

# MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA - INCORPORACIÓN DE LA RED BÁSICA DE RECORRIDOS CICLISTAS

ABRIL 2014



ALBERTO AGUILERA ZAMORA  
Jefe de Servicio de Infraestructuras y Urbanismo  
LUIS GALÁN ROSARIO  
Delineante Municipal





**Modificación Puntual del Plan General de Ordenación Urbana - incorporación de la**

**RED BÁSICA DE RECORRIDOS CICLISTAS**

**INDICE**

(Parte sin eficacia normativa)

**I.- MEMORIA INFORMATIVA Y JUSTIFICATIVA**

**II.- PLANOS INFORMATIVOS**

**I.01.- Infraestructura existente – estado actual.**

**I.02.- Red Básica viable en función del desarrollo urbanístico actual.**

(Parte con eficacia normativa)

**III.- NORMATIVA**

**IV.- PLANOS DE ORDENACIÓN**

**RBRC.01.- Red Básica de Recorridos Ciclistas**

**RBRC.02.- Tipologías y secciones tipo**

**RBRC.03.- Señalización**

**Anexos.**

**1.- Normativa – Texto refundido**



## Modificación Puntual del Plan General de Ordenación Urbana - incorporación de la

# RED BÁSICA DE RECORRIDOS CICLISTAS

## I.- MEMORIA INFORMATIVA Y JUSTIFICATIVA

### 1.- Introducción

Considerando lo dispuesto en la Ley 4/2004 de 30 de junio de la Comunidad Valenciana, de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje (LOTPP):

*“Artículo 7. Movilidad urbana y transporte público. La planificación urbanística y territorial establecerá reservas de suelo que permitan la configuración de una red de comunicaciones en las ciudades y entre las diferentes áreas urbanas en las que exista una relación funcional o, de acuerdo con los correspondientes instrumentos de ordenación territorial, sea deseable establecer esa relación, conforme a las siguientes características:*

- a) Los instrumentos de planificación territorial y urbanística propondrán recorridos peatonales o no motorizados, separados del tránsito rodado y seguros, que permitan la conexión interurbana y el acceso a equipamientos y dotaciones que conformen la ordenación estructural urbanística en los ámbitos donde la intensidad del tráfico motorizado así lo requiera.*
- b) Se crearan redes de comunicación urbana e interurbana dentro de las áreas funcionales que faciliten la accesibilidad de los ciudadanos, especialmente mediante transporte público. (...)”*

Considerando lo dispuesto en el Decreto 67/2006 de 12 de mayo de la Comunidad Valenciana, Reglamento de Ordenación y Gestión Territorial y Urbanística (ROGTU):

*“Artículo 11. Gestión de la mejora de entornos urbanos*

*c) Desde el punto de vista de la movilidad el modelo de ciudad compacta permite el predominio del desplazamiento sin medios motorizados o la rentabilidad en términos económico-sociales para la implantación de transporte público.  
(...)”*

*Artículo 13. Accesibilidad del ciudadano en el entorno urbano*

*1. En el planeamiento urbanístico se preverán recorridos peatonales o no motorizados siempre que los desarrollos urbanísticos den lugar a núcleos desagregados, los cuales deberán ejecutarse con cargo a la actuación urbanística que los genere.*

*2. Los equipamientos y dotaciones públicas más significativos de la red estructural deberán estar conectados entre ellos mediante una red de recorridos peatonales o no motorizados prevista en el planeamiento urbanístico, cuyo diseño concreto tenderá a evitar los peligros que pueda generar el tránsito rodado.*



*Artículo 72. Objetivos de las acciones para la sostenibilidad y la calidad de vida.  
(...)*

*3.c) La eficiencia de la movilidad urbana y el fomento del transporte público, mejorando las conexiones de los espacios rurales y de las ciudades medianas y pequeñas, en especial a partir de vehículos no motorizados.*

*Artículo 130. Condiciones funcionales de la red viaria.  
(...)*

- c) En los nuevos desarrollos se implantará un recorrido de carril-bici que discurra, al menos, por los ejes principales de la ordenación y que conecte, en su caso, con la red de carril-bici ya implantada en las áreas urbanizadas y con la estructura de caminos del medio rural (...)*

Desde la perspectiva del desarrollo de la infraestructura para el tráfico ciclista en el municipio de La Vila Joiosa, el desarrollo del suelo urbanizable mediante los correspondientes programas de actuación integrada a derivado en una escasa ejecución parcial de algunos tramos de carril bici (en su forma de acera-bici) que han quedado sin señalizar y de escasa o nula utilidad en su configuración actual, debido principalmente a la falta de una planificación global a nivel de término municipal, a una mínima definición de las obras y su señalización, y al hecho de que su ejecución no ha sido obligatoria.

El desarrollo de la infraestructura ciclista en el municipio es por tanto prácticamente inexistente, contando actualmente con la conexión con el municipio de Finestrat gracias al arcén-bici ejecutado en su día en la carretera CV-759 y pequeños tramos inconexos o no señalizados (ver plano informativo I.01).

Se propone por tanto la definición, a nivel de todo el municipio, de la Red Básica de Recorridos Ciclistas de La Vila Joiosa, y su incorporación al Plan General de Ordenación Urbana como parte de la red de infraestructuras de comunicaciones y la red viaria municipal, con los siguientes objetivos:

- 1.- Contar, a nivel municipal, con una red básica de recorridos que deberán ser tenidos en cuenta en la redacción de los correspondientes proyectos de urbanización incorporando, al menos, los recorridos básicos en ella establecidos.
- 2.- Facilitar la coordinación de las distintas obras de urbanización o mejora del entorno urbano en cuanto a la definición, señalización y ejecución de los recorridos ciclistas.
- 3.- Establecer las características técnicas que deberán cumplir las obras de ejecución de carriles o bandas de circulación ciclista, tipos de secciones admisibles y señalización viaria.

Se tramita la presente *Modificación puntual del Plan General de Ordenación Urbana de La Vila Joiosa de incorporación de la Red Básica de Recorridos Ciclistas* como modificación de la ordenación pormenorizada del Plan General, al no considerarse incluido en los supuestos del art. 36 de la Ley Urbanística Valenciana.

## **2.- Situación actual**

Actualmente La Vila Joiosa cuenta con los siguientes tramos de recorrido ciclista ejecutados:

- Arcén bici CV-759: consiste en un arcén señalizado de forma básica y que discurre por la CV-759 hasta el municipio de Finestrat, constituyendo el único tramo interurbano de





recorrido ciclista. Su conexión con el casco urbano no se encuentra resuelta, finalizando antes de la rotonda del Secanet.

- Tramo del sector PP-23 – vía parque: con una longitud de unos 375 m, se sitúa en el tramo de Vía Parque ejecutado durante las obras de urbanización del sector PP-23. Consiste en una acera bici de aproximadamente 1,5 metros, sin señalización ni conexión.
- Tramo del sector PP-16: coincidente en su desarrollo con el tramo del Bulevar Comarcal ejecutado durante las obras de urbanización del sector, consiste en una acera bici de unos 1,5 metros de ancho y unos 400 m de largo, sin señalización ni continuidad.
- Tramo del sector PP-32: en las obras de urbanización de dicho sector se incluyó la ejecución de un carril bici de 1,5 metros de anchura aproximada, tipología de acera bici y unos 850 m de largo.
- Acera bici en el sector PP-27: Tramo no conexo de acera bici por recorrido peatonal, perpendicular a la costa y no señalizado.

El resto de aceras bici ejecutadas en el municipio no serán consideradas en la planificación, al no cumplir unos mínimos de dimensiones y/o longitud y consistir básicamente en un cambio en el color del material de acabado de la acera.

A continuación se indican las actuaciones en ejecución y proyectos aprobados o en fase de aprobación:

- Acera bici en la manzana TI-12: Actualmente en fase de ejecución, consiste en una acera bici visualmente segregada de hormigón bituminoso y 3 metros de anchura, de doble sentido de circulación, completamente señalizada. Se prevé también la ejecución de acera bici en el paseo marítimo de nueva ejecución y en las calles adyacentes.
- Carril bici integrado en la vía pecuaria Colada de la Costa a su paso por el sector PP-16, proyecto aprobado pero sin fecha de ejecución prevista.
- Carril bici segregado integrado en el proyecto de duplicación de la vía de FGV, La Vila Joiosa – Benidorm, y que discurrirá de forma paralela a la actual plataforma ferroviaria. Servirá de conexión entre la rotonda del puerto (sobre la antigua N-332) y el Hospital Comarcal, además de continuar hacia Benidorm hasta un punto no especificado. No hay fecha conocida de ejecución de este proyecto.
- Acera bici en ejecución en el sector PP-33. Este sector será el primero del municipio que contará con aceras bici señalizadas y plenamente funcionales. Su recorridos conectarán la antigua carretera N-332 con el Hospital Comarcal y complementará el eje litoral.
- Aceras bici en el sector PP-27, donde está prevista su ampliación con un nuevo tramo de conexión de la rotonda sobre la antigua N-332 hasta el aparcamiento situado en la playa del Torres.

### **3.- Condicionantes**

La Red Básica de Recorridos Ciclistas municipal pretende dotar al municipio, de forma progresiva, de una red de recorridos ciclistas que permita la utilización de la bicicleta como medio de transporte económico, seguro y funcional.

Para ello se establecen los siguientes condicionantes:



- a) La Red Básica discurrirá, al menos, por los viales principales del suelo urbanizable pendiente de desarrollo (viales estructurales) y conectará íntegramente los suelos urbanos y urbanizables del municipio.
- b) Deberán contar con acceso directo a recorrido ciclista todas las dotaciones públicas existentes en el municipio, colegios y centros educativos, puntos de interés cultural, puntos de movilidad intermodal (TRAM y aparcamientos públicos), y un alto porcentaje de paradas de autobús público.
- c) Es imprescindible regular el tráfico ciclista en el paseo marítimo mediante la definición de aceras-bici o calles-bici, procurando compatibilizar esta infraestructura con las actividades comerciales y turísticas.
- d) El casco histórico debe ser considerado en su totalidad como zona de tráfico peatonal y ciclista prioritario.
- e) Se identifican dos recorridos prioritarios: eje litoral, o recorrido Montiboli – La Cala; y el eje perpendicular a éste, recorrido Centro – Alcocó. El primero de ellos es el que más tráfico ciclista tiene en la actualidad, principalmente desde la zona centro hasta La Cala y los municipios de Finestrat y Benidorm. El segundo de ellos conectaría el Centro Urbano con el polideportivo Maisa Lloret, pasando por la zona urbana de La Hermita y la Hacienda del Sol.

