

Num. 27133

Acord del Ple del Consell Insular de Mallorca, d'aprovació definitiva de la 'Revisió del Pla Director Sectorial de Carreteres per a l'illa de Mallorca'.

El Ple del Consell de Mallorca, en sessió de data 3 de novembre de 2009, ha adoptat, entre d'altres, els següents acords:

1r. Aprovar definitivament la 'Revisió del Pla Director Sectorial de Carreteres per a l'illa de Mallorca'.

2n- El present acord d'aprovació definitiva del Pla Director Sectorial de Carreteres s'haurà de publicar al Butlletí Oficial de les Illes Balears (BOIB), juntament amb les determinacions normatives del pla.

3r. Comunicar l'aprovació definitiva de la 'Revisió del Pla Director Sectorial de Carreteres per a l'illa de Mallorca', mitjançant edicte a un dels diaris de major difusió de l'illa.'

La qual cosa es fa pública als efectes legalment previstos i més concretament: de conformitat amb les previsions de l'article 103.1 de la Llei 20/2006, de 15 de desembre, municipal i de règim local de les Illes Balears, pel que fa a l'entrada en vigor d'aquest Pla; i de conformitat amb les previsions de l'article 92.4 de la Llei 11/2006, de 14 de setembre, d'avaluacions d'impacte ambiental i avaluacions ambientals estratègiques a les Illes Balears, pel que fa a la posada a disposició del públic del Pla aprovat i de la documentació ambiental legalment prevista.

Contra aquesta resolució que posa fi a la via administrativa es poden interposar, alternativament, els recursos següents:

a) Directament el RECURS CONTENCIÓS ADMINISTRATIU davant la Sala Contenciosa Administrativa del Tribunal Superior de Justícia de les Illes Balears, en el termini de DOS MESOS, comptadors a partir del dia següent al de la publicació de la present resolució.

b) El RECURS DE REPOSICIÓ potestatiu davant el Plenari del Consell de Mallorca (òrgan que ha dictat la resolució), en el termini d'UN MES, comptador a partir del dia següent al de la publicació de la present resolució. Contra la desestimació expressa del recurs de reposició podrà interposar-se el recurs contenciós administratiu, en el termini de dos mesos, comptadors a partir del dia següent al de la notificació de la desestimació de l'esmentat recurs. Contra la desestimació per silenci del recurs de reposició podrà interposar-se el recurs contenciós administratiu, en el termini de sis mesos, comptadors a partir del dia següent a la desestimació presumpta (un mes des de la interposició del recurs sense que s'hagi notificat la resolució).

No obstant l'anterior, es pot exercitar, si n'és el cas, qualsevol altre recurs que s'estimi pertinent. Tot això de conformitat amb la Llei 29/1998, de 13 de juliol, reguladora de la jurisdicció contenciosa administrativa i de la Llei 4/1999, de 13 de gener, de modificació de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú.

Aquesta Revisió del Pla Director Sectorial de Carreteres per a l'illa de Mallorca, conforme es preveu a la Norma 2, entrarà en vigor el dia següent a la seva publicació al BOIB.

Palma, 4 de desembre de 2009

El secretari general,
Jeroni Mas Rigo

Annex

REVISIÓ DEL PLA DIRECTOR SECTORIAL DE CARRETERES (ILLA DE MALLORCA)

NORMES del PDS

ÍNDEX

NORMA 1: ABAST I CARÀCTER DEL PLA
NORMA 2: VIGÈNCIA I REVISIÓ DEL PLA
NORMA 3: CIRCUMSTÀNCIES JUSTIFICATIVES DE LA REVISIÓ
NORMA 4: VINCULACIÓ DEL PLANEJAMENT URBANÍSTIC

MUNICIPAL

NORMA 5: ADAPTACIÓ DEL PLANEJAMENT URBANÍSTIC MUNICIPAL EN EL CAS D'OBRES INCLOSES AL PROGRAMA DE CONSTRUCCIÓ DEL PLA

NORMA 6: MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PDSCMa.

