

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 ríogolas, 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% |
| Áreas no pavimentadas | > 2% |
| Pavimentos granulares | > 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. PAVIMENTACION:

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 por 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. mezcla 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 los siguientes firmes rígidos:

CALLES DE TRAFICO DENSO:

— Secciones estructurales R-211 y R-212 (Norma 6.2.1.C. MOPU).

RESTO DEL VIARIO:

— Secciones estructurales R-311 y R-312 (Norma 6.2.1.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 terrazas, 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 terrazas, 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 discurra 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 cebrá, a nivel de calzada o elevados, o con semáforos.

5.4. ILUMINACION.

5.4.1. CRITERIOS DE DISEÑO:

El alumbrado no se considerará 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 LUMINOTECNICOS:

5.4.2.1. Calles de Tráfico Denso:

| | |
|----------------------------------|--------------------------|
| ILUMINANCIA MEDIA EN CALZADA | 12-18 Lux |
| ILUMINANCIA MINIMA EN ACERA | 1 Lux |
| UNIFORMIDAD GLOBAL CALZADA | 0,4 |
| UNIFORMIDAD LONGITUDINAL CALZADA | 0,5 |
| CROMATISMO RECOMENDADO LAMPARAS | Vapor Sodio Alta Presión |

5.4.2.2. Resto de Viario:

| | |
|---------------------------------|--------------------------------|
| ILUMINANCIA MEDIA EN CALZADA | 8-14 Lux |
| ILUMUNANCIA MINIMA EN ACERA | 1 Lux |
| UNIFORMIDAD GLOBAL CALZADA | 0,3 |
| CROMATISMO RECOMENDADO LAMPARAS | Vapor Sodio Alta Presión |
| | Vapor Mercurio Color Corregido |

5.4.2.3. Zonas Verdes y Espacios Libres:

| | |
|--|--------------------------------|
| ILUMINANCIA MEDIA EN ZONAS DE TRANSITO Y ESTANCIA | 4-8 Lux |
| ILUMINACION MINIMA EN ZONAS DE TRANSITO Y ESTANCIA | 1 Lux |
| ILUMINACION MINIMA EN CUALQUIER PUNTO | 0,2 Lux |
| CROMATISMO RECOMENDADO LAMPARAS | Vapor Mercurio Color Corregido |
| | Vapor Sodio Alta Presión |

5.4.3. GEOMETRIA DE LA INSTALACION:

5.4.3.1. Disposición de los Puntos de Luz:

La disposición será pareada al tresbolillo, unilateral, axial (luminaria suspendida sobre el centro de la calle) o multiaxial (luminarias suspendidas sobre centros de calle, calzadas, etc.).

En calles sinuosas y abiertas, propias de situaciones periurbanas, se recomienda la disposición unilateral, que facilita una mejor orientación.

En zonas susceptibles de una mayor calidad de iluminación, la disposición elegida tendrá en cuenta no sólo la eficiencia funcional, sino también los resultados estéticos y la integración de los puntos de luz en el diseño general de la calle, recomendándose disposiciones simétricas (pareada, axial o multiaxial).

5.4.3.2. Sustentación de las Luminarias:

La colocación sobre báculo o columna se utilizará preferentemente en calles amplias, cuyas aceras tengan un ancho suficiente, mayor de 2 m.

La colocación sobre brazo mural, recomendable en calles estrechas, deberá tener en cuenta el potencial obstáculo que suponen los cuerpos volados sobre fachada, pese a ello las luminarias han de quedar perfectamente alineadas. Su ubicación se realizará minimizando la intrusión luminosa en las viviendas.

La disposición axial o multiaxial de las luminarias, suspendidas mediante cables, resulta aconsejable en todo tipo de calles, por la buena orientación visual que produce y por reducir los costes de instalación y las molestias a las viviendas.

5.4.3.3. Altura de Montaje:

No superará la altura media de cornisa de la edificación adyacente,