#### **4.- Red propuesta**

La Red Básica propuesta (plano RBRC.01) da cumplimiento a los objetivos planteados en base a las siguientes soluciones:

- Eje Montiboli – La Cala: Se trata de un recorrido paralelo a la costa, que se puede dividir en dos secciones principales. Un primer tramo desde la zona del Paraís hasta el centro urbano en la zona de Plans, en el que recorrido coincidirá con el Bulevar Comarcal. El segundo tramo se inicia en la zona de Costera Pastor hasta La Cala de La Vila Joiosa. Entre estos dos tramos, coincidentes en su desarrollo con el futuro Bulevar Comarcal, se ubica el conjunto de recorridos integrados en el casco urbano.
- Eje Centro – Alcocó: Este recorrido parte de la rotonda prevista junto a Chocolates Valor utilizando el futuro vial estructural de conexión con la rotonda de la N-332, llega hasta la Hermita y conecta con la rotonda de la AP-7 (junto al peaje). A partir de este punto la ejecución de la conexión depende de la Excm. Diputación de Alicante, en cuanto a la habilitación de arcén-bici hasta el cruce del Polideportivo Maisa Lloret. Se define también un recorrido alternativo, de carácter más rural, que discurre por camino público por las zonas de Partidor, Foradá y Alcocó, de plataforma compartida o calle-bici.
- Conexión interior con Finestrat: Para facilitar la utilización de la bicicleta como medio de transporte entre La Vila Joiosa y Finestrat (si bien no es previsible tanta demanda como en los ejes principales anteriores) se prevé la conexión del arcén bici existente en la CV-759 con el recorrido de la Red Básica en la futura Vía Parque.
- El suelo urbanizable: En cumplimiento del art. 130 c) del ROGTU se ha previsto la Red Básica en todos los recorridos principales viarios de los futuros desarrollos urbanos.
- El casco urbano: Se definen una serie de recorridos ciclistas cuya implantación deberá ser progresiva y supone la remodelación (en ocasiones importante) de determinados espacios urbanos. Debe entenderse que aspectos del recorrido como su tipología, sentidos de circulación, ancho, así como su integración con el resto de usos del vial deberán ser estudiados y definidos en el correspondiente proyecto de urbanización o



memoria valorada, estableciendo este documento únicamente los viales que deberán contar con recorrido ciclista.

Para la conexión del eje litoral a su paso por el casco urbano, y para evitar en lo posible afectar al tráfico rodado que atraviesa el municipio, se propone la utilización de las calles Germans Aragonés, Barranquet, Avda. Benidorm y el Camino Viejo de Valencia, que conforman un recorrido continuo intersectando solo una vez con la antigua carretera N-332. De forma paralela se propone el recorrido ciclista marítimo, que discurre por la playa Centro hasta la zona portuaria, y que a su vez se duplica en su intersección con la Colada de la Costa (Camí del Almuixó). Otros recorridos urbanos paralelos a la costa, como el de la Vía Parque, no podrán ser ejecutados en el corto plazo por lo que aquellos integrados en la trama urbana actual deben considerarse prioritarios.

En cuanto a los recorridos perpendiculares al mar destacar la conexión con la carretera CV-759 desde el eje paralelo a la costa por Ensenyants de La Vila, así como la utilización de la calle Costera la Mar para la bajada al marítimo y la subida utilizando las rampas mecánicas (los ciclistas deberán desmontar previamente y circular a pie).

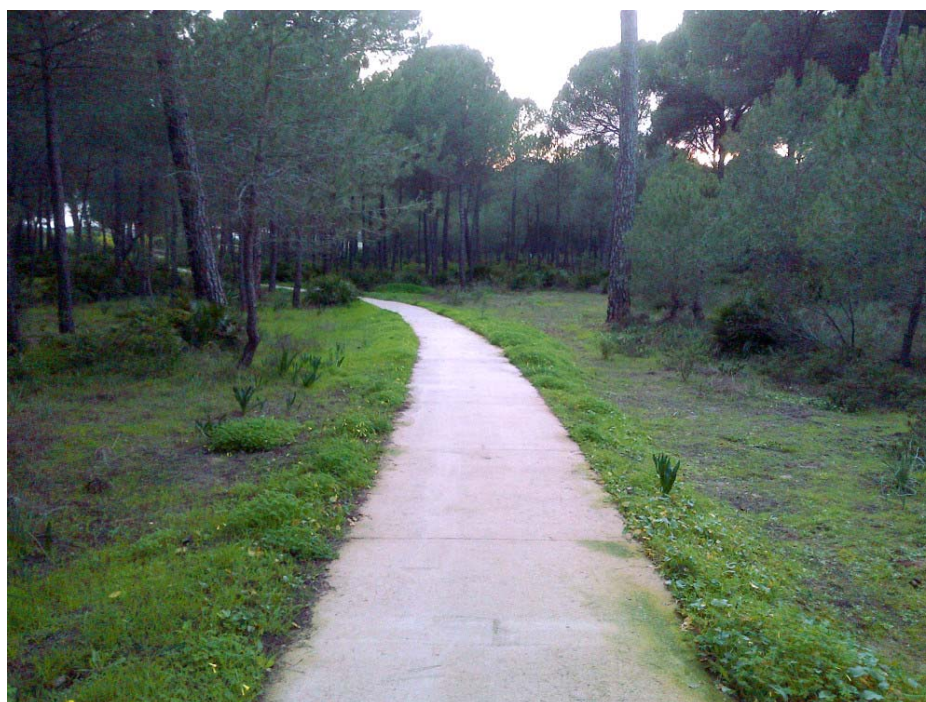
## **5.- Tipologías**

Se prevén las siguientes tipologías de recorrido ciclista, si bien estos aspectos deberán ser desarrollados en profundidad en otros documentos técnicos (Plan de Movilidad Sostenible, Plan de Infraestructuras Ciclistas o proyectos de ejecución puntuales):

- **Acera-Bici:** Se trata de la definición de una banda de circulación ciclista en plataforma compartida con los peatones. Se propone como tipología preferente la acera-bici visualmente diferenciada, de forma que la separación de los espacios destinados al uso peatonal del ciclista sea más una percepción visual que un obstáculo físico. Para ello se propone acudir a la acera recrecida (utilizando por ejemplo una banda de aparcamientos) con acabado en hormigón bituminoso negro y con señalización horizontal y vertical adecuada, separada del tránsito peatonal con elementos de jardinería o mobiliario urbano. Como tipologías admisibles se contemplan la reutilización de aceras existentes utilizando únicamente señalización horizontal y vertical. La anchura mínima de estos carriles en ámbitos urbanos no será inferior a 1,5 metros, ó 2,0 metros en nuevos desarrollos urbanísticos. Cuando la Acera-Bici discorra de forma anexa a una banda de aparcamiento en cordón deberá dejarse una banda de separación de al menos 1,0 metros entre ésta y el límite exterior del recorrido ciclista para evitar colisiones con las puertas de los vehículos estacionados. En el caso de aparcamiento en batería, esta separación podrá reducirse a 0,50 m.



- Acera-Bici en mediana: En casos singulares puede ser conveniente desplazar las bandas ciclistas al centro de la calzada sirviendo de elemento separador en los grandes bulevares.
- Pista-Bici: En los casos en que es posible la utilización de espacios públicos libres del tránsito motorizado (como pueden ser jardines públicos o vías pecuarias) la pista-bici es la tipología más recomendable, ya que se trata en la práctica de un vial de uso exclusivo ciclista. La anchura mínima en este tipo de vías será de 2,0 metros, si bien es preferible una anchura mínima de 3,0 metros. El firme recomendado sigue siendo el hormigón bituminoso color negro, si bien serían admisibles acabados el albero u otros materiales de menor impacto visual.







- Calle-Bici: Se trata de un vial sujeto al tránsito motorizado y que se establece como recorrido ciclista señalizado, de forma que se limita la velocidad máxima en el vial a 30 km/h, se "sitúa" al ciclista en el centro de la calzada, se establece una distancia mínima de seguridad entre vehículo motorizados y ciclista que les precedan de 5,00 metros.



- Carril-Bici: Aquellos casos en los que uno de los carriles de circulación se señala y separa, generalmente mediante balizas o bordillos, del tráfico motorizado para su utilización exclusiva por el tráfico ciclista. También se incluye en esta categoría los arcenes reconvertidos en carriles de uso ciclista.





## **6.- Señalización y otros elementos**

Como complemento a la Red Básica se propone la definición de los principales elementos de señalización horizontal y vertical. La señalización propuesta, que posteriormente deberá ser incluida en la ordenanza correspondiente (en caso que proceda), puede observarse en el plano RBRC.03 de señalización.

En cuanto a otros elementos se propone como modelo de aparca bicis cualquiera de las soluciones comerciales que permitan la sujeción simultánea de ambas ruedas y el cuadro, que consisten todos ellos en un arco resistente anclado al suelo en dos puntos como los de las imágenes:



En cuanto a elementos separadores de carriles bici se propone el modelo Zebra 13, realizado en plástico reciclado, en sus máximas dimensiones (piezas de 82x21 cm y 13 cm de altura), o cualquier otro equivalente y cuya durabilidad esté sobradamente contrastada. Estos elementos se situarán, preferiblemente, de tal forma que no dejen un espacio libre entre ellos de más de 1,50 m y ligeramente inclinados respecto al eje del vial.





