTÍCULO 150.-	ESTABLECIMIENTO DE ÁREAS DE GESTIÓN INTEGRADA.	186
SECCIÓN CUARTA. OTROS MEDIOS DE EJECUCIÓN ASISTEMÁTICOS.		187
ARTÍCULO 151.-	LAS ACTUACIONES URBANIZADORAS NO INTEGRADAS.	187
ARTÍCULO 152.-	LAS TRANSFERENCIAS DE APROVECHAMIENTOS URBANÍSTICOS.	187
ARTÍCULO 153.-	REGISTRO DE TRANSFERENCIAS DE APROVECHAMIENTOS URBANÍSTICOS	188
TÍTULO VIII.- EL PATRIMONIO MUNICIPAL DEL SUELO Y OTROS INSTRUMENTOS DE EJECUCIÓN EN EL SUELO.		190
CAPÍTULO I.- INSTRUMENTOS DE INTERVENCIÓN Y DESTINO DE LOS BIENES.		190
ARTÍCULO 154.-	INSTRUMENTOS DE INTERVENCIÓN MUNICIPAL EN EL SUELO Y VIVIENDA.	190

ARTÍCULO 155.-	EL PATRIMONIO MUNICIPAL DEL SUELO.	190
ARTÍCULO 156.-	DESTINO DE LOS BIENES DEL PATRIMONIO MUNICIPAL DEL SUELO.	192
ARTÍCULO 157.-	DESTINO DE LOS INGRESOS Y RECURSOS DERIVADOS DE LA GESTIÓN DEL PATRIMONIO MUNICIPAL DEL SUELO.	193
ARTÍCULO 158.-	ZONAS PARA LA DELIMITACIÓN DE ÁREAS DE TANTEO Y RETRACTO.	193
CAPÍTULO II.- DETERMINACIONES RELATIVAS A GARANTIZAR EL SUELO SUFICIENTE PARA VIVIENDAS DE PROTECCIÓN OFICIAL U OTROS RÉGIMENES DE PROTECCIÓN PÚBLICA...		194
ARTÍCULO 159.-	DISPOSICIÓN GENERAL.	194
ARTÍCULO 160.-	CARÁCTER DE LAS DETERMINACIONES SOBRE VIVIENDA PROTEGIDA.	194
ARTÍCULO 161.-	VINCULACIÓN QUE ESTAS DETERMINACIONES COMPORTAN SOBRE EL USO DE LOS TERRENOS.	194
ARTÍCULO 162.-	NULIDAD E INFRACCIONES POR CAMBIO DE USO EN VIVIENDAS PROTEGIDAS.	195
ARTÍCULO 163.-	NORMAS SOBRE LOCALIZACIÓN Y CARACTERÍSTICAS DE LAS PARCELAS PARA VIVIENDA PROTEGIDA.	195
ARTÍCULO 164.-	FOMENTO DE INICIATIVAS PARA INCREMENTAR EN PORCENTAJE DE VIVIENDAS PROTEGIDAS.	196
ARTÍCULO 165.-	PLAN MUNICIPAL DE VIVIENDA Y SUELO.	196
TÍTULO IX.- REGULACIÓN DE USOS Y SISTEMAS		197
TÍTULO IX.- REGULACIÓN DE USOS Y SISTEMAS		198
SECCIÓN PRIMERA.- REGULACIÓN DE USOS.		198
ARTÍCULO 166.-	DISPOSICIONES GENERALES.	198
ARTÍCULO 167.-	DESARROLLO DE LA REGULACIÓN DE USOS.	198
ARTÍCULO 168.-	CLASES DE USOS.	199
ARTÍCULO 169.-	SEGÚN SU FUNCIÓN.	200
SECCIÓN SEGUNDA.- REGULACIÓN DEL USO DE VIVIENDA.		202
ARTÍCULO 170.-	DEFINICIÓN DE TIPOLOGÍAS.	203
ARTÍCULO 171.-	SUPERFICIES ÚTILES MÍNIMAS DE LAS DEPENDENCIAS.	204
ARTÍCULO 172.-	CONDICIONES DE DISTRIBUCIÓN DE LAS DEPENDENCIAS.	205
ARTÍCULO 173.-	ILUMINACIÓN Y VENTILACIÓN.	206
ARTÍCULO 174.-	PATIO DE MANZANA.	207
ARTÍCULO 175.-	PATIO DE LUCES.	208
ARTÍCULO 176.-	PATIOS DE VENTILACIÓN.	208
ARTÍCULO 177.-	PASILLOS, ESCALERAS Y ASCENSORES.	209
SECCIÓN TERCERA.- REGULACIÓN DEL USO DE APARCAMIENTO Y GARAJE		210
ARTÍCULO 178.-	DEFINICIÓN.	210
ARTÍCULO 179.-	RESERVA DE ESPACIOS PARA APARCAMIENTOS.	210
ARTÍCULO 180.-	CONDICIONES DE EDIFICACIÓN DE GARAJES.	212
ARTÍCULO 181.-	EDIFICACIÓN BAJO RASANTE DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS.	213
ARTÍCULO 182.-	ACCESOS Y CIRCULACIÓN INTERIOR.	213
ARTÍCULO 183.-	DIMENSIONES DE LAS PLAZAS.	215
ARTÍCULO 184.-	CONDICIONES DE SEGURIDAD.	215
SECCIÓN CUARTA.- USO DE OFICINA, COMERCIAL, HOSTELERÍA Y RECREATIVO Y SALAS DE FIESTA		216
ARTÍCULO 185.-	USO OFICINA.	216
ARTÍCULO 186.-	USO COMERCIAL.	217
ARTÍCULO 187.-	USO DE HOSTELERÍA.	217
ARTÍCULO 188.-	USO RECREATIVO Y SALA DE FIESTAS.	217
SECCIÓN QUINTA.- REGULACIÓN DEL USO INDUSTRIAL		217
ARTÍCULO 189.-	CLASIFICACIÓN.	217
ARTÍCULO 190.-	PRIMERA CATEGORÍA: INDUSTRIAS COMPATIBLES CON LA VIVIENDA.	218

ARTÍCULO 191.-	SEGUNDA CATEGORÍA: INDUSTRIAS COMPATIBLES CON LA ZONIFICACIÓN RESIDENCIAL.	218
ARTÍCULO 192.-	TERCERA CATEGORÍA: INDUSTRIAS QUE REQUIEREN ZONIFICACIÓN INDUSTRIAL ESPECÍFICA.	219
ARTÍCULO 193.-	CUARTA CATEGORÍA: INDUSTRIAS INCOMPATIBLES CON EL MEDIO URBANO.	219
ARTÍCULO 194.-	REGLAMENTACIÓN DE LAS ACTIVIDADES.	220
ARTÍCULO 195.-	REGULACIÓN DEL USO.	220
ARTÍCULO 196.-	MODIFICACIÓN DE LA CATEGORÍA CUANDO SE APLIQUEN MEDIDAS CORRECTORAS.	221
ARTÍCULO 197.-	CONDICIONES DE FUNCIONAMIENTO.	222
ARTÍCULO 198.-	VERTIDOS INDUSTRIALES.	224
SECCIÓN SEXTA. SISTEMAS GENERALES Y SISTEMAS LOCALES. REGULACIÓN DE LOS USOS "ESPACIOS LIBRES" Y "EQUIPAMIENTO COMUNITARIO".		226
ARTÍCULO 199.-	DEFINICIÓN DE SISTEMAS GENERALES Y SISTEMAS LOCALES.	226
ARTÍCULO 200.-	CLASIFICACIÓN DE LOS SISTEMAS.	226
ARTÍCULO 201.-	DEFINICIÓN Y TIPOS DEL SISTEMA DE ÁREAS LIBRES.	227
ARTÍCULO 202.-	SISTEMA GENERAL DE ÁREAS LIBRES (SGAL).	227
ARTÍCULO 203.-	SISTEMA LOCAL DE ESPACIOS LIBRES (SLAL).	229
ARTÍCULO 204.-	DEFINICIÓN Y TIPOS DEL SISTEMA DE EQUIPAMIENTO.	231
ARTÍCULO 205.-	SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO (SGE).	232
ARTÍCULO 206.-	SISTEMA LOCAL DE EQUIPAMIENTO (SLE).	233
ARTÍCULO 207.-	DEFINICIONES Y TIPOS DEL SISTEMA VIARIO.	234
ARTÍCULO 208.-	SISTEMA GENERAL VIARIO (SGV). DEFINICIÓN Y CONCEPTOS. ...	234
ARTÍCULO 209.-	SISTEMA LOCAL VIARIO (SLV). DEFINICIÓN.	236
ARTÍCULO 210.-	DEFINICIÓN Y TIPOS DEL SISTEMA DE INFRAESTRUCTURA DE SERVICIOS.	238
ARTÍCULO 211.-	SISTEMA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE SERVICIOS (SGI). DEFINICIÓN.	238
ARTÍCULO 212.-	SISTEMA LOCAL DE INFRAESTRUCTURAS DE SERVICIOS. (SLI).	240
SECCIÓN SÉPTIMA. USOS Y OBRAS PROVISIONALES.		242
ARTÍCULO 213.-	USOS Y OBRAS PROVISIONALES.	242
TÍTULO X.- NORMAS GENERALES DE EDIFICACIÓN Y MEDIDAS DE PROTECCIÓN.		244
SECCIÓN PRIMERA. DETERMINACIONES DE CARÁCTER GENERAL.		244
ARTÍCULO 214.-	DEFINICIÓN.	244
ARTÍCULO 215.-	TIPOS DE OBRA.	244
ARTÍCULO 216.-	ZONAS DE APLICACIÓN.	245
ARTÍCULO 217.-	FACULTAD DE EDIFICAR Y EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE EDIFICACIÓN.	246
ARTÍCULO 218.-	CESIONES OBLIGATORIAS.	247
ARTÍCULO 219.-	SISTEMAS DE ACTUACIÓN.	247
ARTÍCULO 220.-	CONSERVACIÓN Y ESPACIOS LIBRES.	247
ARTÍCULO 221.-	DECLARACIÓN DE RUINA.	247
ARTÍCULO 222.-	CERRAMIENTO DE SOLARES.	250
ARTÍCULO 223.-	VALLADO DE OBRAS.	250
ARTÍCULO 224.-	ORDENANZAS DE EDIFICACIÓN Y USOS.	251
SECCIÓN SEGUNDA. ORDENANZAS DE EDIFICACIÓN. DEFINICIONES DE CARÁCTER GENERAL.2		
ARTÍCULO 225.-	PARCELA Y SOLAR.	251
ARTÍCULO 226.-	TERRENO NATURAL.	252
ARTÍCULO 227.-	EDIFICABILIDAD. TECHO EDIFICABLE.	252
ARTÍCULO 228.-	OCUPACIÓN DE PARCELA.	254
ARTÍCULO 229.-	ALINEACIONES.	254
ARTÍCULO 230.-	LÍNEA DE FACHADA.	254
ARTÍCULO 231.-	ANCHO DE VIAL.	255

ARTÍCULO 232.-	ALTURA REGULADORA MÁXIMA. NÚMERO DE PLANTAS.	255
ARTÍCULO 233.-	CRITERIOS DE MEDICIÓN DE ALTURAS.....	255
ARTÍCULO 234.-	CRITERIOS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LA COTA DE REFERENCIA.	256
ARTÍCULO 235.-	NORMATIVA DE EDIFICACIÓN EN LADERA.....	258
ARTÍCULO 236.-	CRITERIOS DE URBANIZACIÓN EN LADERA PARA PLANES PARCIALES DE DESARROLLO DEL P.G.O.U.....	260
ARTÍCULO 237.-	MODIFICACIONES DEL PERFIL DE LOS TERRENOS.....	261
ARTÍCULO 238.-	MEDIANERÍA.	261
ARTÍCULO 239.-	MANZANA.	261
ARTÍCULO 240.-	PROFUNDIDAD EDIFICABLE.	261
ARTÍCULO 241.-	ESPACIO LIBRE INTERIOR DE MANZANA.....	261
ARTÍCULO 242.-	RETRANQUEOS.....	261
ARTÍCULO 243.-	REGLAS SOBRE RETRANQUEO.	262
ARTÍCULO 244.-	CUERPOS SALIENTES.....	262
ARTÍCULO 245.-	ELEMENTOS SALIENTES.	263
ARTÍCULO 246.-	SEPARACIÓN MÍNIMA A LINDEROS.....	263
ARTÍCULO 247.-	ELEMENTOS TÉCNICOS DE LAS INSTALACIONES.	264
ARTÍCULO 248.-	CONSTRUCCIONES AUXILIARES Y EDIFICIOS DE APARCAMIENTOS.	264
ARTÍCULO 249.-	ESCALERAS, PASILLOS Y ASCENSORES.	264
SECCIÓN TERCERA.- PROTECCIÓN DEL PAISAJE URBANO.		265
ARTÍCULO 250.-	DEFINICIÓN Y ÁMBITO DE APLICACIÓN	265
ARTÍCULO 251.-	PROHIBICIONES GENÉRICAS	265
ARTÍCULO 252.-	INSTALACIONES FIJAS EN LA VÍA PÚBLICA.....	266
ARTÍCULO 253.-	CONDICIONES GENERALES	267
ARTÍCULO 254.-	VALLADO DE LAS OBRAS.....	267
ARTÍCULO 255.-	OBLIGACIÓN DEL PROPIETARIO Y DE LA EMPRESA CONSTRUCTORA	267
ARTÍCULO 256.-	CONDICIONES PARA LA CONSTRUCCIÓN DE VALLAS Y LA COLOCACIÓN DE ANDAMIOS.....	268
ARTÍCULO 257.-	MANTENIMIENTO DE LA COMPOSICIÓN ARQUITECTÓNICA..	269
ARTÍCULO 258.-	DEBER Y EXIGENCIA DEL DE CONSERVACIÓN DE LOS EDIFICIOS	270
ARTÍCULO 259.-	ILUMINACIÓN DE FACHADAS	270
ARTÍCULO 260.-	INSTALACIONES DE AIRE ACONDICIONADO Y DE CAPTADORES DE ENERGÍA SOLAR	270
ARTÍCULO 261.-	INSTALACIÓN DE ALARMAS	271
ARTÍCULO 262.-	INSTALACIÓN DE ANTENAS	271
ARTÍCULO 263.-	PUBLICIDAD EN PROMOCIONES INMOBILIARIAS	271
ARTÍCULO 264.-	TERRAZAS Y VELADORES	271
ARTÍCULO 265.-	ACTIVIDADES DE IDENTIFICACIÓN DE TERRAZAS Y VELADORES....	272
ARTÍCULO 266.-	ACTIVIDADES DE PUBLICIDAD DE TERRAZAS Y VELADORES ...	272
ARTÍCULO 267.-	RÓTULOS IDENTIFICADORES	272
ARTÍCULO 268.-	TOLDOS.....	274
ARTÍCULO 269.-	MARQUESINAS.....	274
ARTÍCULO 270.-	TOLDOS EN PLANTAS PISO	275
ARTÍCULO 271.-	ELEMENTOS TÉCNICOS DE INSTALACIÓN	275
ARTÍCULO 272.-	RECOGIDA DE RESIDUOS SÓLIDOS	276
ARTÍCULO 273.-	PUBLICIDAD EN EDIFICIOS	276
ARTÍCULO 274.-	ORDENANZAS DE PROTECCIÓN DE EDIFICIOS Y CONJUNTOS. LÍMITES DEL ÁMBITO DE APLICACIÓN.	276
TÍTULO XI.- NORMAS PARTICULARES DE EDIFICACIÓN.		278
SECCIÓN PRIMERA. RESIDENCIAL EN CASCO URBANO Y ENSANCHES DE CASCO N1, N2, N327		
ARTÍCULO 275.-	UNIDAD RESIDENCIAL	278
ARTÍCULO 276.-	ALTURA MÁXIMA	278

ARTÍCULO 277.-	APARCAMIENTOS.....	278
ARTÍCULO 278.-	DEFINICIÓN Y ÁMBITO DE APLICACIÓN. ORDENANZA N1	278
ARTÍCULO 279.-	CONDICIONES DE LA ORDENACIÓN ORDENANZA N1.....	278
ARTÍCULO 280.-	CONDICIONES DE LA EDIFICACIÓN ORDENANZA N1.	279
ARTÍCULO 281.-	CONDICIONES DE USO ORDENANZA N1.	281
ARTÍCULO 282.-	DEFINICIÓN Y ÁMBITO DE APLICACIÓN ORDENANZA N2.	281
ARTÍCULO 283.-	DEFINICIÓN Y SUBZONAS ORDENANZA N2.	281
ARTÍCULO 284.-	CONDICIONES DE LA ORDENACIÓN ORDENANZA N2.1.	281
ARTÍCULO 285.-	CONDICIONES DE LA EDIFICACIÓN ORDENANZA N2.1.	282
ARTÍCULO 286.-	CONDICIONES DE USO ORDENANZA N2.1.	283
ARTÍCULO 287.-	CONDICIONES DE LA ORDENACIÓN ORDENANZA N2.2.	283
ARTÍCULO 288.-	CONDICIONES DE LA EDIFICACIÓN ORDENANZA N2.2.	283
ARTÍCULO 289.-	CONDICIONES DE USO ORDENANZA N2.2.	284
ARTÍCULO 290.-	DEFINICIÓN Y ÁMBITO DE APLICACIÓN ORDENANZA N3.	285
ARTÍCULO 291.-	DEFINICIÓN DE SUBZONAS ORDENANZA N3.	285
ARTÍCULO 292.-	CONDICIONES DE ORDENACIÓN ORDENANZA N3.1.....	285
ARTÍCULO 293.-	CONDICIONES DE EDIFICACIÓN ORDENANZA N3.1.....	286
ARTÍCULO 294.-	CONDICIONES DE USO ORDENANZA N3.1.	287
ARTÍCULO 295.-	CONDICIONES DE LA ORDENACIÓN ORDENANZA N3.2.	288
ARTÍCULO 296.-	CONDICIONES DE LA EDIFICACIÓN ORDENANZA N3.2.	288
ARTÍCULO 297.-	EDIFICACIÓN CONJUNTA DE PARCELAS ORDENANZA N3.2.....	290
ARTÍCULO 298.-	CONDICIONES DE USO ORDENANZA N3.2.	290
SECCIÓN SEGUNDA. RESIDENCIAL EN ÁREAS EXTERIORES AL CASCO Y ENSANCHES DE CASCO²		
ARTÍCULO 299.-	DEFINICIÓN UAS.	291
ARTÍCULO 300.-	DEFINICIÓN DE SUBZONAS UAS.	291
ARTÍCULO 301.-	CONDICIONES DE LA ORDENACIÓN UAS.	291
ARTÍCULO 302.-	CONDICIONES DE LA EDIFICACIÓN UAS.	292
ARTÍCULO 303.-	CONDICIONES DE USO UAS.	294
ARTÍCULO 304.-	DEFINICIÓN UAD.	294
ARTÍCULO 305.-	CONDICIONES DE LA EDIFICACIÓN UAD.	295
ARTÍCULO 306.-	EDIFICACIÓN CONJUNTA DE PARCELAS UAD.....	297
ARTÍCULO 307.-	CAMBIO DE ADOSADA A POBLADO MEDITERRÁNEO (UAD A PM). 297	
ARTÍCULO 308.-	CONDICIONES DE USO UAD.	297
ARTÍCULO 309.-	DEFINICIONES Y OBJETIVOS PM.....	298
ARTÍCULO 310.-	DEFINICIÓN DE LAS SUBZONAS PM.....	298
ARTÍCULO 311.-	CONDICIONES DE LA ORDENACIÓN PM.	298
ARTÍCULO 312.-	CONDICIONES DE LA EDIFICACIÓN PM.	299
ARTÍCULO 313.-	CONDICIONES DE USO PM.	299
SECCIÓN TERCERA. ZONA DE INDUSTRIA.		
ARTÍCULO 314.-	DEFINICIÓN Y OBJETIVOS.	300
ARTÍCULO 315.-	DEFINICIÓN DE SUBZONAS.....	300
ARTÍCULO 316.-	CONDICIONES DE ORDENACIÓN Y EDIFICACIÓN PARA LA "INDUSTRIA EN SUELO RESIDENCIAL".	300
ARTÍCULO 317.-	CONDICIONES DE ORDENACIÓN Y EDIFICACIÓN PARA LA "INDUSTRIA ESCAPARATE". IND-2	302
ARTÍCULO 318.-	CONDICIONES DE ORDENACIÓN Y EDIFICACIÓN EN "INDUSTRIA PEQUEÑA Y MEDIA". IND-3.....	303
SECCION CUARTA. ZONA COMERCIAL.		
ARTÍCULO 319.-	DEFINICIÓN Y OBJETIVOS.	304
ARTÍCULO 320.-	SUPUESTOS DE APLICACIÓN DE LA ORDENANZA.	304
SECCIÓN QUINTA. ZONA DE EQUIPAMIENTO PRIVADO (USO COLECTIVO).		
ARTÍCULO 321.-	DEFINICIÓN Y OBJETIVOS.	306
ARTÍCULO 322.-	CONDICIONES DE LA ORDENACIÓN.....	306
ARTÍCULO 323.-	CONDICIONES DE LA EDIFICACIÓN.....	306
ARTÍCULO 324.-	CONDICIONES DE USO.....	307
SECCIÓN SEXTA. ZONA DE EQUIPAMIENTO PÚBLICO.....		
		307

