

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE LA LAGUNA

DOCUMENTO DE APROBACIÓN INICIAL

Febrero 2013

F. NORMAS DE ORDENACIÓN PORMENORIZADA

Título 2. DETERMINACIONES DEFINIDORAS DE LA TRAMA URBANA

ÍNDICE

CAPÍTULO PRIMERO: CONCEPTO Y ELEMENTOS DE LA TRAMA URBANA--	2
CAPÍTULO SEGUNDO: ALINEACIONES -----	6
CAPÍTULO TERCERO: RECINTOS CONSTITUTIVOS DE LA TRAMA URBANA -----	11

CAPÍTULO PRIMERO: CONCEPTO Y ELEMENTOS DE LA TRAMA URBANA

Art. 2.1.1. **Concepto de trama urbana**

1. A efectos de este PGO, se entiende por trama urbana de un ámbito territorial la específica división del mismo en los dos tipos básicos de espacios, diferenciados por criterios topológicos, que se definen a continuación:
 - a) Viarios: aquéllos que se disponen formando una red con continuidad topológica y cuya función principal es permitir la movilidad y dotar de accesibilidad al territorio en su conjunto y, en particular, a las piezas.
 - b) Manzanas: polígonos discontinuos, separados entre sí por los espacios viarios que les dotan de accesibilidad, y cuya función principal es albergar los usos y aprovechamientos humanos.
2. La definición de la trama urbana es la primera e imprescindible determinación de ordenación pormenorizada. En consecuencia, para que se considere que un ámbito de suelo urbano, urbanizable o rústico de asentamiento rural cuenta con ordenación pormenorizada, será condición imprescindible (pero no suficiente) que este Plan General, o el instrumento de planeamiento que lo desarrolle, haya dividido la totalidad de su extensión en viarios y manzanas.
3. La definición de la trama urbana se expresa fundamentalmente a través de determinaciones urbanísticas gráficas, sin perjuicio de que los elementos gráficos que la constituyen se complementen con determinaciones de carácter alfanumérico. En este PGO, las determinaciones mediante las cuales se establece la trama urbana se recogen específicamente en el plano P1, si bien aparecen también reflejadas en todos los planos de ordenación pormenorizada (identificados con el código P).

Art. 2.1.2. **Determinaciones del PGO para la definición de la trama urbana**

1. Las determinaciones de ordenación pormenorizada a través de las cuales el presente PGO define la trama urbana son las siguientes:
 - a) La definición de las alineaciones, cuya regulación se contiene en el capítulo 2 de este Título.
 - b) La división de la totalidad del suelo con ordenación pormenorizada en recintos de trama urbana (tramos viarios y piezas), estableciendo sobre cada uno sus determinaciones básicas, todo lo cual se regula en el capítulo 3 de este Título.
 - c) Las características del diseño interior de los viarios o espacios de accesibilidad, lo cual se regula en el capítulo 4 de este Título.

Art. 2.1.3. **Viarios y tramos de viarios**

1. A los efectos del presente PGO, se entenderá por *viario* o *espacio de accesibilidad* a cada elemento conformante de la red de accesibilidad y servicio de un ámbito destinado (aunque no sea exclusivamente) a la circulación de personas, animales o vehículos. Se denomina red de accesibilidad a la formada por la articulación de todos los espacios de accesibilidad.



2. La característica definitoria de los espacios de accesibilidad es que conforman una red de modo tal que desde cualquiera de ellos se puede acceder a cualquier otro a través exclusivamente de dichos elementos. Dada su articulación en red, a diferencia de las manzanas, la totalidad de los espacios de accesibilidad de un ámbito de suelo con ordenación pormenorizada forman un único recinto en malla y ramificado que en el presente Plan General se divide en elementos individuales a efectos sistemáticos y de ordenación.
3. A efectos aclaratorios, se señalan los siguientes criterios para la identificación de los espacios constitutivos de la trama urbana con el carácter de viarios:
 - a) Los espacios viarios arquetípicos son las calles, caminos y carreteras, caracterizadas morfológicamente por el predominio de su dimensión lineal y funcionalmente por que su destino principal es posibilitar la movilidad.
 - b) Sin embargo, los espacios libres públicos, cuando desde los mismos se prevé la accesibilidad a parcelas de piezas adyacentes, también se consideran viarios, formando parte de la red de accesibilidad. En caso contrario, son considerados por este Plan General como manzanas (o parte de ellas).
 - c) Los elementos de infraestructuras no viarias (tales como conducciones, etc.) no tienen en este PGO la consideración de espacios de accesibilidad, pese a dar servicio a las manzanas y conformarse en red. Por regla general, dichos elementos se localizarán en los espacios de accesibilidad (viarios).
4. Este PGO individualiza los viarios en tramos, entendiendo como tal cada elemento de la red de accesibilidad con homogeneidad en su ordenación pormenorizada.
5. Todos los espacios de accesibilidad se califican en este Plan General de dominio público. Por tanto, los viarios interiores de dominio privado no tienen el carácter de espacio de accesibilidad y, consecuentemente, forman parte de las manzanas.

