

## **CAPITULO SÉPTIMO**

### **TRANSPORTE Y COMUNICACIONES**

#### **Artículo 12.7.1. Definición y clases**

1. Se define como usos para el transporte y las comunicaciones (STC) los espacios destinados a la comunicación y transporte de personas y mercancías, así como los complementarios que facilitan su buen funcionamiento.

2. A efectos de su pormenorización se establecen las siguientes clases:

a) Red viaria.

Cuando se destina a facilitar el movimiento de los peatones, bicicletas, automóviles y los medios de transporte colectivos en superficie habituales de las áreas urbanas (autobuses, metro ligero, etc)

b) Aparcamientos.

Destinados al estacionamiento de vehículos.

c) Red ferroviaria.

Destinados a facilitar el movimiento de los vehículos sobre raíles.

d) Aeropuerto.

Destinado a facilitar el movimiento en tierra de las aeronaves.

e) Centros Logísticos de Transportes.

Destinados a la optimización del tránsito de mercancías y cargas, su fraccionamiento y distribución, etc., así como al descanso, control, seguridad y actividades complementarias, relacionadas con el transporte por carretera, ferroviario y aeroportuario.

### **Artículo 12.7.2. Condiciones de aplicación**

Las condiciones que se señalan para los transportes y las comunicaciones serán de aplicación a los terrenos que el Plan General destine a este fin, así como a los que se puedan destinar en los correspondientes instrumentos de planeamiento de desarrollo.

**Sección 1ª:**

## **RED VIARIA**

### **Artículo 12.7.3. Clasificación de la red viaria**

1. A efectos de la aplicación de las condiciones pertinentes se consideran los siguientes rangos de vías:

a) Carreteras, circunvalaciones, enlaces y travesías. Son las autovías y carreteras, así como las de unión entre ellas atravesando o bordeando la ciudad, por lo que se caracterizan por la mezcla de un tráfico no urbano generado o atraído por las zonas contiguas a la vía. Vías de penetración son la prolongación de los accesos principales en el interior de la ciudad.

b) Vías Primarias. Son las de acceso a distritos y barrios, dando continuidad a los colindantes y tramando las vías de carácter superior.

c) Viario Medio. Son aquellas vías que tienen una cierta importancia en la estructura y organización espacial de los diferentes usos, o que por su longitud salen fuera del ámbito del barrio o distrito, pero que no poseen las condiciones suficientes de continuidad o capacidad para ser clasificadas dentro de las vías primarias.

d) Distribuidores de barrio. Son aquellas vías de menor intensidad en cuanto a tráfico, pero de gran importancia en la ordenación del área en que se encuentran, y cuya función es canalizar los flujos de circulación desde el tramado viario local hacia las vías de jerarquía superior.

e) Viario Local. Son las calles de los barrios o sectores que aseguran el acceso a la residencia o actividad implantada en su ámbito.

f) Sendas peatonales. Las destinadas a la circulación de peatones.

2. En suelo urbano directo, los planos de "Alineaciones y Rasantes" determinan la amplitud y disposición de las vías. Los Estudios de Detalle, con el alcance establecido en la legislación urbanística, completarán esta ordenación.

En suelo urbano remitido a PERI y en suelo urbanizable programado, el viario se proyectará con las dimensiones y características que se deriven de las intensidades de circulación previstas y del medio que atraviesen y conforme a lo establecido en estas Normas.

#### **Artículo 12.7.4. Condiciones de desarrollo de la red viaria**

1. Para la ejecución, reforma o ampliación de las autopistas, autovías y vías primarias, el Ayuntamiento podrá considerar la necesidad de formular Planes Especiales para desarrollar las propuestas efectuadas por el Plan General. Dichos Planes Especiales podrán alterar las condiciones de trazado, sin que ello implique modificación de elementos, siempre que no supongan cambio sustancial de la ordenación vigente.

2. La ejecución, reforma o ampliación de las anteriores vías en las que sus condiciones estén suficientemente definidas por el Plan General, se podrá desarrollar mediante su inclusión en el Plan Parcial del sector de planeamiento donde estén enclavadas. o bien directamente, si la ejecución corresponde a la Administración municipal o a cualquier otro organismo competente, estatal, autonómico o provincial.

En todo caso, precisarán Proyecto de Urbanización, salvo que por revestir evidente simplicidad sea suficiente la redacción de un Proyecto Ordinario de Obras.

#### **Artículo 12.7.5. Condiciones específicas de las vías públicas**

1. Todas las calles y plazas son de uso público, aunque la conservación y mantenimiento estuviera a cargo de los particulares.