ARTÍCULO 325.-	DEFINICIÓN Y OBJETIVOS.	307
ARTÍCULO 326.-	CONDICIONES DE LA ORDENACIÓN.....	307
ARTÍCULO 327.-	CONDICIONES DE LA EDIFICACIÓN.	308
ARTÍCULO 328.-	CONDICIONES DE USO.....	309
SECCIÓN SÉPTIMA. ZONA DE EQUIPAMIENTO PRIVADO.		310
ARTÍCULO 329.-	CONDICIONES DE LA ORDENACIÓN.....	310
ARTÍCULO 330.-	CONDICIONES DE LA EDIFICACIÓN.	310
ARTÍCULO 331.-	CONDICIONES DE USO.....	311
SECCIÓN OCTAVA. ZONA HOTELERA.		312
ARTÍCULO 332.-	DEFINICIÓN Y OBJETIVOS.	312
SECCIÓN NOVENA. EDIFICIOS PROTEGIDOS		313
ARTÍCULO 333.-	EDIFICIOS PROTEGIDOS.....	313
SECCIÓN DÉCIMA. REMISIÓN AL PLANEAMIENTO DE DESARROLLO APROBADO.		313
ARTÍCULO 334.-	ÁMBITOS DE PLANEAMIENTO APROBADO.....	313
TÍTULO XII.- NORMAS TÉCNICAS DE URBANIZACIÓN		315
CAPÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES.....		315
ARTÍCULO 335.-	APLICACIÓN.....	315
CAPÍTULO II. PROYECTOS PARA LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE URBANIZACIÓN		316
ARTÍCULO 336.-	- PROYECTOS DE URBANIZACIÓN Y DE OBRAS ORDINARIAS.	316
ARTÍCULO 337.-	CONTENIDO DE LAS OBRAS DE URBANIZACIÓN	317
ARTÍCULO 338.-	RÉGIMEN DE APROBACIÓN DE LOS PROYECTOS DE URBANIZACIÓN	317
ARTÍCULO 339.-	DOCUMENTACIÓN DEL PROYECTO DE URBANIZACIÓN O DE OBRAS	318
ARTÍCULO 340.-	EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE URBANIZACIÓN	320
ARTÍCULO 341.-	RECEPCIÓN Y CONSERVACIÓN DE LAS OBRAS DE URBANIZACIÓN	320
CAPÍTULO III. - LA URBANIZACIÓN DE LOS ESPACIOS VIARIOS		321
ARTÍCULO 342.-	CARACTERÍSTICAS DE LAS VÍAS PÚBLICAS.....	321
ARTÍCULO 343.-	URBANIZACIÓN DE LOS ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES.	322
ARTÍCULO 344.-	- PLANTACIONES DE ARBOLADO Y JARDINERÍAS.....	323
ARTÍCULO 345.-	- PAVIMENTACIÓN DE LAS VÍAS PÚBLICAS.	323
ARTÍCULO 346.-	CALLES DE CIRCULACIÓN COMPARTIDA.....	324
ARTÍCULO 347.-	- LA REURBANIZACIÓN DE LOS VIARIOS PÚBLICOS EXISTENTES A LOS CRITERIOS DE ACCESIBILIDAD DEL PLAN GENERAL.	324
ARTÍCULO 348.-	VÍAS PARA BICICLETAS.....	324
ARTÍCULO 349.-	APARCAMIENTOS PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA	325
CAPÍTULO IV. LAS INFRAESTRUCTURAS URBANAS BÁSICAS.....		325
ARTÍCULO 350.-	EL DIMENSIONADO Y TRAZADO DE LAS REDES.....	325
ARTÍCULO 351.-	RED DE ABASTECIMIENTO	326
ARTÍCULO 352.-	RED DE SANEAMIENTO Y DRENAJE DE AGUAS PLUVIALES	327
ARTÍCULO 353.-	INSTALACIONES DE ALUMBRADO PÚBLICO.....	329
ARTÍCULO 354.-	RED DE GAS NATURAL	333
ARTÍCULO 355.-	UBICACIÓN DE CONTENEDORES PARA RECOGIDA DE RESIDUOS SÓLIDOS	333
ARTÍCULO 356.-	INSTALACIONES PARA LA RECOGIDA NEUMÁTICA DE RESIDUOS SÓLIDOS URBANOS	333
ARTÍCULO 357.-	LAS INFRAESTRUCTURAS PARA LA ENERGÍA ELÉCTRICA	334
ARTÍCULO 358.-	INFRAESTRUCTURAS DE TELECOMUNICACIÓN	335
ARTÍCULO 359.-	DISPOSICIONES GENERALES PARA LA ORDENACIÓN DEL SUBSUELO EN LOS SERVICIOS URBANOS DE LAS OBRAS DE URBANIZACIÓN.....	335
ARTÍCULO 360.-	DEBER DE CONSERVACIÓN.....	336
ARTÍCULO 361.-	ENTIDAD DE CONSERVACIÓN	336
ARTÍCULO 362.-	NORMAS TÉCNICAS PARA LA ACCESIBILIDAD Y LA ELIMINACIÓN DE BARRERAS ARQUITECTÓNICAS, URBANÍSTICAS Y EN EL TRANSPORTE	336
TÍTULO XIII: DISCIPLINA URBANÍSTICA.		338

ARTÍCULO 363.-	ACTOS SUJETOS A LICENCIA.	338
ARTÍCULO 364.-	EFICACIA TEMPORAL DE LA LICENCIA.	340
ARTÍCULO 365.-	INFORMACIÓN Y PUBLICIDAD EN LAS OBRAS.	341
ARTÍCULO 366.-	ACTOS EN EJECUCIÓN SIN LICENCIA O CONTRAVINIENDO SUS CONDICIONES: SUSPENSIÓN.	342
ARTÍCULO 367.-	RESTABLECIMIENTO DE LA LEGALIDAD URBANÍSTICA.	343
ARTÍCULO 368.-	INFRACCIONES URBANÍSTICAS Y SANCIONES.	345
TÍTULO XIV.- DISPOSICIONES TRANSITORIAS		350
PRIMERA.- ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL RÉGIMEN TRANSITORIO		350
SEGUNDA.- RÉGIMEN TRANSITORIO Y CLASIFICACIÓN DE SUELO		350
TERCERA.- RÉGIMEN TRANSITORIO DEL PLANEAMIENTO DE DESARROLLO APROBADO DEFINITIVAMENTE ANTES DE LA ENTRADA EN VIGOR DEL NUEVO PLANEAMIENTO GENERAL.		351
CUARTA.- RÉGIMEN TRANSITORIO DE LA EJECUCIÓN DEL PLANEAMIENTO DE DESARROLLO APROBADO DEFINITIVAMENTE ANTES DE LA ENTRADA EN VIGOR DEL NUEVO PLANEAMIENTO GENERAL		352
QUINTA.- PARCELAS EN SUELO URBANO		353
SEXTA.- EDIFICACIONES, INSTALACIONES Y USOS FUERA DE ORDENACIÓN		353
SÉPTIMA.- EDIFICACIONES, INSTALACIONES Y USOS ASIMILADOS AL RÉGIMEN DE FUERA DE ORDENACIÓN		356
OCTAVA.- SITUACIÓN DE FUERA DE ORDENANZAS		356
NOVENA.- RÉGIMEN TRANSITORIO EN LAS LICENCIAS CONCEDIDAS O EN TRAMITACIÓN ...		357
DISPOSICIÓN DEROGATORIA ÚNICA		357

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA DEL MUNICIPIO DE BENAHAVÍS

TÍTULO I: DISPOSICIONES GENERALES DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA

NORMAS URBANÍSTICAS GENERALES Y PARTICULARES

TÍTULO I: DISPOSICIONES GENERALES DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA.

Artículo 1.- DOCUMENTACIÓN.

El presente Plan General de Ordenación Urbanística, consta de los siguientes documentos:

- **MEMORIA GENERAL**, compuesta por la de **INFORMACIÓN**, conjuntamente con sus **ANEXOS** y la de **ORDENACIÓN**.

Es el instrumento básico para la interpretación del Plan en su conjunto y sirve para resolver los conflictos entre los distintos documentos o determinaciones del Plan.

- **NORMAS URBANÍSTICAS GENERALES Y DE PROTECCIÓN**, que constituyen el presente documento, conjuntamente con las **FICHAS DE ÁMBITO DE PLANEAMIENTO**. Todas las normas son de aplicación directa sin necesidad de desarrollos posteriores y vinculantes para las Administraciones y Entidades Públicas y para los particulares, salvo que expresamente se haga constar su carácter de directrices o recomendaciones. Las directrices serán vinculantes en cuanto a sus fines para los instrumentos que desarrollen la ordenación pormenorizada y los instrumentos y actos de ejecución o gestión del planeamiento. Las Recomendaciones son determinaciones de carácter indicativo para los instrumentos que desarrollen la ordenación pormenorizada y los instrumentos y actos de ejecución o gestión del planeamiento que, en caso de apartarse de las mismas, requerirán justificar de forma expresa la decisión adoptada. La programación del Plan General se contiene al final de estas Normas Urbanísticas.
- El **CATÁLOGO** relativo a la identificación, conservación, protección o mejora del patrimonio histórico.
- **MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA**.

Planos del Plan General:**Planos de Información****SITUACIÓN**

I. S. 1	SITUACIÓN NIVEL REGIONAL	1/400.000
I. S. 2	SITUACION NIVEL PROVINCIAL	1/200.000
I. S. 3	SITUACIÓN NIVEL COMARCAL	1/50.000
I. S. 4	ORTOFOTOGRAFÍA	1/20.000
I. S. 5	TOPOGRÁFICO	1/20.000

MEDIO FÍSICO

I.M.F.6	GEOLOGÍA	1/20.000
I.M.F.7	PENDIENTES MEDIAS	1/20.000
I.M.F.8	ALTITUDES ABSOLUTAS	1/20.000
I.M.F.9	HIDROGRAFÍA	1/20.000
I.M.F.10	VEGETACIÓN NATURAL	1/20.000
I.M.F.11	USOS DEL SUELO	1/20.000

RIESGOS

I.R.12.1	RIESGO INUNDACIÓN	1/20.000
I.R.12.2	RIESGO INUNDACIÓN CASCO URBANO	1/2.000
I.R.13.1	RIESGO DE EROSIÓN	1/20.000
I.R.13.2	RIESGO DE EROSIÓN CASCO URBANO	1/2.000
I.R.14.1	RIESGO DE INCENDIO	1/20.000
I.R.14.2	RIESGO DE INCENDIO CASCO URBANO	1/2.000
I.R.15.1	RIESGO GEOLÓGICO-GEOTÉCNICO	1/20.000
I.R.15.2	RIESGO GEOLÓGICO-GEOTÉCNICO CASCO URBANO	1/2.000

AFECCIONES JURÍDICO ADMINISTRATIVAS

I.A.16	AFECCIONES JURÍDICO ADMINISTRATIVAS	1/20.000
--------	-------------------------------------	----------

CATÁLOGO DE PATRIMONIO HISTÓRICO ARTÍSTICO

I.C.17.1	PATRIMONIO ARQUEOLÓGICO Y EDFICADO	1/20.000
I.C.17.2	PATRIMONIO ARQUEOLÓGICO Y EDFICADO CASCO URBANO	1/2.000

SUELOS DOTACIONALES

I.S.D18	SUELOS DOTACIONALES	1/15.000
I.S.D19	NIVEL DE PATRIMONIALIZACIÓN	1/15.000

INFRAESTRUCTURAS

I.I. 20	INFRAESTRUCTURA GENERAL ACTUAL DEL TERRITORIO	1/20.000
---------	---	----------

INFRAESTRUCTURAS CASCO URBANO

I.I.C. 21	RED DE ABASTECIMIENTO DE AGUA	1/3.000
I.I.C. 22	RED DE SANEAMIENTO	1/3.000
I.I.C. 23	RED DE BAJA TENSIÓN	1/3.000
I.I.C. 24	RED DE MEDIA TENSIÓN	1/3.000
I.I.C. 25	ALUMBRADO PÚBLICO	1/3.000

MORFOLOGÍA URBANA Y PLANEAMIENTO VIGENTE

I.M.U.26	USOS Y ORDENANZAS DEL PLANEAMIENTO DE DESARROLLO	1/2.000
I.M.U.27	CLASIFICACIÓN DEL SUELO-GESTIÓN DEL PGOU VIGENTE	1/2.000

GRADO DE DESARROLLO

I.28.0	ORDENACIÓN-CLASIFICACIÓN PLANEAMIENTO VIGENTE	1 / 10.000
I.G.D.28	GRADO DE DESARROLLO DEL PGOU VIGENTE NIVEL TERRITORIAL	1/15.000
I.G.D.29	GRADO DE DESARROLLO DEL PGOU VIGENTE EN EL CASCO URBANO	1/2.000

Planos de Ordenación**ORDENACIÓN TERRITORIAL**

O.T.30	PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN DEL MEDIO FÍSICO	1/50.000
--------	--	----------

ORDENACIÓN ESTRUCTURAL

O.E.31	CLASIFICACIÓN DEL SUELO.CALIFICACIÓN GENÉRICA.SISTEMAS GENERALES	1/20.000
O.E.32	CLASIFICACIÓN DEL SUELO. CALIFICACIÓN GENÉRICA. SISTEMAS GENERALES	1/10.000

ORDENACIÓN ESTRUCTURAL Y PORMENORIZADA

O.P.T. 33	CLASIFICACIÓN-CALIFICACIÓN Y SISTEMAS GENERALES	1/5.000
O.P.T. 34	CLASIFICACIÓN-CALIFICACIÓN Y SISTEMAS GENERALES	1/5.000
O.P.T. 35	CLASIFICACIÓN-CALIFICACIÓN Y SISTEMAS GENERALES	1/5.000
O.P.T. 36	CLASIFICACIÓN-CALIFICACIÓN Y SISTEMAS GENERALES	1/5.000
O.P.T. 37	CLASIFICACIÓN-CALIFICACIÓN GESTIÓN CASCO URBANO	1/2.000

ORDENACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS

O.I. 38	RED VIARIA	1/15.000
O.I. 39	RED DE SANEAMIENTO	1/15.000
O.I. 40	RED DE ABASTECIMIENTO	1/15.000
O.I. 41	RED ELÉCTRICA	1/15.000
O.I. 42	ORDENACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS CASCO URBANO	1/4.000

ORDENACIÓN ALINEACIONES

O.A. 43.1	ORDENACIÓN ALINEACIONES DE LA EDIFICACIÓN EN CARRETERAS AUTONÓMICAS	1/5.000
O.A. 43.2	ORDENACIÓN ALINEACIONES DE LA EDIFICACIÓN EN CARRETERAS AUTONÓMICAS	1/5.000
O.A. 43.3	ORDENACIÓN ALINEACIONES DE LA EDIFICACIÓN EN CARRETERAS AUTONÓMICAS	1/5.000
O.A. 43.4	ORDENACIÓN ALINEACIONES DE LA EDIFICACIÓN EN CARRETERAS AUTONÓMICAS	1/5.000
O.A. 43.5	ORDENACIÓN ALINEACIONES DE LA EDIFICACIÓN EN CARRETERAS AUTONÓMICAS	1/5.000
O.A. 43.6	ORDENACIÓN ALINEACIONES DE LA EDIFICACIÓN EN CARRETERAS AUTONÓMICAS	1/5.000
O.A. 43.7	ORDENACIÓN ALINEACIONES DE LA EDIFICACIÓN EN CARRETERAS AUTONÓMICAS	1/5.000

ORDENACIÓN ESTRUCTURAL SUELO NO URBANIZABLE

O.E.44.1	ESTRUCTURA DEL SUELO NO URBANIZABLE Y AFECCIONES JURÍDICO-ADMINISTRATIVAS	1/10.000
O.E.44.2	ESTRUCTURA DEL SUELO NO URBANIZABLE Y AFECCIONES JURÍDICO-ADMINISTRATIVAS	1/10.000
O.E.44.3	ESTRUCTURA DEL SUELO NO URBANIZABLE Y AFECCIONES JURÍDICO-ADMINISTRATIVAS	1/10.000
O.E.44.4	ESTRUCTURA DEL SUELO NO URBANIZABLE Y AFECCIONES JURÍDICO-ADMINISTRATIVAS	1/10.000

ORDENACIÓN ESTRUCTURAL SUELO URBANO

O.E.45	USOS DENSIDADES Y EDIFICABILIDADES GLOBALES CASCO URBANO	1/2.000
O.E.46	USOS DENSIDADES Y EDIFICABILIDADES GLOBALES TERRITORIAL	1/10.000

ORDENACIÓN ESTRUCTURAL AFECCIONES

O.E.47	AFECCIONES AMBIENTALES DE LOS SECTORES	1/5.000
--------	--	---------

Artículo 2.-OBJETO, ÁMBITO TERRITORIAL Y NATURALEZA DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA DE BENAHAVÍS.

- 1 En el ámbito de la Ordenación Territorial, el presente Plan General de Ordenación Urbanística queda vinculado al Plan de Ordenación Territorial de Andalucía en función del carácter de las determinaciones de éste y, en su caso, mediante los procedimientos establecidos en el Título II de la Ley de Ordenación del Territorio de Andalucía. Es así que se recogen todas aquellas determinaciones propias de la mencionada Ordenación Territorial en el presente documento de Plan General.
- 2 De la misma manera se establece la Ordenación Urbanística de aplicación en la totalidad del término municipal de Benahavís, así como la organización de la gestión de su ejecución, adaptada tanto a la Ley 7/2.002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía como al resto de la legislación aplicable.
- 3 Este Plan General de Ordenación Urbanística es el instrumento de ordenación integral del territorio del municipio de Benahavís por lo que define los elementos básicos de la estructura general y orgánica del territorio y clasifica el suelo, estableciendo los regímenes jurídicos correspondientes a sus distintas categorías; delimitando, directamente o a través de los instrumentos de planeamiento previstos para su desarrollo, las facultades urbanísticas propias del derecho de propiedad del suelo y concretando los deberes que condicionan la efectividad y ejercicio legítimo de dichos derechos.

Artículo 3.-FINES Y DIRECTRICES DE LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA.

Son fines de la ordenación urbanística establecida por el presente documento, así como la que establezcan sus instrumentos de desarrollo, los de promover las condiciones necesarias y disponer de la regulación normativa adecuada para hacer efectivo los principios rectores de la política social y económica establecidos en los artículos 40, 45, 46 y 47 de la Constitución, el artículo 12.3 del Estatuto de Autonomía de Andalucía, los artículos 2 y 3 del Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, y el artículo 3 de la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía.

Son Directrices del presente Plan General las siguientes:

- a. Fomentar un desarrollo sostenible y cohesionado del municipio en términos sociales, culturales, económicos y ambientales, con el objetivo fundamental de mejorar las condiciones de vida de las personas que lo habitan o visitan garantizando la disponibilidad de suelo para el acceso a una vivienda digna a todos sus residentes, así como para la adecuada dotación y equipamiento urbano y la implantación de las actividades económicas y de todo tipo que sean necesarias.
- b. La vinculación de los usos del suelo a la utilización racional y sostenible de los recursos naturales, garantizando el disfrute de un medio ambiente urbano y natural adecuado para mejorar las condiciones de calidad de vida de sus ciudadanos.

A estos efectos y en suelo no urbanizable, será preferente el criterio establecido en el artículo 46.1.K la LEY 7/2002.

- c. La vinculación de los usos del suelo y de las construcciones, edificaciones e instalaciones, sea cual fuere su titularidad, al interés general evitando la especulación del suelo, para lo cual se delimita el contenido del derecho de propiedad conforme a su función social y utilidad pública.
- d. La justa distribución de los beneficios y cargas entre quienes intervengan en la actividad de ejecución del planeamiento.
- e. La participación de la comunidad en las plusvalías generadas por la acción urbanística de los entes públicos.
- f. La conservación y adecuado uso del patrimonio histórico, urbanístico, arquitectónico y cultural del municipio
- g. Los principios de desarrollo territorial y urbano sostenible del Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio.

Artículo 4.- DETERMINACIONES DEL PLAN GENERAL.