Art. 2.1.4. **Manzanas, piezas y parcelas urbanísticas**

1. A los efectos del presente PGO, se entenderá por **manzana** cada recinto continuo resultante de la división del suelo que conforma la trama urbana, cuya función principal es dar soporte a los usos y edificaciones propios de la trama urbana.
2. A diferencia de los espacios viarios, las manzanas son recintos separados entre sí. Toda manzana ha de limitar, en todo o parte de su perímetro, con espacios viarios, a través de los cuales se produce la accesibilidad a la misma. En las partes de su perímetro que no linde con espacio viario, la manzana limitará necesariamente con suelos sin ordenación pormenorizada. Ninguna manzana puede limitar con otra manzana ya que, en tal caso, han de formar una única. Consiguientemente, la división de categorías de suelo no supone la división de un único recinto en dos manzanas y, cuando al establecerse la ordenación pormenorizada en un ámbito sobre la que el presente PGO no hubiera definido la trama urbana resultara un recinto con el carácter de manzana adyacente a otra manzana previa, igualmente se unirán considerándose una única manzana.
3. Todas las manzanas definidas por este Plan General se dividen en un número entero de piezas. Se entiende por **pieza** el recinto interior a una manzana (o coincidente con ésta) sobre el que el presente Plan General establece condiciones homogéneas de ordenación pormenorizada.

4. Las manzanas se dividen también en *parcelas urbanísticas*, entendiendo la parcela urbanística como la unidad espacial sobre la que se aplican las determinaciones de ordenación del Plan General para la autorización de los actos de ejecución. Cuando las parcelas urbanísticas no coincidan con las parcelas catastrales, éstas deberán ajustarse, en ejecución del Plan General, a las manzanas delimitadas en el plano P1, mediante los correspondientes actos de modificación de la parcelación existente a la entrada en vigor del PGO.

Art. 2.1.5. **Precisión y aplicación de los trazados definitorios de la trama urbana**

1. Los trazados gráficos que constituyen las determinaciones sobre la trama urbana son líneas georreferenciadas con la precisión propia de la escala de formulación del Plan General y del grado de exactitud de la cartografía usada como referencia.
2. En consecuencia, la aplicación de las determinaciones básicas de la trama urbana en actos de ejecución y/o gestión urbanística requiere la interpretación del trazado recogido en el plano P1 y en las correspondientes BDG y su adaptación y traslación sobre el propio terreno.
3. Al objeto de facilitar la correcta interpretación de los trazados básicos de la trama urbana, en el plano P1 y en las BDG-091 y 092 (*Alineaciones*) que coinciden con elementos preexistentes en el momento de la redacción del Plan General se identifican diferenciadamente de las restantes.
4. A efectos de la aplicación práctica de los trazados de la trama urbana definidos por el Plan General se establecen los siguientes criterios interpretativos:
 - a) El grado de precisión de los trazados es el propio de la cartografía digital empleada, lo cual supone que cualquier punto de una línea normativa trazada sobre cartografía 1/1.000 tiene un margen de 25 centímetros respecto de las coordenadas UTM que tenga atribuidas en la documentación digital del Plan General y de 125 centímetros en el caso de las trazadas sobre cartografía 1:5.000. Por tanto, al trasladar a la realidad cualquier punto de una línea normativa puede disponerse dentro de un círculo de 50 o 250 centímetros de diámetro según la escala de la cartografía de base que corresponda.
 - b) Además del margen de precisión derivado del de la cartografía de base, los trazados de las líneas normativas de la trama urbana pueden incorporar una desviación complementaria producidos por ajustes internos informáticos. Dicho margen complementario no es cuantificable pero habrá de tenerse en cuenta en la traslación de las líneas normativas a la realidad.
 - c) Por regla general, en la definición de los trazados constitutivos de la trama urbana se ha procurado hacer coincidir las líneas normativas con elementos preexistentes en la realidad consolidada. En consecuencia, en ausencia de otros elementos de juicio, en la traslación de los trazados del Plan General al terreno deberá seguirse el criterio de apoyarse en las referencias reales consolidadas a la entrada en vigor del Plan General.
 - d) La regla anterior se matiza y corrige en muchas ocasiones con el objetivo del Plan General de regularizar la trama preexistente y, especialmente, ampliar los anchos viarios a fin de mejorar sus condiciones funcionales. Sin perjuicio de que dicha intención del Plan General queda manifiesta en la mayoría de los casos mediante la atribución a las líneas normativas de su divergencia respecto de

elementos preexistentes, el traslado de la misma al terreno debe apoyarse en las restantes determinaciones urbanísticas relacionadas, tales como el diseño interior de los viarios, la continuidad de los trazados en especial en los tramos coincidentes con lo consolidado, etc.