2. Es compatible la existencia de viario público con subsuelo privado destinado preferentemente a aparcamientos. Dicha situación se regulará bien mediante constitución de servidumbre o bien mediante concesión de explotación o –en su caso- derecho de superficie. En estos casos la conservación y mantenimiento será a cargo de los particulares.

3. Para los terrenos que a la entrada en vigor del Plan General se encuentren en la situación a que se refiere al punto anterior, se les reconoce la existencia de una servidumbre un favor del municipio.

En todo caso, estos espacios deberán estar dotados de la totalidad de los servicios previstos en estas Normas y en perfectas condiciones de urbanización.

#### **Artículo 12.7.6. Regulación de caminos**

1. Se definen como caminos las vías de servicio o de carácter complementario de actividades implantadas en suelo no urbanizable.

2. Corresponde a los titulares del camino su construcción, conservación y reparación.

3. La apertura de caminos está sujeta a licencia municipal, con cuya solicitud se acompañarán los siguientes documentos:

a) Estudio justificativo de la necesidad de su apertura, por el carácter de acceso o servicio a una actividad implantada en medio rural o uso de los permitidos por el Plan General en el Suelo no Urbanizable.

La necesidad se presume implícita en la solicitud de licencia deducida por órganos de la Administración, por lo que quedan exceptuados de este requisito.

b) Estudio previo o anteproyecto del camino en el que se expresarán los datos técnicos referentes a la ejecución del mismo.

c) La licencia podrá ser denegada cuando a criterio de la Administración concedente no

quedase suficientemente acreditada la necesidad de su apertura.

#### **Artículo 12.7.7. Vías pecuarias**

Las vías pecuarias serán compatibles con su destino; en caso de desafección, el Plan General y su planeamiento de desarrollo regularán su ordenación y finalidad, siendo preferente su integración en la red de caminos y vías rurales y de espacios libres o lúdicos como interconectores entre ciudad y territorio.

#### **Artículo 12.7.8. Servidumbre y afecciones de carreteras, caminos y vías primarias**

1. Los terrenos adyacentes a las carreteras, en tanto estas mantengan dicha consideración a tenor de lo preceptuado en la Ley 25/1988, de 29 de Julio, de Carreteras, estarán sujetos a las limitaciones derivadas de la citada legislación y en particular al respeto y mantenimiento de la zona de servidumbre, zona de afección y línea de edificación en las magnitudes exigidas para cada categoría de vía.

La línea de edificación, en las vías primarias que discurran o sean colindantes con el suelo urbano de este Plan General, serán las definidas en los planos de alineaciones.

El planeamiento parcial en suelo urbanizable precisará, previa fijación de alineaciones, la zona de protección de las carreteras con arreglo a las determinaciones generales y particulares contenidas en este Plan.

2. Los terrenos comprendidos dentro de la línea de edificación serán inedificables. No obstante, siempre que no exista proyecto de expropiación ni esté en contradicción con la banda de protección señalada en este artículo, podrá acumularse el aprovechamiento de estos suelos en la parte no afectada por la línea de edificación, de conformidad con la clasificación y calificación del suelo establecida en el Plan General.

3. En los caminos y carreteras secundarias abiertos al uso público, la zona de servidumbre será de ocho metros como mínimo siempre que no esté consolidada una línea de edificación anterior a la aprobación de este Plan; en dicho caso, el Ayuntamiento considerará la necesidad de mantener dicha servidumbre o acomodarse a lo establecido por la nueva alineación.

4. La zona de dominio público en los caminos y carreteras secundarias incluirá al menos una franja de tres (3) metros de anchura a partir del límite de la calzada.

## **Sección 2ª**

### **APARCAMIENTOS**

#### **Artículo 12.7.9. Definición**

1. Se define como aparcamiento al espacio fuera de la calzada de las vías, destinada específicamente a estacionamiento de vehículos.

2. Se definen como garajes los espacios cubiertos situados sobre el suelo, en el subsuelo o en las edificaciones destinados al estacionamiento temporal de vehículos.

#### **Artículo 12.7.10. Condiciones de aplicación**

1. Podrán autorizarse en edificios exclusivos previa petición justificada, que analice adecuadamente su incidencia en el tráfico y prevea su régimen de explotación.

En este tipo de casos los edificios deberán ajustarse a los parámetros definidores de la ordenanza de zona de que se trate, pudiéndose justificadamente proponer ajustes de éstos con los límites propios de un Estudio de Detalle. Por tanto el volumen y altura máxima en metros se regirá por la ordenanza, y no el número de plantas, que se derivará de los parámetros propios de altura libre entre plantas de estos usos.

2. La autorización municipal estará condicionada al estudio del posible efecto sobre las condiciones ambientales y circulatorias. Igualmente se condicionará a la existencia real del déficit a paliar.

