



ANEXOS COMPLEMENTARIOS
ANEXO VIALES, PENDIENTES Y SECCIONES

CALLOSA D'EN SARRIÀ (ALICANTE)



ÍNDICE

Contenido

1. INTRODUCCIÓN	
2. la red viaria. Normativa	
3. ESTUDIO pendientes de la red viaria.....	
4. itinerarios peatonales.	



1. INTRODUCCIÓN

En el presenta Anejo se analiza el cumplimiento de la red viaria del Sector Anibits-Margequivir especialmente en lo que se refiere en las pendientes longitudinales y transversales. El diseño se ha realizado ajustando los trazados al terreno de modo que se integran en el paisaje y se minimicen los movimientos de tierras.

Para ello se han realizado perfiles longitudinales y transversales a lo largo de todos los viales y comprobado que se cumplen los máximos establecidos en la legislación para las pendientes longitudinales y las transversales tanto en el viario vehicular como para el viario peatonal y ciclo turista.

2. LA RED VIARIA. NORMATIVA.

La red viaria se ha diseñado para que se cumplan las normas videntes:

- PGOU de Callosa d’ En Sarria. Las Normas Urbanísticas establecen en su artículo 54 correspondiente a la red viaria las condiciones mínimas de esta, indicando que en zonas de edificación residencial con densidad menor de 20 viv/ha, se admitirán tramos con pendientes de menos de 200 m con una pendiente máxima del 15%.
- Ley 5/2014 de 25 de julio de Ordenación de Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunidad Valenciana.
 - ANEXO IV Estándares urbanísticos y de calidad de las dotaciones urbanísticas. Capítulo III. Estándares funcionales y de calidad de las dotaciones públicas. Punto 2 Condiciones funcionales y dimensiones de la red viaria
 - 2.3 El diseño de la red viaria no incluida en los catálogos de carreteras se ajustará a las condiciones funcionales siguientes, además de las que resulten exigibles por la normativa sectorial en materia de movilidad y accesibilidad al medio urbano. Se tendrá como principios rectores la preferencia de peatones, la seguridad de los espacios y la accesibilidad para el conjunto de la población:
 - a) Se buscará un equilibrio entre los trazados viarios (perfiles longitudinales y transversales) y el relieve natural de los terrenos, de modo que las pendientes de los viales no resulten excesivas, pero tampoco se produzcan movimientos de tierra exagerados que den lugar a desmontes y terraplenes inadecuados por su impacto paisajístico.



3. ESTUDIO PENDIENTES DE LA RED VIARIA.

Se comprueba que la red viaria, las pendientes, son inferiores al 12% y que los perfiles transversales están equilibrados con el relieve del terreno y por tanto no se producen movimientos de tierras exagerados.

Pendientes de la red viaria publica:

- **Vial 1** . Prácticamente todos tramos discurren con una pendiente longitudinal menor del 8%. Únicamente tiene dos tramos comprendidos entre el PK1020 y PK 1200 tiene una pendiente del 11,4%.

Los perfiles trasversales tienen como máximo un desmorte de 6m en la zona del trafico rodado. Las zonas de aceras y alcorques y el carril bici se adaptan al terreno natural lo que permite reducir considerablemente los desmontes y terraplenes.

- **Vial 2**. Prácticamente todos tramos discurren con una pendiente longitudinal menor del 8%. Únicamente tiene dos tramos comprendidos entre el PK720 y PK850 tiene una pendiente del 11,5%.

Los perfiles trasversales tienen como máximo un desmorte de 8m en la zona del trafico rodado. Las zonas de aceras y alcorques se adaptan al terreno natural lo que permite reducir considerablemente los desmontes y terraplenes.

- **Vial 3**. El vial 3 es prácticamente plano y no llega a superar el 2%. Tampoco tiene desmontes y/o terraplenes importantes.
- **Vial 4**. Este vial con una longitud de 340m tiene una pendiente mínima de 4,7%, la máxima no supera los 10%.

Los perfiles trasversales tienen como máximo un desmorte de 6m en la zona del trafico rodado. Las zonas de aceras y alcorques y el carril bici, se adaptan al terreno natural, lo que permite reducir considerablemente los desmontes y terraplenes.



Pendientes en la red viaria privada:

- **Vial 5.** El vial 5, que transcurre por el complejo inmobiliario privado tiene una pendiente entre 10,7 y 11,4% en su primera parte (PK 340 – PK 700). Entre PK700 y el punto final (PK 1950) no supera en ningún punto los 6,6%.

Únicamente entre la PK 600 y la PK 800 existen desmontes importantes. Los perfiles transversales tienen como máximo un desmonte de 8m en la zona del tráfico rodado. Las zonas de aceras y alcorques y el carril bici se adaptan al terreno natural lo que permite reducir considerablemente los desmontes y terraplenes.



3.1. ESTUDIO DE PERFILES LONGITUDINALES Y TRANSVERSALES DE LOS VIALES