En La Vila Joiosa a 25 de marzo de 2.014

*Ingeniero de Caminos Canales y Puertos Municipal*

*Alberto Aguilera Zamora  
Jefe de Servicio de Urbanismo e Infraestructuras*

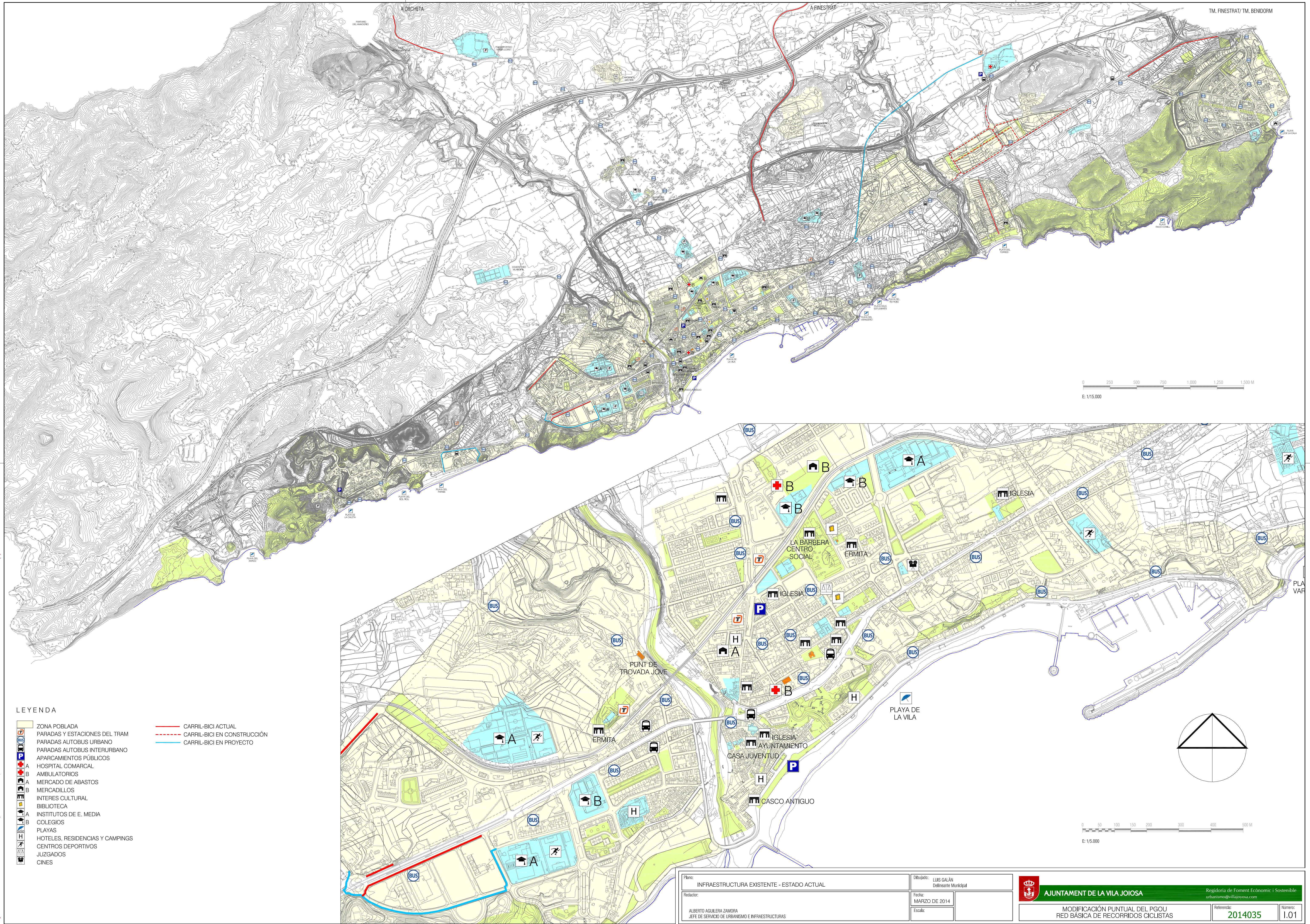


## **II.- PLANOS INFORMATIVOS**

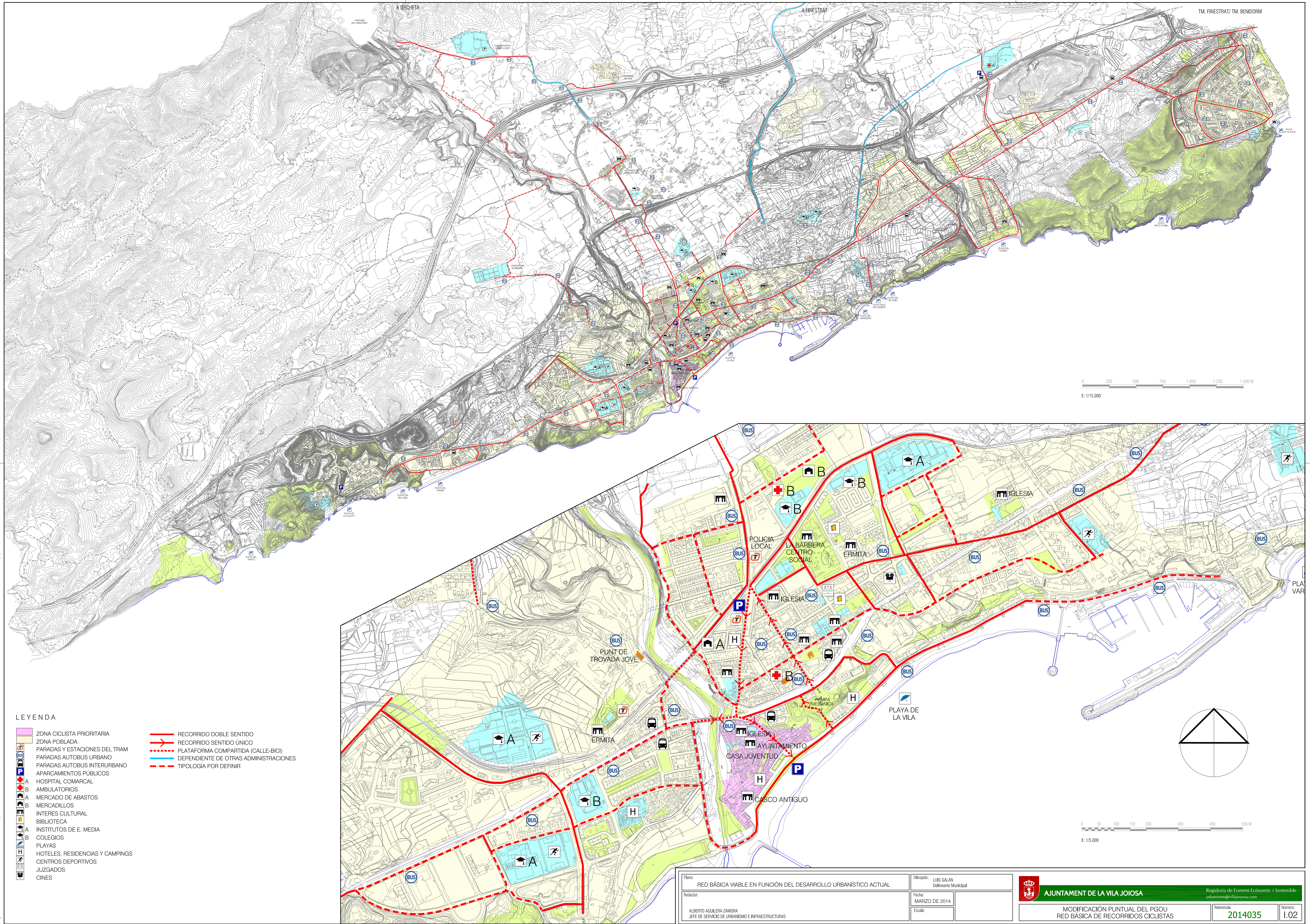
**I.01.- Infraestructura existente – estado actual.**

**I.02.- Red Básica viable en función del desarrollo urbanístico actual.**













### **III.- NORMATIVA**

Se propone la modificación de los siguientes artículos en las Normas Urbanísticas del Plan General de ordenación Urbana, de forma que se incorpora el texto siguiente:

#### **Artículo 63**

*Al texto vigente se añade:*

“Los proyectos de urbanización que definan las obras de urbanización necesarias en sectores de suelo urbanizable con ordenación pormenorizada tendrán en cuenta la Red Básica de Recorridos Ciclistas de La Vila Joiosa definida en este Plan General, y se atenderán a lo establecido en la Disposición Adicional Quinta de estas Normas Urbanísticas.”

#### **Artículo 64**

*Al texto vigente se añade:*

“Los instrumentos de planeamiento que desarrollen la ordenación pormenorizada en sectores de suelo urbanizable no pormenorizado incorporarán en sus determinaciones los recorridos ciclistas establecidos en el plano de Red Básica de Recorridos Ciclistas de La Vila Joiosa. Si se estima procedente por el Ayuntamiento, completarán estos recorridos con una Red interna propia del sector. Se dispondrá dotación de aparcamientos para bicicletas en todos los jardines y dotaciones públicas previstas, así como en otros puntos si el Ayuntamiento lo estimase necesario. Los proyectos de urbanización de dichos sectores se ajustarán a lo establecido en la Disposición Adicional Quinta de estas Normas Urbanísticas.”

#### **Artículo nuevo:**

##### **“Artículo 75b Red Básica de Recorridos Ciclistas de La Vila Joiosa**

Como determinación propia de la ordenación pormenorizada se define la Red Básica de Recorridos Ciclistas de La Vila Joiosa que establece en qué viales debe preverse de forma adecuada la implantación de carriles bici o similares, siendo el Proyecto de Urbanización (o en su caso el proyecto de ejecución o memoria valorada) el documento que finalmente establecerá la tipología más adecuada a cada vial, la ubicación del recorrido ciclista y sus dimensiones y si éste es de doble o único sentido.

Los instrumentos de planeamiento y proyectos de urbanización o de obra en todo tipo de suelo deberán adaptarse a sus determinaciones y a lo establecido en la Disposición Adicional Quinta de estas Normas Urbanísticas. Tanto los instrumentos de planeamiento como los proyectos de urbanización podrán adaptar los recorridos establecidos por la Red Básica de Recorridos Ciclistas modificándolos dentro de su ámbito como consecuencia de un estudio más detallado de la problemática concreta de cada vial, de forma que se pueda alterar el recorrido dentro del sector o ámbito de actuación, llevándolo por jardines de nueva ejecución, debido a la existencia de fuertes pendientes, o desplazándolo a viales alternativos propios de la ordenación pormenorizada que se consideren más adecuados. En todo caso el recorrido deberá quedar adecuadamente conectado y los puntos de conexión en el límite del sector o ámbito de actuación se corresponderán con los previstos por la Red Básica.



## Disposición Adicional Quinta

*Al texto vigente se añade:*

### “CIRCULACIÓN DE BICICLETAS

Los Proyectos de Urbanización incorporarán la definición técnica completa y valoración de recorridos ciclistas perfectamente habilitados en, al menos, los viales que deban incorporar dichos recorridos según la Red Básica de Recorridos Ciclistas de La Vila Joiosa. A criterio del Ayuntamiento se completará dicha Red Básica con recorridos internos dentro del sector o del ámbito concreto de urbanización.

Los Proyectos de Urbanización incluirán las obras externas al sector o ámbito concreto de ejecución que sean necesarias para la adecuada conexión de los recorridos ciclistas definidos en el mismo con los recorridos ciclistas ya existentes en las inmediaciones, entendiendo a tal efecto aquéllos situados a una distancia máxima de 100 m del sector o ámbito de ejecución, sin perjuicio de que los programas de actuación integrada o equivalentes, o los instrumentos de planeamiento, puedan establecer otras condiciones de conexión de esta infraestructura.