- 1** El presente documento de planeamiento establece las determinaciones estructurales y pormenorizadas precisas para definir y concretar el modelo territorial adoptado.
- 2** El Plan General establece para cada terreno, parcela, área o sector su clasificación urbanística de conformidad con los criterios legales, procediendo asimismo a su expresa calificación, mediante la determinación de sus usos globales o pormenorizados, así como de sus correspondientes tipologías, según proceda.

Se entiende por Uso Global el destino o actividad dominante o predominante, genérica o básica que se asigna a áreas o zonas completas del territorio, sin perjuicio de que en su ámbito puedan darse otros usos globales en menor extensión o pormenorizados, en todo caso, compatibles con el global.

Se entiende por Uso Pormenorizado la actividad o el destino pormenorizado, concreto, detallado y preciso de cada zona, porción de suelo o edificio, incluso espacialmente superpuesto con otros en distintos niveles de la misma edificación.

Artículo 5.- DETERMINACIONES PERTENECIENTES A LA ORDENACIÓN ESTRUCTURAL DEL TÉRMINO.

1. El presente Plan General establece la ordenación estructural del término municipal, que está constituida por la estructura general y las directrices que definen el modelo territorial y de desarrollo urbano adoptado por el presente plan.

2. La ordenación estructural del municipio queda integrada por las siguientes determinaciones:

A. La clasificación del suelo delimitando las superficies adscritas a cada clase y categoría del mismo.

Se regulan en los Títulos III, IV, V y VI de las presentes Normas y la clasificación del suelo se grafa en los planos de Ordenación Estructural" O.E.

Las clasificaciones y categorías que, en desarrollo de la Ley andaluza 7/2002, se delimitan en el presente PGOU no predeterminan las situaciones básicas de suelo a que se refiere el Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, para el objeto y fines propios de esta norma estatal, sin perjuicio de la inclusión en la situación básica de "suelo urbanizado" de todo el suelo directamente clasificado como "suelo urbano", en cualquiera de sus categorías.

B. Los Sistemas Generales, constituidos por la red básica de reserva de terrenos y construcciones de destino dotacional público. La identificación de los terrenos calificados como Sistemas Generales se encuentra en el Planos de Ordenación Estructural O.E. y las dotaciones públicas se grafan en los planos de Ordenación Estructural y Pormenorizada O.P. "Clasificación-Calificación y Sistemas Generales".

C. La Red de tráfico, peatonal y de aparcamientos estructurales. Red de Transportes Públicos.

El Plan define una red de viarios estructurantes que queda reflejada en los Planos de Ordenación de Infraestructuras y Planos de Ordenación Pormenorizada.

D. Usos, densidades y edificabilidades globales para las distintas zonas en suelo urbano consolidado y para los ámbitos o sectores de suelo urbano no consolidado y suelo urbanizable sectorizado.

Se contienen estas determinaciones en la normativa y fichas del presente documento.

E. Regulación de los usos incompatibles y las condiciones para proceder a la sectorización del Suelo Urbanizable No Sectorizado, así como aquellas que expresan los criterios de disposición de los sistemas generales para el caso de que se procediese a su sectorización.

F. Delimitación de áreas de reparto y Aprovechamiento Medio en el Suelo Urbanizable Sectorizado. Se contiene en el Título III de las presentes Normas.

G. Disposiciones que garanticen el suelo suficiente para viviendas de protección oficial u otros regímenes de protección pública. Y en concreto, la determinación del porcentaje de vivienda protegida establecida para

00166188

cada sector. Se contiene en el Capítulo II del Título VIII y el porcentaje concreto en las fichas urbanísticas de cada sector.

- H. Las que identifican los elementos y espacios de valor histórico, arqueológico, natural o paisajístico más relevantes en el suelo no urbanizable de especial protección, incluida su normativa. Se regulan en el Título VI y se grafían en los planos de ordenación estructural OE.
- I. Las que establecen las medidas e identificación de los ámbitos del Hábitat Rural Diseminado para evitar la formación de nuevos asentamientos en el suelo no urbanizable. Se regulan en el Título VI y se grafían en los planos de ordenación estructural.
- J. Las que requieren especial protección por su singular valor arquitectónico, histórico, arqueológico o cultural, así como aquellas que establecen su régimen de protección aplicable. Se identifican en los planos de Ordenación Estructural O.E.
- K. Las que definen el régimen de protección y servidumbres de los bienes de dominio público, según su legislación sectorial. Se identifican en los planos de Ordenación Estructural O.E.
- L. En aplicación de la ley 5/1999 de 29 de junio de Prevención y Lucha Contra los Incendios Forestales, en la sección tercera, artículo 39, cumplimentado por el Decreto 247/2001 de 13 de noviembre de 2001 en su artículo 9, el Ayuntamiento tendrá la obligación de redactar y tramitar el correspondiente Plan Local de Prevención de Incendios Forestal en su ámbito municipal.
- M. En aplicación al Decreto 357/2010 de 3 de agosto por el que se aprueba el Reglamento para la Protección de la Calidad del Cielo Nocturno, en la sección segunda, el Ayuntamiento tendrá la obligación de redactar propuesta de determinación de zonas E2, E3 y E4 dentro de su término municipal, en atención al uso predominante del suelo, sin que ello excluya la posible presencia de otros usos de suelo distintos de los indicados en cada caso como mayoritarios.

El Ayuntamiento comunicará a la correspondiente Delegación Provincial de la Consejería competente en materia de medio ambiente su propuesta de zonificación, en el plazo de un año desde la aprobación de la zonificación E1 o de su revisión. A tal efecto, remitirá un informe a la Delegación Provincial, cuyo contenido mínimo será el siguiente:

- a) Clasificación y calificación del suelo en cada zona.
- b) Edificabilidad de las distintas zonas.
- c) Límites de cada zona en formato shapefile (shp) o compatible y en el sistema de referencia European Datum 1950 (ED50) o European Terrestrial Reference System 89 (ETRS89), en proyección UTM Huso 30.
- d) Cartografía de las áreas lumínicas de todo el Municipio en el formato referido en el apartado anterior.
- e) Informe descriptivo que incluya una justificación de la zonificación.

f) Programa de adaptación de las instalaciones de alumbrado exterior existentes a los requerimientos del Reglamento para la Protección de la Calidad del Cielo Nocturno. El programa contendrá como mínimo: el análisis de la adecuación de las instalaciones de alumbrado exterior existentes en función de la zona lumínica en que se encuentren, descripción de las actuaciones necesarias para adaptar dichas instalaciones de alumbrado exterior, el cronograma de ejecución y la valoración del coste de las mismas.

3. Las determinaciones estructurales no pueden ser alteradas por ningún planeamiento urbanístico de desarrollo.

Artículo 6.- DETERMINACIONES DE LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA PRECEPTIVAS.

Son determinaciones de la ordenación pormenorizada preceptiva:

- a. En el suelo urbano consolidado, las precisas que legitiman directamente la actividad de ejecución sin necesidad de planeamiento de desarrollo, estableciendo a tal efecto, la ordenación detallada y el trazado pormenorizado de la trama urbana, sus espacios públicos y dotaciones comunitarias, la fijación de usos pormenorizados y las ordenanzas de aplicación.
- b. En el suelo urbano no consolidado, la delimitación de las áreas de reforma interior que no precisan planeamiento de desarrollo para establecer su ordenación detallada, así como la definición de sus objetivos, la asignación de usos, densidades y edificabilidades globales para cada una de las áreas, incluyendo, la delimitación de las áreas de reparto y la determinación de su aprovechamiento medio, así como las previsiones de programación y gestión.
- c. En el suelo urbano no consolidado, los criterios y directrices para la ordenación detallada de los distintos sectores definidos en esta clase de suelo que precisen planeamiento de desarrollo, así como las previsiones de programación y gestión.
- d. En el suelo urbanizable sectorizado, los criterios y directrices para la ordenación detallada de los distintos sectores, así como las previsiones de su programación y de gestión.
- e. En el suelo urbanizable no sectorizado y en el no urbanizable, la normativa de aplicación que no tiene el carácter de estructural.
- f. La definición de los elementos o espacios que requieren especial protección por su valor urbanístico, arquitectónico, histórico, cultural, natural o paisajístico que no tienen el carácter de estructural.

Artículo 7.- DETERMINACIONES DE LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA POTESTATIVA.

Se considerará ordenación pormenorizada potestativa toda la que no revista carácter expreso de preceptiva conforme a la LOUA y a este Plan General.

Artículo 8.-VIGENCIA DEL PLAN GENERAL.

1. El Plan General de Ordenación Urbanística de Benahavís tiene vigencia indefinida mientras no se apruebe su revisión íntegra, siempre sin perjuicio del resto de innovaciones que se produzcan.
2. El plazo de sus previsiones programadas es de ocho años, debiendo el Ayuntamiento, una vez transcurrido dicho período, verificar la oportunidad de proceder a su revisión parcial o total. En todo caso, y cada cuatro años, el Ayuntamiento podrá constatar el cumplimiento de su ejecución con la finalidad de ajustar las determinaciones de programación y gestión urbanística de carácter potestativo establecidas en este Plan, así como incorporar aquellas no establecidas conforme al procedimiento establecido para la delimitación de unidades de ejecución.
3. En caso necesario, el Ayuntamiento podrá tramitar una ACTUALIZACIÓN DE LA PROGRAMACIÓN que permita cambiar la establecida en este PGOU que permita incorporara actuaciones previstas para el 2º Cuatrienio en el 1º, siempre y cuando quede acreditado que la iniciativa es viable y conforme al estado de las Infraestructuras y Servicios Generales que las nuevas actuaciones requieran o se exija a estas ciertas cargas adicionales para la conexión con las redes generales.
4. Las normas de aplicación directa del Plan de Ordenación del Territorio de ámbito Subregional prevalecerán sobre las disposiciones del presente Plan que resulten contradictorias o incompatibles con ellas.

Artículo 9.- RÉGIMEN DE LAS INNOVACIONES DEL PLAN.

1. El Plan General podrá ser innovado para su mejora mediante su revisión, integral o parcial, o mediante su modificación.

A los efectos de valorar el alcance de las eventuales innovaciones del Plan General, se entenderá que son elementos y sistemas fundamentales de la estructura general y orgánica de la ordenación integral del territorio, a las partes estructurantes que propone el presente Plan como constituyentes del modelo, estrategia, objetivos o directrices del desarrollo territorial, por lo que la eventual alteración sustancial de los criterios en que se consagra aquella estructura general y orgánica, implicará una revisión anticipada del Plan.

2. Toda innovación que se redacte del Plan General deberá quedar integrada por la documentación idónea para el completo logro de sus fines y adecuado desarrollo de las determinaciones a que afecte, ello en función de sus objetivos y alcance. Cualquiera que sea la magnitud y trascendencia de la innovación deberá estar justificada mediante un estudio de su incidencia sobre las previsiones y determinaciones contenidas en el Plan General, así como sobre la posibilidad de proceder a la misma sin necesidad de revisar el Plan.
3. El Ayuntamiento podrá, en cualquier momento, redactar y aprobar versiones completas y actualizadas de los instrumentos de planeamiento que hayan sido objeto de modificaciones, pudiendo incluso realizar la labor de refundición necesaria para la adecuada clarificación y armonización de

las disposiciones vigentes; debiendo realizarse preceptivamente en el momento en el que por el número o por el alcance de las modificaciones incorporadas resulte necesaria para facilitar a cualquier persona el derecho de consulta sobre el instrumento de planeamiento íntegro.

4. En toda innovación deberán respetarse los requerimientos de procedimiento, documentación y ordenación establecidos en los artículos 36 a 38 de la LEY 7/2002 y de además las siguientes:

1. El planeamiento urbanístico general establecerá las condiciones de desarrollo urbano de acuerdo con las siguientes directrices:

a) El crecimiento de la urbanización deberá garantizar la continuidad urbana y ordenar los espacios intermedios generados por desarrollos anteriores, respetando los tengan valor ambiental o agrícola y deban ser protegidos.

b) La ordenación de las nuevas urbanizaciones deberá resolver y garantizar la continuidad del viario y la conexión con el resto de las infraestructuras.

c) El desarrollo temporal de los suelos de crecimiento urbano se deberá realizar de acuerdo con la ejecución de las infraestructuras generales, así como con las previsiones en materia de transporte público y comunicaciones.

d) Los nuevos crecimientos urbanos garantizarán la ejecución de las dotaciones y servicios acordes a la población prevista.

e) Los nuevos crecimientos deberán asumir la ejecución de las infraestructuras viarias previstas para cada sector, los costes de la obtención de los recursos hídricos, y participar en las cargas económicas destinadas a la ejecución de las restantes infraestructuras generales.

f) La programación de las actuaciones urbanísticas evitará la retención de los suelos ya clasificados, procurando su desarrollo y ejecución antes que aumentar la clasificación de nuevos suelos.

En este sentido, y en aras de facilitar la gestión y ejecución de los suelos clasificados en el PGOU según las variables que puedan afectar al desarrollo de los mismos en la vida del Plan, aquellos ámbitos transformados o en proceso de ejecución conforme a su planeamiento de desarrollo aprobado, que recojan en su ordenación el uso residencial y que no hayan materializado el total de unidades residenciales previstas en él, podrán reducir la densidad del sector de forma justificada, por criterios técnicos o de mercado.

Las unidades residenciales no materializadas podrán ser incorporadas a suelos clasificados en este PGOU que justifiquen la idoneidad para el desarrollo de las mismas, sin que se vea alterado el modelo de ciudad de este PGOU, cumpliendo a tal efecto el artículo 36-2-5º de la LOUA.

Estas modificaciones deberán tramitarse con la correspondiente innovación del planeamiento general, cumpliendo lo determinado en los artículos 36 a 38 de la LOUA. De conformidad con la Disposición Transitoria Segunda de la Ley 2/2012, de 30 de enero, si el aumento o disminución de la densidad fuera superior al 20% de la existente, conllevará a la alteración de la ordenación estructural establecida por este PGOU.

- g) Serán prioritarias las actuaciones en las áreas urbanas que rentabilicen las infraestructuras básicas ejecutadas o de ejecución inmediata.
2. El planeamiento de desarrollo de los suelos clasificados como urbanizables incluidos en alguna zona declarada Lugar de Importancia Comunitaria deberá ser informado por el órgano ambiental competente con carácter previo a su aprobación.
3. La ordenación de las nuevas áreas de crecimiento se realizará de conformidad con las siguientes directrices de adecuación ambiental:
- a) Se priorizará la protección de los recursos naturales, culturales y paisajísticos, procurando la conformación de un medio urbano ambientalmente sostenible.
- b) Se establecerá una ordenación ajustada al soporte territorial, que reconozca las vaguadas, cauces, riberas, atalayas, y los demás hitos y elementos relevantes, que se adecue a la topografía.
- c) Se preservará de la edificación las zonas con pendientes superiores al 35% y se evitarán los desmontes de altura superior a 3 metros y vez y media de separación entre ellos.
- d) Se garantizará que los nuevos crecimientos resuelvan las infraestructuras necesarias para eliminar los efectos de la contaminación sobre las aguas y el suelo, así como de la contaminación acústica y atmosférica.
4. Se mantendrán y acondicionarán las áreas arboladas existentes integrándolas en el desarrollo urbano, y se preverá la adecuación paisajística de las zonas edificadas mediante un "Estudio de Ordenación Paisajística" que garantice la ejecución de los tratamientos arbóreos y paisajísticos dentro del orden global de la propuesta urbanística.

Artículo 10.- TIPOS DE INNOVACIONES.

1.-Procederá la Revisión total anticipada del presente Plan General cuando se hayan de adoptar nuevos criterios que alteren sustancialmente la ordenación estructural, por cualquiera de las siguientes circunstancias:

- Elección de un Modelo Territorial distinto.

- Aparición de circunstancias sobrevenidas de carácter demográfico o económico, que hayan de incidir sustancialmente sobre la ordenación prevista.
- Por el agotamiento de la capacidad del Plan: cuando se haya procedido a la ejecución de la urbanización en el 80% de las áreas y sectores del suelo urbano no consolidado y en el 60% del suelo urbanizable ordenado y sectorizado, en los términos señalados en el art. 9.4 de este PGOU.
- Cuando el Plan resulte afectado por las determinaciones de un Plan Territorial de superior jerarquía y ámbito, que así lo exigiese expresamente.

2.-Se entiende por Revisión Parcial aquella que altera sustancialmente el conjunto de las determinaciones pertenecientes a la ordenación estructural en un ámbito territorial determinado del municipio o que tenga por objeto la alteración de determinaciones del Plan que formen un conjunto homogéneo, siempre que se justifique su procedencia en la aparición de circunstancias sobrevenidas de interés general (infraestructura, equipamiento o vivienda pública) que requieran la alteración de la ordenación estructural de ese ámbito.

3.-El resto de supuestos serán considerados como Modificaciones, que podrá alcanzar a aquellas que entrañen un cambio o alteración en la clasificación, la calificación global de una zona o de alguno de los elementos de los Sistemas Generales siempre que no supongan variación o incidencia sustancial en el Modelo Territorial o no distorsione la concepción global de los Sistemas Generales.

4.-Las innovaciones de las determinaciones correspondientes a la ordenación pormenorizada potestativa incorporadas en el presente Plan respecto del suelo urbano no consolidado y en los sectores del suelo urbanizable ordenado podrá realizarse directamente mediante Planes Parciales o Especiales sin necesidad de tramitarse una Modificación de este Plan; si bien, estas innovaciones deberán justificar que suponen una mejora de la ordenación pormenorizada establecida en el Plan General para el área o sector, que respetan la ordenación y determinaciones de carácter estructural, no afecten negativamente a la funcionalidad del sector o a la ordenación de los terrenos de su entorno, y que se realizan de conformidad con los criterios y directrices que en el presente Plan se establecen para esas innovaciones de la ordenación pormenorizada potestativa. En caso de establecerse unas determinaciones mínimas en la ficha urbanística correspondiente, el Planeamiento de Desarrollo deberá ajustarse a las determinaciones que el PGOU establece para dicho ámbito, en base a lo establecido en el artículo 10.2 A)c) de la LEY 7/2002.

5.-El incumplimiento de cualquiera de los plazos de presentación de Planes, Proyectos o Estudios, o de cualquiera de las fases de ejecución material de la urbanización, o de los plazos de edificación establecidos en cada caso por las presentes Normas y por el resto de instrumentos de planeamiento que desarrollen este Plan será causa para que pueda procederse a la modificación puntual del mismo, sin perjuicio, en su caso, de la incoación del expediente de declaración de incumplimiento de deberes legitimador de la expropiación.

00166188

6.-No se considerarán modificaciones del Plan:

Las alteraciones referidas en el número 4 del presente artículo.

La modificación de la ordenación pormenorizada potestativa del suelo transitorio ordenado, que por su naturaleza normativa se considerarán modificación, en su caso, de Plan Especial, Plan Parcial o Estudio de Detalle originario salvo que afecten a determinaciones pertenecientes a la ordenación estructural.

Los meros reajustes puntuales y de escasa entidad que la ejecución del planeamiento requiera justificadamente para adecuarlos a la realidad física del terreno y siempre que no supongan reducción de las superficies destinadas a sistemas generales o a espacios libres públicos de otra clase ni suponga incremento del índice de edificabilidad. Estos ajustes serán considerados como tales siempre y cuando no estén incluidos dentro de los supuestos regulados en el artículo 36 de la LOUA.

Las alteraciones de las disposiciones contenidas en estas Normas, que, por su naturaleza, puedan ser objeto de Ordenanzas Municipales, tales como las disposiciones en materia de seguridad, salubridad, habitabilidad y calidad de las construcciones y edificaciones, así como aquellas que tengan por objeto regular los aspectos relativos al proyecto, ejecución material, entrega y mantenimiento de las obras y los servicios de urbanización.

La modificación de las determinaciones de las Ordenanzas de la Edificación que afecten a usos, intensidades y densidades globales exigirá la modificación del presente Plan General.

La corrección de los errores materiales, aritméticos o de hecho, que se lleven a efecto de conformidad a la legislación aplicable.

La delimitación de Unidades de Ejecución y determinación de sistemas de actuación, así como su modificación o sustitución en los términos dispuestos por la legislación urbanística y siempre que no supongan alteración de la clase o categoría de suelo en que se encuentren incluidos los terrenos.

La delimitación, conforme al procedimiento previsto por la normativa urbanística, de reservas de terrenos para su incorporación al patrimonio municipal del suelo y áreas en las que las transmisiones onerosas de terrenos queden sujetas al ejercicio de los derechos de tanteo y retracto por parte del Ayuntamiento, así como la alteración de aquellas.

La determinación y concreción de los plazos máximos de ejecución del planeamiento dispuestos que se lleve a efecto conforme a la previsión de la normativa urbanística.

