

5. NORMAS GENERALES DE URBANIZACION

5.1. GENERALIDADES

5.1.1. Objeto:

Se pretende determinar con estas Normas las condiciones técnicas mínimas que han de cumplir las obras y proyectos de urbanización en zonas de índole urbana, así como enunciar criterios generales de diseño para calles y espacios libres, públicos o privados.

Esta normativa general se complementa con las normas para la implantación de infraestructuras en zonas rústicas, contenidas en la normativa particular de suelo No Urbanizable.

5.1.2. Ambito de Aplicación:

Estas Normas serán de obligado cumplimiento en la totalidad del suelo clasificado como Urbano o Urbanizable en los planos correspondientes.

Afectan a la realización de obras de urbanización de cualquier tipo en espacios públicos no edificados (calles, plazas, zonas verdes, etc.) y en espacios privados ambientalmente integrados en la trama urbana (calles particulares de acceso y aparcamiento, zonas interbloques, zonas ajardinadas comunitarias en contacto con la red viaria, etc.).

Se excluyen del cumplimiento de esta normativa los predios particulares aislados del espacio público mediante cerramientos adecuados a la norma.

5.1.3. Grado de Urbanización:

En cumplimiento de las condiciones definidas por la Ley del Suelo para solares, los servicios mínimos exigidos son:

- Pavimentación de calzadas y encintado de aceras.
- Abastecimiento de aguas.
- Evacuación de aguas residuales.
- Suministro de energía eléctrica.
- Alumbrado público.

5.1.4. Proyectos de Urbanización:

Los proyectos de urbanización se entenderán como el instrumento de diseño integral del espacio libre urbano, sin perjuicio de cumplir su inicial objetivo técnico en materia de vialidad, infraestructuras básicas, etc.

Además de la documentación mínima exigida por el Reglamento de Planeamiento, los proyectos que se redacten deberán incluir:

- Justificación ambiental, estética y funcional de la solución adoptada.
- Precisión de los servicios existentes afectados y descripción pormenorizada de las conexiones con aquellos.

— Todos los planos de información y proyecto se desarrollarán a escala mínima 1:1.000.

— Se incluirá un plano de replanteo, donde se reflejarán los vértices, alineaciones y demás datos necesarios para definir la traza, así como las estaciones taquimétricas y de nivelación.

— Se dejarán sobre el terreno bases fijas para el replanteo, durables y fácilmente localizables al realizar las obras. Los vértices, estaciones y bases de replanteo se relacionarán entre sí mediante un sistema de coordenadas apropiado.

5.2. RED VIARIA

5.2.1. Trazado Viario:

5.2.1.1. Alineaciones:

Se adecuarán a las definidas en los planos y, en su caso en el fichero de Alineaciones o en cualquier instrumento que desarrolle estas Normas.

5.2.1.2. Rasantes:

En general el perfil de las calles se adaptará a la topografía del terreno circundante, evitándose desniveles y movimientos de tierra innecesarios.

5.2.1.3. Pendientes Longitudinales:

No superarán el 6% en calles de tráfico denso y en los ejes principales de actividad ni el 10% en el resto. Para inclinaciones superiores será necesario disponer un pavimento antideslizante, así como intercalar rellanos de menor pendiente que eviten tramos prolongados de pendiente excesiva.

La pendiente mínima será del 0,8% por ciento. Se admitirán excepcionalmente pendientes menores siempre que el proyecto resuelva adecuadamente el drenaje de la plataforma, utilizando rigolas, ampliando la frecuencia de sumideros, etc. En ningún caso se aceptarán pendientes inferiores al 0,5 por ciento.

5.2.1.4. Pendientes Transversales:

La pendiente transversal de las calles oscilará dentro de los intervalos siguientes:

|                                 |         |
|---------------------------------|---------|
| Aceras y pavimentos de hormigón | 1-2 ‰   |
| Pavimentos asfálticos           | 1,5-2 ‰ |
| Aceras no pavimentadas          | > 2 ‰   |
| Pavimentos granulados           | > 2 ‰   |

En intersecciones, mantendrá su sección transversal la de mayor jerarquía, debiendo adaptar la otra su pendiente transversal a la de la primera. Las calles que confluyan en una plaza deberán adoptar su sección a la de aquella.

5.2.1.5. Secciones Transversales:

Se adaptarán a lo definido en el plano de alineaciones de estas Normas o en los instrumentos de planeamiento que las desarrollen.

En general en calles de cierto tráfico y en aquellas donde el carácter de la edificación y de los usos circundantes lo aconseje, se diferenciarán nitidamente los espacios reservados al uso de vehículos y los espacios peatonales.

En el resto del viario, y muy especialmente en calles de anchura inferior a 8 m. cuyo nivel de tráfico lo permita, se recomienda una menor diferenciación entre aceras y calzada, anulando el desnivel entre ambas.