Se admitirán las siguientes tipologías:

- **Acera-Bici:** Consiste en una banda de circulación ciclista en plataforma compartida con los peatones y separada físicamente del tráfico motorizado. La tipología preferente será la acera-bici visualmente diferenciada, de forma que la separación de los espacios destinados al uso peatonal del ciclista sea más una percepción visual que un obstáculo físico, con acabado en hormigón bituminoso negro y con señalización horizontal y vertical adecuada, separada del tránsito peatonal con elementos de jardinería o mobiliario urbano. Como tipologías admisibles se contemplan la reutilización de aceras existentes utilizando únicamente señalización horizontal y vertical. La anchura mínima de estos carriles en ámbitos urbanos no será inferior a 1,5 metros, ó 2,0 metros en nuevos desarrollos urbanísticos. Cuando la Acera-Bici discurra de forma anexa a una banda de aparcamiento en cordón deberá dejarse una banda de separación de al menos 1,0 metros entre ésta y el límite exterior del recorrido ciclista para evitar colisiones con las puertas de los vehículos estacionados. En el caso de aparcamiento en batería, esta separación podrá reducirse a 0,50 m.
- **Acera-Bici en mediana:** Se utilizará en casos singulares donde sea conveniente desplazar las bandas ciclistas al centro de la calzada sirviendo de elemento separador de los sentidos de circulación en los viales de gran anchura.
- **Pista-Bici:** En los casos en que sea posible la utilización de espacios públicos libres del tránsito motorizado (como pueden ser jardines públicos o vías pecuarias) se utilizará la tipología de pista-bici, ya que se trata en la práctica de un vial de uso exclusivo ciclista. La anchura mínima en este tipo de vías será de 2,0 metros, si bien se procurará una anchura mínima de 3,0 metros. El firme recomendado sigue siendo el hormigón bituminoso color negro, si bien en determinadas circunstancias serán admisibles acabados el albero u otros materiales de menor impacto visual.
- **Ciclo-Vía, Ciclo-Carrer o Ciclo-Calle:** Se trata de un vial sujeto al tránsito motorizado y que se establece como recorrido ciclista señalizado, de forma que se limita la velocidad máxima en el vial a 30 km/h, se “sitúa” al ciclista en el centro de la calzada y se



establece una distancia mínima de seguridad entre vehículo motorizados y ciclista que les precedan de 5,00 metros.

- **Carril-Bici:** Aquellos casos en los que uno de los carriles de circulación se señaliza y separa, generalmente mediante balizas o elementos separadores, del tráfico motorizado para su utilización exclusiva por el tráfico ciclista. También se incluye en esta categoría los arcones reconvertidos en carriles de uso ciclista. La anchura mínima para doble sentido de circulación será de 2,00 m y 1,50 m para sentido único de circulación en ámbitos ya urbanos. En nuevos desarrollos la anchura mínima será siempre de al menos 2,00 metros. Estos carriles contarán con una distancia de separación del tráfico motorizado de al menos 0,50 m, mediante señalización vertical y balizas o elementos separadores manteniendo una distancia máxima libre entre ellos de 1,50 m.

**Los Proyectos de Urbanización de nuevo desarrollo se ajustarán a las siguientes determinaciones:**

- Incorporarán plano específico de recorridos ciclistas, con detalle suficiente de los cruces y conexiones exteriores.
- Incorporarán la señalización horizontal y vertical necesaria para garantizar una circulación ciclista segura y funcional. A tal efecto se utilizará la definida en el plano RBRC.03, o si hubiere, la aprobada en la ordenanza correspondiente.
- Incorporarán plano de detalle de pavimentación. El firme que se utilizará será de hormigón bituminoso color negro, de 5 cm de espesor mínimo, sobre solera de hormigón de 10 cm de espesor mínimo, y encintado con rigolas de 10 cm de anchura mínima.
- Las tipologías a utilizar de forma prioritaria en nuevos desarrollos serán la Acera-Bici separada de los recorridos peatonales de forma visual con arbolado o elementos de mobiliario urbano, y el Carril-Bici. Se procurará incorporar Pista-Bici en los espacios libres de las nuevas zonas a urbanizar, totalmente separado del tránsito peatonal. En los nuevos desarrollos no se permite la implantación de Ciclo-Vías.
- En los cruces con el tráfico motorizado el recorrido ciclista se pintará de color rojo cuando no coincida con un paso de peatones. Cuando coincida con un paso de peatones como regla general ambos se ejecutarán de forma sobre elevada respecto a la calzada y a cota de bordillo. En todos estos cruces se situará una señal de advertencia de peligro de tráfico ciclista.
- Los recorridos ciclistas estarán perfectamente enrasados y no se admitirá la existencia de escalones o irregularidades. En los cambios de tratamiento superficial o material de acabado no se admitirán en el recorrido ciclista resaltos o escalones superiores a 1 cm de altura.
- Todos los espacios libres, jardines y parques y dotaciones públicas de cualquier índole contarán con acceso directo a recorrido ciclista. Se dispondrá, de forma inmediata a estos espacios y en todos ellos, al menos un conjunto de 5 unidades de aparcamiento bicicletas, sin perjuicio de que, a la vista de la dotación concreta, el Ayuntamiento pueda modificar este número.
- Los elementos aparcamiento bicicletas constarán de una barra curvada de al menos 5 cm de grosor y firmemente anclada al suelo en sus extremos, de forma que su extracción no sea posible sin su rotura o la rotura del pavimento, y que permita anclar a la misma las dos ruedas y el cuadro de la bicicleta de forma simultánea. Se instalará la señalización vertical correspondiente.
- La señalización vertical y horizontal a disponer se ajustará a la indicada en el plano anexo.
- Los recorridos ciclistas tendrán una pendiente máxima del 10 %, aunque en tramos cortos, y a criterio municipal, podrán alcanzar una pendiente de hasta el 15 %.



Las obras de remodelación de entornos urbanos y los proyectos de urbanización en entornos urbanos procurarán ajustarse en la medida de lo posible a los criterios anteriores, si bien no serán de estricta aplicación. El Ayuntamiento en estos casos, y a la vista del ámbito concreto, decidirá en cuanto a la disposición, tipología y características de los recorridos ciclistas.”

En La Vila Joiosa a 25 de marzo de 2.014  
*Ingeniero de Caminos Canales y Puertos Municipal*

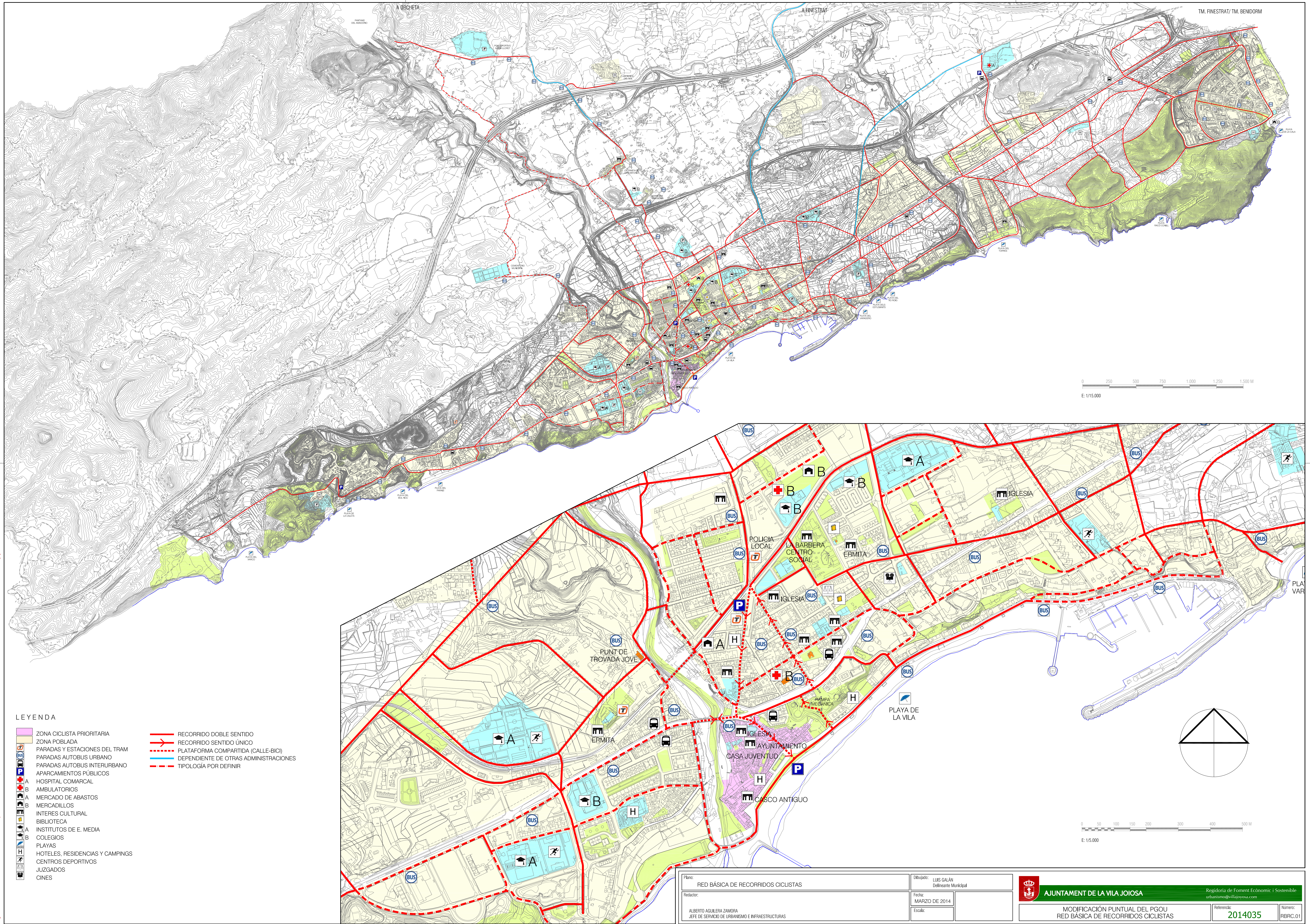
*Alberto Aguilera Zamora*  
*Jefe de Servicio de Urbanismo e Infraestructuras*