5. Dentro de los límites propios de sus márgenes de precisión y en base a los criterios señalados en este párrafo, la aplicación de las determinaciones sobre la definición de la trama urbana del Plan General supone siempre necesariamente una interpretación y concreción de los trazados gráficos del plano P1 y de las correspondientes BDG y ésta, llevada a cabo a través de los instrumentos de desarrollo, gestión y/o ejecución del Plan General (incluyendo la emisión de certificados de alineaciones por la administración urbanística municipal), no supondrá modificación del PGO.



CAPÍTULO SEGUNDO: ALINEACIONES

Art. 2.2.1. **Alineaciones normativas. Definición y tipos**

1. Se entiende por **alineación normativa** toda línea mediante la cual este PGO o, en su caso, un instrumento de planeamiento que desarrolle la ordenación pormenorizada, define la división básica de la trama urbana de un ámbito territorial, delimitando los viarios o espacios de accesibilidad y las manzanas.
2. Atendiendo a los espacios que delimitan, las alineaciones normativas establecidas por el presente Plan General pueden ser de los siguientes tipos:
 - a) **Alineaciones viarias**: aquellos segmentos que delimitan los viarios o espacios de accesibilidad, tanto los que separan éstos de las manzanas como de los terrenos adyacentes sin trama urbana.
 - b) **Alineaciones no viarias**: aquellos segmentos que, teniendo el carácter de alineación, no cumplen la condición definitoria de la letra anterior. Las alineaciones no viarias son siempre las líneas que separan las manzanas de los terrenos adyacentes sin trama urbana.

Art. 2.2.2. **Determinaciones urbanísticas sobre las alineaciones**

1. La primera y fundamental determinación urbanística que establece el presente Plan General sobre las alineaciones es, justamente, la definición precisa de todas y cada una de ellas. Esta determinación se concreta en el trazado gráfico sobre el territorio con ordenación pormenorizado de segmentos digitalmente georreferenciados. Cada uno de tales segmentos es la unidad de referencia respecto de la cual el PGO (y, en su caso, los instrumentos de desarrollo que definan la trama urbana) establece las restantes determinaciones urbanísticas sobre las alineaciones. Cada segmento de alineación viaria tiene asignado por este PGO un código único identificativo.
2. Los criterios con los cuales han sido divididas las alineaciones normativas viarias en segmentos (y que habrán de ser observados por los planes de desarrollo) son los que se señalan a continuación:
 - a) En principio un segmento de alineación comprenderá toda la longitud del frente de la manzana correspondiente. Por tanto, un segmento de alineación definirá uno de los bordes completo de un tramo viario.
 - b) El segmento de alineación así definido no será necesariamente recto, ya que podrá estar formado por los diversos segmentos rectos sucesivos que conforman el límite del tramo viario. No obstante, si alguno de dichos segmentos rectos tiene longitud mayor de un (1) metro, se deberá cortar la alineación y considerar aquél como un segmento de alineación independiente.
 - c) Los chaflanes de las manzanas se considerarán segmentos de alineación normativa viaria en sí mismos.
 - d) La consideración de un segmento de alineación como tal implica que el mismo tiene atribuido por este PGO (o por el planeamiento de desarrollo que lo defina) los mismos valores normativos respecto a las determinaciones que se regulan en este artículo. Si eso no fuera así, el segmento de alineación definido de acuerdo a las letras anteriores, se subdivide en tantos segmentos como haya resultado necesario.

3. El trazado e identificación mediante el correspondiente código de cada uno de los segmentos que conforman las alineaciones definidas por el Plan General se recoge en las BDG-09 (Alineaciones), las cuales incorporan además las restantes determinaciones urbanísticas, cada una de ellas sistematizadas en los correspondientes *campos* de la base de datos. Además, los trazados de las alineaciones normativas se contienen en el plano P1: Trama Urbana, presentado en 44 hojas a escala 1:2.000.
4. Definidos e identificados cada uno de los segmentos que conforman la totalidad de las alineaciones normativas en los suelos con ordenación pormenorizada, el presente Plan General establece, respecto de cada uno de ellos, las siguientes cuatro determinaciones urbanísticas, cuyas definiciones y alcances se regulan en los siguientes artículos de este capítulo:
 - a) Tipo
 - b) Trazado
 - c) Accesibilidad
 - d) Afección

Art. 2.2.3. Tipo de alineación

1. Se entiende por **Tipo** de alineación la determinación urbanística mediante la cual el planeamiento distingue si un segmento de alineación tiene el carácter de alineación viaria o de alineación no viaria, de acuerdo con las definiciones establecidas en el párrafo 2 del artículo 2.2.1.
2. Todos los segmentos de alineación definidos por el presente Plan General en el término municipal de La Laguna tienen asignado uno de los dos valores normativos anteriores en el campo **Tipo** de las BDG-09.