NORMA 7: OBRES PREVISTES A L'AVANÇ D'ORDENACIÓ (FASE 2)

NORMA 8: CANVIS DE TITULARITAT A LA XARXA I REALITZACIÓ D'OBRES SOBRE TRAMS LA TITULARITAT DELS QUALS NO CORRESPON AL CONSELL INSULAR DE MALLORCA

NORMA 9: CARACTERÍSTIQUES TÈCNiques DE LES OBRES DE CONSTRUCCIÓ

NORMA 10: FACTORS AMBIENTALS A TENIR EN COMPTE ALS PROJECTES I ESTUDIS DE CARRETERES

NORMA 11: ESTUDIS INFORMATIUS

NORMES

NORMA 1: ABAST I CARÀCTER DEL PLA

La present Revisió del Pla director sectorial de carreteres per a l'illa de Mallorca (d'ara endavant PDSCMa) regula el planejament, projecció, execució i gestió del sistema general de carreteres de l'illa de Mallorca.

El seu caràcter és el corresponent a un pla director sectorial conforme a les determinacions de la Llei 14/2000, de 21 de desembre, d'ordenació territorial.

Les determinacions del PDSCMa, així com el seu abast normatiu, s'estableixen als següents documents que l'integren:

- Plànols d'ordenació (classificació funcional, programa de construcció característiques tècniques a la fase 1)
- Plànols de zones de reserva vial
- Les presents normes
- Programa d'actuació i característiques tècniques de la xarxa (fase 1)

Els documents corresponents a la fase 2 del programa de construcció del PDSCMa tenen el caràcter d'avanç d'ordenació, tenint només caràcter normatiu en allò que es refereix a la determinació de les franges de reserva vial i a la possibilitat de la seva incorporació al programa d'actuació del PDSCMa, conforme al disposat a la norma 7.

La resta de documents del PDSCMa tenen caràcter merament informatiu.

NORMA 2: VIGÈNCIA I REVISIÓ DEL PLA

Es fixa com a termini de vigència del PDSCMa el període de vuit anys, comptats a partir de la seva data d'entrada en vigor.

El PDSCMa s'haurà de revisar obligatòriament amb una antelació mínima d'un any respecte a la data del termini de la seva vigència.

El PDSCMa entrarà en vigor el dia següent a la seva publicació al BOIB.

NORMA 3: CIRCUMSTÀNCIES JUSTIFICATIVES DE LA REVISIÓ

Sense perjudici de la revisió obligatòria del PDSCMa, regulada a la norma anterior, es podrà efectuar la revisió del PDSCMa quan es doni qualcuna de les circumstàncies següents:

- a) Alteració o variació substancial de les previsions de creixement de la població i de l'activitat econòmica.
- b) Alteració o variació substancial del model territorial actual, com a conseqüència de la implantació de grans equipaments o d'infraestructures.
- c) La concurrència d'altres circumstàncies sobrevingudes respecte a factors bàsics del planejament.
- d) El compliment del Programa de construcció en una proporció superior al 60%, d'acord amb la valoració econòmica del PDSCMa.

NORMA 4: VINCULACIÓ DEL PLANEJAMENT URBANÍSTIC MUNICIPAL

Atenent al caràcter d'interès públic de caràcter supramunicipal, les deter-

minacions del PDSCMa són directament aplicables en els termes en ell previst, amb independència del deure d'adaptació del planejament urbanístic municipal en els termes establerts a la norma 5.

A la primera formulació o revisió dels planejaments urbanístics municipals es fixaran les franges de terreny destinades a l'ampliació o condicionament de les carreteres existents, i a la construcció de noves carreteres o variants conforme a les previsions tant de la fase 1 com de la fase 2 del PDSCMa.

Les franges de terreny incloses al document 'Plànols de zones de reserva vial' d'aquest Pla o definides per estudis informatius redactats i aprovats a aquest efecte s'han de recollir íntegrament.