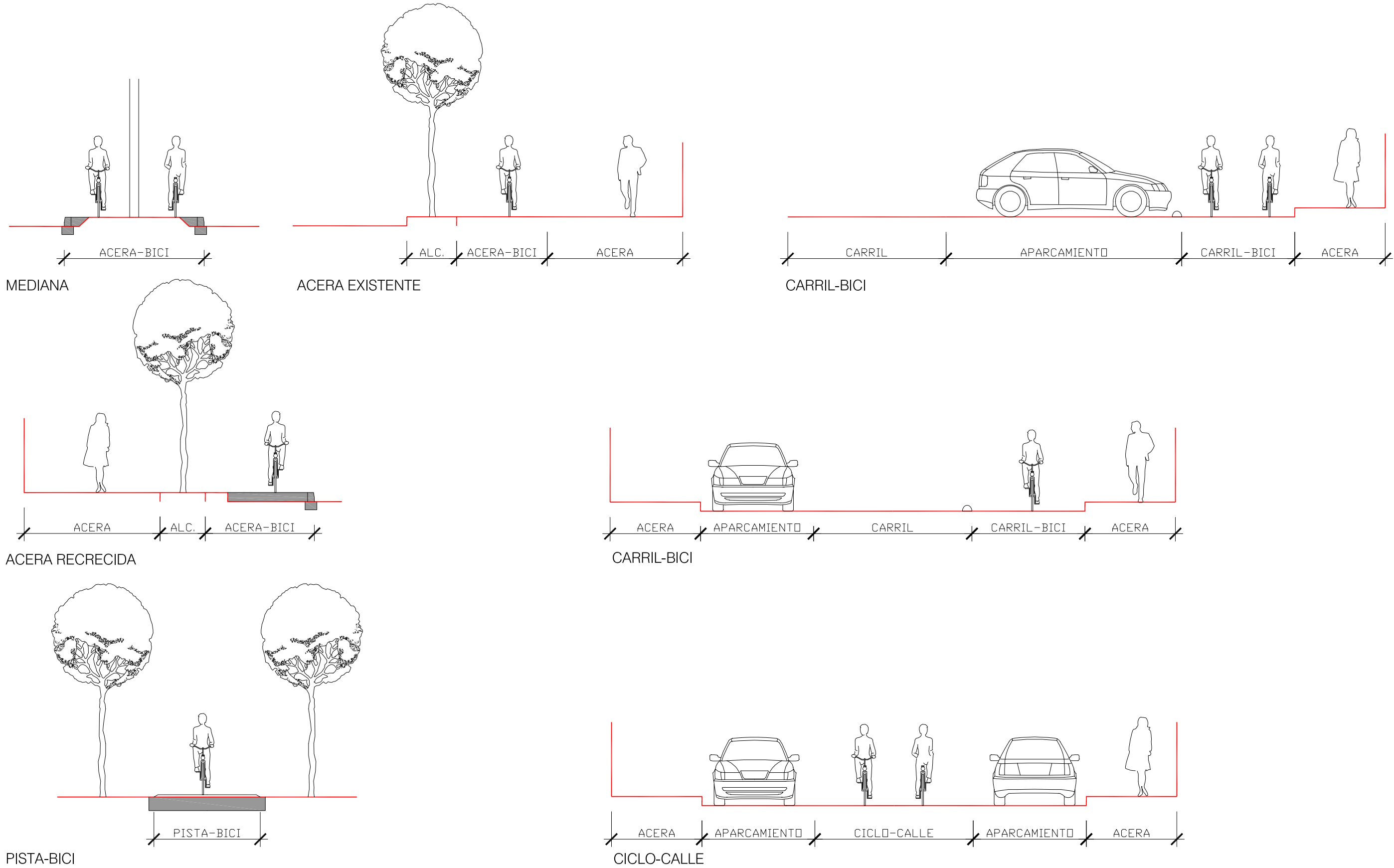
#### **IV.- PLANOS DE ORDENACIÓN**

**RBRC.01.- Red Básica de Recorridos Ciclistas**  
**RBRC.02.- Tipologías y secciones tipo**  
**RBRC.03.- Señalización**









Plano:	TIPOLOGÍAS Y SECCIONES TIPO
Redactor:	ALBERTO AGUILERA ZAMORA JEFE DE SERVICIO DE URBANISMO E INFRAESTRUCTURAS

Dibujado:	LUIS GALÁN Delineante Municipal
Fecha:	MARZO DE 2014
Escala:	



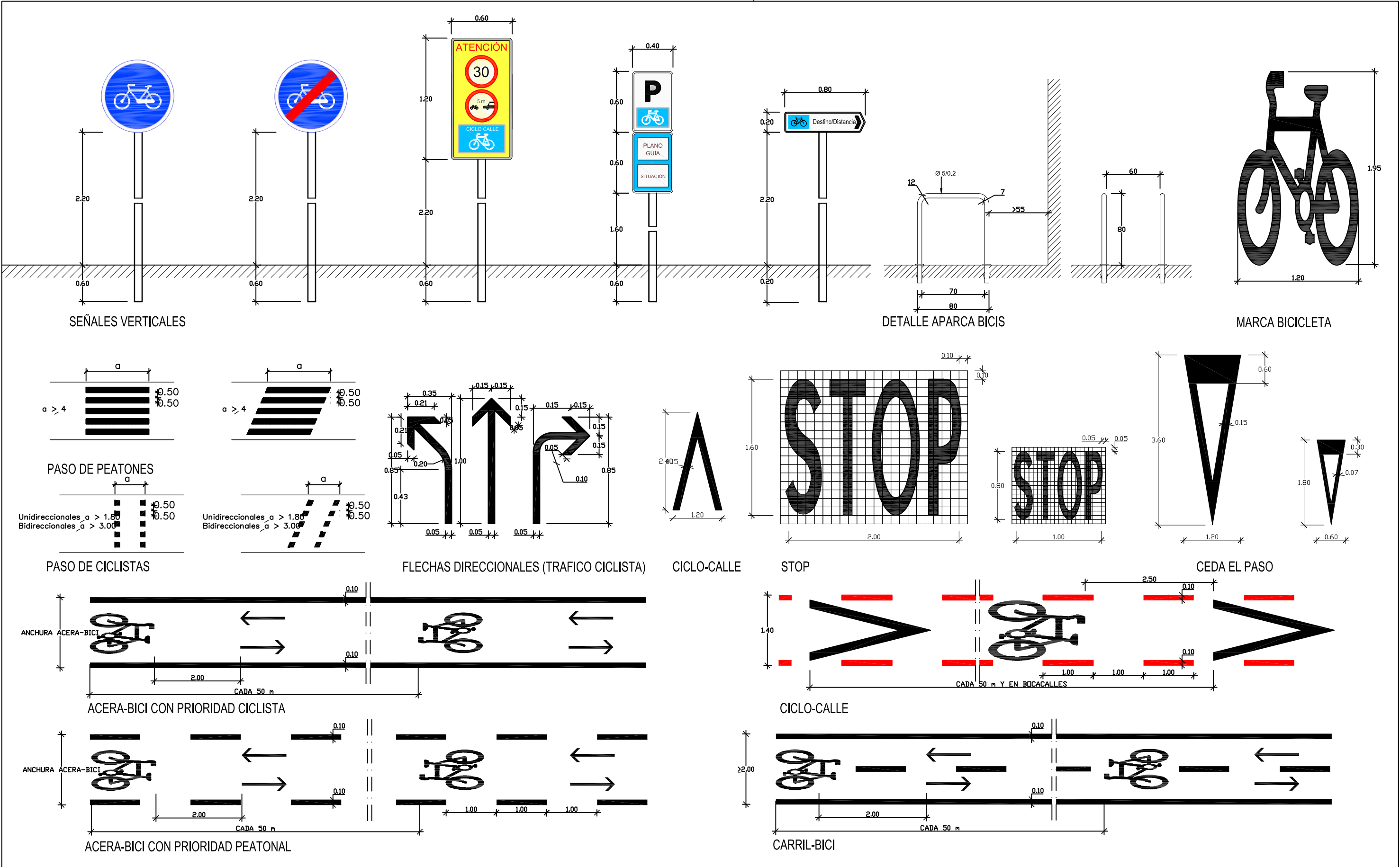
**AJUNTAMENT DE LA VILA JOIOSA**

Regidoria de Foment Econòmic i Sostenible  
urbanismo@villajoyosa.com

MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PGOU  
RED BÁSICA DE RECORRIDOS CICLISTAS

Referencia:  
**2014035**

Número:  
RBRC.02



Plano:	SEÑALIZACIÓN			Dibujado:	LUIS GALÁN Delineante Municipal	
Redactor:	ALBERTO AGUILERA ZAMORA JEFE DE SERVICIO DE URBANISMO E INFRAESTRUCTURAS			Fecha:	MARZO DE 2014	
				Escala:		



AJUNTAMENT DE LA VILA JOIOSA

Regidoria de Foment Econòmic i Sostenible  
urbanismo@villajoyosa.com

MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PGOU  
RED BÁSICA DE RECORRIDOS CICLISTAS

Referencia:  
**2014035**

Número:  
RBRC.03



## **ANEJOS**

### **1.- Normas Urbanísticas – Texto refundido**



### **Artículo 63.- Suelo urbanizable con ordenación pormenorizada. Ambito y régimen urbanístico.**

Constituye esta clase de suelo los 18 sectores delimitados gráficamente en los planos de la ordenación pormenorizada, cuantitativamente, en los cuadros de magnitudes estadísticas, y normativamente en las Fichas de Planeamiento.

Estas fichas precisan los objetivos a alcanzar con la ordenación pormenorizada, y por tanto, las directrices a seguir para la redacción de Planes Parciales modificativos, distinguiendo las determinaciones estructurales de las pormenorizadas.

Al tratarse de sectores ordenados directamente desde el Plan General, su ejecución se realizará a través del correspondientes Programas para el desarrollo de la Actuación Integrada, no precisando la redacción de más documentos de planeamiento, salvo los Estudios de Detalle dónde se especifique su necesidad, ya que cuentan con las determinaciones y la precisión exigibles por la legislación vigente para los instrumentos de planeamiento de desarrollo.

Cada ficha específica, además los mecanismos para que los Programas delimiten las Unidades de Ejecución, así como las condiciones de Conexión e Integración con las redes de infraestructuras municipales.

Los sectores de suelo urbanizable, además de su numeración correlativa, pertenecen a una determinada calificación, homogénea con las zonas de ordenación de los suelos urbanos, que se distinguen de estas fundamentalmente por el sistema de ejecución del Planeamiento.

Las Normas de Edificación y Uso de las Edificaciones son las mismas que rigen el suelo urbano (Capítulos II y III del presente Título de las Normas Urbanísticas).

Los proyectos de urbanización que definan las obras de urbanización necesarias en sectores de suelo urbanizable con ordenación pormenorizada tendrán en cuenta la Red Básica de Recorridos Ciclistas de La Vila Joiosa definida en este Plan General, y se atenderán a lo establecido en la Disposición Adicional Quinta de estas Normas Urbanísticas.

### **Artículo 64.- Suelo urbanizable sin ordenación pormenorizada. Ambito y régimen urbanístico.**

Constituye esta clase de suelo los 19 sectores, cuya ejecución no se considera prioritaria, delimitados gráficamente en los planos de la ordenación estructural, cuantitativamente, en los cuadros de magnitudes estadísticas, y normativamente en las Fichas de Planeamiento.

Estas fichas precisan los objetivos a alcanzar con la ordenación pormenorizada, y por tanto, las directrices a seguir para la redacción de Planes Parciales de desarrollo.

Los sectores de suelo urbanizable, además de su numeración correlativa, pertenecen a una determinada calificación, homogénea con las zonas de ordenación de los suelos urbanos, que se distinguen de estas fundamentalmente por el sistema de ejecución del Planeamiento

Los Planes Parciales que ordenen estos sectores tomarán de referencia las mismas Normas Urbanísticas que las prescritas para el resto de suelos ordenados, urbanos y urbanizables pormenorizados.