Art. 2.2.4. Trazado de alineación

1. Se entiende por **Trazado** de una alineación la determinación urbanística mediante la cual este Plan General (así como los instrumentos de planeamiento que definan o modifiquen la trama urbana) señala expresamente la relación del segmento concreto con elementos preexistentes de la realidad física durante la formulación del PGO, con la finalidad de facilitar la emisión municipal de las actas de alineaciones, así como propiciar una mayor seguridad jurídica a los ciudadanos en la interpretación de estas determinaciones gráficas del planeamiento.
2. La determinación *trazado* puede adquirir, en el presente PGO, alguno de los dos valores sustantivos siguientes:
 - a) *Apoyado*: que significa que el segmento de alineación concreto coincide con algún elemento real (en la mayoría de los casos con fachadas de la edificación o cerramientos frontales de las parcelas privadas. En estos casos, la eventual actualización de la cartografía implicará la corrección del segmento de alineación para ajustarlo al nuevo dibujo del elemento físico sobre el cual se apoya.
 - b) *Dibujado*: que significa que el segmento de alineación concreto no coincide con ningún elemento real por lo que su incorporación al PGO como determinación gráfica se ha producido dibujándolo directamente. No obstante, la mayoría de segmentos dibujados se apoyan en sus extremos en segmento apoyados, lo cual permite, atendiendo a su geometría, una interpretación suficientemente precisa de su trazado sobre la realidad.

3. La determinación *Trazado* constituye uno de los campos de las BDG-091 y 092, en el cual se recogen de forma alfanumérica los anteriores valores sustantivos. Además, en el plano P1: Trama Urbana cada segmento de alineación se caracteriza gráficamente según sea apoyado o dibujado.

Art. 2.2.5. **Accesibilidad**

1. Se entiende por **Accesibilidad** de una alineación viaria la determinación urbanística mediante la cual este Plan General (así como los instrumentos de planeamiento que definan o modifiquen la trama urbana) establece expresamente si desde el correspondiente tramo viario se admite o no el acceso a las parcelas lindantes.
2. La determinación *accesibilidad* puede adquirir, en el presente PGO, alguno de los tres valores sustantivos siguientes:
 - a) *Alineación Principal*: que significa que el segmento de alineación concreto coincide, definiéndolos, los linderos frontales de las parcelas limítrofes.
 - b) *Alineación Secundaria*: que significa que los linderos de las parcelas limítrofes con el segmento de alineación concreto no tienen el carácter de lindero frontal. La asignación a un segmento del carácter de alineación viaria secundaria implica que el PGO (o el instrumento de desarrollo) prohíbe el acceso de vehículos a las parcelas lindantes desde dicho tramo viario.
 - c) *No procede*: valor que se asigna sólo a los tramos de *alineaciones no viarias* y a los de *alineaciones viarias* que limitan con suelo no ordenado por el PGO.
3. La determinación *Accesibilidad* constituye uno de los campos de las BDG-09, en el cual se recogen de forma alfanumérica los anteriores valores sustantivos. Además, en el plano P1: Trama Urbana cada segmento de alineación se caracteriza gráficamente según el valor sustantivo de la misma.

Art. 2.2.6. **Afección**

1. Se entiende por **Afección** la determinación urbanística mediante la cual el presente Plan General (así como los instrumentos de planeamiento que definan o modifiquen la trama urbana) señala expresamente si el correspondiente tramo viario está trazado en el interior de suelo de propiedad privada a la entrada en vigor del PGO.
2. Esta determinación urbanística tiene un carácter orientativo y su eficacia real viene supeditada a la verificación, en el momento de la emisión del acta de alineaciones y rasantes, de la efectiva titularidad de los terrenos al exterior del correspondiente segmento de alineación.
3. La determinación *afección* puede adquirir alguno de los siguientes cuatro valores normativos en el presente PGO:
 - a) *NO*: que significa que el trazado de la alineación no afecta a propiedad privada y, por tanto, el espacio viario que delimita es ya de propiedad pública a la entrada en vigor del PGO.
 - b) *SÍ*: que significa que el trazado de la alineación discurre por suelos de propiedad privada a la entrada en vigor del PGO y, por lo tanto, los terrenos comprendidos al exterior del segmento correspondiente (hacia el viario) habrán de pasar a titularidad pública en ejecución del PGO.

- c) *No Procede*: que significa que la eventual afección es irrelevante dado que el segmento de alineación normativa (y la manzana y viario que delimita) está incluida en un ámbito de gestión sistemática.
 - d) *Indeterminada*: que significa que durante la formulación del presente Plan General no se ha dispuesto de información establecer la titularidad de los terrenos al exterior del correspondiente segmento de alineación.
4. La determinación *Afección* constituye uno de los campos de las BDG-09, en el cual se recogen de forma alfanumérica los anteriores valores sustantivos.