Si una vez aprobados los deslindes del Dominio Público Hidráulico, Servidumbre, Afección y Zona de Riesgo de Inundación de los cauces públicos que afecten a Sectores o Sistemas Generales, los límites de los

00166188

mismos se viesen alterados, produciéndose una variación mayor del diez por ciento de la superficie establecida por el PGOU y la superficie resultante del DPH y Zona de Servidumbre del deslinde difiera también un diez por ciento de la delimitación técnica de este PGOU, se deberá proceder a la innovación del planeamiento general que incorpore las modificaciones producidas por la nueva delimitación de los ámbitos. Las diferencias iguales o menores al diez por ciento se considerarán ajustes del PGOU, sin ser necesaria por ello la modificación del planeamiento general.

***Se permite que los Planes Especiales que desarrollen los Sistemas Generales puedan ajustar los trazados y ubicación de los mismos de forma justificada, siempre que no afecten negativamente a la funcionalidad del Sistema General o a la ordenación de los terrenos de su entorno, y que se realizan de conformidad con los criterios y directrices que en el presente Plan se establecen para esos ajustes, sin que sean considerados modificaciones del PGOU.**

***Suspendido por la Resolución de Aprobación Definitiva de la CTOTU de 14 de noviembre de 2018.**

Artículo 11.- VINCULACIÓN Y OBLIGATORIEDAD DEL PLAN.

- 1 La aprobación del presente Plan General, así como la del resto de instrumentos de planeamiento que lo desarrollen produce el efecto de la vinculación de los terrenos, las instalaciones, las construcciones y las edificaciones al destino que resulte de su clasificación y calificación, así como al régimen urbanístico que se derive de estas determinaciones.
- 2 El Plan General y sus instrumentos de desarrollo obligan por igual a cualquier persona física o jurídica, pública o privada, siendo nulas cualesquiera reservas de dispensación. El cumplimiento estricto de sus términos y determinaciones será exigible por cualquiera mediante el ejercicio de la acción pública.

Artículo 12.- INTERPRETACIÓN DEL PLAN.

1. Las determinaciones del Plan, dado su carácter normativo, habrán de interpretarse con base en los criterios que, partiendo del sentido propio de sus palabras y definiciones, y en relación con el contexto y los antecedentes, tengan en cuenta principalmente su espíritu y finalidad, así como la realidad social del momento en que se han de aplicar.
2. No obstante lo anterior, y dada la peculiaridad de las normas jurídicas de los Planes Urbanísticos que se integra por determinaciones escritas y gráficas, se ofrecen los siguientes criterios generales de interpretación:
 - En supuestos de contradicción entre documentación planimétrica y escrita, prevalecerán el contenido de las escritas, salvo que, del conjunto del instrumento de planeamiento, y especialmente de la Memoria de Ordenación, resultase, conforme al principio de coherencia interna del documento en su conjunto, que el espíritu y

finalidad de los objetivos perseguidos se cumplimenta mejor con la interpretación derivada de la documentación planimétrica.

- En supuestos de contradicción entre mediciones reflejadas en planos y las resultantes de la realidad física, se estará a lo que resulte de los levantamientos topográficos que se lleven a efecto.
 - De no ser posible salvar las contradicciones o imprecisiones que se apreciaren conforme a las reglas establecidas en los apartados anteriores, se estará a la interpretación que mejor se acomode a la función social del derecho de propiedad y al sometimiento de éste al interés público general, concretado en el logro de un desarrollo cohesionado y sostenible de la ciudad y en una utilización racional de los recursos naturales. Por ello, en estos casos se estará a la solución que suponga la menor edificabilidad, los mayores espacios públicos, el mayor grado de protección y conservación del patrimonio, el menor impacto ambiental y paisajístico y la menor transformación en los usos y prácticas tradicionales.
3. Los simples errores materiales que se detecten en el Plan podrán corregirse, a iniciativa municipal, mediante acuerdo de la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo, al que se dará la preceptiva publicidad oficial.

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA DEL MUNICIPIO DE BENAHAVÍS

**TÍTULO II: DISPOSICIONES GENERALES SOBRE LOS
INSTRUMENTOS DE COMPLEMENTO Y DESARROLLO DE LA
ORDENACIÓN DEL PLAN GENERAL**

TÍTULO II: DISPOSICIONES GENERALES SOBRE LOS INSTRUMENTOS DE COMPLEMENTO Y DESARROLLO DE LA ORDENACIÓN DEL PLAN GENERAL

CAPÍTULO I.- FIGURAS DE PLANEAMIENTO GENERAL

Artículo 13.- EL PLAN DE SECTORIZACIÓN.

1. Los Planes de Sectorización tienen por objeto el cambio de categoría de terrenos de suelo urbanizable no sectorizado a suelo urbanizable sectorizado u ordenado, teniendo, por ello, la consideración de innovación del planeamiento general; desarrollan y complementan las determinaciones previstas en este Plan General para el Suelo Urbanizable No Sectorizado, incorporando todas las determinaciones estructurales y pormenorizadas preceptivas que garanticen su incardinación en la estructura general y orgánica que define; y planifican y estructuran porciones cerradas del territorio para la realización de unidades urbanísticas integradas delimitadas en el acuerdo de formulación del mismo de conformidad con los criterios establecidos en el presente instrumento de planeamiento.
2. En el acuerdo de formulación deberá justificarse la procedencia de la redacción y tramitación del Plan de Sectorización teniendo presente la apreciación de los procesos de ocupación y utilización del suelo y su previsible evolución en el medio plazo teniendo en cuenta la tendencia desde la aprobación del presente Plan General, el modelo de desarrollo urbano propuesto por éste, el grado de ejecución de los sectores del suelo urbanizable delimitados así como los criterios establecidos por el presente Plan General respecto a la sectorización.
3. No podrá tramitarse un Plan de Sectorización sin contener las cédulas expresivas de las certificaciones técnicas de los órganos competentes respecto de la suficiencia de las infraestructuras, servicios, dotaciones y equipamientos para garantizar los servicios públicos que la propuesta demande y la ejecución, mejora o reforzamiento de las redes de infraestructuras exteriores afectadas por la nueva actuación; debiendo acompañarse, asimismo, a la solicitud de tramitación los compromisos y garantías para la ejecución de la urbanización, que serán como mínimo del 20% del coste total de las obras.
4. Deberá justificarse en su Memoria el cumplimiento de los requerimientos establecidos en el art.12, 2 y 3 de la LEY 7/2002.; y tener el contenido previsto en el artículo 12.4 LEY 7/2002.
5. En los supuestos en que el Plan de Sectorización proceda a categorizar el suelo urbanizable como ordenado, las determinaciones previstas en el apartado anterior habrán de ser integradas y complementadas con las dispuestas para los Planes Parciales por el presente Plan.

6. Los Planes de Sectorización concretarán las etapas y los repartos de cargas a los suelos sectorizados que deberán garantizar su ejecución previamente a su desarrollo urbanístico.
7. Los planes de sectorización preverán las cargas que deben asumir los nuevos sectores de suelos para el desarrollo de las infraestructuras de abastecimiento de primer nivel y para la recogida y transporte de las aguas residuales hasta la Estación Depuradora que en cada caso corresponda.

CAPÍTULO II.- PLANEAMIENTO DE DESARROLLO Y OTROS INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA

Sección Primera.- Disposiciones Generales

Artículo 14.- INICIATIVA EN SU REDACCIÓN.

El planeamiento de desarrollo podrá ser redactado a iniciativa del Ayuntamiento de Benahavís, de otras administraciones públicas competentes, o mediante iniciativa particular, de conformidad con el derecho reconocido en el art. 32.1 de la Ley 7/2002 (LOUA).

En aquellos supuestos en que el planeamiento de desarrollo no sea redactado a iniciativa municipal, el Ayuntamiento, además del necesario control de legalidad, habrá de ejercer un control de oportunidad con relación a las determinaciones y criterios adoptados por el redactor. A tales efectos, y con la finalidad de cumplimentar y desarrollar los objetivos y directrices de ordenación que se establecen en el presente plan, podrá adoptar justificadamente aquellos criterios de oportunidad sobre la ordenación pormenorizada que mejor satisfagan el interés general.

Artículo 15.- PLANEAMIENTO A INICIATIVA PARTICULAR.

El planeamiento que se redacte y ejecute a iniciativa particular, además de las determinaciones propias de estos conforme a la legislación urbanística y el presente plan, habrán de recoger las siguientes:

- 1º. Estructura de la propiedad y demás derechos afectados, conforme al Registro de la Propiedad e información catastral, adjuntando notas simples registrales de las distintas fincas afectadas o, en su caso, título del que se sigan los derechos y cargas, así como nombre, apellidos y dirección de los propietarios y titulares de derechos afectados. La relación que a tal efecto se elabore, habrá de encontrar concordancia en la documentación planimétrica que se acompañe.
- 2º. Modo de ejecución de las obras de urbanización y previsión sobre la futura conservación de las mismas.
- 3º. Compromisos en orden a:
 - La conservación de las obras de urbanización, dotaciones e instalaciones de servicios públicos en ejecución en tanto que las mismas no sean

recibidas por el Ayuntamiento de Benahavís y, en su caso, a su conservación una vez recepcionadas las mismas.

- La necesaria constancia en los títulos por los que se transmitan fincas, de los extremos dispuestos por el art. 19.2 del Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio.
- En su caso, otros compromisos asumidos con ocasión de la suscripción de convenios urbanísticos.

4º. Medios económicos de toda índole con que cuente el promotor o promotores para llevar a cabo la actuación conforme a los compromisos asumidos y los plazos de ejecución previstos, indicando los recursos propios y las fuentes de financiación.

Previamente a la publicación del acuerdo de aprobación definitiva, deberá presentarse garantía, en cualquiera de las formas admitidas por la legislación local, por importe del 20% del coste que resulta para la implantación de los servicios y ejecución de las obras de urbanización conforme a la evaluación económica o estudio económico financiero del plan. Tal garantía será actualizada y revisada en los términos análogos a los previstos para la urbanización y edificación simultáneas y será acumulable a la prevista por el Art. 130 LEY 7/2002 cuando se actúe por compensación, si bien la prevista en dicho precepto será devuelta para su cancelación una vez establecido el sistema con la constitución de la Junta de Compensación.

Artículo 16.- CONCRECIÓN DE LOS APROVECHAMIENTOS RESULTANTES Y REGULARIZACIÓN DE LOS EXCESOS Y DEFECTOS.

Conforme a las previsiones del artículo 61.5 de la Ley 7/2002, de Ordenación Urbanística de Andalucía, el instrumento de planeamiento que establezca la ordenación detallada precisa para desarrollar la actividad de ejecución en el área urbana o sector correspondiente, deberá fijar y concretar, respetando los criterios del Plan General, la ponderación relativa de los usos pormenorizados y tipologías edificatorias resultantes de la ordenación que establezca.

A dichos efectos, los citados instrumentos establecerán los siguientes coeficientes de ponderación:

- Un coeficiente que exprese el valor que atribuye a cada uso pormenorizado y tipología edificatoria en relación con lo demás.
- Un coeficiente que refleje las diferencias de situación y características urbanísticas dentro del espacio ordenado, si las hubiera.
- Un coeficiente corrector al objeto de compensar a aquellos propietarios de suelos destinados a viviendas protegidas u otros usos de interés social.

El aprovechamiento objetivo total resultante de la aplicación de los citados coeficientes deberá coincidir con el aprovechamiento objetivo total que resulte de la aplicación de los coeficientes previstos en el PGOU para el cálculo del aprovechamiento del referido ámbito.

Artículo 17.- RESERVAS DOTACIONALES Y CRITERIOS DE ORDENACIÓN DEL PLANEAMIENTO DE DESARROLLO. CRITERIOS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL DE CARÁCTER GENERAL.

Cada uno de los sectores del Suelo Urbano No Consolidado y Urbanizable Sectorizado, así como, en su caso, las áreas de reforma interior que precisan Plan Especial, se ordenarán con arreglo a las determinaciones y parámetros particulares que se definen para cada uno de ellos en las fichas individualizadas que se incluyen en las Normas Urbanísticas Particulares, así como con los criterios de ordenación definidos en los planos y con los que se enumeran a continuación:

- 1º. Superficie destinada a reservas de terrenos de carácter local para parques y jardines públicos, zonas deportivas públicas y de recreo y expansión, centros culturales o docentes, asistenciales, viales y sanitarios, a establecer por el planeamiento de desarrollo en los sectores respetarán los mínimos establecidos en el artículo 17 de la LEY 7/2002 así como en los Criterios y Objetivos que para cada ámbito de ordenación se reflejan en las Normas Particulares del presente Plan.

No obstante, el Plan General establece en algunos ámbitos de SUNC y SURS la ordenación de estas reservas, concretando las superficies dotacionales que deben ceder y que se establecen como mínimas, independientemente de que superen los parámetros exigidos legalmente. La localización de estas reservas de los sectores del presente Plan será vinculante o indicativa, y diferidas al planeamiento de desarrollo, según se indique en criterios y directrices de ordenación pormenorizada preceptiva para cada ámbito en las correspondientes fichas urbanísticas.

De no establecer parámetro alguno se entenderá que son exigibles las dotaciones que establece el artículo 17.1 con carácter general para los sectores.

- 2º. Las zonas de reserva para dotaciones y equipamientos comunitarios de carácter local señaladas en el presente Plan en el interior de los sectores y ámbitos que precisen de planeamiento de desarrollo para el establecimiento de la ordenación pormenorizada, se considerarán señalados de forma indicativa o vinculante para su ubicación según se señale en la ficha urbanística del Sector.

En el caso de marcarse como indicativa, podrá el planeamiento de desarrollo establecer otra ubicación diferente previa justificación de las mejoras que incorpora su propuesta, siempre y cuando se localicen de manera accesible y céntrica y en terrenos de suave topografía; en caso de señalarse su carácter vinculante tendrá la consideración de Criterios y directrices para su ordenación detallada.

- 3º. Cuando no se proponga su ubicación concreta por el presente Plan, las zonas deportivas y parques de recreo se localizarán preferentemente en el centro de accesibilidad del sector o en el centro de cada una de las

manzanas, de manera que el servicio a sus usuarios garantice un mínimo de recorridos.

40. Las reservas de suelo para centros docentes se realizarán:
 - Buscando las agrupaciones que permitan instalar unidades completas, de acuerdo con la legislación educativa vigente.
 - Distribuyéndolos adecuadamente para conseguir que las distancias a recorrer por la población escolar sean lo más reducida posible, debiéndose garantizar el acceso a los mismos, tanto desde la red viaria como desde la red peatonal.
50. La situación de los otros equipamientos se establecerá para garantizar su accesibilidad y obtener su integración en la estructura urbanística general del Plan.
60. Los elementos más significativos del paisaje (modelado del terreno, agrupaciones de árboles, elementos morfológicos e hidrológicos, etc.) se conservarán, procurando su integración en el sistema de espacios públicos. Se consideran dentro de estos elementos aquellos suelos afectados de alguna protección medioambiental, ya sea hidráulica, de vegetación, por incendio o cualquier otro tipo de protección recogido dentro de este PGOU.
70. El sistema de espacios libres se diseñará distribuido de tal forma que ofrezca una accesibilidad y centralidad adecuada a sus usuarios, dimensionándolo y configurándolo de modo que favorezca las relaciones vecinales y satisfagan las necesidades de suelo para desarrollar un conjunto diverso y complejo de actividades al aire libre.
80. Todas las reservas dotacionales tendrán destino de uso y dominio público. No obstante, las dotaciones que excedan de la mínima exigida legalmente o por el presente planeamiento podrán tener carácter privado. Asimismo, el PGOU podrá concretar una superficie destinada a equipamiento privado, lo que se deberá reflejar en las fichas urbanísticas.
90. Indicaciones de carácter general para la protección del medio ambiente, que deberán obligatoriamente que aplicarse en los nuevos desarrollos:
 - Los titulares de viviendas, urbanizaciones, camping e instalaciones o explotaciones de cualquier índole ubicados en terrenos forestales o en la zona de influencia forestal adoptarán las medidas preventivas y realizarán las actuaciones que reglamentariamente se determinen en orden a reducir el peligro de incendio forestal y los daños que de los mismos pudieran derivarse.
 - Corresponde a los propietarios y titulares de otros derechos reales o personales de uso y disfrute de los terrenos, infraestructuras, construcciones e instalaciones u otros elementos de riesgo a los que se refiere la Sección Tercera "Otros usos y actividades" del Título III del Decreto 247/2001, adoptar las medidas previstas en la misma, con

sujeción a lo que, en su caso, se establezca en los correspondientes Planes de Autoprotección.

-Los núcleos de población, edificaciones, instalaciones de carácter industrial y urbanizaciones, deberán mantener una faja de seguridad, de una anchura mínima de 15 metros, libre de residuos, matorral y vegetación herbácea, pudiéndose mantener las formaciones arbóreas y arbustivas en la densidad que en su caso se determine en el correspondiente Plan de Autoprotección. Los propietarios de las viviendas, instalaciones y terrenos a que se refieren los apartados anteriores podrán agruparse para su protección común bajo una sola faja de seguridad, siempre que su proximidad y las condiciones del terreno lo permitan.

-Aquellas empresas, núcleos de población aislada, urbanizaciones, camping, e instalaciones o actividades ubicadas en Zonas de Peligro, así como las asociaciones o empresas con fines de explotación forestal que realicen labores de explotación dentro de dichas zonas, deberán disponer del correspondiente Plan de Autoprotección. Los Planes de Autoprotección deberán ser presentados en el municipio o municipios competentes por razón del territorio afectado, en el plazo de 6 meses desde la obtención de la autorización administrativa de emplazamiento o funcionamiento.

-Se estará a la disposición vigente (actualmente, Orden de 21 de mayo de 2.009) respecto a las limitaciones de usos y viviendas en terrenos forestales y zonas de influencia forestal.

-Las zonas edificadas limítrofes o interiores a áreas forestales deberán cumplir las siguientes medidas recogidas en el Código Técnico de Edificación (RD 314/2006):

*Debe haber una franja de 25 m de anchura separando la zona edificada de la forestal libre de arbustos o vegetación que pueda propagar un incendio del área forestal, así como un camino perimetral de 5 m, que podrá estar incluido en dicha franja.

*La zona edificada o urbanizada debe disponer preferentemente de dos vías de acceso alternativas, cada una de las cuales debe cumplir que la anchura mínima libre sea de 3,5 m, la anchura mínima libre o gálibo sea de 4,5 m, la capacidad portante de vial de 20km/m² y existencia de sobrecanchos en curvas.

*Cuando no se pueda disponer de las dos vías alternativas indicadas en el párrafo anterior, el acceso único debe finalizar en un fondo de saco de forma circular de 12,5 m de radio en el que se cumplan las condiciones expresadas en el primer párrafo de este apartado.

-En aquellos sectores incluidos en zonas forestales o que colinden con ellos deberá tratarse el riesgo de incendio, contemplando infraestructuras de defensa que separen las zonas urbanizada y forestal.

-Los vertederos de residuos urbanos deberán dotarse de los siguientes elementos: un cortafuegos perimetral de, al menos, 30 m de ancho, una malla perimetral de doble torsión de 2,5 m de altura mínima y luz inferior a 5 cm, la maquinaria necesarias para realizar las labores de compactación y cubrimiento, un sistema de evacuación de los gases de fermentación, y un sistema de extinción de incendios que incluirá un depósito de agua destinada sofocar de inmediato cualquier combustión espontánea de al menos 15 m³ para vertederos donde se eliminen menos de 5.000 toneladas de residuos al año y 25 m³ para los de mayor capacidad.

-Los sectores de suelo incluidos dentro de la zona de servidumbre de contaminación acústica determinado por este PGOU deberán realizar un estudio acústico específico cumplimentando la legislación vigente en la materia.

-En las áreas de servidumbre acústica de las infraestructuras de transporte existentes se contemplará la restricción de usos según normativa vigente, o bien se tomarán las medidas correctoras pertinentes para la localización de estos usos.

-En los suelos afectados por ZEC y Hábitats Comunitarios sólo se autorizarán aquellos planes o proyectos para los que, tras la evaluación de sus repercusiones sobre el lugar, se determine su no afección a los hábitats naturales y las especies que motivaron la designación de los ZEC, según artículos 5, 42, y 45 de la Ley 42/2007 de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad. La Evaluación se encuentra enmarcada en lo dispuesto en el artículo 27.1 de la Ley 7/2007 de 9 de julio de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental.

-Los trazados aéreos de las infraestructuras de la red de energía eléctrica de tensión igual o superior a 66 kV. discurrirán por los pasillos que al efecto se determinan en el esquema de Infraestructuras de este PGOU.

El suelo afectado por los pasillos será una banda de ancho variable según el número de líneas y la tensión del servicio, cuyo eje coincidirá con el eje de las bandas dibujadas en el esquema de Infraestructuras de este PGOU o con las líneas eléctricas existentes cuando coincidan con dicha banda.