Per a les carreteres no incloses al document esmentat o a estudis informatius, les zones de reserva s'han de referir als elements següents, amb les amplàries de franja de terreny que s'indiquen, d'acord amb la Llei 5/1990, de 24 de maig, de carreteres de la comunitat autònoma de les Illes Balears:

- Noves carreteres de 2 carrils: 75 m
- Noves vies de 4 o més carrils: 150 m
- Duplicacions de calçada: 100 m
- Condicionaments: 50 m
- Variants:
 - Nova variant de 2 carrils: 75 m
 - Duplicació de calçada en variant existent: 100 m
 - Nova variant de 4 carrils: 150 m

A la resta de la xarxa, la franja de reserva podrà reduir-se a 25 m.

Les franges de reserva vial podran ampliar-se als enllaços i interseccions de manera convenient per tal d'atendre les necessitats del seu traçat.

En els procediments de primera formulació o revisió dels instruments de planejament urbanístic municipals, quan dins el terme municipal corresponent existeixin previsions del PDSCMa de construcció de noves carreteres o variants sense zona de reserva definida en aquest Pla o en un estudi informatiu aprovat, s'haurà de sol·licitar abans de la seva aprovació inicial informe de l'òrgan del Consell Insular de Mallorca competent en matèria de carreteres, per tal de coordinar les corresponents actuacions de les dues administracions afectades.

L'òrgan del Consell Insular de Mallorca competent en matèria de carreteres redactarà en el termini de 2, 4 o 6 anys segons l'actuació a partir de la data d'entrada en vigor del PDSCMa els estudis informatius pertinents per definir les zones de reserva vial corresponents a les variants i vies de nou traçat que no apareixen incloses al document Plànols de zones de reserva vial, d'acord amb la norma 11.

Per aprovar els plans municipals, serà obligatori i vinculant l'informe de l'òrgan del Consell Insular de Mallorca competent en matèria de carreteres.

NORMA 5: ADAPTACIÓ DEL PLANEJAMENT URBANÍSTIC MUNICIPAL EN EL CAS D'OBRES INCLOSES AL PROGRAMA DE CONSTRUCCIÓ DEL PLA

D'acord amb l'article 15 de la Llei 14/2000, de 21 de desembre, d'ordenació territorial, les determinacions del PDSCMa vinculen als instruments de planejament urbanístic municipal; per la qual cosa, els municipis on s'ubiquin les actuacions previstes en el programa de construcció els han d'adaptar en el termini màxim d'un any a partir de l'entrada en vigor del PDSCMa. Si l'adaptació no es produeix dins aquest termini, el Consell Insular de Mallorca podrà subrogar-se en l'exercici de les competències municipals per fer-ne la redacció i la tramitació.

En el cas que dins el territori d'un municipi es localitzin variants o vies de nou traçat les zones de reserva de les quals no apareguin al document Plànols de zones de reserva vial del PDSCMa, en el procediment d'elaboració del corresponent estudi informatiu es donarà audiència per un termini dos mesos a l'ajuntament o ajuntaments afectats, per tal que puguin formular les al·legacions o suggeriments que considerin oportuns. L'aprovació dels esmentats estudis informatius, una vegada publicat l'acord corresponent en el BOIB, vincularà al planejament urbanístic municipal en els mateixos termes prevists en el paràgraf anterior i en el paràgraf primer de la norma 4.

NORMA 6: MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PDSCMa.

Es considerarà modificació puntual del PDSCMa la variació de qualsevol de les seves determinacions que no alteri la coherència entre previsions i ordenació de manera tal que en faci necessària una revisió global, i, en particular, el casos següents:

- a) Canvi del tipus d'actuació previst a una determinada obra del Programa de construcció
- b) La previsió, per causes sobrevingudes, de qualsevol nova actuació no considerada en cap de les dues fases del PDSCMa.
- c) La modificació del traçat de les franges de reserva vial, mesurada en la projecció vertical sobre l'eix del traçat original dels punts d'intersecció de les línies que delimiten ambdues franges, original i modificada, en una magnitud que superi la longitud d'aquest eix en les proporcions següents:

- Condicionaments: 20%
- Resta d'obres de construcció: 30%

La modificació puntual del PDSCMa consistirà, normalment, en un estudi previ o informatiu, segons els casos, redactat segons el que es disposa a la Llei 5/1990, de 24 de maig, de carreteres de la comunitat autònoma de les Illes Balears, que s'elaborarà per part de l'òrgan del Consell Insular de Mallorca competent en matèria de carreteres i, per a la tramitació, se seguirà el mateix procediment que a la redacció del PDSCMa.