Art. 2.2.7. Efectos y aplicación de las alineaciones normativas viarias

1. Las alineaciones normativas viarias establecen los límites entre los suelos que forman parte de una manzana urbanística y los que al exterior de éstas se califican como viarios o espacios de accesibilidad y que, por tanto, de no serlo a la entrada en vigor del PGO, han de pasar a uso y dominio público en ejecución del mismo.
2. En consecuencia con el párrafo anterior, en los terrenos de titularidad privada comprendidos al exterior de la alineación viaria (en el espacio de accesibilidad) queda prohibido todo acto de ejecución, salvo los cerramientos de parcela y las obras de estricto mantenimiento de las condiciones de seguridad de las edificaciones existentes a la entrada en vigor del PGO.
3. Los terrenos privados al exterior de un segmento de alineación a que se refiere el párrafo anterior (ya sean con afección SÍ o Indeterminada), pueden encontrarse en alguna de las siguientes tres situaciones en este Plan General:
 - a) Que formen parte de un ámbito de gestión sistemática, en cuyo caso la obtención pública de los mismos se llevará a cabo en base al sistema de actuación que corresponda, de acuerdo a lo establecido en el Título 6 y con las condiciones específicas correspondientes a dicho ámbito.
 - b) Que formen parte de un ámbito de gestión asistemática, en cuyo caso la obtención pública se llevará a cabo según lo establecido en el Título 5.
 - c) Que no estén incluidos en ningún ámbito de gestión asistemática expresamente delimitado en los planos del BDG, en cuyo caso la obtención pública de los mismos se llevará mediante la modalidad asistemática A1, de acuerdo a lo regulado en el capítulo 1 del Título 7 de estas Normas, cuando el titular de la parcela solicite licencia de obra nueva o de ampliación de más del 25% de la superficie edificada.
4. En las partes de las parcelas privadas afectadas por alineación normativa viaria que quedan al interior de la manzana urbanística, se aplicarán las siguientes reglas específicas en la autorización de actos de ejecución:
 - a) No se admitirán actos de modificación de la parcelación, salvo de segregación de los terrenos que hayan de formar parte del viario para su publicación.
 - b) Se admitirán todos los actos de edificación, salvo los de obra nueva en solares vacantes y los de ampliación que superen el 25% de la superficie edificada existente a la entrada en vigor del PGO.
 - c) Se admitirán todos los actos de uso, sean de implantación, inicio, modificación y fin de actividades.

5. En las parcelas lindantes con alineación secundaria se aplicarán las siguientes reglas específicas en la autorización de actos de ejecución:
 - a) De tratarse de solares vacantes, no se admitirán obras de edificación ni de implantación de usos que resuelvan la accesibilidad a través de dicho segmento de alineación. Si el único lindero de la parcela es el lindante con la alineación secundaria, la misma no tendrá el carácter de parcela exterior.
 - b) De tratarse de solares ya edificados a la entrada en vigor del PGO, no será de aplicación lo establecido en la letra anterior y podrán autorizarse todos los actos de ejecución, salvo los de demolición y obra nueva, ni los de ampliación que superen el 25% de la superficie ya edificada.

CAPÍTULO TERCERO: RECINTOS CONSTITUTIVOS DE LA TRAMA URBANA

Art. 2.3.1. **Delimitación e identificación de los recintos de la trama urbana**

1. La división de todos los ámbitos sobre los que este PGO establece la trama urbana en los dos tipos básicos de espacios definidos en el artículo 2.1.1 se recoge gráficamente en el plano P1, en el que se distingue entre los espacios de accesibilidad o viarios y las manzanas.
2. Los criterios con los cuales han sido divididos los terrenos con calificación de viario o espacio de accesibilidad en tramos viarios (y que habrán de ser observados por los planes de desarrollo) son los que se señalan a continuación:
 - a) Las alineaciones que limiten con terrenos calificados como viarios o espacios de accesibilidad siempre son bordes de los tramos viarios.
 - b) En principio un tramo viario comprenderá todo el espacio de una calle entre cruces. En consecuencia, en el caso normal de una calle, el tramo viario normal será un recinto cuyo perímetro vendrá formado por las dos alineaciones que la separan de los terrenos adyacentes (sean manzana o suelo no ordenado) y dos segmentos transversales que unirán los extremos de las alineaciones.
 - c) Los espacios de cruce de dos o más viarios conforman tramos viarios en sí mismos, recintos singulares que se denominarán intersecciones.
 - d) Los espacios libres públicos que son considerados por este PGO como viarios en razón de que desde los mismos se admite el acceso a piezas adyacentes, se considerarán en principio un único recinto de tramo viario, separado del tramo viario limítrofe.
 - e) La consideración de un tramo viario como tal implica que el mismo tiene atribuido por este PGO (o por el planeamiento de desarrollo que lo defina) los mismos valores normativos respecto a las determinaciones urbanísticas que se regulan en este artículo. Si eso no fuera así, el tramo viario definido de acuerdo a las letras anteriores, se subdivide en tantos recintos como resulte necesario.
3. La división de la red de accesibilidad en *tramos viarios*, de acuerdo a la definición del artículo 2.1.3, se recoge de forma sistematizada en las BDG-10, en la que cada tramo viario se delimita gráficamente e identifica mediante un código único específico. De tal forma, a efectos normativos, todos los terrenos que en estas BDG se dispongan dentro de un recinto identificado y codificado como tramo viario tendrán la consideración urbanística de espacio de accesibilidad.
4. La delimitación gráfica e identificación mediante un código único y específico de cada una de las *piezas* en que se dividen las manzanas se recoge tanto en el plano P1 como, de forma sistematizada, en las BDG-1313. En consecuencia, todos los terrenos que en estas BDG se dispongan dentro de un recinto identificado y codificado como pieza tendrán la consideración urbanística de manzana.
5. Los planes de desarrollo de este Plan General que hayan de definir o modificar la trama urbana de un ámbito territorial cumplirán las normas de este capítulo en lo relativo a los recintos básicos de la misma.