5.2.2. Pavimentación:

Además de transmitir al terreno las presiones debidas al tráfico y de proporcionar a éste una superficie de rodadura adecuada, la elección y diseño del pavimento tendrá en cuenta el carácter del entorno, sus colores y texturas, así como la función de la calle dentro de la estructura urbana.

Se valorará el uso de la pavimentación por elementos (adoquinados de piedra u hormigón, enlosado, cantos rodados, ladrillos, etc.) en aquellas calles donde interese moderar la velocidad del tráfico.

En aceras el pavimento a utilizar será, en general, antideslizante, admitiéndose únicamente pavimentos lisos en zonas estanciales de pendiente casi plana.

5.2.3. Dimensionado del Firme:

Salvo justificación en contrario, avalada para cálculos y ensayos geotécnicos realizados al efecto, se establecen las siguientes secciones mínimas de firme:

5.2.3.1. Calles de Tráfico Denso:

Capa de rodadura: 5 cm. mezcla bituminosa en caliente Densa o Semidensa.

Capa intermedia: 7 cm. mezcla bituminosa en caliente Semidensa o Gruesa.

Base granular: 20 cm. de zahorra artificial.

Subbase granular: 20 cm. de zahorra natural.

5.2.3.2. Resto del Viario:

Capa de rodadura: 4 cm. bituminosa en caliente Densa o Semidensa.

Capa intermedia: 4 cm. mezcla bituminosa en caliente Semidensa o Gruesa.

Base granular: 20 cm. de zahorra artificial.

Subbase granular: 15 cm. de zahorra artificial.

5.2.3.3. Firmes Rígidos:

Se admitirá la sustitución de las secciones tipo anteriores por las siguientes firmes rígidos:

CALLES DE TRAFICO DENSO:

— Secciones estructurales R-211 y R-212 (Normas 6.2.I.C. MOPU).

RESTO DEL VIARIO:

— Secciones estructurales R-311 y R-312 (Norma 6.2.I.C. MOPU).

5.3. ZONAS VERDES Y OTROS ESPACIOS LIBRES

5.3.1. Zonas Verdes:

5.3.1.1. Trazado:

Se realizará con respeto a las alineaciones fijadas en estas Normas o en los instrumentos de planeamiento que las desarrollen.

Como criterio general se procurará mantener la topografía actual, evitando movimientos innecesarios de tierra.

No obstante podrán admitirse otras soluciones, debidamente justificadas.

5.3.1.2. Tratamiento de Superficies:

Se utilizarán preferentemente pavimentos de textura terrosa o por elementos. El uso de pavimentos asfálticos o de hormigón se limitará a aquellos casos en que la coherencia del diseño lo precise.

Las zonas terrizas, para juegos de niños o prácticas deportivas, estarán perfectamente acotadas y delimitadas. Contarán con el drenaje adecuado y su superficie será saneada y tratada con arena de miga y otros áridos de préstamo.

5.3.2. Espacios Interbloques:

Su urbanización se realizará con los mismos criterios y calidades que en el resto del viario y espacios públicos.

La urbanización abarcará la totalidad del espacio, prohibiéndose los espacios residuales infraurbanizados.

Las zonas terrizas, para juego de niños o prácticas deportivas, se realizarán conforme a lo especificado para zonas verdes.

5.3.3. Itinerarios Peatonales:

Se desarrollarán a través de superficies diversas: Aceras, calles peatonales, zonas verdes, etc.

El diseño de todo el itinerario será tal que permita su reconocimiento y seguimiento. Cuando discorra por aceras éstas tendrán un ancho suficiente. Cuando lo haga por zonas verdes u otros espacios libres, se cuidará especialmente la pavimentación e iluminación. Los cruces con calles de tráfico rodado se resolverán según su peligrosidad con pasos de cebra, a nivel de calzada o elevados, o con semáforos.

5.4. ILUMINACION

5.4.1. Criterios de Diseño:

El alumbrado no se contemplará únicamente desde la óptica funcional (seguridad vial y ciudadana, orientación, etc.), sino también como un elemento caracterizador del espacio urbano, de día y de noche, debiendo cuidarse tanto la forma de iluminar como el diseño de sus elementos vistos, que deberán integrarse en tipología y escala en el entorno circundante.

5.4.2. Requerimientos Luminotécnicos

5.4.2.1. Calles de Tráfico Denso:

|                                 |                          |
|---------------------------------|--------------------------|
| Iluminancia media en calzada    | 12-18 Lux                |
| Iluminancia mínima en acera     | 1 Lux                    |
| Uniformidad global calzada      | 0,4                      |
| Uniformidad                     |                          |
| Cromatismo recomendado lámparas | Vapor Sodio Alta Presión |

5.4.2.2. Resto de Viario:

|                              |          |
|------------------------------|----------|
| Iluminancia media en calzada | 8-14 Lux |
| Iluminancia mínima en acera  | 1 Lux    |
| Uniformidad global calzada   | 0,3      |