No se admitirán más de dos líneas paralelas de tendidos eléctricos excepto en los casos en los que no exista alternativa de carácter técnico o medioambiental posible.

La distancia horizontal entre las trazas de los conductores contiguos de las líneas paralelas será, como mínimo, la resultante de multiplicar la altura de los apoyos más altos por 1,5.

En el caso de nuevas necesidades de tendidos no previstos por este Plan, los mismos no podrán transcurrir por las zonas de protección ambiental, salvo que no existiendo otra alternativa posible se garantice la preservación ambiental y paisajística de estos espacios y se tracen por las zonas que supongan menor impacto.

La concreción del trazado de los pasillos propuestos no se considerará modificación del plan sino ajuste del mismo.

-No estará permitido el emplazamiento de nuevas instalaciones de telefonía móvil en:

- a) Las edificaciones e instalaciones protegidas por la legislación del Patrimonio Histórico.
- b) Los edificios catalogados y bienes protegidos por el Catálogo de este PGOU.
- c) Los suelos especialmente protegidos por este Plan.

En los lugares permitidos las instalaciones utilizarán materiales constructivos y colores y, en su caso, sistemas de camuflaje, que limiten su impacto visual.

Los soportes podrán prever la posibilidad de utilización compartida y evitarán incorporar otros elementos como carteles, iluminación, etc. excepto los que sean exigidos por la legislación sectorial que le sea de aplicación, todo lo anterior conforme a lo que determine el organismo competente en materia de telecomunicaciones.

Se evitarán los desmontes de altura superior a 3 metros y vez y media de separación entre ellos.

-Cualquier sector cuyos ámbitos propuestos atraviesen vaguadas de pluviales cuya cuenca de aportación sea importante y puedan ocasionar episodios torrenciales de cierta entidad, deberán tener en cuenta dicha circunstancia, de manera que la ordenación a adoptar favorezca el desagüe de las avenidas. Por tanto, deberá proponerse una red de drenaje debidamente justificada en el correspondiente estudio hidrológico hidráulico. El dominio privado de estos cauces no autoriza para hacer en ellos labores ni construir obras que puedan hacer variar el curso natural de las aguas o alterar su calidad en perjuicio del interés público o de tercero, o cuya destrucción por la fuerza de las venidas pueda ocasionar daños a personas o cosas.

-las figuras de planeamiento de desarrollo, así como los Proyectos de Urbanización incorporarán entre sus objetivos la necesidad de desarrollar las medidas correctoras ambientales contenidas en fichas urbanísticas de este PGOU y en esta normativa.

En Suelo Urbano No Consolidado, cuando la ordenación pormenorizada no se prevea mediante Planes Parciales, sino que la ordenación pormenorizada se establece por el presente Plan General, sólo serán exigibles las dotaciones marcadas en la ficha urbanística del Sector y grafiadas en los planos de ordenación, pues se han especificado teniendo en cuenta la exención de los estándares regulada en el art.17.2. LEY 7/2002, para el caso de sectores que debido a su dimensión o grado de ocupación hagan inviable el cumplimiento de los estándares o resulte incompatible con una ordenación coherente o bien porque se han llevado a cabo actuaciones de urbanización y edificación, que el

00166188

PGOU declara compatibles con el modelo territorial adoptado. En cuanto a su ubicación se estará a lo dispuesto en las fichas urbanísticas correspondientes.

Artículo 18.- CONDICIONES DE DISEÑO DEL VIARIO.

1. El diseño de las vías pertenecientes a la red viaria principal y los viales secundarios con incidencia intersectorial representadas en la documentación gráfica del Plan es vinculante en lo referido a alineaciones, trazados, rasantes y sección, salvo para los de nueva creación, siempre y cuando se especifique su carácter indicativo en la correspondiente ficha urbanística, asimismo será indicativo en lo referente a distribución de la sección de la calle entre aceras y calzadas, siempre y cuando no modifique el número de carriles establecido; no obstante, la variación de esta distribución, que no representará modificación del Plan General, habrá de atenerse al resto de criterios enunciados en este artículo.
2. En los sectores y áreas de reforma interior con ordenación pormenorizada, los viales secundarios estructurantes señalados en los planos son indicativos de su función, origen, destino, pudiendo modificarse su diseño en detalles que no alteren su contenido básico. No obstante, habrá de atenerse a las especificaciones que al respecto se indiquen en sus fichas correspondientes.
3. En los sectores del suelo urbanizable sectorizado y urbano no consolidado sin ordenación detallada, las secciones del viario a establecer por el Plan Parcial se ajustarán a los anchos especificados en el Anexo II y el Título XII de estas Normas, atendiendo a la importancia del tránsito rodado y peatonal que haya de soportar, junto con la necesidad de aparcamientos laterales que será debidamente justificados en cada caso.
4. Los Planes Especiales o Estudios de Detalle que establezcan la ordenación pormenorizada de las áreas de reforma interior se ajustarán a los mismos criterios establecidos para los Planes Parciales para las secciones de los viales, salvo cuando se trate de viarios existentes que tengan por objeto su reurbanización, en cuyo caso se ajustarán a los criterios establecidos para este supuesto en las normas sobre urbanización.
5. En los Planes Parciales para la ordenación de los sectores del suelo urbanizable sectorizado y urbano no consolidado, se dispondrán la presencia en el viario de espacios con destino a carriles-bicicleta con plataforma reservada en un porcentaje mínimo del 30 % de la longitud total de los viales a implantar, siempre y cuando este porcentaje alcance al menos todos los viales estructurantes de la ordenación:
Los carriles para bicicleta conformarán un recorrido coherente y efectivo, asegurando la accesibilidad a los equipamientos y demás centros de servicios, al tiempo que procurarán enlazar con la red general establecida.
6. Criterios de compatibilidad medioambiental:
 - Se respetará al máximo técnicamente posible el arbolado existente, de modo que las vías se diseñen a lo largo de sus plantaciones en

fila o se bifurquen o se hagan isletas para conservarlo, o incluso se modifiquen sus anchos, alineaciones y trazados para evitar en lo posible la destrucción innecesaria del arbolado existente.

- Los viales se ajustarán en lo posible a los caminos y sendas existentes, respetando al máximo las edificaciones, topografía, arroyos y vaguadas naturales, elevaciones, y otros elementos geomorfológicos relevantes.

7. El sistema de calles se jerarquizará, de forma que se garantice una accesibilidad uniforme, la continuidad de itinerarios y la multifuncionalidad. La red de itinerarios peatonales deberá tener las características y extensión suficiente para garantizar las comunicaciones no motorizadas en el perímetro planeado, y hasta donde sea posible, con las áreas adyacentes.

Sección Segunda.- Planeamiento De Desarrollo

Artículo 19.- EL PLAN PARCIAL DE ORDENACIÓN

1. Los Planes Parciales desarrollan las determinaciones urbanísticas de cada sector del suelo Urbano No Consolidado y del Urbanizable Sectorizado del presente Plan General así, como en su caso, del Plan de Sectorización, estableciendo la ordenación detallada y completa de dichos sectores.
2. En los sectores en los que el presente Plan General contiene, de forma potestativa, la ordenación pormenorizada de forma detallada de modo que legitime directamente la actividad de ejecución, no será necesaria la formulación del Plan Parcial. No obstante lo anterior, cuando se pretenda, para su mejora, alterar la ordenación detallada establecida de forma potestativa por el Plan General, podrá redactarse un Plan Parcial para sectores enteros del suelo urbano no consolidado y del suelo urbanizable, debiendo respetar las determinaciones de la ordenación estructural y realizarse de conformidad con los criterios y directrices establecidos, sin que pueda afectar negativamente a la funcionalidad del sector o la ordenación de su entorno.
3. En las normas particulares de los sectores se establecen las determinaciones relativas a usos, morfología y tipologías que deben respetar los Planes Parciales. En aquellos casos que se detecten diferencias entre la superficie del sector tenida en cuenta por este Plan y la realidad, se aplicarán proporcionalmente los parámetros urbanísticos establecidos por el Plan a la superficie real.
4. Serán determinaciones de carácter obligatorio y vinculante para cada uno de los Planes Parciales las pertenecientes a la ordenación estructural, tales como su adscripción al Área de Reparto, su aprovechamiento medio, la edificabilidad máxima, la densidad, los usos globales, calificación de viviendas de protección oficial y los Sistemas Generales incluidos en el Sector y señalados en los planos, que deberán mantenerse en su extensión, función y límites sin alteraciones sustanciales, salvo mínimas adaptaciones físicas de detalle al terreno que constituyan una mejora de sus efectos ambientales,

costos menores o mayor racionalidad de diseño y función y que no afecten a terceros. De igual forma, tendrán la consideración, de normas de carácter obligatorio y vinculante para el Plan Parcial, las determinaciones de la ordenación pormenorizada preceptivas, como son los criterios y directrices para la ordenación detallada, y que podrán referirse a las tipologías admisibles, usos dominantes, alturas máximas, red viaria primaria, estándares de equipamientos locales, y que tienen por objeto organizar espacialmente el ámbito interior del sector. No obstante, algunos de los criterios podrán formularse con el carácter de recomendación atendiendo, a su naturaleza y finalidad.

5. El resto de determinaciones establecidas por el Plan General para el desarrollo de los sectores del suelo urbano no consolidado y urbanizable sectorizado, y que pertenecen a la ordenación pormenorizada potestativa, son indicativas y pueden referirse a propuestas de diseño concreto, volúmenes, concentraciones, red viaria secundaria o terciaria, usos pormenorizados, zonas libres interiores, y las que expresamente con tal carácter se contengan en las presentes Disposiciones. El Plan Parcial procurará respetar estas determinaciones salvo que se especifique de forma expresa que la solución por él propuesta, incorpora mejoras en cuanto a la ordenación o se adapta mejor a la realidad de los terrenos. No obstante lo anterior, algunas propuestas de localización de dotaciones o viarios locales podrá establecerse con carácter vinculante si se configura como uno de los elementos determinantes de los criterios y directrices para la ordenación detallada.
6. Los Planes Parciales de Ordenación contendrán las determinaciones y documentos exigidos por la legislación urbanística y de ordenación del territorio aplicable, así como la que se deduce de lo dispuesto por las presentes Normas.
7. Los Planes Parciales incluirán los criterios de sostenibilidad ambiental, teniendo en cuenta en el diseño de las actuaciones urbanísticas los siguientes criterios:
 - a. La mejora en la gestión del ciclo del agua mediante la racionalización de los consumos, la reducción de pérdidas, la generalización de la depuración y la reutilización de aguas residuales depuradas.
 - b. La gestión de los residuos urbanos con criterios de reducción, reutilización, reciclado y depósito en condiciones seguras.
 - c. La mejora de la calidad del aire mediante la reducción del tráfico motorizado.
 - d. La reducción de la contaminación acústica a través del control del tráfico, de las fuentes emisoras puntuales y de las condiciones de aislamiento acústico de la edificación.
 - e. La mejora de la eficiencia energética mediante una mayor adaptación de la edificación a las condiciones climáticas y mediante la reducción del uso del vehículo privado en las relaciones de movilidad metropolitana.
 - f. La minimización de la contaminación lumínica fomentando la eficiencia lumínica y energética del alumbrado público.La dotación de las infraestructuras de telecomunicaciones con un ancho de banda que permita la prestación de servicios interactivos avanzados.

8. Los Planes Parciales incluirán criterios ambientales y de integración paisajística, que garanticen que en la ejecución de las actuaciones urbanísticas se respeten los siguientes criterios:
- a. Restituir la continuidad de los cauces naturales interceptados, en su caso, en el proceso de ejecución de la urbanización mediante su acondicionamiento y eventual construcción de obras de drenaje transversal.
 - b. Controlar las escorrentías inducidas por la actuación urbanística en lluvias extraordinarias estableciendo los medios para que éstas no sean superiores a las que se producen en el ámbito en régimen natural. Para ello se estimarán los caudales de avenidas ordinarias y extraordinarias antes, durante y con posterioridad a la ejecución de la actuación.
 - c. Verificar el comportamiento de las infraestructuras de drenaje ante posibles lluvias extraordinarias. En el supuesto de potenciación de los flujos hídricos se adoptarán medidas tanto de diseño de la actuación urbanística mediante el incremento de zonas ajardinadas y niveladas, como de racionalización de las redes pluviales y de drenajes laterales de los viarios mediante regulación, laminación y almacenamiento de caudales u otras.
 - d. Considerar las repercusiones de las actuaciones urbanísticas en su conjunto, urbanización y edificación, sobre la infiltración del agua en el suelo y subsuelo e incorporar las infraestructuras y medidas de prevención y corrección adecuadas para restituir las escorrentías subterráneas.
 - e. Realizar la regeneración del régimen hidrogeológico acondicionando suelos y formas del terreno para favorecer la infiltración. La superficie ocupada por los terrenos con perfiles edáficos naturales o modificados pero con capacidad filtrante suficiente tendrá como mínimo una extensión superior al doble de la abarcada por las superficies impermeabilizadas.

Artículo 20.- LOS PLANES ESPECIALES.

1. Los Planes Especiales que se elaboren en el término municipal objeto del presente Plan podrán ser:
- a) Derivados, en desarrollo directo del presente Plan al venir delimitados o señalados expresamente en el mismo sus ámbitos, objetivos y determinaciones específicas.
 - b) Derivados, en desarrollo directo del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía y siempre que su contenido sea congruente con la estructura general del presente Plan, con las finalidades previstas en las letras a), e) y f) del apartado 1 de la Ley 7/2002.
 - c) Planes Especiales para habilitar una actuación de interés público en suelo no urbanizable.
 - d) Planes Especiales para alterar la ordenación pormenorizada potestativa de áreas del suelo urbano no consolidado, siempre y cuando no altere los

criterios y directrices para la ordenación detallada especificada en cada ficha urbanística.

2. Los Planes Especiales, según su especificidad sectorial o ámbito que traten, contendrán las determinaciones y particularidades apropiadas a su finalidad y las demás limitaciones que le impusiera, en su caso, el Plan o Norma de las cuales sean derivados. Cuando viniesen expresamente delimitados en el presente Plan se atenderán a las determinaciones estructurales y preceptivas que éste señale, sin perjuicio de las demás que les correspondan por su naturaleza, según la Ley y los Reglamentos.
3. A diferencia del resto, Los Planes Especiales de las Áreas de Reforma Interior tienen la potestad de calificar suelos y regular los aprovechamientos urbanísticos, intensidades y usos pormenorizados en su ámbito, y con sujeción a las limitaciones, determinaciones y objetivos que les asigne el presente Plan.

A tal efecto, se consideran determinaciones de carácter obligatorio y vinculante para cada uno de los Planes Especiales previstos en el presente Plan General para las áreas de reforma interior las decisiones pertenecientes a la ordenación estructural o pormenorizada preceptivas: tales como su adscripción al Área de Reparto, su aprovechamiento medio, la edificabilidad máxima, la densidad y los usos globales, calificación de viviendas de protección oficial, los Sistemas Generales incluidos en su ámbito y señalados en los planos (que deberán mantenerse en su extensión, función y límites sin alteraciones sustanciales, salvo mínimas adaptaciones físicas de detalle al terreno que constituyan una mejora de sus efectos ambientales, costos menores o mayor racionalidad de diseño y función y que no afecten a terceros) y los criterios y directrices para la ordenación detallada, y que podrán referirse a las tipologías admisibles, usos dominantes, alturas máximas, red viaria primaria, estándares de equipamientos locales, y que tienen por objeto organizar espacialmente el ámbito interior del sector. No obstante, algunos de los criterios podrán formularse de forma indicativa atendiendo, a su naturaleza y finalidad.

También podrán formularse Planes Especiales de Reforma Interior con el objeto de modificar, para mejorar, las determinaciones pertenecientes a la ordenación pormenorizada potestativa incorporada por este Plan General en áreas o zonas del suelo urbano no consolidado, en cuyo caso deberá respetar las determinaciones pertenecientes a la ordenación estructural y pormenorizada preceptiva señalada por el planeamiento general, así como los criterios y directrices para la ordenación detallada especificada en cada ficha urbanística o normas particulares.

4. El contenido de los documentos de los Planes Especiales se ajustará a su objeto y finalidad, debiendo redactarse con el mismo grado de desarrollo, en cuanto a documentación y determinaciones, que los instrumentos de planeamiento que complementen o modifiquen. En todo caso, cuando se trate de Planes con la finalidad de establecer infraestructuras, servicios básicos, dotaciones o equipamientos generales, así como los Planes

Especiales que tengan por objeto habilitar actuaciones de interés público en suelo no urbanizable, deberán justificar la incidencia de sus determinaciones con las que, con carácter vinculante, establezcan los planes territoriales, sectoriales y ambientales.

5. Los Planes Especiales que se formulen para habilitar una Actuación de Interés Público deberán ajustarse a las determinaciones contenidas en las presentes Disposiciones Urbanísticas.

6. Los Planes Especiales incluirán los criterios de sostenibilidad ambiental, teniendo en cuenta en el diseño de las actuaciones urbanísticas los siguientes criterios:

a. La mejora en la gestión del ciclo del agua mediante la racionalización de los consumos, la reducción de pérdidas, la generalización de la depuración y la reutilización de aguas residuales depuradas.

b. La gestión de los residuos urbanos con criterios de reducción, reutilización, reciclado y depósito en condiciones seguras.

c. La mejora de la calidad del aire mediante la reducción del tráfico motorizado.

d. La reducción de la contaminación acústica a través del control del tráfico, de las fuentes emisoras puntuales y de las condiciones de aislamiento acústico de la edificación.

e. La mejora de la eficiencia energética mediante una mayor adaptación de la edificación a las condiciones climáticas y mediante la reducción del uso del vehículo privado en las relaciones de movilidad metropolitana.

f. La minimización de la contaminación lumínica fomentando la eficiencia lumínica y energética del alumbrado público.

La dotación de las infraestructuras de telecomunicaciones con un ancho de banda que permita la prestación de servicios interactivos avanzados.

8. Los Planes Especiales incluirán criterios ambientales y de integración paisajística, que garanticen que en la ejecución de las actuaciones urbanísticas se respeten los siguientes criterios:

a. Restituir la continuidad de los cauces naturales interceptados, en su caso, en el proceso de ejecución de la urbanización mediante su acondicionamiento y eventual construcción de obras de drenaje transversal.

b. Controlar las escorrentías inducidas por la actuación urbanística en lluvias extraordinarias estableciendo los medios para que éstas no sean superiores a las que se producen en el ámbito en régimen natural.

Para ello se estimarán los caudales de avenidas ordinarias y extraordinarias antes, durante y con posterioridad a la ejecución de la actuación.

c. Verificar el comportamiento de las infraestructuras de drenaje ante posibles lluvias extraordinarias. En el supuesto de potenciación de los flujos hídricos se adoptarán medidas tanto de diseño de la actuación urbanística mediante el incremento de zonas ajardinadas y niveladas, como de racionalización de las redes pluviales y de drenajes laterales de los viarios mediante regulación, laminación y almacenamiento de caudales u otras.

d. Considerar las repercusiones de las actuaciones urbanísticas en su conjunto, urbanización y edificación, sobre la infiltración del agua en el suelo y subsuelo e incorporar las infraestructuras y medidas de prevención y corrección adecuadas para restituir las escorrentías subterráneas.

e. Realizar la regeneración del régimen hidrogeológico acondicionando suelos y formas del terreno para favorecer la infiltración. La superficie ocupada por los terrenos con perfiles edáficos naturales o modificados pero con capacidad filtrante suficiente tendrá como mínimo una extensión superior al doble de la abarcada por las superficies impermeabilizadas.

Artículo 21.- EL ESTUDIO DE DETALLE.

1. La aprobación de Estudios de Detalle tiene carácter imperativo en aquellos supuestos expresamente previstos en el presente Plan, en cuyo caso habrán de ceñirse en sus límites a los ámbitos que este determina.
2. En aquellos supuestos en que se imponga como necesaria la formulación de un Estudio de Detalle, la aprobación de éste constituye un presupuesto a la ejecución del planeamiento.
3. Los Estudios de Detalle tienen por objeto en áreas de suelos urbanos de ámbitos reducidos:
 - a) Fijar, en desarrollo de los objetivos definidos por este Plan, alineaciones y rasantes de cualquier viario, completando las que ya estuvieran señaladas en el Suelo Urbano.
 - b) Reajustar y adaptar las alineaciones y rasantes previstas en el planeamiento, de acuerdo con las condiciones que fijan las presentes Normas, adaptando a las situaciones de hecho las que por error u omisión manifiesta se contuvieran en los planos.
 - c) Establecer la ordenación concreta de los volúmenes arquitectónicos, el trazado del viario local de distribución y la localización del suelo dotacional público de carácter local, dentro de cada ámbito territorial objeto de Estudio de Detalle, en desarrollo de las determinaciones y especificaciones del presente Plan o con las propias de los Planes Parciales o Especiales de Reforma Interior que desarrollen éste, en los demás casos.
 - d) Reajustar la ordenación concreta de los volúmenes arquitectónicos, el trazado del viario local de segundo orden y la localización del suelo dotacional público, previstas en el planeamiento, adaptándolas a las situaciones de hecho las que por error u omisión se contuvieran en los planos. En otro caso, esta labor únicamente podrá realizarse si el planeamiento lo habilita de forma expresa y con respeto a los límites establecidos en el propio Plan.
4. En la adaptación o reajuste del señalamiento de alineaciones y rasantes no se podrá reducir la anchura del espacio destinado a viales, ni de las superficies destinadas a espacios libres, a zonas verdes o de dotaciones para

equipamientos comunitarios. El cómputo para la aplicación de este artículo será global para la totalidad de la superficie objeto del Estudio de Detalle. En ningún caso la adaptación o reajuste del señalamiento de alineaciones podrá originar aumento de volumen edificable al aplicar las Ordenanzas al resultado de la adaptación o reajuste realizado.