Art. 2.3.2. Superposición de recintos de trama urbana

1. Por regla general los recintos delimitados en el plano P1, sean tramos viarios o piezas, comprenden el suelo, subsuelo y vuelo (hasta los límites de las competencias urbanísticas) cuya proyección en planta coincide con los mismos.
2. No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, en determinadas situaciones singulares este Plan General contempla recintos de trama urbana distintos que se superponen en su proyección en planta. En tales casos, cada uno de tales recintos se delimita y codifica independientemente, y tiene el carácter de pieza o viario con el mismo alcance y contenido ordenancístico que cualquier otro que no se encuentre en esta situación de superposición.
3. Toda vez que en el plano P1 y en las vistas normales de la ordenación en formato GIS, en el caso de superposición de recintos sólo se aprecian las determinaciones urbanísticas del que se disponga en la cota altimétrica superior, con la única finalidad de identificar los ámbitos en que se produce esta situación, en el plano P1 y en las BDG-08 se delimitan los correspondientes *recintos de superposición*. En el caso de piezas superpuestas, en el plano P1 se indican dentro de cada uno de estos recintos los correspondientes códigos.
4. La disposición altimétrica de cada recinto superpuesto respecto de los restantes se establece mediante la determinación urbanística *Nivel*, tal como se regula en el artículo 2.3.3.

Art. 2.3.3. Nivel de los recintos de trama urbana

1. Mediante la determinación *Nivel* el presente Plan General establece la relación altimétrica de un recinto de trama urbana respecto del terreno circundante y, en caso de superposición, respecto de otros recintos.
2. La determinación *Nivel* puede adquirir, en el presente PGO, alguno de los siguientes valores sustantivos:
 - a) 0: que significa que la pieza o el viario está sensiblemente en la cota altitudinal del terreno circundante. Este es el valor asignado a la mayoría de recintos de trama urbana con los siguientes efectos normativos diferenciales:
 - a1. En las piezas indica que la misma incluye el nivel altitudinal correspondiente a la *planta baja* de la edificación.
 - a2. En los tramos viarios, que discurre sensiblemente al nivel del terreno.
 - b) -1: que significa que la pieza o el viario se dispone por debajo del terreno o de otro recinto de trama urbana (en nivel 0).
 - c) -2: que significa que la pieza o el viario se dispone por debajo de otro recinto de trama urbana que, a su vez, está por debajo del terreno circundante (en nivel -1). Sólo se emplea en situaciones de superposiciones de recintos.
 - d) +1: que significa que la pieza o el viario se dispone por encima del terreno o de otro recinto de trama urbana (en nivel 0).
 - e) +2: que significa que la pieza o el viario se dispone por encima de otro recinto de trama urbana que, a su vez, está por encima del terreno circundante (en nivel +1). Sólo se emplea en situaciones de superposiciones de recintos.

3. La determinación *Nivel* constituye uno de los campos de las BDG-10 (para los tramos viarios) y de las BDG-13 (para las piezas), en el cual se recogen de forma alfanumérica los anteriores valores sustantivos. En el plano P1, en el caso de recintos de trama urbana superpuestos, sólo se representa el que se dispone en el nivel altitudinal superior.

