





Ayuntamiento de Gijón - APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL- 30 de septiembre de 2022



Ayuntamiento de Gijón - APROBACIÓN DEFINITIVA
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL - 3 de octubre de 2023

 	PROYECTO DE URBANIZACIÓN DE LA UNIDAD DE ACTUACIÓN AUA-CRI-06CD	ANEXOS
		Ref: 5095 / 003/ 21
		Fecha: JUN. / 2022
		Página 7 de 132

ANEXO N° 2: TRAZADO.

1.- Generalidades.

Se recogen en este anexo las principales determinaciones relativas al trazado en planta y alzado del vial diseñado, así como a la sección transversal adoptada.

Se ha tomado como referencia la Instrucción 3.1 IC, de Trazado, con las limitaciones a su aplicación que se describirán más abajo, dada la envergadura técnica y económica de la actuación y la baja entidad y velocidad específica de la vía que se proyecta.

2.- Trazado en planta.

Como se ha comentado en la memoria, el presente proyecto únicamente contempla la renovación de la parte de la C/ Diario el Comercio que resulta afectada por las obras de urbanización de la unidad en estudio, donde se ha escogido una nueva alineación que regularice el vial existente, convirtiéndolo en semipeatonal, además de ser en todo momento compatible con las actuaciones colindantes actualmente en desarrollo.

En el plano n° 3 Planta general se representa la sección tipo empleada para este nuevo viario.

Dado el limitado alcance del proyecto y la necesidad de ajustarse a la ordenación urbanística, para el trazado en planta no se han aplicado los preceptos correspondientes de la Instrucción 3.1 IC.

Para su determinación, no obstante, se han observado determinados principios y especificaciones de dicha Instrucción, para favorecer, en la medida de lo posible, la seguridad y comodidad de la circulación en el tramo. Se ha adoptado una velocidad de proyecto de 30 Km./h, ajustándose los principales parámetros de trazado a las limitaciones de la instrucción para esta velocidad.

En el Plano n° 4 se recoge la posición y características de los ejes del nuevo trazado en Planta definido de acuerdo a lo anterior.

3.- Trazado en alzado.

Para el trazado en alzado se ha adoptado igualmente la Instrucción 3.1 IC, de Trazado, como norma básica para la definición de la rasante.

El trazado en alzado se resuelve, de acuerdo a lo recogido en la señalada instrucción, mediante acuerdos parabólicos cóncavos y convexos. En el plano n° 4 Cotas y alineaciones se representa un perfil longitudinal de la calle existente y de la nueva rasante proyectada adaptándose en la medida de lo posible a la misma. Para ello, la nueva rasante comienza con una pendiente descendente del -0,5 % durante los primeros 100 m para luego ascender durante 30 m a pendiente 0,5 % tras un acuerdo concavo.

Se ha cuidado en la medida de lo posible, dadas las escasas posibilidades de modificación, la coordinación de los trazados en planta y en alzado.

Los Planos n° 3 y 4 desarrollan detalladamente el trazado en planta y alzado, especificando la posición, longitud y parámetros de las rasantes y los acuerdos verticales proyectados.

4.- Sección transversal.

A continuación se detalla la sección tipo correspondiente al nuevo vial diseñado en el presente proyecto:

SECCIÓN TIPO VIAL "EJE 1"

La sección transversal tipo está constituida por un único carril de circulación para vehículos de 3 m de anch, dando carácter prioritario a el peatón, (en este proyecto solo se desarrolla la mitad de dicho carril). La sección se completa a ambos lados con acera, sin embargo, la acera colindante por el Sur no es objeto del presente proyecto. La acera que nos ocupa, situada al NO del vial, tiene ancho variable mantenido en todo momento el valor mínimo de 2 m. A continuación, se proyecta una tira de bordillo como elemento separador entre el suelo público y los espacios libres públicos con derecho a subedificación según el Estudio de Detalle en tramitación. El resto de espacios libres mantienen la misma tipología que la acera combinados con pequeñas zonas verdes tal y como se muestra en el plano n° 3 Planta General.

El peralte del vial, en virtud de la baja velocidad de proyecto, se mantiene en el valor de bombeo del 2% lateral, valor suficiente para asegurar el drenaje y permitir un cómodo paso por curva sin producir sobreelevaciones excesivas de los márgenes de la calzada.

Todo ello según lo reflejado en el plano 3 de planta donde se muestra la sección tipo, y con las características de materiales y ejecución que especifica el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares.



5.- Listados.

Los cuadros siguientes recogen la información numérica referida al trazado, con los datos de planta y alzado del eje planteado, que permiten una completa definición geométrica del vial diseñados.