La Modificació aprovada, una vegada publicat l'acord corresponent en el BOIB, vincularà al planejament urbanístic municipal en els mateixos termes prevists a les normes 4 i 5.

NORMA 7: OBRES PREVISTES A L'AVANÇ D'ORDENACIÓ (FASE 2)

Previ estudi justificatiu i aprovació del Ple del Consell Insular de Mallorca, les obres previstes a la fase 2 del PDSCMa, a nivell d'avanç d'ordenació, podran ser incorporades al Programa de construcció de la fase 1.

NORMA 8: CANVIS DE TITULARITAT A LA XARXA I REALITZACIÓ D'OBRES SOBRE TRAMS LA TITULARITAT DELS QUALS NO CORRESPON AL CONSELL INSULAR DE MALLORCA

El Consell Insular de Mallorca podrà acordar amb les corporacions municipals convenis de lliurament de trams de vies que han esdevingut urbans o que han perdut la seva funció de comunicació preferent interurbana.

El Consell Insular de Mallorca podrà establir convenis per realitzar obres incloses al PDSCMa, qualsevol que sigui la titularitat de la carretera objecte del conveni.

Així mateix, el Consell Insular de Mallorca podrà establir convenis per col·laborar en el finançament de obres no incloses al PDSCMa, del tipus de rondes o vies de caràcter urbà, ordenades als planejaments urbanístics municipals vigents, en la mesura que puguin contribuir, de manera significativa, a la resolució dels problemes vinculats al trànsit de pas per les poblacions.

La realització de noves variants de població s'haurà de coordinar amb l'adequació del tram urbà o de la travessera a la qual substitueixen.

NORMA 9: CARACTERÍSTIQUES TÈCNiques DE LES OBRES DE CONSTRUCCIÓ.

Característiques tècniques mínimes

Les obres de construcció definides al present PDSCMa tendran les característiques tècniques mínimes específiques de l'Annex núm. 1 de les Normes, segons la correspondència següent:

1. Autovies i autopistes: Condicions A.
2. Vies ràpides i carreteres convencionals de nou traçat: Condicions B.
3. Condicionaments:
 - Condicionament a la xarxa primària bàsica: Condicions B.
 - Condicionament a la xarxa de primària complementària: Condicions C.
 - Condicionament a la xarxa secundària: Condicions C.
 - Condicionament a la xarxa secundària complementària: Condicions C.

Les condicions expressades seran d'obligat compliment en tots els pro-

jectes de construcció, excepte en el cas de carreteres que discorren per espais protegits per la Llei 4/1989, de 27 de març, de conservació dels espais naturals i de la flora i fauna silvestre, per la Llei 5/2005, de 26 de maig, per a la conservació dels espais de rellevància ambiental (LECO) o per la Llei 1/1991, de 30 de gener, d'espais naturals i règim urbanístic de les àrees d'especial protecció o per espais inclosos dins la Xarxa Natura 2000, o en altres circumstàncies excepcionals degudament justificades.

Per a les obres de dotació de tercers carrils a la xarxa primària bàsica, s'estarà a les condicions de carretera existent.

Excepcionalment i després d'una justificació exhaustiva, per al cas d'itineraris complets en què s'adopti la solució d'autovia al llarg de tot el recorregut, construïda mitjançant duplicació de calçada sobre carretera existent, podran adoptar-se les característiques tècniques mínimes contingudes a l'Annex 1: Condicions A: Altres Funcions, quan es compleixin les condicions següents:

a) Les condicions s'aplicaran sobre l'itinerari complet.

b) Deuran adoptar-se les mesures de transició oportunes que assegurin una adequada acomodació de la velocitat a les àrees d'encontre amb vies de millors condicions tècniques.