5. La ordenación de volúmenes no podrá suponer aumento del porcentaje de ocupación del suelo destinado a edificación, ni de las alturas máximas y de los volúmenes máximos edificables previstos en el Plan, ni incrementar la densidad de población establecida, ni alterar el uso exclusivo o dominante asignado por aquéllas.
6. En ningún caso podrá ocasionar perjuicio ni alterar las condiciones de ordenación de los predios colindantes.
7. En todos los casos los Estudios de Detalle deberán mantener las determinaciones fundamentales del Plan y las siguientes condiciones, además de las establecidas en los números 4 y 5 de este artículo.
 - a) Distribuir la entera edificabilidad asignada.
 - b) No disminuir el porcentaje asignado a las superficies totales destinadas a espacios libres o dotaciones de equipamiento comunitario que vienen indicadas, si bien podrá aumentarse el mismo o modificarse su diseño, forma o distribución, siempre que se justifique para obtener superficies útiles públicas más compactas y de mejor aprovechamiento conjunto, según los fines colectivos a que se destinen. El cómputo para la aplicación de este artículo será global para la totalidad de la superficie objeto del Estudio de Detalle.
 - c) No sobrepasar la altura máxima señalada en cada caso, ni modificar la tipología de la edificación exigida.
 - d) En la adaptación o reajuste de las alineaciones no podrá modificarse el carácter y funcionalidad asignado a los viales propuestos.
8. Además de los criterios de ordenación de volúmenes anteriores, deberán tener presente, según cada caso, los siguientes principios generales de diseño:
 - a) No dejar medianerías vistas en las nuevas construcciones que se proyecten.
 - b) Respetar los árboles existentes incorporándolos al espacio público a liberar.
 - c) Los pasajes transversales de acceso al espacio público interior, en su caso, salvo cuando vengan señalados y acotados en los planos, tendrán una anchura mínima de un tercio del fondo de la edificación en que se encuentren y un mínimo de tres metros, pudiendo acumular su volumen en la edificación.

- d) Los pasajes a crear se procurará hacerlos en prolongación de calles existentes o de otros pasajes, como sendas o vías peatonales y rectilíneas visualmente identificables, y los patios de luces interiores hacerlos coincidir en la vertical del pasaje.
 - e) Las alineaciones interiores que se adapten o reajusten, se procurará hacerlas coincidir con las alineaciones de las edificaciones contiguas existentes.
9. Los Estudios de Detalle incorporarán, en cuanto sea conforme a su contenido, objeto y finalidad, los restantes criterios de sostenibilidad, ambientales y de integración paisajística señalados para los Planes Parciales y los Planes Especiales.

Sección Tercera.- Otros Instrumentos De La Ordenación Urbanística

Artículo 22.- ORDENANZAS MUNICIPALES.

1. Las Ordenanzas Municipales de Edificación y las de Urbanización tienen por objeto completar la ordenación urbanística establecida por los instrumentos de planeamiento en contenidos que no forman parte necesariamente de ellos conforme a la legislación urbanística. El contenido de las Ordenanzas debe ser coherente y compatible con las determinaciones de los Planes y, en su caso, con las correspondientes Normativas Directoras para la Ordenación Urbanística.
2. De igual forma, se podrán desarrollar todas aquellas Ordenanzas o disposiciones de carácter general y de competencia ordinaria municipal, que regulen aspectos determinados relacionados con los procedimientos de otorgamiento de licencias, declaración de ruina, obras de conservación, así como con aquellos otros asuntos de competencia municipal.
3. La tramitación de las Ordenanzas Municipales, en tanto no implique modificación o revisión del Plan General, se llevará a cabo con arreglo al procedimiento establecido por el artículo 49 de la Ley Reguladora de las Bases de Régimen Local, Ley 7/85, de 2 de abril, y, en consecuencia, su aprobación definitiva corresponderá al Ayuntamiento de Benahavís.
4. El presente Plan General incorpora como Anexo las Condiciones Generales de Urbanización que complementa al Título XII. El contenido de este Anexo, tiene el carácter de Ordenanzas, y podrá ser alterado por el procedimiento señalado en el apartado anterior.

Sección Cuarta. Los Catálogos como Planeamiento Complementario e integrado.**Artículo 23.- LOS CATÁLOGOS Y LOS BIENES CATALOGADOS.**

1. El presente Plan General incluye como determinaciones y normas propias del mismo, los Catálogos que tienen por objeto complementar las determinaciones de los instrumentos de planeamiento relativas a la conservación, protección o mejora del patrimonio urbanístico, arquitectónico, histórico, cultural, natural o paisajístico.
2. Los Catálogos contienen la relación detallada y la identificación precisa e individualizada de los bienes o espacios que, por su valor, hayan de ser objeto de una especial protección. En la inscripción se reflejarán las condiciones de protección que a cada uno de ellos les corresponda por aplicación del Plan que complementen.
3. Los bienes catalogados se entienden, en todo caso, dentro de la ordenación, cualquiera que sea la clasificación y calificación de los suelos en que se encuentren, según las determinaciones que el Catálogo establezca específicamente para dichos bienes y a cuyas normas específicas se sujetarán a efectos de las obras y usos que puedan realizarse.

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA DEL MUNICIPIO DE BENAHAVÍS

TÍTULO III.- CLASIFICACIÓN DEL SUELO, SISTEMAS GENERALES Y DELIMITACIÓN DE ÁREAS DE REPARTO

TÍTULO III.- CLASIFICACIÓN DEL SUELO, SISTEMAS GENERALES Y DELIMITACIÓN DE ÁREAS DE REPARTO

CAPÍTULO I.- CLASIFICACIÓN DEL SUELO Y SISTEMAS GENERALES.

Artículo 24.- CLASIFICACIÓN DEL SUELO.

La totalidad del suelo del término municipal, se incluye por el presente Plan General en algunas de las siguientes clases de suelo:

- a.- Urbano.
- b.- Urbanizable.
- c.- No urbanizable.

Dentro del suelo urbano se diferencia el suelo urbano consolidado y el suelo urbano no consolidado por la urbanización, de conformidad con lo establecido en el art. 45 LEY 7/2002. El contenido y régimen jurídico de esta clase de suelo se regula en el título IV de las presentes Normas Urbanísticas.

En suelo urbanizable, de conformidad con el art. 47 LEY 7/2002 se distinguen las siguientes categorías:

- a) Suelo urbanizable ordenado.
- b) Suelo urbanizable sectorizado.
- c) Suelo urbanizable no sectorizado.

El suelo urbanizable puede ser ordenado o no, según que el Plan General prevea o no su ordenación pormenorizada. Asimismo, puede considerarse incluido en esta categoría los suelos que no cumplen las condiciones del suelo urbano pero que ya tienen aprobado el planeamiento de desarrollo. En este caso se han denominado suelos urbanizables ordenados con planeamiento aprobado.

El contenido y régimen jurídico de esta clase de suelo se regula en el título V de las presentes Normas Urbanísticas.

En la clase de suelo no urbanizable se distinguen, conforme establece el art. 46 LEY 7/2002, las siguientes categorías:

- a) Suelo no urbanizable de especial protección por legislación específica
- b) Suelo no urbanizable de especial protección por la planificación territorial o urbanística.
- c) Suelo no urbanizable de carácter natural o rural.
- d) Suelo no urbanizable delimitado en hábitat rural diseminado.

Estas categorías, así como su régimen jurídico se regulan concretamente en el título VI, dedicado al Suelo No Urbanizable.

Artículo 25.- CLASIFICACIÓN Y CALIFICACIÓN DE LOS SISTEMAS GENERALES.

Por lo que respecta a la definición de Sistemas Generales, el modelo que sigue la LEY 7/2002 es el siguiente:

1. **Clasificación:** (Artículo 10.1.A.a). La LEY 7/2002 exige que se clasifique la totalidad del suelo, salvo lo referido en el art.44 de la LEY 7/2002, párrafo 2º.
2. **Calificación** (Artículo 10.1.A.c). Los sistemas generales en la medida en que, además de constituir la red básica de reservas de terrenos y construcciones de destino dotacional público, conllevan una determinación de usos precisos para parques, jardines y espacios libres públicos, infraestructuras, servicios, dotaciones y equipamientos, o cualesquiera otros destinos que concrete el uso propio de tales terrenos, y en tal medida suponen y realizan una calificación urbanística de los mismos, en orden a vincular los terrenos a dichos usos.
3. Son sistemas generales, entre otros, los siguientes:
 - las comunicaciones;
 - los cementerios;
 - los espacios libres, zonas verdes y parques públicos;
 - el equipamiento comunitario (instalaciones deportivas, centros docentes, asistenciales, sanitarios, aparcamientos, etc.);
 - los espacios de esparcimiento, como zoológicos, ferias o elementos culturales;
 - las infraestructuras;
 - el sistema de abastecimiento de aguas potables de consumo público;
 - el sistema general de distribución de energía eléctrica;
 - los vertederos;
 - *- las reservas de suelo para vivienda dotacional pública;
 - cualquier otro específicamente incluido por este Plan General como sistema general o que constituyan dotaciones integrantes de la ordenación estructural y cuya funcionalidad y servicio abarcan más de una determinada área de la ciudad o de una concreta actuación urbanizadora o ámbito equivalentes.

***Suspendido por la Resolución de Aprobación Definitiva de la CTOTU de 14 de noviembre de 2018.**

CAPÍTULO II.- SISTEMAS GENERALES Y SISTEMAS LOCALES**Artículo 26.- DEFINICIÓN DE LOS SISTEMAS GENERALES. FORMAS DE OBTENCIÓN.**

1. Los sistemas generales son dotaciones integrantes de la ordenación estructural establecida por el presente Plan General, compuesta por los elementos determinantes para el desarrollo urbanístico, cuya funcionalidad y servicio abarcan más de una determinada área de la ciudad o de una concreta actuación urbanizadora o ámbito equivalente. Dichos elementos pueden ser suelos, construcciones, edificaciones o instalaciones destinada a dicha dotación, funcionalidad o servicio.
2. Las formas de obtención de los suelos ocupados por estos sistemas serán las establecidas en el art. 139 de la LOUA.
3. Los suelos, construcciones, edificaciones e instalaciones que constituyen los sistemas generales tienen la condición de dominio público y son imprescriptibles, inalienables e inembargables.
4. Los sistemas generales son independientes de la clasificación del suelo o ajenos a ella, pudiendo implantarse sobre cualquier clase de suelo, sin perjuicio de su concreta adscripción o inclusión en una determinada clase de suelo a efectos de su obtención.
5. La condición demanial de la superficie de los sistemas generales no es incompatible con el uso privativo de los mismos en cualquiera de las formas previstas por la legislación administrativa en régimen de estacionamiento, ocupación, concesión o cualquier otra permitida por la legislación aplicable al tiempo de la ejecución del planeamiento, según los procedimientos y forma en ella establecidos, siempre que ello no afecta a la funcionalidad del servicio o dotación. En particular, los sistemas calificados de servicios infraestructurales podrán, de conformidad con su legislación específica, pertenecer al titular de la prestación del servicio de interés público.
6. Los terrenos afectados por sistemas generales que a la entrada en vigor del presente Plan sean de titularidad privada deberán transmitirse al Ayuntamiento, quien los incorporará a su patrimonio por cualquiera de los medios que se regulen en el Plan General o podrán ser expropiados por la Administración titular del servicio, de conformidad con lo dispuesto en la legislación urbanística.

En cuanto a los nuevos sistemas generales de infraestructuras, los trazados propuestos estimados en el Estudio de Infraestructuras del PGOU no son trasladados a los planos de Ordenación Estructural y Pormenorizada del PGOU como Sistemas Generales mientras no se definan pormenorizadamente a una escala adecuada en los planes especiales que los desarrollan. Y ello porque las consecuencias jurídicas que conllevarían el grafiado de estas infraestructuras como Sistemas Generales a la escala de trabajo del PGOU, y que podrían ser alteradas

por el planeamiento de desarrollo, supondrían una indefensión temporal del propietario del suelo mientras no se defina en el proyecto que definitivamente se tramite y apruebe. De ahí que es aconsejable no determinarlos como tales.

Por la misma razón, los nuevos sistemas generales viarios propuestos en este PGOU, debido a la escala de trabajo del PGOU y a la topografía accidentada y complicada del municipio, podrán ser ajustados en su trazado de forma justificada a través de los planes especiales que los desarrollen. Dichos ajustes no se considerarán modificación del planeamiento general.

7. Los Sistemas Generales existentes sobre suelo de titularidad pública no municipal, cuyo uso coincide con el previsto en el Plan General, se mantendrán en el dominio de la Administración Pública o Entidad de Derecho Público titular de los mismos.
8. Los terrenos de titularidad pública calificados por el Plan General como sistemas generales cuyo uso actual no coincida con el previsto, deberán transmitirse al Ayuntamiento o Entidad actuante u obtenerse por estos con arreglo a la normativa aplicable.
9. En los suelos de dominio y uso público, se podrá realizar una división horizontal del dominio público de forma que el plano superior situado sobre la rasante esté destinado a un equipamiento de dominio público, mientras que las superficies bajo rasante sean destinadas a aparcamientos públicos, siempre que ello no afecta a la funcionalidad del servicio o dotación.

Artículo 27.- SISTEMAS LOCALES

1. Los sistemas locales son aquellos suelos, construcciones, edificaciones o instalaciones destinadas a equipamientos, espacios libres y viales cuyo ambiente funcional y de servicio se limita principalmente a una determinada área de la ciudad o a una concreta actuación urbanizadora o ámbito equivalente.
2. Son sistemas locales todas los equipamientos, servicios y sistemas de espacios libres que vienen requeridos como dotaciones por la legislación urbanísticas para el desarrollo de los sectores y áreas de planeamiento, bien se refieran a éstas, o a áreas determinadas del suelo urbano consolidado si su funcionalidad y servicio no abarcan más de esta determinada área de la ciudad o de una concreta actuación urbanizadora o ámbito equivalente
3. Las formas de obtención de los suelos ocupados o destinados a los sistemas locales son las siguientes:
 - Expropiación u ocupación directa si fuese necesario su obtención anticipada a la ejecución del correspondiente ámbito de gestión;
 - Convenio urbanístico de cesión;
 - Cesión obligatoria gratuita, en caso de quedar incluidos o adscritos a sectores, áreas o unidades de ejecución, mediante el

correspondiente instrumento de equidistribución de beneficios y cargas;

- Transferencia o reserva de aprovechamiento si fuese necesario su obtención anticipada a la ejecución del correspondiente ámbito de gestión.

4. Los suelos, construcciones, edificaciones e instalaciones que constituyen los sistemas locales tienen la condición de dominio público y son imprescriptibles, inalienables e inembargables.
5. La condición demanial de los sistemas locales no es incompatible con el uso privativo de los mismos en cualquiera de las formas previstas por la legislación administrativa en régimen de estacionamiento, ocupación, concesión o cualquier otra permitida por la legislación aplicable al tiempo de la ejecución del planeamiento, según los procedimientos y forma en ella establecidos, siempre que ello no afecta a la funcionalidad del servicio o dotación. En particular, los sistemas calificados de servicios infraestructurales podrán, de conformidad con su legislación específica, pertenecer al titular de la prestación del servicio de interés público.
6. Los terrenos afectados por sistemas locales que a la entrada en vigor del presente Plan sean de titularidad privada deberán transmitirse al Ayuntamiento, quien los incorporará a su patrimonio por cualquiera de los medios que se regulen en el Plan General o podrán ser expropiados por la Administración titular del servicio, de conformidad con lo dispuesto en la legislación urbanística.
7. Los Sistemas Locales existentes sobre suelo de titularidad pública no municipal, cuyo uso coincide con el previsto en el Plan General, se mantendrán en el dominio de la Administración Pública o Entidad de Derecho Público titular de los mismos.
8. Los terrenos de titularidad pública calificados por el Plan General como sistemas locales, cuyo uso actual no coincida con el previsto, deberán transmitirse al Ayuntamiento o Entidad actuante u obtenerse por estos con arreglo a la normativa aplicable.
9. En los suelos de dominio y uso público, se podrá realizar una división horizontal del dominio público de forma que el plano superior situado sobre la rasante esté destinado a un equipamiento de dominio público, mientras que las superficies bajo rasante sean destinadas a aparcamientos públicos, siempre que ello no afecta a la funcionalidad del servicio o dotación.

CAPÍTULO III.- DELIMITACIÓN DE ÁREAS DE REPARTO. APROVECHAMIENTOS.**Artículo 28.- CONSIDERACIONES GENERALES.**

La LEY 7/2002, en línea con las anteriores legislaciones del suelo, propone la corrección de la inevitable desigualdad que generan las determinaciones del Planeamiento mediante el mecanismo del aprovechamiento medio. Por ello, nuestra legislación exige que el Plan General incorpore -entre sus determinaciones- la delimitación de áreas de reparto y cálculo de aprovechamientos medios (salvo para el suelo urbanizable no sectorizado), mecanismos sobre los que hace gravitar la virtualidad práctica de la técnica reparcelatoria a nivel de planeamiento general. Y ello, sin perjuicio de sus posibles ajustes posteriores en los instrumentos de planeamiento de desarrollo o su concreta aplicación que se efectuará en el seno de las unidades de ejecución.

La técnica consiste en esencia, en atribuir los mismos derechos a todos los terrenos que se encuentren dentro de un mismo ámbito (denominado área de reparto de beneficios y cargas) con independencia de la concreta calificación urbanística que el Plan asigne a los mismos.

Dicho derecho se determina como un porcentaje de la rentabilidad media (denominada aquí aprovechamiento medio) de los terrenos del área de reparto. Porcentaje que en general será el 90 por 100, correspondiendo el resto al Ayuntamiento. Con ello, además de garantizar el trato equitativo entre todos los propietarios del área (todos tienen inicialmente los mismos derechos proporcionalmente a las superficies aportadas), se cumple el principio constitucional de participación de la comunidad en las plusvalías que genera la acción urbanística de los entes públicos, mediante la atribución de parte de dicho aprovechamiento lucrativo a los municipios.

Artículo 29.- REGULACIÓN LEGAL DE LAS ÁREAS DE REPARTO.

La LEY 7/2002 regula este aspecto en los artículos 58 a 65.

En este sentido, el art. 58 establece:

"1. El Plan General de Ordenación Urbanística y, en lo que proceda, el Plan de Ordenación Intermunicipal delimitarán:

Para la totalidad del suelo urbanizable sectorizado y ordenado, una o varias áreas de reparto, comprensivas de sectores completos y de los sistemas generales incluidos o adscritos a los mismos.

La delimitación por un Plan de Sectorización de uno o varios sectores en suelo urbanizable no sectorizado comportará, con arreglo a idéntico criterio, la delimitación de áreas de reparto que correspondan.

Para la totalidad del suelo urbano no consolidado, una o varias áreas de reparto, pudiendo incluir o, en su caso, adscribir a ellas terrenos destinados a sistemas generales.

2. Por excepción a lo dispuesto en la letra b) del apartado anterior, el Plan General de Ordenación Urbanística o, en su caso, el Plan de Ordenación Intermunicipal podrán excluir de las áreas de reparto los terrenos a que se refiere el art. 45.2.B b), siempre que en ellos la actividad de ejecución no deba producirse en el contexto de unidades de ejecución.

En este caso, el diez por ciento de participación del municipio en las plusvalías se aplicará sobre el aprovechamiento objetivo.

3. En el suelo urbano no consolidado, los Planes Especiales y, en su caso, los Planes Parciales de Ordenación podrán ajustar la delimitación del área de reparto correspondiente, excluyendo de ella los terrenos para los que se mantengan las condiciones de edificación existentes y aplicando a los restantes el aprovechamiento medio fijado por el Plan General de Ordenación Urbanística o el Plan de Ordenación Intermunicipal.”