### **Artículo 12.7.11. Reservas de espacios para aparcamientos**

1. En suelo urbano "no consolidado" la reserva de aparcamientos será de uno por cada 100 m<sup>2</sup> construidos de vivienda u otros usos.

2. En suelo urbanizable, la reserva mínima a establecer en los planes parciales, será de dos plazas por vivienda. Al menos un 50% de dicha dotación habrá de preverse en el interior de la parcela, pudiendo situarse el resto de las plazas en áreas reservadas para este uso situadas al aire libre anejas a la red viaria.

3. Los Planes Parciales en Suelo Urbanizable, y los Planes Especiales -si ello es coherente con su finalidad-, habrán de prever, además, suelo para aparcamiento en función de la edificabilidad y los usos, en la cantidad y de acuerdo con lo que se regula para cada uso en los párrafos siguientes de éste y el siguiente artículo, de manera que se asegure espacio suficiente para paradas y estacionamiento de vehículos en relación con la demanda derivada de los usos y su intensidad.

4. Los Planes Parciales para uso industrial establecerán, por encima de las anteriores regulaciones, las reservas en función del tráfico de autobuses, camiones, trailers u otros medios de transporte previsibles de acuerdo con la naturaleza de los usos previstos, dimensionando las plazas de acuerdo con el tamaño de éstos.



5. En usos dotacionales, la reserva de plazas de aparcamiento se establecerá en función de la demanda efectiva de dichos usos. La dotación mínima será de una plaza por cada 100 m<sup>2</sup> de techo.

En estos casos, especialmente para los usos educativo, cultural y deportivo, se reservarán además plazas para el aparcamiento de bicicletas, con una dotación mínima equivalente a la reserva para automóviles.

6. Los Planes Parciales para uso de vivienda, de la dotación de plazas de aparcamiento que les corresponde ubicar en parcela privada (en aplicación del punto 2. del presente artículo), no podrán disponer al aire libre más del 40% de las totales.

#### **Artículo 12.7.12. Reservas de aparcamiento por usos**

1. Para los edificios de nueva planta, deberá preverse en los proyectos, como requisito indispensable para obtener la licencia, las plazas de aparcamiento que se regulan en el apartado siguiente.

Se exceptúa de lo anterior los edificios correspondientes al ámbito del Plan Especial del Conjunto Histórico donde se estará a lo dispuesto en su normativa específica.

También se eximirán del cumplimiento de las reservas dispuestas en el presente artículo, aquellos solares situados en zonas consolidadas por la edificación que no sean consecuencia de nueva parcelación cuya superficie sea igual o inferior a 300 m<sup>2</sup>, y aquellos otros en los que se demuestre la imposibilidad de introducir o sacar un vehículo a la vía pública.

2. Las plazas mínimas de aparcamiento que deberán preverse son las siguientes:

a) Una plaza por cada 100 m<sup>2</sup> construidos de vivienda, incluidas zonas comunes o una plaza por vivienda, se utilizará la mas restrictiva de estas dos opciones.

Para las viviendas de promoción pública, cualquiera que fuera su régimen, la dotación mínima será de una plaza por cada 100m<sup>2</sup> construidos de vivienda, incluidas zonas comunes, sin perjuicio de que, cuando razones urbanísticas o de otra naturaleza lo aconsejen, se exija motivadamente, el mismo estándar de aparcamiento de las viviendas que no tengan tal calificación de públicas.

b) Para todo otro uso diferente al de vivienda, se hará la previsión de plazas correspondiente al uso obligado en proyecto y en cualquier caso la dotación mínima será de 1 plaza por cada 25 m<sup>2</sup> de oficina, por cada 25 m<sup>2</sup> de techo comercial de establecimiento >2.500 m<sup>2</sup> y por cada 50 m<sup>2</sup> de techo comercial de establecimiento <2.500 m<sup>2</sup>.

c) Por industrias, almacenes y, en general, locales destinados a uso industrial, una plaza por cada 100 m<sup>2</sup> de superficie cubierta.

d) Teatros cubiertos o al aire libre, cines, salas de fiesta, de espectáculos, de convenciones y congresos, auditorium, gimnasios y locales análogos.

Las reservas mínimas serán de una plaza de aparcamiento por cada 15 localidades hasta 500 localidades de aforo, y a partir de esta capacidad, una plaza de aparcamiento por cada 10 localidades.

e) Hoteles y residencias. Las reservas mínimas serán las siguientes:

Instalaciones de 5 estrellas: 1 plaza por cada 3 habitaciones.

Instalaciones de 4 estrellas: 1 plaza por cada 4 habitaciones.

Instalaciones de 3 estrellas: 1 plaza por cada 5 habitaciones.