Los listados que se adjuntan son:

- Puntos equidistantes del eje en planta.
- Puntos de la rasante del eje.

EJE 1						
Puntos equidistantes en planta (EJE)						
P,K,	X	Y	Azimut	Longitud	Tipo	Radio
145,000	284086,186	4824184,088	54,9705	5,000	Rec	-
150,000	284089,987	4824187,337	54,9705	5,000	Rec	-
155,000	284093,787	4824190,586	54,9705	1,146	Rec	-
156,146	284094,658	4824191,331	54,9705			

EJE 1						
Puntos equidistantes en planta (EJE)						
P,K,	X	Y	Azimut	Longitud	Tipo	Radio
0,000	283975,971	4824089,867	54,9705	5,000	Rec	-
5,000	283979,772	4824093,116	54,9705	5,000	Rec	-
10,000	283983,572	4824096,365	54,9705	5,000	Rec	-
15,000	283987,373	4824099,614	54,9705	5,000	Rec	-
20,000	283991,173	4824102,863	54,9705	5,000	Rec	-
25,000	283994,974	4824106,112	54,9705	5,000	Rec	-
30,000	283998,774	4824109,361	54,9705	5,000	Rec	-
35,000	284002,575	4824112,610	54,9705	5,000	Rec	-
40,000	284006,375	4824115,859	54,9705	5,000	Rec	-
45,000	284010,176	4824119,108	54,9705	5,000	Rec	-
50,000	284013,976	4824122,357	54,9705	5,000	Rec	-
55,000	284017,777	4824125,606	54,9705	5,000	Rec	-
60,000	284021,577	4824128,855	54,9705	5,000	Rec	-
65,000	284025,378	4824132,104	54,9705	5,000	Rec	-
70,000	284029,178	4824135,353	54,9705	5,000	Rec	-
75,000	284032,979	4824138,602	54,9705	5,000	Rec	-
80,000	284036,779	4824141,851	54,9705	5,000	Rec	-
85,000	284040,580	4824145,100	54,9705	5,000	Rec	-
90,000	284044,380	4824148,349	54,9705	5,000	Rec	-
95,000	284048,181	4824151,598	54,9705	5,000	Rec	-
100,000	284051,981	4824154,847	54,9705	5,000	Rec	-
105,000	284055,782	4824158,096	54,9705	5,000	Rec	-
110,000	284059,583	4824161,345	54,9705	5,000	Rec	-
115,000	284063,383	4824164,594	54,9705	5,000	Rec	-
120,000	284067,184	4824167,843	54,9705	5,000	Rec	-
125,000	284070,984	4824171,092	54,9705	5,000	Rec	-
130,000	284074,785	4824174,341	54,9705	5,000	Rec	-
135,000	284078,585	4824177,590	54,9705	5,000	Rec	-
140,000	284082,386	4824180,839	54,9705	5,000	Rec	-

EJE 1					
Puntos de la rasante (eje)					
P,K,	Cota terreno	Cota rasante	Dif, cotas	Pendiente	Tipo
15,000	4,444	4,444	0,000	-0,5%	V.
20,000	4,405	4,419	0,014	-0,5%	
25,000	4,380	4,394	0,014	-0,5%	
30,000	4,330	4,369	0,039	-0,5%	
35,000	4,292	4,344	0,052	-0,5%	
40,000	4,276	4,319	0,043	-0,5%	
45,000	4,262	4,294	0,032	-0,5%	
50,000	4,255	4,269	0,014	-0,5%	
55,000	4,243	4,244	0,001	-0,5%	
60,000	4,218	4,219	0,001	-0,5%	
65,000	4,202	4,194	-0,008	-0,5%	
70,000	4,177	4,169	-0,008	-0,5%	
75,000	4,161	4,144	-0,017	-0,5%	
80,000	4,111	4,119	0,008	-0,5%	
85,000	4,071	4,094	0,023	-0,5%	
90,000	4,050	4,069	0,019	-0,5%	
95,000	4,033	4,044	0,011	-0,5%	
100,000	3,989	4,019	0,030	-0,5%	
105,000	4,088	3,994	-0,094	-0,5%	T.E.
110,000	4,007	3,975	-0,032	-0,3%	
115,000	3,962	3,969	0,007	0,0%	V.
120,000	3,981	3,975	-0,006	0,3%	
125,000	3,966	3,994	0,028	0,5%	T.S.
130,000	3,966	4,019	0,053	0,5%	
135,000	4,001	4,044	0,043	0,5%	
140,000	4,045	4,069	0,024	0,5%	
145,000	4,094	4,094	0,000	0,5%	V.