Artículo 30.- REGULACIÓN LEGAL DEL CÁLCULO DEL APROVECHAMIENTO URBANÍSTICO. CONSIDERACIONES GENERALES.

El art. 59 de la LEY 7/2002 define los tipos de aprovechamiento, distinguiendo los siguientes:

El aprovechamiento objetivo es la superficie edificable, medida en metros cuadrados, permitida por el planeamiento general o los instrumentos que lo desarrollen sobre un terreno dado conforme al uso, tipología y edificabilidad atribuidos al mismo.

El aprovechamiento subjetivo es la superficie edificable, medida en metros cuadrados, que expresa el contenido urbanístico lucrativo de un terreno, al que su propietario tendrá derecho mediante el cumplimiento de los derechos urbanísticos.

El aprovechamiento medio es la superficie construible del uso y tipología característico que el planeamiento establece por cada metro cuadrado de suelo perteneciente a un área de reparto, a fin de garantizar a todos los propietarios de terrenos incluidos o adscritos a la misma un aprovechamiento subjetivo idéntico, con independencia de los diferentes aprovechamientos objetivos que el Plan permita materializar en sus terrenos.

Asimismo, establece las siguientes reglas para el cálculo del aprovechamiento medio:

En el suelo urbanizable sectorizado y ordenado se ha de calcular dividiendo el aprovechamiento objetivo total del sector o sectores que formen parte del área, expresado en metros cuadrados construibles del uso característico y, en su caso, de la tipología, entre la superficie total de dicha área, incluida la de los sistemas generales adscritos.

Si se define más de un área de reparto en suelo urbanizable sectorizado u ordenado, las diferencias de aprovechamientos medios entre las áreas de reparto no podrán ser superiores al diez por ciento, salvo que se trate de ámbitos que, en razón de los usos previstos o de sus propias características, aconsejen un tratamiento diferenciado. Esta salvedad será asimismo de aplicación a municipios con reducido crecimiento, a fin de facilitar la gestión del planeamiento urbanístico. Reglamentariamente se podrá modular la diferencia entre el aprovechamiento de las diferentes áreas de reparto cuando, por las razones citadas, sea oportuno.

En el suelo urbano no consolidado, el aprovechamiento medio de cada área de reparto se obtendrá dividiendo el aprovechamiento objetivo total, expresado en metros cuadrados construibles del uso característico y, en su caso, de la tipología, incluido el dotacional privado, entre la superficie total del área, incluida la de los sistemas generales adscritos por el planeamiento y excluida la ocupada por las dotaciones ya existentes y afectadas a su destino.

Artículo 31.- COEFICIENTES DE USO Y TIPOLOGÍA. CONSIDERACIONES GENERALES.

1. El art. 61 de la LEY 7/2002 establece la obligatoriedad de que el PGOU, así como los planes de sectorización establezcan justificadamente un coeficiente que exprese el valor que atribuye a cada uso y tipología edificatoria en relación con los demás. También podrán establecer un coeficiente para cada área urbana o sector, en función de su situación en la estructura territorial.
2. Asimismo, establece que cuando el Plan General de Ordenación Urbanística o el Plan de Sectorización prevean, dentro de un área de reparto, usos o, en su caso, tipologías diferenciados que puedan dar lugar a rendimientos económicos, coste y mantenimiento de las infraestructuras muy diferentes, en el cálculo del aprovechamiento medio deberán utilizarse coeficientes de ponderación que valoren estas circunstancias.
3. A falta de coeficientes diferenciados, se utilizarán los valores relativos de repercusión de los terrenos para lograr la finalidad equidistributiva que la fijación de coeficientes debe perseguir, de acuerdo a los criterios fijados por la normativa técnica de valoración catastral.
4. El Plan General de Ordenación Urbanística establece un coeficiente corrector al objeto de compensar a aquellos propietarios de suelos destinados a viviendas de protección oficial. Este coeficiente deberá ser fijado además por los planes de sectorización.
5. El instrumento de planeamiento que establezca la ordenación detallada precisa para la ejecución en el área urbana o sector correspondiente deberá fijar y, en su caso, concretar, respetando los criterios del Plan General de Ordenación Urbanística, la ponderación relativa de los usos pormenorizados y tipologías edificatorias resultantes de la ordenación que establezca, así como las que reflejen las diferencias de situación y características urbanísticas dentro del espacio ordenado.

00166188

6. El establecimiento de los coeficientes a que se refieren los apartados anteriores deberá motivarse en su procedencia y proporcionalidad.

Artículo 32.- DETERMINACIÓN DE LOS COEFICIENTES DE PONDERACIÓN ESTABLECIDOS POR EL PGOU.

Para el cálculo de los coeficientes de ponderación por tipología, uso y localización se ha aplicado la metodología expuesta en la memoria de ordenación del PGOU (apartado 6.4).

Los Usos Globales establecidos en el presente Plan son: Residencial, Industrial, Turístico y Terciario. La pormenorización de dichos usos de suelo urbanizable y urbano no consolidado nos lleva a una serie de usos compatibles, que configuran con más detalle un modelo urbano.

En este sentido, a nivel Residencial, se pormenoriza entre Uso Residencial Libre, y Uso Residencial Protegido (viviendas sometidas a algún régimen de protección pública, véase PMVYS de Benahavis), con las diferentes tipologías edificatorias.

El Uso Turístico se homogeneiza en único coeficiente, (Deportivo Golf al aire libre).

El Uso Terciario/Industrial, se pormenoriza a efectos de homogeneización de aprovechamiento como uso compatible dentro de las diferentes áreas y sectores (Industrial escaparate, Comercial, Oficinas, Hotel etc.,).

COEFICIENTES DE USOS

RESIDENCIAL	1
TURISTICO	0.6
TERCIARIO	0.6

COEFICIENTE DE TIPOLOGIA

Residencial Viviendas de Protección	0,60
Residencial Viviendas Adosada/Plurifamiliar	1
Residencial Viviendas Unifamiliar Aislada Tipo UAS1-UAS-4...	1,5
Residencial Viviendas Unifamiliar Aislada Tipo UAS-0.....	1,6
Residencial Viviendas tipo Villa Tipo UAS-5.....	2

COEFICIENTE DE LOCALIZACIÓN

Preferente.....	2
Estratégica.....	1
Casco Urbano.....	0,80

00166188

El instrumento de planeamiento que establezca la ordenación detallada precisa para la ejecución en el área urbana o sector correspondiente podrá introducir de forma justificada, respetando los criterios de este Plan General, coeficientes correctores para la ponderación relativa de los usos pormenorizados y tipologías edificatorias resultantes de la ordenación que establezca, así como las que reflejen las diferencias de situación y características urbanísticas dentro del espacio ordenado.

Artículo 33.- DELIMITACIÓN DE ÁREAS DE REPARTO Y DETERMINACIÓN DEL APROVECHAMIENTO MEDIO EN EL SUELO URBANO NO CONSOLIDADO.

1. En Suelo Urbano No Consolidado, el Plan General establece ocho áreas de reparto, por sus diferentes características de localización, tipología y topografía y determina su Aprovechamiento Medio.
2. Los ámbitos establecidos como **parcelas integradas en áreas homogéneas de suelo urbano** no son incluidas dentro de áreas de reparto, conforme al artículo 58.2 de la LOUA. Son los siguientes: SUNC-C9, SUNC-C10, SUNC-C11, SUNC-C12, SUNC-C13 y SUNC-5.
3. **Dos** de las ocho áreas de reparto en suelo urbano no consolidado corresponden a suelos **con planeamiento aprobado** y uso global residencial (SUNC-PA1 y SUNC-PA2). El aprovechamiento será el correspondiente a su planeamiento de desarrollo aprobado (Área de Reparto AR 6-SUNC y Área de Reparto AR 8-SUNC).

Uso global residencial:

ÁREA DE REPARTO AR 2-SUNC	SUNC.C2-LA CORONILLA ALTA II	Aprov. Medio: 0,2070 Ua./m2.s.
	SUNC.C6-LA PACHECA V	
ÁREA DE REPARTO AR 3 -SUNC	SUNC.C3-EL BANCAL II	Aprov. Medio: 0,32 Ua./m2.s.
	SUNC.C7-EL BANCAL I	
	SUNC.C8-ANTIGUA UE4	
ÁREA DE REPARTO AR 4 -SUNC	SUNC.C4-LA PACHECA II	Aprov. Medio: 0,2816 U./m2.s.
	SUNC.C5-LA PACHECA ALTA	
ÁREA DE REPARTO AR 6 -SUNC	SUNC.1- A. EL HERROJO II	Aprov. Medio: 0,240 U./m2.s.
	SUNC.3- A. HORNO DE LA MIERA A	
	SUNC.4- A. HORNO DE LA MIERA B	
ÁREA DE REPARTO AR 7 -SUNC	SUNC.2-AMPLIACIÓN CAMINO DEL HIGUERAL II	Aprov. Medio: 0,360 Ua./m2.s.
	SUNC.6- CAMINO DEL HIGUERAL	

00166188

Uso global terciario:

ÁREA DE REPARTO AR.1 -SUNC	SUNC.C1-LA CORONILLA ALTA I	Aprov. Medio: 0,2016 Ua./m2.s.
-------------------------------	-----------------------------	--------------------------------

Artículo 34.- DELIMITACIÓN DE ÁREAS DE REPARTO Y DETERMINACIÓN DEL APROVECHAMIENTO MEDIO EN EL SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO Y SUELO URBANIZABLE ORDENADO.

1. En el suelo urbanizable con delimitación de sectores se establecen las correspondientes Áreas de Reparto integrada cada una de ellas por los Sectores y los Sistemas Generales adscritos o incluidos en aquéllos para su gestión. Así se determinan 4 áreas de reparto para suelo urbanizable sectorizado y 13 para suelo urbanizable ordenado.
2. Conforme a lo que determina el artículo 60.c) de la LOUA, se producen diferencias de aprovechamiento mayores del 10%, ya dentro de cada uno de estos ámbitos, debido a circunstancias particulares de cada terreno clasificado. Ello es posible por diferentes argumentos que a continuación se exponen, existiendo uno primordial, que es el establecimiento de dos grandes áreas homogéneas, claramente diferenciados, de sectores de suelo urbanizables:
 - Terrenos localizados en el casco urbano y sus ensanches con uso global principalmente residencial en tipologías preferentemente de plurifamiliares y con estructura urbana propia del casco urbano, conforme determina la Exposición de Motivos y su articulado en la Legislación Urbanística Andaluza. El aprovechamiento medio en estos ámbitos es de 0,336381 UA/m²s y la densidad entre 6 y 12 viviendas por hectárea.
 - La otra gran área se corresponde con los sectores urbanizables sectorizados, mayoritariamente de uso global residencial, localizados en territorios externos al casco urbano, para abastecer la demanda de la tipología de urbanización extensa, ya característica en este municipio. El rasgo particular de estos ámbitos se corresponde con una densidad de vivienda muy baja, tipología residencial en viviendas unifamiliares aisladas, especialmente grandes villas, y alta dotación de sistemas locales y generales de áreas libres y equipamientos. El aprovechamiento medio en estos ámbitos es de 0,23328 UA/m²s y la densidad entre 1 y 2 viviendas por hectárea, considerándose un producto exclusivo de esta área de la Costa del Sol Occidental.
 - Así, se establecen sectores muy concretos de uso turístico, industrial o terciario para completar la fijación de usos en el territorio, de los cuales adolece actualmente el municipio. La tipología de edificación, la conformación propia de la urbanización, diferenciada de las áreas

residenciales, y la puesta en valor de un mercado diferente, determina un aprovechamiento medio en estos casos de 0,504 UA/m² suelo para el uso industrial y terciario y de 0,036 UA/m² suelo para el uso turístico, asumible desde el punto de vista jurídico conforme al artículo 60.c) de la LOUA.

- Los suelos urbanizables ordenados corresponden a suelos con planeamiento de desarrollo aprobado definitivamente, es decir, en estado transitorio, pendientes de finalizar el cumplimiento de sus deberes. Se diferencian en dos tipos: aquellos en situación real y legal de ejecución de la urbanización (suelos urbanizables ordenados con planeamiento aprobado, SURO-PA) y los que, presentando planeamiento de desarrollo aprobado y, en algunos casos, planeamiento de gestión aprobado y semiconsolidación de urbanización y edificación, son innovados por esta revisión del PGOU (SURO). Por las características diferentes de cada sector y por los derechos consolidados derivados del cumplimiento total o en parte de sus deberes, cada uno de ellos conforma un área de reparto independiente. Para los SURO-PA su aprovechamiento será el correspondiente a su planeamiento de desarrollo aprobado. Son los siguientes:

- A.R. SURO-PA 1, MONTEMAYOR BAJO
- A.R. SURO-PA 2, REAL DE LA QUINTA
- A.R. SURO-PA 3, LA PALTA
- A.R. SURO-PA 4, MONTEMAYOR ALTO
- A.R. SURO-PA 5, LA ALQUERÍA
- A.R. SURO-PA 6, LA ALBORADA
- A.R. SURO-PA 7, AMPLIACIÓN CERRO ARTOLA A
- A.R. SURO-PA 8, CASERÍAS DEL ESPERONAL
- A.R. SURO-PA 9, LA COJA

SUELOS URBANIZABLES ORDENADOS PROCEDENTES DEL PLANEAMIENTO GENERAL VIGENTE INNOVADOS POR ESTE PGOU (SURO). USO GLOBAL RESIDENCIAL

ÁREAS DE REPARTO	SECTORES INCLUIDOS	SITUACIÓN	APROVECHAMIENTO MEDIO (Ua /m ² s)	USO GLOBAL
AR-SURO1	SURO.1	VEGA DEL JAQUE	0,22447	RESIDENCIAL
AR-SURO2	SURO.2	JARALILLOS SECTOR A LAS ROCAS	0,23616	RESIDENCIAL
AR-SURO3	SURO.3	CAPANES NORTE	0,213065	RESIDENCIAL
AR-SURO4	SURO.4	A. PUERTO DEL ALMNEURO I	PLANEAMIENTO DE DESARROLLO APROBADO	RESIDENCIAL

SUELOS URBANIZABLES SECTORIZADOS DEL CASCO URBANO

En el suelo urbanizable con delimitación de sectores en suelos del casco urbano se establecen nueve áreas de reparto integradas por los sectores que a continuación se indican

ÁREA DE REPARTO	SECTORES INCLUIDOS	DENOMINACIÓN	APROVECHAMIENTO MEDIO (Ua /m ² s)	USO GLOBAL
AR 1-SURS	SURS-C.1	LA PACHECA IV	0,336381	RESIDENCIAL
	SURS-C.2	LA PACHECA III		RESIDENCIAL
	SURS-C.3	EL RISCO		RESIDENCIAL
	SURS-C.4	LA TORRE		RESIDENCIAL
	SURS-C.5	LA FUENTE		RESIDENCIAL
	SURS-C.6	LA PACHECA I		RESIDENCIAL
	SURS-C.7	LA PACHECA VI		RESIDENCIAL
	SURS-C.8	DAVID MARSHALL		RESIDENCIAL
	SURS-C.9	EMPRESARIAL-COMERCIAL		TERCIARIO

SUELOS URBANIZABLES SECTORIZADOS EXTERIORES AL CASCO URBANO. USO GLOBAL RESIDENCIAL

En el suelo urbanizable con delimitación de sectores en suelos exteriores al casco urbano y con uso residencial se establecen un área de reparto integradas por los sectores que a continuación se indican y Sistemas Generales adscritos o incluidos en aquellos para su gestión:

ÁREA DE REPARTO	SECTORES INCLUIDOS	SITUACIÓN	ÍNDICE DE APROVECHAMIENTO MEDIO (Ua /m ² s)	USO GLOBAL	SISTEMAS GENERALES EXTERNOS ADSCRITOS
ÁR 2-SURS	SURS-1	MONTE MAYOR NORTE	0,23328	RESIDENCIAL	SGV 1.4
	SURS-2	LA TOMA		RESIDENCIAL	SGV 1.5
	SURS-3	AMPLIACIÓN CASERÍAS DEL ESPERONAL		RESIDENCIAL	SGV 3.2 SGV 7.3
	SURS-4	BRIJÁN I		RESIDENCIAL	SGV 5.1 SGV 5.3
	SURS-5	BRIJÁN II		RESIDENCIAL	
	SURS-6	LA ALQUERÍA II		RESIDENCIAL	SGV 3.3
	SURS-7	AMPLIACIÓN PUERTO DEL ALMENDRO. FASE A		RESIDENCIAL	
	SURS-8	HORNACINOS		RESIDENCIAL	SGV 6.2
	SURS-9	LA ROMERA		RESIDENCIAL	
	SURS-10	ATALAYA HILL CLUB		RESIDENCIAL	
	SURS-11	ALTOS DE ALQUERÍA II		RESIDENCIAL	
	SURS-12	ARTOLA		RESIDENCIAL	
	SURS-13	CASABLANCA		RESIDENCIAL	
	SURS-14	BEJARANO		RESIDENCIAL	
	SURS-15	CAMPANILLAS		RESIDENCIAL	
	SURS-16	EL CHOPO I		RESIDENCIAL	
	SURS-18	EL ACEBUCHE		RESIDENCIAL	
	SURS-20	MONTMELIÁN NORTE		RESIDENCIAL	
	SURS-23	ARTOLA I		RESIDENCIAL	
	SURS-24	ARTOLA II		RESIDENCIAL	
	SURS-26	ALTOS DE LA ALQUERÍA III		RESIDENCIAL	
	SURS-27	ALTOS DE LA ALQUERÍA I		RESIDENCIAL	

SUELOS URBANIZABLES SECTORIZADOS EXTERIORES AL CASCO URBANO. USO GLOBAL INDUSTRIAL Y TERCIARIO

En el suelo urbanizable con delimitación de sectores con uso industrial se establecen dos áreas de reparto integrada por los sectores que a continuación se indican:

ÁREA DE REPARTO	SECTORES INCLUIDOS	SITUACIÓN	ÍNDICE DE APROVECHAMIENTO MEDIO (Ua /m ² s)	USO GLOBAL	SISTEMAS GENERALES EXTERNOS ADSCRITOS
AR 3-SURS	SURO-17	EMPRESARIAL	0,504	TERCIARIO	SGV 4.1
	SURS-19	EL CHOPO II		TERCIARIO	SGV 8
	SURS-21	AMPLIACIÓN PUERTO DEL ALMENDRO II FASE B		INDUSTRIAL	
	SURS-22	INDUSTRIAL		INDUSTRIAL	
	SURS-25	EMPRESARIAL LA QUINTA		TERCIARIO	

SUELOS URBANIZABLES SECTORIZADOS EXTERIORES AL CASCO URBANO. USO GLOBAL TURÍSTICO

En el suelo urbanizable con delimitación de sectores en suelos exteriores al casco urbano y con uso turístico se establecen dos áreas de reparto integrada por los sectores que a continuación se indican:

ÁREA DE REPARTO	SECTORES INCLUIDOS	SITUACIÓN	ÍNDICE DE APROVECHAMIENTO MEDIO (Ua /m ² s)	USO GLOBAL
AR 4-SURS	SURS-CG1	AMPLIACIÓN CASERÍAS DEL ESPERONAL	0,036	TURÍSTICO
	SURO-CG2	BRIJÁN I		TURÍSTICO

Artículo 35.- RÉGIMEN DEL SUBSUELO

1. El régimen y el uso urbanístico del subsuelo se sujeta a las determinaciones del presente Plan General, quedando en todo caso su aprovechamiento subordinado a las exigencias del interés público y de implantación de instalaciones, equipamientos y servicios de todo tipo.
2. La necesidad de preservar el patrimonio arqueológico soterrado, como elemento intrínseco del subsuelo, delimita el contenido urbanístico de los terrenos y condiciona la adquisición y materialización del aprovechamiento urbanístico atribuido al mismo por el instrumento de planeamiento.
3. Corresponde el aprovechamiento urbanístico atribuido por el planeamiento al subsuelo al mismo titular del suelo bajo el que se encuentra conforme a las normas de derecho privado sobre propiedad o a quién, conforme a estas mismas normas, lo haya adquirido de su propietario.
4. Sin perjuicio de la aplicación preferente de las normas concretas de regulación de usos pormenorizado, el aprovechamiento del subsuelo no computa a efectos de la edificabilidad de un terreno siempre que se destine a aparcamientos o a instalaciones propias al servicio del edificio; en los demás casos, la edificabilidad situada bajo la rasante natural se imputará al 50%.

5. A efectos del cálculo del aprovechamiento urbanístico, el aprovechamiento del subsuelo tendrá un coeficiente reductor del 50% del que corresponda aplicar sobre rasante al uso al que se destine. No obstante, cuando la dotación de aparcamientos venga exigida por el planeamiento, no se imputará como aprovechamiento urbanístico

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA DEL MUNICIPIO DE BENAHAVÍS

TÍTULO IV.- RÉGIMEN URBANÍSTICO DEL SUELO URBANO Y DE LAS EDIFICACIONES

TÍTULO IV.- RÉGIMEN URBANÍSTICO DEL SUELO URBANO Y DE LAS EDIFICACIONES

CAPÍTULO I.- DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 36.- CONTENIDO DEL PLAN GENERAL EN EL SUELO URBANO.