Los instrumentos de planeamiento que desarrollen la ordenación pormenorizada en sectores de suelo urbanizable no pormenorizado incorporarán en sus determinaciones los recorridos ciclistas establecidos en el plano de Red Básica de Recorridos Ciclistas de La Vila Joiosa. Si se estima procedente por el Ayuntamiento, completarán estos recorridos con una Red

interna propia del sector. Se dispondrá dotación de aparcamientos para bicicletas en todos los jardines y dotaciones públicas previstas, así como en otros puntos si el Ayuntamiento lo estimase necesario. Los proyectos de urbanización de dichos sectores se ajustarán a lo establecido en la Disposición Adicional Quinta de estas Normas Urbanísticas.

(...)

## **Artículo 75b Red Básica de Recorridos Ciclistas de La Vila Joiosa**

Como determinación propia de la ordenación pormenorizada se define la Red Básica de Recorridos Ciclistas de La Vila Joiosa que establece en qué viales debe preverse de forma adecuada la implantación de carriles bici o similares, siendo el Proyecto de Urbanización (o en su caso el proyecto de ejecución o memoria valorada) el documento que finalmente establecerá la tipología más adecuada a cada vial, la ubicación del recorrido ciclista y sus dimensiones y si éste es de doble o único sentido.

Los instrumentos de planeamiento y proyectos de urbanización o de obra en todo tipo de suelo deberán adaptarse a sus determinaciones y a lo establecido en la Disposición Adicional Quinta de estas Normas Urbanísticas. Tanto los instrumentos de planeamiento como los proyectos de urbanización podrán adaptar los recorridos establecidos por la Red Básica de Recorridos Ciclistas modificándolos dentro de su ámbito como consecuencia de un estudio más detallado de la problemática concreta de cada vial, de forma que se pueda alterar el recorrido dentro del sector o ámbito de actuación, llevándolo por jardines de nueva ejecución, debido a la existencia de fuertes pendientes, o desplazándolo a viales alternativos propios de la ordenación pormenorizada que se consideren más adecuados. En todo caso el recorrido deberá quedar adecuadamente conectado y los puntos de conexión en el límite del sector o ámbito de actuación se corresponderán con los previstos por la Red Básica.

(...)

## **DISPOSICION ADICIONAL QUINTA NORMATIVA DE APLICACIÓN A LAS OBRAS DE URBANIZACIÓN**

Se establece la siguiente normativa de aplicación a las obras de urbanización que se lleven a cabo en el ámbito del municipio de La Vila Joiosa:

### **RED VIARIA**

Las vías de carácter estructural o pormenorizado se ajustarán indicativamente a los siguientes tipos y secciones:

#### **RED ESTRUCTURAL**

Tipo VIA	Anchos totales (m)	Nº aceras	Ancho min. (m)	Nº calzadas	Ancho min. (m)	Nº Aparcam.	Ancho min. (m)	Bulevar	Ancho min. (m)
<b>I</b>	6,00 a 9,50	<b>V I A S E S P E C I A L E S</b>							
<b>II</b>	10,00 a 13,00	2,00	2,00	2,00	3,00	-	-	NO	-
<b>III</b>	14,00 a 16,50	2,00	2,50	2,00	3,25	1,00	2,50	NO	-
<b>IV</b>	18,00 a 20,00	2,00	3,00	2,00	3,50	2,00	2,50	NO	
<b>V</b>	25,00	2,00	5,00	2,00	3,50	2,00	2,50	SI	3,00
<b>VI</b>	30,00 a 45,00	2,00	3,00	4,00	3,50	-	-	SI	10,00
<b>VII</b>	50,00	2,00	3,00	4,00	3,50	4,00	2,50	SI	20,00

**RED PORMENORIZADA**

Tipo VIA	Anchos totales (m)	Nº aceras	Ancho min. (m)	Nº calzadas	Ancho min. (m)	Nº Aparcam.	Ancho min. (m)	Bulevar	Ancho min. (m)
<b>I</b>	6,00 a 8,00	<b>V I A S E S P E C I A L E S</b>							
<b>II</b>	10,00 a 12,00	2,00	2,00	2,00	3,00	-	-	NO	-
<b>III</b>	14,00 a 16,00	2,00	2,50	2,00	3,25	1,00	2,50	NO	-
<b>IV</b>	18,00 a 20,00	2,00	3,00	2,00	3,50	2,00	2,50	NO	
<b>V</b>	40,00	2,00	3,00	4,00	3,50	-	-	SI	20,00

Para aquellos viales de jurisdicción supramunicipal se estará a lo dispuesto en las determinaciones contenidas en la legislación sectorial de que dependan.

**ESTACIONAMIENTOS**

Al objeto de unificar las dimensiones mínimas para la implantación de plazas de aparcamiento en la vía pública, en la cuantía respectiva determinada. Se establecen las siguientes dimensiones mínimas tipo:

Tipo	Longitud (m)	Anchura (m)
Motocicletas	2,50	1,50
Turismos	4,50	2,50
Autobuses	12,00	3,50
Vehículos Industriales	6,00	3,00

**PAVIMENTACIONES**

A efectos de normalización, el Ayuntamiento establecerá las condiciones a cumplir por los proyectos de urbanización en un Pliego de Prescripciones Técnicas Generales que podrá modificar los contenidos aquí expuestos.

**Rasantes.**

Las rasantes de las vías se adaptarán, en la medida de lo posible a la forma del terreno a fin de evitar grandes movimientos de tierras.

La pendiente máxima será del 10,00% y la mínima del 0,50%.

**Firmes.**

El firme de todas las vías, salvo justificación contraria será de 45 centímetros y compuesto por las siguientes capas:

Espesor (cm)	Capa	Material
20	Sub-base granular	Material granular
15	Base granular	Zahorras artificiales
6	Binder	Aglomerado asfáltico en caliente
4	Rodadura	Aglomerado asfáltico en caliente

**Aceras.**

Las aceras estarán pavimentadas, y en general, a distinto nivel que la calzada. En aquellas que su ancho sea igual o superior a 2,50 metros, dispondrán de alcorques para arbolado viario de dimensiones mínimas 0,80x0,80 m².



### **Prefabricados.**

Los bordillos prefabricados de hormigón se ejecutarán con hormigón H-200 o superior. Las baldosas de terrazo, pastillas hidráulicas y adoquines a emplear en la pavimentación de la acera deberán estar homologadas por el Ayuntamiento.

### **Mobiliario Urbano.**

Todos aquellos elementos destinados a la ornamentación y adecuación del uso de las vías públicas deberán estar, también homologados por el Ayuntamiento.

## **CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD URBANISTICA**

### **Criterios básicos de accesibilidad en las vías y espacios de uso público.**

La planificación y la urbanización de las vías públicas, de los parques y de los demás espacios de uso público deberá realizarse de forma que resulten accesibles a todas las personas, especialmente a las que tienen movilidad reducida o limitación sensorial.

Los criterios básicos que se establecen en la presente disposición deberán ser recogidos en los instrumentos de planeamiento y de su ejecución, así como en los proyectos de urbanización, de dotación de servicios, de obras y de instalaciones, no pudiendo ser aprobados en caso de incumplimiento de aquellos. En el informe previo de carácter técnico que se emita se hará constancia expresa del cumplimiento de los criterios fijados por la presente disposición.

### **Espacios peatonales de uso público.**

En general, los distintos elementos de urbanización de los espacios peatonales de uso público, entendiéndose por tales todos aquellos componentes de las obras de pavimentación de aceras y calzadas, suministro de agua potable y energía eléctrica, alcantarillado y alumbrado públicos, jardinería y, en general, todas aquellas que materializan las prescripciones del planeamiento urbanístico, no podrán originar obstáculos que dificulten o impidan la libertad de movimientos de las personas con movilidad reducida o limitación sensorial.

Las zonas de los espacios peatonales de uso público, sean de titularidad pública o privada, destinadas al tránsito de peatones o mixto de vehículos y peatones deberán diseñarse de manera que los desniveles no lleguen a grados de inclinación que dificulten su utilización a personas con movilidad reducida o limitación sensorial y que dispongan de una anchura tal que permita, al menos, el tránsito simultáneo de dos personas, una de ellas en silla de ruedas. En todo caso, los desniveles de las destinadas al tránsito en los espacios peatonales de uso público se salvarán mediante rampas. No se recomienda que las rampas alcancen grados de inclinación superiores al 8% tanto en sentido longitudinal como en sentido transversal. En los pasos de peatones y esquinas de cruce de calles se deberán rebajar las aceras al nivel del pavimento de calzada o levantar la calzada a la altura de los bordillos enrasando la acera con la calzada a cota  $\pm 0.00$ . La pendiente máxima longitudinal de dichos rebajes de aceras no superará el 12%. La anchura mínima de los espacios peatonales de uso público será de 1,20 metros, incrementándose hasta 1,50 metros en las zonas de cruce. En las zonas de las aceras no destinadas al cruce de peatones, no obstante, la altura máxima de los bordillos no deberá superar los 15 centímetros.

Los pavimentos de los espacios peatonales de uso público serán duros, antideslizantes y sin resaltos. Frente a los cruces peatonales de calzada, el pavimento deberá tener diferente color y textura al resto del itinerario peatonal al objeto de advertir de ello a las personas deficientes visuales.

Las rejas y los registros situados en los espacios peatonales de uso público estarán enrasados con el pavimento circundante y el enrejado será perpendicular al sentido de la



marcha. Las rejas tendrán una abertura máxima de malla y una disposición del enrejado que impida el tropiezo de las personas con movilidad reducida o limitación sensorial. No dispondrán de ningún hueco o resquicio que permita el paso de una esfera de 2 centímetros de diámetro.

Los árboles que se sitúen en los espacios peatonales de uso público deberán ser colocados de forma que no perjudiquen la accesibilidad y tendrán cubiertos los alcorques con rejas u otros elementos enrasados el pavimento circundante.

Los elementos del mobiliario urbano, entendiendo por tales el conjunto de objetos existentes en las vías y en los espacios libres públicos superpuestos o adosados a los elementos de urbanización o edificación de manera que su modificación o traslado no genere alteraciones sustanciales de aquéllas, tales como semáforos, postes de señalización y similares, cabinas telefónicas, fuentes públicas, papeleras, soles, marquesinas, contenedores de residuos, quioscos, bancos y cualesquiera otros de naturaleza urbana, se diseñarán y ubicarán de forma que puedan ser accesibles a todos los ciudadanos y que no constituyan obstáculos para el tráfico peatonal y, en especial, para las personas con movilidad reducida o limitación sensorial.

Los elementos verticales de señalización e iluminación deberán situarse de forma que no constituyan obstáculo para personas con movilidad reducida o limitación sensorial. La altura de los mismos no será inferior a 2,20 metros medidos desde el pavimento, prefiriéndose su situación en las paredes al objeto de reducir al máximo el número de postes en la vía pública.