Instalaciones de 2 o menos estrellas: 1 plaza por cada 6 habitaciones.

f) Clínicas, sanatorios y hospitales: una plaza por cada 2 camas.

g) Bibliotecas, galerías de arte, y museos públicos: deberá preverse un espacio de aparcamiento por cada 200 m en establecimientos de más de 1.600 m<sup>2</sup>.

h) Centros de mercancías. Deberá preverse un espacio de aparcamiento por cada 6 empleos, más un espacio de aparcamiento por cada vehículo utilizado en la empresa.

3. Para todos los usos del apartado 2 anterior en que resulte necesaria la reserva de aparcamientos, a excepción de los indicados en los párrafos f y h, habrán de reservarse igualmente plazas para aparcamiento de bicicletas –según las condiciones del artículo 13.2.28- en las siguientes proporciones:

a) Para el uso de vivienda, un mínimo de plazas igual al reservado para automóviles.

b) Para el resto de los usos, un mínimo de plazas igual al 50% de las reservadas para automóviles.

c) En las edificaciones de garaje desligadas de cualquier otro uso, con independencia de la titularidad y régimen de explotación, habrá de reservarse un número mínimo de plazas para bicicletas equivalente al 15% de las previstas para automóviles. Si en estas edificaciones coexisten otros usos compatibles, deberán tenerse además en cuenta las dotaciones para bicicletas correspondientes a dichos usos.

4. En el ámbito del Conjunto Histórico se reservarán las siguientes plazas de aparcamiento para bicicletas:

a) En aparcamientos ligados a las viviendas y otros usos del edificio, el número de plazas será como mínimo igual al de las previstas para automóviles.

b) En equipamientos o servicios de aparcamiento, el número de plazas será como mínimo igual al 20% del previsto para automóviles.

5. Lo dispuesto en los anteriores apartados, es aplicable también a los edificios que sean objeto de ampliación de su volumen edificado. La cuantía de la previsión será la correspondiente a la ampliación. Igualmente se aplicarán estas reglas en los casos de modificación de los edificios o las instalaciones, que comporten cambio de uso.

6. En caso de edificios destinados a diversos usos, el número mínimo de plazas de aparcamiento se determinará en función del número de plazas asignado a cada uno de los usos.

### **Sección 3ª:**

## **RED FERROVIARIA**

### **Artículo 12.7.13. Definición**

1. La red ferroviaria comprende el conjunto de espacios e infraestructuras, de superficie o subterráneos, reservados al funcionamiento del ferrocarril como medio de transportes de personas y mercancías.

2. La red ferroviaria comprende:

a) La zona de vías, constituida por los terrenos ocupados por las vías y sus instalaciones complementarias.

b) La zona ferroviaria, constituida por los talleres, muelles, almacenes y, en general, cualquier instalación directamente relacionada con el movimiento del ferrocarril.

c) La zona de servicio ferroviario, constituida por los andenes y estaciones que permiten la utilización del servicio por los ciudadanos.

3. Forman parte del dominio público ferroviario los terrenos, obras e instalaciones fijas afectos a dicho uso. Los cuales son calificados por el presente Plan General como Sistema General Ferroviario, quedando afectos al uso y servicio público.

#### **Artículo 12.7.14. Condiciones de desarrollo**

1. Sin perjuicio de la competencia estatal en materia de ferrocarriles, este Plan General ordena los espacios incluidos dentro de la red ferroviaria e impone determinadas limitaciones a los suelos colindantes situados fuera de la misma.

#### **Artículo 12.7.15. Condiciones generales de diseño**

1. Los elementos de la red ferroviaria estarán sujetos al cumplimiento, que en cuanto a su diseño, se establece en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, su Reglamento y lo dispuesto en estas Normas.

2. Para garantizar la seguridad de las personas o cosas, el Plan General exige el vallado de las

líneas o a establecer los adecuados elementos alternativos de protección a toda nueva urbanización que se instale en sus márgenes

3. La supresión de los pasos a nivel y su sustitución por otros de distinto nivel cuando obedezca a la mayor intensidad de tráfico originados por la reordenación o urbanización de un ámbito o terreno inmediato o próximo a la vía férrea tendrá la consideración de coste de urbanización de la actuación.

4. En suelo urbano, la línea de edificación de los terrenos que sean cruzados por la vía férrea o de los colindantes a ella será la fijada en el plano de alineaciones de este Plan General.

#### **Artículo 12.7.16. Servidumbres**

1. Las ordenaciones que sean cruzadas por las vías férreas, o inmediatas a ellas, regularán la edificación y el uso del suelo respetando las limitaciones y servidumbres impuestas por la legislación ferroviaria y, en particular, lo establecido en el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

2. En suelo urbano, la línea de edificación en las inmediaciones de las vías férreas será la fijada en el "plano de rasantes".