1. En suelo urbano, el Plan General delimita los correspondientes ámbitos en esta clase de suelo, distinguiendo entre:
 - a. Suelo Urbano Consolidado por la Urbanización, donde el Plan General incorpora en todo caso su ordenación pormenorizada.
 - b. Suelo Urbano No Consolidado, distinguiéndose según que el presente Plan General incorpore su ordenación pormenorizada o se remite a un momento posterior.

En el Suelo Urbano No Consolidado sin ordenación pormenorizada el Plan General delimita tres tipos de ámbito:

- * Sectores: cuya ordenación pormenorizada se realizará mediante Plan Parcial de Ordenación.
 - * Áreas de Reforma Interior, cuyo objeto es la mejora urbana y cuya ordenación pormenorizada se llevará a cabo bien mediante Estudio de Detalle, en los casos que sea admisible conforme al artículo 15 de la LOUA, o mediante Plan Especial de Reforma Interior, de Mejora Urbana u otros, según se señale en la ficha correspondiente.
 - * Parcelas integradas en áreas homogéneas, bien en aplicación de la Disposición Adicional Décima de la LOUA, bien por ser parcelas según lo definido por el artículo 45 de la LOUA, que podrán desarrollarse mediante estudio de detalle si fuese necesario.
2. En suelo urbano el Plan General incorpora, con carácter general, las siguientes determinaciones:
 - a. La identificación y delimitación de los Sistemas Generales.
 - b. La reglamentación detallada de los usos, ya sean globales o pormenorizados.
 - c. Asimismo, se determina la intensidad de dichos usos y la densidad, en su caso, de los mismos.
 3. En suelo urbano consolidado y en suelo urbano no consolidado ordenado, el Plan General incorpora las siguientes determinaciones:
 - a. La delimitación de los sistemas locales, puntualizando el carácter público o privado de la titularidad de cada uno de ellos. En este sentido, se considerarán públicos salvo que se especifique el carácter privado de los mismos.

- b. Las condiciones edificatorias de los terrenos y construcciones, así como las características tipológicas y estéticas de la ordenación, de la edificación y de su entorno.
 - c. El señalamiento de alineación y rasante de las distintas parcelas, que se ha grafiado en los planos de calificación.
 - d. El trazado y características de la red viaria pública. La anchura de los viales será la grafiada en los planos de calificación.
 - e. La previsión y localización de los aparcamientos públicos, que también se señalan en los planos de calificación.
 - f. Las características y trazado estructurante de las redes de infraestructura básica (agua, alcantarillado y energía eléctrica). Igualmente, se incluye la evaluación económica de la implantación de los servicios y de la ejecución de las obras de urbanización.
4. En suelo urbano no consolidado incluido en sectores o ARI, el Plan General incorpora las siguientes determinaciones:
- a. La delimitación de Áreas de Reparto y fijación del aprovechamiento medio. En este caso, cada Sector o Área de Reforma Interior se corresponde con un Área de Reparto independiente.
 - b. La delimitación de las áreas o sectores.
 - c. Los criterios y directrices para establecer la ordenación pormenorizada en dichas áreas o sectores de suelo urbano. Se tendrá en cuenta lo establecido en el art. 17 de las presentes Normas

Artículo 37.- CRITERIOS DE CLASIFICACIÓN EN EL SUELO URBANO.

1. Constituyen el Suelo Urbano del presente Plan aquellas áreas o terrenos, delimitados expresamente en los Planos de Ordenación, por encontrarse en alguna de las siguientes circunstancias:
- a. Formar parte de un núcleo de población existente o ser susceptible de incorporarse a él en ejecución del Plan, y estar dotados, como mínimo, de los servicios urbanísticos básicos de acceso rodado por vía urbana, abastecimiento de agua, saneamiento de aguas residuales y suministro de energía eléctrica en baja tensión, teniendo estos servicios, características adecuadas para servir a la edificación que sobre ellos existe o se prevé construir.
 - b. Estar comprendidos en áreas en las que, aún careciendo de algunos de los servicios citados en el párrafo anterior, se encuentran ya consolidadas por la edificación, al menos, en las dos terceras partes de los espacios aptos para la misma, según la ordenación que este Plan propone y que al tiempo se encuentren integrados en la malla urbana

en condiciones de conectar a los servicios urbanísticos básicos señalados reseñados en el apartado anterior.

- c. Haber sido transformados y urbanizados en ejecución del correspondiente instrumento de planeamiento y de conformidad con sus determinaciones.
2. Los terrenos clasificados como urbanizables que, en ejecución de los Planes Parciales que desarrollen el presente Plan, lleguen a disponer de los mismos elementos de urbanización a que se refieren los párrafos anteriores, tendrán la consideración de suelo urbano a partir del momento en el que, tras aprobarse el oportuno proyecto redistributivo, las obras de urbanización sean recepcionadas por el Ayuntamiento de Benahavís. La mera recepción de las obras de urbanización implica, por tanto, su inmediata y directa clasificación como suelo urbano.

Artículo 38.- CATEGORÍAS EN SUELO URBANO

1. Los terrenos clasificados como suelo urbano, se adscriben a las siguientes categorías, de conformidad con lo previsto en el artículo 45.2 de la LEY 7/2002, a los efectos de atribución de los derechos y deberes urbanísticos:

- a. Suelo Urbano consolidado por la urbanización.

Tendrán la consideración de suelo urbano consolidado por la urbanización, los terrenos clasificados como urbanos cuando estén urbanizados o tengan la condición de solares, y no queden adscritos a la categoría de suelo urbano no consolidado conforme al siguiente artículo.

- b. Suelo Urbano no consolidado por la urbanización.

Tienen la categoría de Suelo urbano no consolidado, los terrenos que el Plan adscribe la clase de suelo urbano en los que concurra alguna de las siguientes circunstancias:

1. Carecer de urbanización consolidada por:
 - a. No comprender la urbanización existente todos los servicios, infraestructuras y dotaciones públicos precisos, o unos u otras no tengan la proporción o las características adecuadas para servir a la edificación que sobre ellos exista o se haya de construir.
 - b. Precisar la urbanización existente de renovación, mejora o rehabilitación que deba ser realizada mediante actuaciones integradas de reforma interior, incluidas las dirigidas al establecimiento de dotaciones.
2. Formar parte de áreas homogéneas de edificación, continuas o discontinuas, a las que el presente Plan les atribuya un aprovechamiento objetivo considerablemente superior al existente con anterioridad a su entrada en

vigor, cuando su ejecución requiera el incremento o mejora de los servicios públicos y de urbanización existentes.

Artículo 39.- DIVISIÓN EN ZONAS DE ORDENANZAS.

1. El Suelo Urbano se divide en las Zonas de Ordenanzas que se regulan en estas Normas en cuanto a condiciones de ordenación general y específica, condiciones de volumen, de uso, estéticas y de la edificación y sus plazos.
2. Las zonas de ordenanzas se subdividen, cuando proceda, en subzonas en función de caracteres específicos de condiciones de edificación. Las condiciones generales establecidas para cada zona de ordenanzas serán de aplicación en cada subzona que la integran, salvo en los casos de contradicción con las determinaciones específicas establecidas en cada subzona.

Artículo 40.- DIVISIÓN DEL SUELO URBANO A LOS EFECTOS DE LA GESTIÓN URBANÍSTICA.

A los efectos de la gestión urbanística del presente Plan en Suelo Urbano se distingue:

1. El suelo urbano consolidado: los propietarios de terrenos con aprovechamiento lucrativo pueden solicitar licencia de obras.

En esta categoría de suelo la gestión y obtención de terrenos calificados con uso y destino públicos se desarrollan siempre mediante actuaciones aisladas o asistemáticas. Asimismo, el Ayuntamiento de Benahavís puede incoar el oportuno expediente expropiatorio para la adquisición de terrenos calificados con uso y destino públicos.

2. En suelo urbano no consolidado por la urbanización se presentan las siguientes situaciones diferenciadas:
 - a. Los terrenos incluidos en Sectores delimitados por el presente Plan General.
 - b. Los terrenos incluidos en Áreas de Reforma Interior delimitadas en el Plan, siendo dicha delimitación coincidente con la Unidad de Ejecución y cuya ordenación pormenorizada se prevé en un momento posterior, a través de Estudio de Detalle o Plan Especial, según el caso.
 - c. Los suelos urbanos no consolidados con ordenación pormenorizada, incluidos en unidades de ejecución y área de reparto.
 - d. Los suelos urbanos no consolidados con ordenación pormenorizada no incluidos en unidades, pero sí en áreas de reparto a efectos de su sujeción a transferencias de aprovechamientos urbanísticos para satisfacer los deberes de cesión de terrenos con destino a usos públicos y los de cesión, localización y materialización del aprovechamiento correspondiente a la Administración.

- e. Los suelos urbanos no consolidados con ordenación pormenorizada en los que la ejecución del presente Plan General pueda resolverse en actuaciones urbanizadoras no integradas.

Artículo 41.- ACTUACIONES ASISTEMÁTICAS EN SUELO URBANO CONSOLIDADO.

1. Corresponde a actuaciones en el suelo urbano consolidado, cuya ejecución se llevará a cabo mediante obras públicas ordinarias, de acuerdo con la legislación que sea aplicable por razón de la Administración Pública actuante.
2. Dichas actuaciones pueden incluir:
 - Actuaciones Puntuales de Viario, Espacios Libres o de Equipamiento.
 - Actuaciones de Mejora Urbana.

CAPÍTULO II.- EL RÉGIMEN JURÍDICO DEL SUELO URBANO**Artículo 42.- EL SUELO URBANO CONSOLIDADO: DERECHOS Y DEBERES.**

1. El propietario del suelo urbano consolidado cuenta con los siguientes derechos:
 - a. La facultad de materializar, mediante la edificación, el aprovechamiento urbanístico correspondiente atribuido por el planeamiento, previo cumplimiento de los deberes urbanísticos establecidos en esta categoría de suelo.
 - b. La facultad de destinar las edificaciones realizadas a los usos autorizados por la ordenación urbanística, desarrollando en ella las actividades precisas.
 - c. La facultad de innovar el planeamiento de desarrollo, en suelos transformados o en ejecución conforme al planeamiento de desarrollo aprobado, que provoquen una modificación de la densidad del sector, unidad o polígono del que procede, conforme al artículo 9 de esta Normativa.*

***Suspendido por la Resolución de Aprobación Definitiva de la CTOTU de 14 de noviembre de 2018.**

2. Son deberes urbanísticos del propietario de terrenos del suelo urbano consolidado:
 - a. Solicitar y obtener las autorizaciones administrativas preceptivas con carácter previo a cualquier acto de transformación o uso del suelo.
 - b. Realizar la edificación en los plazos y condiciones fijadas por la ordenación urbanística.
 - c. Completar la urbanización en el supuesto de que la parcela no mereciera la condición de solar, según se establece en el Artículo 148.4 de la LEY

7/2002.

- d. Conservar, y en su caso rehabilitar, la edificación realizada para que mantenga las condiciones requeridas para el otorgamiento de autorización para su ocupación.
 - e. En el caso de innovación del planeamiento general, para modificar la densidad de viviendas conforme al artículo 9 de esta Normativa, mantener las cesiones establecidas tanto en el PGOU como en el planeamiento de desarrollo así como la previsión de infraestructuras para el total de unidades residenciales ordenadas en el instrumento de planeamiento aprobado, en el caso de que la innovación recoja una reducción de las unidades residenciales; y cumplimentar las determinaciones del artículo 36-2-5º de la LOUA cuando la innovación proponga un aumento de las unidades residenciales originalmente ordenadas por el planeamiento. De conformidad con la Disposición Transitoria Segunda de la Ley 2/2012, de 30 de enero, si el aumento o disminución de la densidad fuera superior al 20% de la existente, conllevará a la alteración de la ordenación estructural establecida por este PGOU.
 - f. En la misma situación del anterior apartado, la alteración de densidad no podrá afectar a unidades residenciales ejecutadas o en proceso de ejecución.
3. Además, son derechos y deberes del propietario del suelo urbano consolidado los definidos en los artículos 8 y 9 del Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, en relación a su clasificación y categoría urbanística.
 4. Para autorizar la ejecución de obras de edificación simultáneas a las de urbanización en terrenos urbanos que no hayan adquirido la condición de solar se exigirá:
 - a. Compromiso de ejecutar las obras de urbanización de modo simultáneo a las de edificación.
 - b. Compromiso de no utilizar la construcción en tanto no estén concluidas las de urbanización y a establecer tal condición en las cesiones del derecho de propiedad o de uso que se lleven a efecto para todo o parte del edificio.
 - c. La presentación de fianza, en cualquiera de las formas admitidas por la legislación local, en cuantía suficiente para garantizar la ejecución en su integridad de las obras de urbanización pendientes. Esta fianza cubrirá como mínimo el 100% de las obras pendientes de ejecutar.
 - d. El incumplimiento del deber de completar la urbanización de forma simultánea a la edificación comportará la caducidad de la licencia, sin derecho a indemnización, impidiéndose el uso de lo edificado, sin perjuicio del derecho de los terceros adquirentes al resarcimiento de los daños y perjuicios que se les hubieren irrogado. Asimismo, comportará la pérdida de las fianzas prestadas.
 5. El Plan establece plazos de edificación en el suelo urbano consolidado. La no iniciación en el plazo fijado al efecto de la edificación de las parcelas y

00166188

solares, incluidos los que cuenten con edificación deficiente o inadecuada, comporta la inclusión de la parcela o solar en el Registro Municipal de Solares y Edificaciones Ruinosas, y habilitará a la Administración Urbanística Municipal para formular a los propietarios requerimiento para el cumplimiento del deber de edificación en un último y definitivo plazo de un año.

Artículo 43.- RÉGIMEN DEL SUELO URBANO NO CONSOLIDADO.

1. En el suelo urbano no consolidado ordenado, la entrada en vigor del Plan General determina:
 - a. La vinculación legal de los terrenos al proceso urbanizador y edificatorio del sector o área del suelo urbano en el marco de una unidad de ejecución.
 - b. La afectación legal de los terrenos al cumplimiento de la justa distribución de beneficios y cargas entre los propietarios en los términos que se deriven del sistema de actuación elegida así como de los deberes del artículo anterior, a excepción de las UE de Régimen especial que se delimiten únicamente para la mejora de la urbanización ex art. 105.5 de la LEY 7/2002.
 - c. El derecho de los propietarios al aprovechamiento urbanístico resultante de la aplicación a las superficies de sus fincas originarias del 90% del aprovechamiento medio del área de reparto al que se adscriba, bajo la condición del cumplimiento de los deberes establecidos en el artículo anterior, salvo en el caso de las unidades de ejecución de régimen especial reguladas por el art. 105.5. LEY 7/2002 que se pudiesen delimitar para la mejora de la urbanización.
 - d. El derecho de los propietarios a la iniciativa y promoción de su transformación en los términos del sistema de actuación elegido.
 - e. La afectación legal de los terrenos obtenidos por el municipio a los destinos previstos en el planeamiento.
 - f. Sin perjuicio de lo dispuesto en el art. 66.2.c del presente título, para el otorgamiento de licencia de obras de edificación en ámbitos de unidades de ejecución se precisa que tras la aprobación del correspondiente proyecto de reparcelación y de urbanización, las parcelas se urbanicen de forma completa para que alcancen la condición de solar. Únicamente se admitirá la urbanización y edificación simultánea previo cumplimiento de las condiciones establecidas en estas normas.
2. Son asimismo derechos y deberes del propietario del suelo urbano no consolidado los definidos en los artículos 8 y 9 del Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, en relación a su clasificación, categoría y condiciones de gestión urbanística.
3. En el caso de suelo urbano no consolidado incluido en sectores o ARI, la formulación y redacción del planeamiento que establezca la ordenación

pormenorizada y detallada precisa para legitimar la actividad de ejecución se realizará en los plazos establecidos en las previsiones de programación de este Plan.

Una vez aprobado el correspondiente Plan Parcial, Plan Especial o Estudio de Detalle, los terrenos quedarán sometidos al régimen del suelo urbano no consolidado ordenado, siéndoles de aplicación lo dispuesto en el artículo anterior.

Artículo 44.- DERECHOS Y DEBERES DEL SUELO URBANO NO CONSOLIDADO EN ÁMBITOS EN LOS QUE SE ESTABLEZCA O PREVEA LA DELIMITACIÓN DE UNIDADES DE EJECUCIÓN.

1. Son derechos y facultades de los propietarios del suelo urbano no consolidado de terrenos incluidos o adscritos a los ámbitos de unidades de ejecución:
 - a. El aprovechamiento urbanístico al que tendrán derecho el conjunto de propietarios de terrenos comprendidos en una unidad de ejecución, será el que resulte de aplicar a su superficie el 90 % del aprovechamiento medio del área de reparto.
 - b. En el sistema de compensación, a instar el establecimiento del sistema y competir, en la forma determinada legalmente, por la adjudicación de la gestión del mismo, y en todo caso, adherirse a la Junta de Compensación o solicitar la expropiación forzosa.
 - c. En el sistema de cooperación, a decidir si la financiación de los gastos de urbanización y gestión, los realiza mediante pago en metálico o mediante aportación de parte de sus aprovechamientos urbanísticos subjetivos.
 - d. En el sistema de expropiación por gestión indirecta, a competir en unión con los propietarios afectados por la adjudicación del sistema, pudiendo ejercitar el derecho de adjudicación preferente en los términos legalmente formulados; y en todo caso, a instar la efectiva expropiación en los plazos previstos para la ejecución de la unidad, pudiendo solicitar la liberación de la misma para que sea evaluada por la Administración su procedencia.
 - e. Ceder los terrenos voluntariamente por su valor o, en todo caso, percibir el correspondiente justiprecio, en el caso de no participar en la ejecución de la urbanización
 - f. La facultad de innovar el planeamiento de desarrollo, en suelos transformados o en ejecución conforme al planeamiento de desarrollo aprobado, que provoquen una modificación de la densidad del sector, unidad o polígono del que procede, conforme al artículo 9 de esta Normativa.

00166188

2. Los deberes del propietario del suelo urbano no consolidado en ámbitos en los que el presente Plan establezca o prevea la delimitación de unidades de ejecución, son:
 - a. Cuando el sistema de ejecución sea el de compensación, promover la transformación de los terrenos en las condiciones y con los requerimientos exigibles establecidos en la legislación urbanística y en el presente Plan.
 - b. Ceder obligatoria y gratuitamente al Municipio los terrenos destinados por la ordenación urbanística a viales como dotaciones, y que comprenden tanto las destinadas al servicio del sector o ámbito de actuación como los sistemas generales incluidos, e incluso los excluidos pero adscritos a la unidad de ejecución a los efectos de su obtención.
 - c. Ceder obligatoria y gratuitamente al Municipio la superficie de los terrenos, ya urbanizados, en que se localice la parte de aprovechamiento urbanístico lucrativo correspondiente a dicha Administración en concepto de participación de la comunidad en las plusvalías generadas por la actividad pública de planificación y que asciende al 10% del aprovechamiento medio del área de reparto en que se integra la unidad de ejecución.
 - d. Proceder a la distribución equitativa de los beneficios y cargas derivados del planeamiento, con anterioridad a la ejecución material del mismo.
 - e. Ceder la superficie de terrenos en los que deban localizarse los excedentes de aprovechamiento que tenga la unidad de ejecución respecto del aprovechamiento medio del área de reparto. Estos excesos se podrán destinar a compensar a propietarios afectados por sistemas generales y restantes dotaciones no incluidas en unidades de ejecución, así como a propietarios de terrenos con un aprovechamiento objetivo inferior.
 - f. Costear la urbanización, y en el caso del sistema de compensación ejecutarla en el plazo establecido al efecto.
 - g. Conservar las obras de urbanización y mantenimiento de las dotaciones y servicios públicos hasta su recepción municipal, y cuando así proceda, conforme a este Plan, con posterioridad a dicha recepción.
 - h. Solicitar y obtener las autorizaciones administrativas preceptivas y, en todo caso, la licencia municipal, con carácter previo a cualquier acto de transformación o uso del suelo, natural o construido.
 - i. Destinar el suelo al uso previsto por la ordenación.
 - j. En el caso de innovación del planeamiento general, para modificar la densidad de viviendas conforme al artículo 9 de esta Normativa, mantener las cesiones establecidas tanto en el PGOU como en el planeamiento de desarrollo así como la previsión de infraestructuras para el total de unidades residenciales ordenadas en el instrumento de planeamiento