Los semáforos contarán con un sistema de señalización sonora para indicar el cambio de luz y realizarán los cambios de señales con tiempo suficiente para permitir cruzar con seguridad a personas con movilidad reducida o limitación sensorial. En los semáforos dotados de pulsador para cruce de peatones, dicho pulsador se situará a una altura no superior a 1,00 metro desde el pavimento, al objeto de facilitar su accionamiento por personas en silla de ruedas.

Cualesquiera elementos que sobresalgan de las alineaciones que interfieran en un espacio público peatonal, como toldos, marquesinas, escaparates y otros análogos se dispondrán de modo que no constituyan obstáculo para las personas con movilidad reducida o limitación sensorial. La altura de los mismos nunca será inferior a 2,20 metros medidos desde el pavimento.

### **Protección y señalización de elementos provisionales en los espacios peatonales de uso público.**

Todo tipo de elemento provisional en un espacio público que implique peligro, obstáculo o impida o dificulte el recorrido, acceso o estancia peatonal, tales como obras, zanjas, andamios o análogos, deberá quedar señalizado y protegido mediante vallas estables y continuas, dotadas de señalización luminosa y de señales acústicas intermitentes con umbrales que no perturben al resto de la comunidad de manera que puedan ser advertidos con antelación por personas con limitación sensorial.

Cuando existan espacios peatonales de uso público cortados por obras se preverán recorridos alternativos que permitan el tránsito de personas con movilidad reducida o limitación sensorial.

### **Reserva de estacionamiento de vehículos.**

En las zonas de estacionamiento de vehículos de las calles de nueva urbanización deberá reservarse, con carácter permanente y tan cerca como sea posible de los accesos peatonales, plazas de aparcamiento para vehículos que transporten a personas con movilidad reducida.





Dichas plazas estarán debidamente señalizadas con el símbolo internacional de accesibilidad y con el de prohibición de aparcar a personas que no se encuentren en situación de movilidad reducida. El número de plazas reservadas será, al menos, de una por cada cincuenta o fracción.

Si dichas plazas de aparcamiento se disponen en batería, tendrán unas dimensiones mínimas de 4,50 por 3,30 metros, de modo que permitan su utilización por personas que necesitan desplazarse en silla de ruedas, y junto a las mismas se ubicará una rampa de acceso a la acera, o se rebajará el bordillo de ésta.

## **SANEAMIENTO, DEPURACION Y VERTIDO**

A efectos de normalización, el Ayuntamiento establecerá las condiciones a cumplir por los proyectos de urbanización en un Pliego de Prescripciones Técnicas Generales que podrá modificar los contenidos aquí expuestos.

El sistema de saneamiento propuesto para el municipio de La Vila Joiosa es el grafiado en los planos de planta adjuntos, en el esquema propuesto se garantiza el vertido, transporte y posterior depuración de los caudales provenientes de todos y cada uno de los sectores propuestos.

La red de saneamiento de nueva implantación se extiende, mediante la conexión con impulsiones, hasta los sectores de suelo localizados en el extremo sur del término, así como hasta otros sectores actualmente carentes de ello. Los colectores de nueva implantación se ajustan, siempre que es posible, al trazado de viarios estructurales.

En cuanto al saneamiento del área de suelo comprendido entre el río Torres y el término de Finestrat, actualmente vertiente hacia la depuradora de Villajoyosa, aunque ya diseñado en su día como reversible, se completa con la infraestructura necesaria para el cambio de dirección de los vertidos hacia la futura depuradora de Poniente de Benidorm.

Dado que previo al proceso de depuración, las aguas residuales deben sufrir de una elevación, el sistema de saneamiento adoptado para el municipio será separativo, con redes independientes para el saneamiento de las aguas residuales y de las aguas pluviales.

Quedan expresamente prohibidas para densidades de vivienda superior a 15 ud/Ha, las instalaciones del tipo vertido directo, pozos drenantes, fosas sépticas, etc.

Para el dimensionamiento de las instalaciones inherentes a la red de aguas residuales se tomará como mínimo el caudal equivalente al 80% del considerado para el abastecimiento.

El Ayuntamiento deberá redactar un Plan Director de Infraestructura Sanitaria que posibilite las determinaciones en materia de abastecimiento y saneamiento contenidas en este documento.

Las redes de saneamiento se dimensionarán de forma tal que no se produzcan velocidades del efluente inferiores a 0,60 m/sg ni superiores a 3,0 m/sg, al objeto de evitar respectivamente las eventuales sedimentaciones y erosiones que pudieran producirse.

El diámetro mínimo de la red será de 30 centímetros, salvo acometidas domiciliarias, donde este diámetro se podrá reducir hasta 20 centímetros. La distancia máxima entre pozos de registro queda fijada en 50 metros. Las acometidas domiciliarias se ejecutarán con vertido directo a pozo y si ello no fuera posible justificadamente, se podrán conectar al conducto principal siempre que la conexión sea estanca y del tipo "injerto rápido" (sólo en PVC), el ángulo mínimo que debe presentar la acometida con la conducción principal será de 45°.

Las tuberías que se pueden emplear en la construcción de los colectores serán de:



- Hormigón centrifugado o vibrocomprimido con campana armada y junta elástica.
- Fibrocemento específico para saneamiento, con junta flexible.
- Fundición dúctil específica para saneamiento, con junta flexible.
- PVC de pared compacta, aligerada o corrugada, con junta flexible.
- Polietileno de alta densidad y pared corrugada específico para saneamiento.
- Todas aquellas de las contempladas en el vigente Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para el Saneamiento de Poblaciones del MOPU de fecha 15 de Septiembre de 1.986.

Quedan expresamente prohibidas las conducciones de saneamiento de:

- Hormigón en masa y junta rígida machiembhada.
- PVC rígido y junta encolada.

Se garantizará, a la hora de desarrollar un sector las condiciones de integración y conexión con la infraestructura municipal definidas en las fichas de ordenación pormenorizada.

## **AGUAS PLUVIALES**

La urbanización de los sectores favorecerá la evacuación natural de las aguas de escorrentía, evitando la formación de puntos bajos y vertidos a propiedades colindantes que alteren las condiciones iniciales de paso de escorrentías.

Salvo razón justificada en contra, las urbanizaciones deberán disponer de red de evacuación de escorrentías superficiales, dotadas de imbornales mixtos del tipo “buzón-rejilla” e incluso de puntos de acometida donde sea previsible una pavimentación intensiva.

Las REDES DE EVACUACION de drenajes superficiales se calcularán para un período de retorno mínimo de CINCUENTA AÑOS.

Los ENCAUZAMIENTOS TRANSVERSALES de pequeñas torrenteras se calcularán para un período de retorno mínimo de CIEN AÑOS.

Los ENCAUZAMIENTOS LONGITUDINALES de torrenteras se calcularán para un período de retorno de QUINIENTOS AÑOS.

Las OBRAS DE PASO sobre los Barrancos del Amadorio, Torres, Carabassot, Hércules y Charco se calcularán para un período de retorno de QUINIENTOS AÑOS.

En cuanto a materiales, dimensiones y ejecución se estará a lo dispuesto en este sentido para las aguas residuales.

## **ABASTECIMIENTO DE AGUA POTABLE**

A efectos de normalización, el Ayuntamiento establecerá las condiciones a cumplir por los proyectos de urbanización en un Pliego de Prescripciones Técnicas Generales que podrá modificar los contenidos aquí expuestos.

La red de distribución, deberá ser mallada y con alimentación directa mediante una arteria desde la red básica municipal.

En todos los casos se repartirá en diez horas para garantizar puntas.

El caudal para incendios se estimará en la siguiente tabla.



Residencial exclusivo	3 l/sg.
Comercial	10 l/sg.
Industrial	15 l/sg.
Almacenes	20 l/sg.
Hipermercados	30 l/sg.

Los diámetros mínimos será función del tipo de conducción según el siguiente cuadro:

ELEMENTO	FUNCIÓN	DIAMETRO MINIMO (mm)
Arteria	Alimentación al sector	150
Distribuidor	Distribución dentro del sector	100
Ramal	Alimentación acometidas (máx. 100 viv.)	80

La red de distribución estará siempre mallada y dispondrá de bocas de riego de 70 mm del tipo normalizado por el Servicio de Bomberos y con separaciones máximas de 200 centímetros.

Los ramales podrán ser de 60 mm cuando no abastezcan a más de 6 viviendas y se encuentre a menos de 200 metros una boca de riego de 70 mm. Salvo en esa circunstancia en que podrán ser ciegos, deberán mallarse a la red de distribución y dispondrán de bocas de riego de 45 mm de forma que la distancia máxima a otra boca no sea superior a 200 metros.

La presión mínima de la red será de 10 m.c.a. y garantizará el caudal de incendios con una presión de 6 m.c.a. en dos bocas de riego contiguas, de forma que durante el tiempo de utilización de las mismas no sea reducido el consumo restante en más del 50%.

La presión máxima de la red no será superior a 60 m.c.a., por lo que deberán instalarse los correspondientes reductores de presión con carácter general en las nuevas redes de distribución.

Las conducciones se situarán siempre que sea posible bajo aceras o zonas públicas protegidas del tráfico rodado.

Las arterias y distribuidores serán de fibrocemento de PN mayor de 10 atm. o de fundición dúctil P 51 atm. Los ramales podrán ser de PE (mínimo 10 atm. y uso alimentario) siempre que su diámetro no sea superior a 80 mm. Obligatoria, cuando las conducciones transcurran por zonas no protegidas del tráfico rodado serán de fundición.

Todas las piezas especiales y valvulería serán de fundición y se instalarán de forma que sea posible su extracción y recambio sin realizar recortes en la conducción, las válvulas de compuerta serán de cierre elástico y con husillo de acero inoxidable.

En la Memoria de los proyectos de urbanización deberá incluirse certificado expreso del Ayuntamiento de Villajoyosa, aceptando la memoria de calidades de la red que se proponga.

## ALUMBRADO PUBLICO

Toda vía pública deberá tener el correspondiente alumbrado público con una iluminación media mínima de 15 lux con un factor, de uniformidad extrema superior a 0,25. En las intersecciones ésta deberá elevarse a 20 lux con un factor de uniformidad de 0,40.

Se establecerá un alumbrado reducido que mantenga iluminadas las intersecciones y en todo caso los encuentros entre las redes estructurales y pormenorizadas.

Las conducciones serán subterráneas salvo en el caso de que la instalación sea a base de brazos murales.



La altura mínima del punto de luz será de 6 metros. La relación entre separación y altura de montaje para tramos rectos no será inferior a 3, en tramos curvos este valor se reducirá a 2.

En las intersecciones el número mínimo de luminarias será de tres. En los encuentros de la red viaria con la complementaria se estará a lo dispuesto por los organismos que las tutelan.

El suministro eléctrico a la instalación se realizará de forma independiente de forma que se pueda manipular y medir desde casetas o armarios situados en la vía pública.

La localización de estos armarios o casetas no reducirá el ancho de las aceras.

