

### ALINEACIONES EN SUELO URBANO:

ALINEACIONES DE PARCELA EN SUELO URBANO

LÍNEA DE EDIFICACIÓN (RETRANQUEO DE PARCELA)

RASANTES EN SUELO URBANO CONSOL. Y NO CONSOL. (EN S. CONS. SON LAS EXISTENTES)

ITINERARIOS PEATONALES ACCESIBLES:

### LEYENDA DE SISTEMAS GENERALES Y LOCALES:

SGZV - SISTEMA GENERAL DE ESPACIO LIBRE PÚBLICO (ZONA VERDE)



SLZV - SISTEMA LOCAL DE ESPACIOS LIBRES



SGE - SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO



SLE - SISTEMA LOCAL DE EQUIPAMIENTO EN SUELO URBANO



SPN - SIST. GENERAL DE PROT. NATURALEZA EN SUELO URBANIZABLE DELIMITADO (T1 a T4)



SPN-L - SISTEMA LOCAL DE PROT. NATURALEZA EN S. URBANO NO CONSOLIDADO Y URBANIZ. DELIMITADO.



LOS SISTEMAS EN SUELO URBANIZABLE SON ORIENTATIVOS Y LAS ALINEACIONES Y RASANTES SE DEFINEN EN EL PLAN PARCIAL

### RESTOS ARQUEOLÓGICOS Y EDIFICIOS DE VALOR:

RESTOS ARQUEOLÓGICOS



EDIFICIOS DE VALOR ARQUITECTÓNICO, TRADICIONAL O AMBIENTAL



### PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE MIENGO

PROMUEVE: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE MIENGO

ORDEN. GRAL. ALINEAC. Y RASANTES. CATÁLOGO.

ESCALA 1:2.500

INSTRUCCIONES DE DISEÑO EN SECTORES DE SUELO URBANIZABLE

REDACCIÓN: ANGEL IBÁÑEZ CEBAS

(Septiembre 2015)

PG - Plano 4.11

### CALIFICACIÓN DEL SUELO URBANO Y URBANIZABLE.

#### ORDENANZAS DE APLICACIÓN.

NOTA: LAS PRESENTES ORDENANZAS SE ENCUENTRAN GRAFIADAS EN EL PLANO 6

01A - SUELO URBANO CONSOLIDADO DE LOS CASCOS HISTÓRICOS.	01A
01B - SUELO URBANO DE BAJA DENSIDAD.	01B
01C - SUELO URBANO CONSOLIDADO PARA EDIFICACIÓN RESIDENCIAL DE PROMOCIÓN PÚBLICA	01C
01D - SUELO URBANO CONSOLIDADO DEL BORDE NOROCCIDENTE DE MOGRO	01D
PE - PLAN ESPECIAL EN SUELO URBANO CONSOLIDADO ÁMBITO DEL PLAN ESPECIAL.	PE
02 - SUELO URBANO NO CONSOLIDADO RESIDENCIAL (UNIDADES DE ACTUACIÓN UA-1 Y UA-2)	02
03 - SUELO URBANIZABLE DELIMITADO RESIDENCIAL (SECTORES S1, S4, S5, S6, S7A, S7B, S7C Y S8)	03
04 - SUELO URBANIZABLE DELIMITADO ACT. I+D, TERCARIO (SECTOR S2)	04
05 - SUELO URBANO CONSOLIDADO ACT. ECONÓMICAS (ÁREA DE ACT. ECONÓMICAS EN CUBÓN)	05
06 - SUELO URBANIZABLE DELIMITADO ACT. ECONÓMICAS (SECTOR S3)	06
07 - SISTEMAS GENERALES DE PROT. DE LA NATURALEZA, ESPACIOS LIBRES (Z. VERDES) Y EQUIPAMIENTO PÚBLICO	07
08 - SISTEMAS GENERALES AEROPORTUARIOS, VIARIOS Y PORTUARIOS	GRAFIADO EN PLANO 3
09 - ORDENANZA PARA EL ANTERIOR PP CUCHÍA DE SUELO URBANO CONSOLIDADO	09

ORDENANZA 7.  
Relación de los sistemas generales adscritos a los sectores del suelo urbanizable:  
07A. Sistema de Protección o Integración con la naturaleza, compuesto por:  
07A.1. Es el SPN "Área Verde" compuesto por cuatro tramos (SPN1-T1, SPN1-T2, SPN1-T3 y SPN1-T4).  
07A.2. Es el E204 "Parque de la Naturaleza de Gomaz - Bases".  
07B. Sistema general de espacios libres públicos (zonas verdes).  
07B.1. Es el E205 "Espacio libre público (zona verde) en Miengo".  
07C. Sistema general de equipamiento público:  
07C.1. Es el E206 y el E208 "Equipamiento público en Miengo".  
07D. Sistema general para aparcamiento:  
07D.1. Es el SGZV o "Aparcamiento en la playa de Ugo, en Miengo".  
07D.2. Es el SPN "Aparcamiento en Mogro".  
07E. Sistema general viario:  
07E.1. Es el SGV o "Sistema General Viario en Gomaz".  
07F. Sistema general para actuaciones supramunicipales:  
07F.1. Es el E203 "Zona para ampliación del golf en el Abra del Pal".