Art. 2.3.4. *Jerarquía de los tramos viarios*

1. Mediante la determinación *Jerarquía* el presente Plan General atribuye a cada tramo viario un rango concreto de acuerdo a su importancia relativa en el conjunto de la red viaria y de accesibilidad del municipio.
2. La determinación *Jerarquía* puede adquirir, en el presente PGO, alguno de los siguientes valores sustantivos:
 - a) *Territorial 1*: Corresponde a los tramos viarios que, calificados como sistema general, se consideran elementos constitutivos de la red viaria estructurante no urbana de primer orden.
 - b) *Territorial 2*: Corresponde a los tramos viarios que, calificados como sistema general, se consideran elementos constitutivos de la red viaria estructurante no urbana de segundo orden.
 - c) *Rústico*: Corresponde a los tramos viarios que, calificados como sistema general conforman la red viaria estructurante de los suelos rústicos del municipio, sin tener el carácter de carreteras. El presente Plan asigna este valor a aquellos viarios que expresamente delimita y ordena mayoritariamente situados en el suelo rústico por entender que los mismos son imprescindibles para la correcta definición de la estructura viaria municipal (el resto de elementos viarios del suelo rústico no son calificados expresamente como tales por este PGO).
 - d) *Urbano Principal 1*: Corresponde a los tramos viarios que, calificados como sistema general, se consideran elementos constitutivos de la red viaria estructura de primer orden de los núcleos urbanos.
 - e) *Urbano Principal 2*: Corresponde a los tramos viarios que, calificados como sistema general, se consideran elementos constitutivos de la red viaria estructura de segundo orden de los núcleos urbanos.
 - f) *Urbano Secundario*: Corresponde a los tramos viarios que, sin la calificación de sistema general, completan la red viaria de los núcleos urbanos, tanto en cuanto a su capacidad soporte como a su relevancia como elementos principales en la conformación de la trama urbana.
 - g) *Urbano Local*: Corresponde a los tramos viarios que, sin la calificación de sistema general, tienen un papel menor en la definición de la trama urbana así como en la funcionalidad de la movilidad del correspondiente núcleo urbano. Se trata de viarios de escasas dimensiones, tanto longitudinales como transversales, que están sometidos por sus características físicas a determinadas restricciones de servicio.
3. La determinación *Jerarquía* constituye uno de los campos de las BDG-10, en el cual se recogen de forma alfanumérica los anteriores valores sustantivos.

Art. 2.3.5. **Uso pormenorizado de los tramos viarios**

1. Mediante la determinación **Uso pormenorizado** el presente Plan General asigna a cada tramo viario el uso pormenorizado que adquiere el carácter de *principal obligatorio* sobre la totalidad de su extensión.
2. El uso pormenorizado asignado a cada tramo viario es uno de los contemplados en la *Relación Normalizada de Usos Pormenorizados (RNUP)* de este Plan General, que se contiene y regula en el Título 4 de estas Normas Urbanísticas de Ordenación Pormenorizada. El *Régimen Específico de Admisibilidad (REA)* de usos de cada tramo viario es común para cada uso principal y se regula asimismo en dicho Título 4 de estas Normas Urbanísticas de Ordenación Pormenorizada.
3. La determinación *Uso Pormenorizado* constituye uno de los campos de las BDG-101 y 102 (para los tramos viarios en 1ª y 2ª ordenación, respectivamente, en el cual se recogen de forma alfanumérica los anteriores valores sustantivos).

Art. 2.3.6. **Rasantes normativas viarias**

1. Se entiende por rasante normativa viaria en un punto de un tramo viario la cota de altitud (expresada en metros sobre el nivel del mar, de acuerdo con la cartografía homologada). Mediante el establecimiento de esta determinación pormenorizada el Plan General, o en su caso los instrumentos de planeamiento que lo desarrollan, señala el valor normativo de las rasantes de los espacios de accesibilidad según la ordenación urbanística.
2. El presente Plan General establece las rasantes normativas viarias para la totalidad de la red de accesibilidad de acuerdo a las siguientes reglas:
 - a) En los recintos que tienen el carácter de espacios de cruce entre viarios en los que al menos uno de ellos sea de nuevo trazado, se fija expresamente el valor de la rasante normativa. Dicho valor corresponderá al centro geométrico del recinto que delimita el cruce.
 - b) Además, se fijan expresamente rasantes normativas en los puntos de los tramos viarios de nuevo trazado en los que conviene fijar valores distintos de los que resultarían del perfil longitudinal por unión de las rasantes de los cruces.
 - c) En los espacios libres públicos no existentes con carácter de tramo viario, se establece la rasante normativa en aquellos puntos más convenientes para definir su conformación alimétrica (preferentemente en sus centros geométricos).
 - d) En los tramos viarios existentes, por regla general, no se indica expresamente el valor numérico de la rasante, estableciéndose que la cota alimétrica real corresponde a la rasante normativa.
 - e) No obstante, si en un tramo viario existente se establece una rasante normativa distinta de la cota alimétrica real, la primera prevalece sobre la segunda y habrá de modificarse del perfil longitudinal del correspondiente viario.
3. Los valores de las rasantes normativas viarias se establecen en el plano P1 así como en las BDG-102 (*Espacios de accesibilidad*).