## **SUMINISTRO ELECTRICO**

Por el dimensionamiento de los distintos servicios se considerará como mínimo el grado de electrificación media.

Para locales comerciales se calculará una carga mínima de 100 W/m<sup>2</sup> que se aumentará hasta 150 W/m<sup>2</sup> cuando el uso sea industrial.

Si en el desarrollo de la urbanización hubieran varios centros de transformación, estos deberán unirse mediante una conducción de media tensión.

Las conducciones serán subterráneas cuando transcurren en el interior de las zonas urbanizadas. A estos efectos el proyecto de urbanización incluirá el coste de subterrneización de todas aquellas líneas aéreas de media tensión existentes de forma que la ejecución de estas obras sea requisito fundamental para considerar acabada la urbanización.

Así mismo las conducciones se localizarán bajo aceras o espacios libres de forma que no existan servidumbres para su conservación.

Los centros de transformación serán accesibles en todo momento desde la vía pública con camiones de hasta 3,50 T de carga.

Asimismo deberán estar aislados y quedar por encima de los niveles máximos de las escorrentías.

## **TELEFONOS Y TELECOMUNICACIONES**

Los proyectos de urbanización que desarrollen las nuevas implantaciones urbanas justificarán las conducciones subterráneas oportunas para alojar las canalizaciones precisas de teléfonos y antenas colectivas de TV.

A efectos del párrafo anterior se establece un mínimo de 2 líneas por vivienda para teléfonos y una antena colectiva de TV por fase de la urbanización.

## **RESIDUOS SOLIDOS**

Todas las urbanizaciones deberán disponer contenedores metálicos homologados por el Ayuntamiento, en número mínimo de una unidad cada 75 viviendas situadas en zonas protegidas de las vistas, próximos a la red complementaria y accesibles por camiones de hasta 30 T de peso.

## **ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES**



Todos los espacios libres como zonas verdes, áreas de juego de niños, viales etc., deberán ajardinarse en el momento de su urbanización. En vías la distancia máxima entre árboles será de 10 metros.

Así mismo constarán como mínimo con los servicios de riego y alumbrado público.

El proyecto de urbanización incluirá los costes correspondientes al ajardinamiento de la zona, definirá las especies a plantar e incluirá el mantenimiento del mismo durante un mínimo de un año.

### **COORDINACIÓN DE LOS DISTINTOS SERVICIOS**

Todas las canalizaciones deberán ser paralelas discurriendo a ser posible por espacios libres no rodados e incluso no pavimentados.

En zonas de nueva urbanización todos los servicios públicos dispondrán de canalizaciones subterráneas. Así mismo, se enterrarán o trasladarán aquellos servicios existentes no subterráneos, con las salvedades comentadas en el apartado de alumbrado público.

En el proyecto de urbanización se deberá detallar expresamente la ordenación de los conductos subterráneos para cada una de las calles mediante la correspondiente sección acotada.

### **GARANTIAS DE ABASTECIMIENTO**

En la documentación se justificará expresamente la viabilidad de conseguir el abastecimiento de servicios urbanísticos con las dotaciones y caudales necesarios para la población programada. A estos efectos se adjuntará:

Descripción y justificación del abastecimiento a nivel de anteproyecto.

Certificado de compromiso de abastecimiento por parte de la empresa suministradora y evaluación del coste correspondiente.

Autorización escrita de los propietarios exteriores al sector de los suelos afectados aceptando el establecimiento de la correspondiente servidumbre.

### **GARANTIAS A LA URBANIZACION**

Cuando la urbanización se realice por fases, para cada una de ellas deberá redactarse y aprobarse el correspondiente proyecto de urbanización.

Para la devolución del aval depositado por el urbanizador, deberá estar integra y correctamente ejecutada la urbanización. A efectos el Ayuntamiento extenderá certificación al año de haberse finalizado la misma.

### **CIRCULACIÓN DE BICICLETAS**

Los Proyectos de Urbanización incorporarán la definición técnica completa y valoración de recorridos ciclistas perfectamente habilitados en, al menos, los viales que deban incorporar dichos recorridos según la Red Básica de Recorridos Ciclistas de La Vila Joiosa. A criterio del Ayuntamiento se completará dicha Red Básica con recorridos internos dentro del sector o del ámbito concreto de urbanización.

Los Proyectos de Urbanización incluirán las obras externas al sector o ámbito concreto de ejecución que sean necesarias para la adecuada conexión de los recorridos ciclistas definidos



en el mismo con los recorridos ciclistas ya existentes en las inmediaciones, entendiendo a tal efecto aquéllos situados a una distancia máxima de 100 m del sector o ámbito de ejecución, sin perjuicio de que los programas de actuación integrada (o equivalentes) o los instrumentos de planeamiento puedan establecer otras condiciones de conexión de esta infraestructura.

Se admitirán las siguientes tipologías:

- **Acera-Bici:** Consiste en una banda de circulación ciclista en plataforma compartida con los peatones y separada físicamente del tráfico motorizado. La tipología preferente será la acera-bici visualmente diferenciada, de forma que la separación de los espacios destinados al uso peatonal del ciclista sea más una percepción visual que un obstáculo físico, con acabado en hormigón bituminoso negro y con señalización horizontal y vertical adecuada, separada del tránsito peatonal con elementos de jardinería o mobiliario urbano. Como tipologías admisibles se contemplan la reutilización de aceras existentes utilizando únicamente señalización horizontal y vertical. La anchura mínima de estos carriles en ámbitos urbanos no será inferior a 1,5 metros, ó 2,0 metros en nuevos desarrollos urbanísticos. Cuando la Acera-Bici discurra de forma anexa a una banda de aparcamiento en cordón deberá dejarse una banda de separación de al menos 1,0 metros entre ésta y el límite exterior del recorrido ciclista para evitar colisiones con las puertas de los vehículos estacionados. En el caso de aparcamiento en batería, esta separación podrá reducirse a 0,50 m.
- **Acera-Bici en mediana:** Se utilizará en casos singulares donde sea conveniente desplazar las bandas ciclistas al centro de la calzada sirviendo de elemento separador de los sentidos de circulación en los viales de gran anchura.
- **Pista-Bici:** En los casos en que sea posible la utilización de espacios públicos libres del tránsito motorizado (como pueden ser jardines públicos o vías pecuarias) se utilizará la tipología de pista-bici, ya que se trata en la práctica de un vial de uso exclusivo ciclista. La anchura mínima en este tipo de vías será de 2,0 metros, si bien se procurará una anchura mínima de 3,0 metros. El firme recomendado sigue siendo el hormigón bituminoso color negro, si bien en determinadas circunstancias serán admisibles acabados el albero u otros materiales de menor impacto visual.
- **Ciclo-Vía, Ciclo-Carrer o Ciclo-Calle:** Se trata de un vial sujeto al tránsito motorizado y que se establece como recorrido ciclista señalizado, de forma que se limita la velocidad máxima en el vial a 30 km/h, se “sitúa” al ciclista en el centro de la calzada y se establece una distancia mínima de seguridad entre vehículo motorizados y ciclista que les precedan de 5,00 metros.
- **Carril-Bici:** Aquellos casos en los que uno de los carriles de circulación se señala y separa, generalmente mediante balizas o elementos separadores, del tráfico motorizado para su utilización exclusiva por el tráfico ciclista. También se incluye en esta categoría los arcones reconvertidos en carriles de uso ciclista. La anchura mínima para doble sentido de circulación será de 2,00 m y 1,50 m para sentido único de circulación en ámbitos ya urbanos. En nuevos desarrollos la anchura mínima será siempre de al menos 2,00 metros. Estos carriles contarán con una distancia de separación del tráfico motorizado de al menos 0,50 m, mediante señalización vertical y balizas o elementos separadores manteniendo una distancia máxima libre entre ellos de 1,50 m.

**Los Proyectos de Urbanización de nuevo desarrollo se ajustarán a las siguientes determinaciones:**

- Incorporarán plano específico de recorridos ciclistas, con detalle suficiente de los cruces y conexiones exteriores.



- Incorporarán la señalización horizontal y vertical necesaria para garantizar una circulación ciclista segura y funcional. A tal efecto se utilizará la definida en el plano RBRC.03, o si hubiere, la aprobada en la ordenanza correspondiente.
- Incorporarán plano de detalle de pavimentación. El firme que se utilizará será de hormigón bituminoso color negro, de 5 cm de espesor mínimo, sobre solera de hormigón de 10 cm de espesor mínimo, y encintado con rigolas de 10 cm de anchura mínima.
- Las tipologías a utilizar de forma prioritaria en nuevos desarrollos serán la Acera-Bici separada de los recorridos peatonales de forma visual con arbolado o elementos de mobiliario urbano, y el Carril-Bici. Se procurará incorporar Pista-Bici en los espacios libres de las nuevas zonas a urbanizar, totalmente separado del tránsito peatonal. En los nuevos desarrollos no se permite la implantación de Ciclo-Vías.
- En los cruces con el tráfico motorizado el recorrido ciclista se pintará de color rojo cuando no coincida con un paso de peatones. Cuando coincida con un paso de peatones como regla general ambos se ejecutarán de forma sobre elevada respecto a la calzada y a cota de bordillo. En todos estos cruces se situará una señal de advertencia de peligro de tráfico ciclista.
- Los recorridos ciclistas estarán perfectamente enrasados y no se admitirá la existencia de escalones o irregularidades. En los cambios de tratamiento superficial o material de acabado no se admitirán en el recorrido ciclista resaltos o escalones superiores a 1 cm de altura.
- Todos los espacios libres, jardines y parques y dotaciones públicas de cualquier índole contarán con acceso directo a recorrido ciclista. Se dispondrá, de forma inmediata a estos espacios y en todos ellos, al menos un conjunto de 5 unidades de aparca bicicletas, sin perjuicio de que, a la vista de la dotación concreta, el Ayuntamiento pueda modificar este número.
- Los elementos aparca bicicletas constarán de una barra curvada de al menos 5 cm de grosor y firmemente anclada al suelo en sus extremos, de forma que su extracción no sea posible sin su rotura o la rotura del pavimento, y que permita anclar a la misma las dos ruedas y el cuadro de la bicicleta de forma simultánea. Se instalará la señalización vertical correspondiente.
- La señalización vertical y horizontal a disponer se ajustará a la indicada en el plano anexo.
- Los recorridos ciclistas tendrán una pendiente máxima del 10 %, aunque en tramos cortos, y a criterio municipal, podrán alcanzar una pendiente de hasta el 15 %.

Las obras de remodelación de entornos urbanos y los proyectos de urbanización en entornos urbanos procurarán ajustarse en la medida de lo posible a los criterios anteriores, si bien no serán de estricta aplicación. El Ayuntamiento en estos casos, y a la vista del ámbito concreto, decidirá en cuanto a la disposición, tipología y características de los recorridos ciclistas.