## 1.7. BIC. CAMINO DE SANTIAGO DE LA COSTA

## 1.7. BIC. CAMINO DE SANTIAGO DE LA COSTA

### ESQUEMAS DE ORDENACIÓN E INSTRUCCIONES DE DISEÑO PARA LOS SECTORES EN S. URB. NO CONSOLIDADO Y S. URBANIZABLE

ESQUEMA:

VIAL PRINCIPAL / VIAL SECUNDARIO / VIAL ACCESIVO / RASANTE

INSTRUCCIÓN SOBRE PERMEABILIDAD URBANA, VISTAS Y ESCENA URBANA

INSTRUCCIÓN SOBRE UBICACIÓN PREFERENTE DE EQUIPAMIENTO ESPACIOS LIBRES O DENSIDAD URBANA

PUNTOS DE CONEXIÓN A ACOMETIDAS (ORIENTATIVOS)

### SECTOR S2. INSTRUCCIONES DE DISEÑO

#### INSTRUCCIONES DE DISEÑO PARA LOS VIALES Y LA MALLA VIARIA.

En el diseño de los viales se respetarán los siguientes criterios además de los establecidos en las normas urbanísticas:

1. Se respetará el trazado de la autovía y la línea de ferrocarril, los espacios públicos asociados a estas infraestructuras y las líneas de edificación. Asimismo se limitarán los accesos a los existentes, y se establecerá algún elemento de separación de la vía como zona verde, espacio arbolado o similar.

En el plan parcial se diseñarán los pasos elevados sobre el ferrocarril de acuerdo con el Órgano competente del FEVE.

2. Se planteará una mallaría que, como parte integrante de la trama urbana, cumpla los siguientes requisitos:

- a) Se respetarán todos los puntos de conexión con otros sectores y con los elementos preexistentes.
- b) Se diseñará una estructura viaria principal que deberá recorrer el sector de oeste a este enlazando con el sector S3, los accesos a la autovía, el sector S1 y al este con el sector S3 a través del sistema general viario SGV previsto.

La sección tipo del vial principal deberá incluir la vía rodada en dos sentidos con anchos mínimos de 3,5 x 2 m., dos aceras de 2 metros y dos bandas de aparcamiento de 5,50 m., y en defecto de aparcamiento bandas verdes con igual ancho. Además incluirá una banda de espacio libre público de 18 metros de ancho mínimo ubicada en los laterales o en el centro. En conjunto el ancho mínimo es de 40 metros.

- c) Se planteará una estructura de las vías transversales a la anterior que complete el esquema viario de la trama urbana propuesta de manera que la trama resultante permeabilice el espacio urbano del sector hacia los desarrollos del entorno y hacia los nodos de acceso desde la autovía.

La sección tipo mínima de los viales transversales deberá incluir la vía rodada en dos sentidos con anchos mínimos de 3,5 x 2 m., dos aceras de al menos 2 metros y dos bandas de aparcamiento de 5,50 m. ó en defecto de aparcamiento de bandas verdes con igual ancho. El ancho total mínimo salvo preexistencias será 22 m.

- d) La trama urbana podrá disponer de otras vías tales como vías de penetración a manzanas ó no necesarias para estructurar la trama rodada, las cuales podrán ser de secciones inferiores.

3. El vial principal se tratará como bulvar urbano y el equipamiento o sistemas se ubicarán de manera que sean fácilmente visibles y accesibles desde el mismo. La banda de espacio libre se podrá computar dentro de las cesiones del plan parcial para espacios libres públicos.

#### INSTRUCCIONES DE DISEÑO PARA LA ORDENACIÓN GENERAL.

En la ordenación general se respetarán los siguientes criterios además de los establecidos en las normas urbanísticas:

1. Se incluirán zonas de equipamiento ó zonas verdes situadas junto al vial principal (bulvar este - oeste), que podrán calificarse para uso de zona verde o espacio libre público ó equipamiento para dotaciones con carácter local. Este espacio constituirá un parque central lineal del sector. En este espacio de centralidad del Área de I+D se ubicarán los equipamientos y zonas verdes que legalmente correspondan al sector que serán independientes de los sistemas de protección de la naturaleza grafiados en el sector.