Art. 2.3.4. **Alcance y aplicación de las rasantes normativas viarias**

1. Con el señalamiento de las rasantes, el Plan General establece la dimensión altimétrica de la trama urbana, además de verificar la idoneidad del diseño del espacio urbano, en lo que respecta tanto a los viarios (pendientes, perfiles longitudinales) como a la conformación tipológica de las manzanas edificables.
2. Las rasantes normativas son de aplicación fundamentalmente sobre dos tipos de actos de ejecución: los de urbanización de los espacios de accesibilidad y los de edificación en las parcelas con frente a dichos espacios de accesibilidad.
3. Los proyectos de urbanización o de obra ordinaria de espacios de accesibilidad deberán respetar las rasantes normativas establecidas por el presente Plan General o por sus instrumentos de desarrollo de acuerdo a las siguientes reglas:
 - a) Las rasantes del proyecto en los puntos en que hayan sido fijadas por el planeamiento se ajustarán a las normativas con un margen de ± 50 centímetros. En casos debidamente justificados, y siempre que no supongan alteración de las condiciones básicas de ordenación del tramo viario y de las piezas adyacentes, podrá admitirse la ampliación de este margen hasta ± 1 metro.
 - b) El perfil longitudinal de un tramo viario entre dos puntos con rasantes normativas será, en principio, el resultante de unir las dos rasantes extremas mediante una línea recta y los pertinentes acuerdos verticales.
 - c) Siempre que se justifique por motivos de adecuación al terreno natural, limitación de afecciones a edificaciones existentes o mejora de las condiciones de pendientes, será admisible que el proyecto de urbanización altere en ± 50 centímetros la rasante de cualquier punto de un tramo viario respecto a la que resultaría por aplicación de la regla de la letra b).
4. En la emisión por parte de la administración municipal del certificado de las rasantes normativas de una parcela, como condición previa a la edificación en la misma, se observarán las siguientes reglas:
 - a) En el caso de que sobre el espacio de accesibilidad (sea de nuevo trazado o existente) se haya aprobado el correspondiente proyecto de urbanización o de obra ordinaria, las rasantes normativas del lindero frontal de la parcela coincidirán con las de la alineación viaria.
 - b) En el caso de que se trate de un espacio de accesibilidad existente sobre el que no se haya aprobado ningún proyecto de urbanización o de obra ordinaria, se definirán las rasantes normativas en el lindero frontal de parcela por aplicación de las reglas señaladas en las letras b) y c) del párrafo 3 anterior.
 - c) En el caso de que se trate de un espacio de accesibilidad de nuevo trazado o uno existente que el Plan General no considera que cuenta con los servicios de urbanización necesarios para que las parcelas lindantes tengan la condición de solar, no se podrá emitir certificado de rasantes.

Art. 2.3.5. **Determinaciones urbanísticas sobre las piezas**

1. El PGO divide la totalidad de las manzanas urbanísticas delimitadas en los terrenos con ordenación pormenorizada en recintos denominados *piezas*, identificando cada una con un código único y asignándole una serie de determinaciones urbanísticas.



2. Toda vez que la pieza es un recinto interior a una manzana urbanística (o coincidente con ésta) sobre el que planeamiento establece condiciones homogéneas de ordenación pormenorizada, toda manzana es dividida en tantas piezas por este PGO (y lo mismo habrán de hacer los instrumentos de desarrollo) como sea necesario para que los valores de todas las determinaciones urbanísticas de aplicación sean los mismos en toda su extensión.
3. Las determinaciones urbanísticas que se establecen sobre cada una de las piezas delimitadas por el presente Plan General se clasifican en los siguientes grupos:
 - a) Determinaciones Básicas: que se regulan en el párrafo 4 de este artículo.
 - b) Determinaciones reguladoras de la parcela urbanística: que se regulan en el Título 3 de estas Normas.
 - c) Determinaciones reguladoras de la edificación: que se regulan en el Título 3 de estas Normas.
 - d) Determinaciones reguladoras de los usos pormenorizados: que se regulan en el Título 3 de estas Normas.
4. La única determinación básica que el presente Plan General establece sobre cada pieza (y que habrán también de establecer los instrumentos de planeamiento que definan la trama urbana) se denomina *nivel*. Mediante la misma se establece la relación altitudinal de la pieza respecto al terreno y, especialmente, respecto a otros recintos (sean tramos o viarios u otras piezas) sobre los que se superpone. Por regla general, el valor de esta determinación es 0, que significa que la pieza no se superpone sobre ningún otro recinto y que se dispone sensiblemente ajustada a las cotas del terreno.
5. En los casos en que un ámbito deba ser dividido en piezas por niveles altitudinales (debido a que en cada uno de ellos se establecen valores diferentes respecto al menos una de las determinaciones urbanísticas de aplicación), se asigna el valor 0 al recinto que se disponga más cercano a las cotas del terreno, valores positivos (1, 2, 3, etc) a los recintos sucesivamente superpuestos por encima, y valores negativos (-1, -2, -3, etc) a los recintos sucesivamente superpuestos por debajo.
6. En los casos en que una pieza se superponga sobre un tramo viario, a la primera se le asignará en esta determinación un valor numérico (0, positivo o negativo) que exprese la relación altitudinal respecto al tramo viario, de acuerdo a lo regulado en los párrafos 4 y 5 del artículo 2.3.2.