El equipamiento calificado como sistema local, se ubicará de manera que parte del mismo se integre con lo planteado en el Sector S1 y dé continuidad al "Parque de la Naturaleza".

2. Los sistemas de protección de la naturaleza grafiados en el sector podrán ser modificados, pero su superficie será de al menos 20.000 m<sup>2</sup> y se califican como sistema general de protección de la naturaleza (ó sistema general de zona verde).

Estos sistemas de protección de la naturaleza deberán diseñarse de manera que sean espacios de biodiversidad y además de protección de la autovía y de los cursos de fluviales y enlazarán con la red de senderos de acceso a la naturaleza y caminos rurales.

3. El diseño tendrá en cuenta la imagen del Sector que se percibe desde la autovía y procurará una imagen simbiótica entre el desarrollo planteado y el medio rural.

PARA LAS CONEXIONES DE LOS SECTORES S1 Y S2 CON LA CARRETERA SE APLICARÁ LO INDICADO EN EL TEXTO DE LAS INSTRUCCIONES DE DISEÑO Y LO QUE RESULTA DEL INFORME SECTORIAL AL PLAN PARCIAL, RESPETANDO EN TODO CASO EL TRAZADO ACTUAL DE LA CARRETERA.

### SECTOR S3. INSTRUCCIONES DE DISEÑO

#### INSTRUCCIONES DE DISEÑO PARA LOS VIALES Y LA MALLA VIARIA.

En el diseño de los viales se respetarán los siguientes criterios además de los establecidos en las normas urbanísticas:

1. Se respetará el trazado de la autovía, los espacios públicos asociados a esta infraestructura y las líneas de edificación. Asimismo se limitarán los accesos a los existentes, y se establecerá algún elemento de separación de la vía, como zona verde, espacio arbolado o similar.

En el plan parcial se incluirá el refuerzo de los pasos elevados sobre la autovía de acuerdo con el Órgano competente en materia de carreteras.

2. Se planteará una mallaría que, como parte integrante de la trama urbana, cumpla los siguientes requisitos:

- a) Se respetarán todos los puntos de conexión con otros sectores y con los elementos preexistentes y con la autovía.
- b) Se diseñará una estructura viaria principal que deberá recorrer el sector de oeste a este enlazando con el sector S2 por ambos extremos y con los accesos a la autovía en la zona central.

La sección tipo del vial principal deberá incluir la vía rodada en dos sentidos con anchos mínimos de 3,5 x 2 m., dos aceras de 2 metros y dos bandas de aparcamiento de 5,50 m. ó en defecto de aparcamiento de bandas verdes con igual ancho.

- c) Se planteará una estructura para las vías transversales a la anterior que complete el esquema viario de la trama urbana propuesta de manera que la trama resultante permeabilice el espacio urbano del sector hacia los desarrollos del entorno y hacia los nodos de acceso desde la autovía.

La sección tipo mínima de los viales transversales deberá incluir la vía rodada en dos sentidos con anchos mínimos de 3,5 x 2 m., dos aceras de al menos 2 metros y al menos una banda de aparcamiento de 5,50 m. ó en defecto de aparcamiento de banda verde con igual ancho. El ancho total mínimo salvo preexistencias será 17 m.

- d) La trama urbana podrá disponer de otras vías tales como vías de penetración a manzanas ó no necesarias para estructurar la trama rodada, las cuales podrán ser de secciones inferiores.

3. El vial que constituya su borde sur se tratará como bulvar urbano integrando con dicho vial el sistema de protección de la naturaleza grafiado en planos de manera que el diseño se adapte a la topografía y se generen espacios libres públicos ó de protección de la naturaleza que se podrán computar dentro de las cesiones del plan parcial para espacios libres públicos.

#### INSTRUCCIONES DE DISEÑO PARA LA ORDENACIÓN GENERAL.

En la ordenación general se respetarán los siguientes criterios además de los establecidos en las normas urbanísticas:

1. Los equipamientos y espacios libres públicos se ubicarán preferentemente en la zona central entre los accesos a la autovía y, al menos 10.000 m<sup>2</sup> de zona verde del sistema local se ubicarán en el entorno de la regata Briñas para preservar este curso de agua, pero podrá modificarse su diseño.

2. Los sistemas de protección de la naturaleza, que podrán ser modificados deberán diseñarse de manera que sean espacios de biodiversidad y, parcialmente, de protección de la autovía. Además enlazarán con la red de senderos de acceso a la naturaleza y caminos rurales. Su superficie deberá ser de al menos 40.000 m<sup>2</sup> y serán independientes de los sistemas locales establecidos. Su calificación será sistema general de protección de la naturaleza (ó sistema general de zona verde).

3. El diseño tendrá en cuenta la imagen del Sector que se percibe desde la autovía y procurará una imagen simbiótica entre el desarrollo planteado y el medio rural.