Altres condicions

Complementàriament, i per als aspectes no regulats a l'apartat anterior, s'ha de seguir la normativa vigent en matèria de carreteres i, en particular, les normes i instruccions de la Direcció General de Carreteres del Ministeri de Foment.

NORMA 10: FACTORS AMBIENTALS A TENIR EN COMPTE ALS PROJECTES I ESTUDIS DE CARRETERES.

Tots els projectes de construcció de carreteres incorporaran les mesures necessàries per tal d'assegurar la seva integració ambiental i paisatgística a l'entorn en què s'ubiquen, per a la qual cosa deuran considerar, almenys, els següents aspectes: mesures destinades a evitar impactes sobre la pèrdua de sòl i els processos d'inundació, la preservació de la biodiversitat i la incorporació de passos de fauna, l'adaptació a la topografia i al caràcter del territori i la limitació dels efectes de contaminació atmosfèrica i sonora.

En particular, els projectes de construcció que, en compliment de la legislació vigent, tinguin que inclouen un estudi d'avaluació d'impacte ambiental hauran d'identificar els impactes ambientals previsibles, d'acord amb la relació, no limitant, continguda a l'annex núm. 2 de les Normes, així com justificar les opcions de disseny adoptades per a la seva prevenció o minoració, quan aquestes siguin significatives. Aquests estudis determinaran, específicament, les possibles afeccions sobre els valors patrimonials i jaciments arqueològics, definint, en el seu cas, les mesures de protecció pertinents així com les prospeccions i excavacions d'urgència.

Els projectes incorporaran al Plec de prescripcions tècniques de l'obra, amb caràcter obligatori, les condicions derivades del treball previ de valoració i correcció d'impactes, segons el següent esquema indicatiu:

Condicions generals o relatives a la protecció de l'entorn durant les obres:

- Prevenció de danys i restauració de superfícies contigües a l'obra.
- Prevenció de danys i restauració de superfícies ocupades temporalment.
- Protecció de l'arbrat existent.
- Protecció de la llera i riberes dels cursos d'aigua travessats per la traça o pròxims a aquesta.
- Criteris per a la localització, explotació i restauració de dipòsits de sobrants.
- Acabat superficial de les àrees remodelades.
- Mesures de protecció dels elements del patrimoni històric i cultural.

Condicions particulars o relatives a la definició i execució de determinades unitats d'obra:

- Esbrossada del terreny
- Enderrocs
- Excavació de l'esplanació
- Excavació de rases i pous
- Voladures
- Terraplens
- Condicionament d'àrees especials: àrees entre enllaços, illetes de glorieetes e interseccions, embocadures de túnels, etc.

- Enjardinaments i restauració vegetal, que deuran efectuar-se amb espècies mediterrànies, preferentment autòctones i amb pocs requeriments hídrics, excepte quan es disposen d'aigües depurades per al reg.

- Unitats d'obra permanents, correctores d'impacte ambiental, tal com pantalles acústiques, passos de fauna, etc.

Els projectes de construcció inclouran la definició constructiva de les mesures correctores d'impacte ambiental, amb la dotació pressupostària corresponent.

Afecció d'espais naturals protegits

Els projectes de construcció hauran de ser objecte d'avaluació d'impacte ambiental d'acord amb la Llei 11/2006, de 14 de setembre, d'avaluacions d'impacte ambiental i avaluacions ambientals estratègiques a les Illes Balears.

En el cas que el projecte afecti a un àrea natural protegida que conti amb Junta Rectora o Patronat, serà sotmès al seu informe.

Estudis Informatius

El procés d'avaluació d'alternatives dels estudis informatius es considerarà, entre altres, els factors mediambientals següents:

- Superfície de vegetació natural afectada
- Afecció paisatgística
- Biodiversitat
- Valors etnològics i de construcció tradicional
- Patrimoni històric i arqueològic.

NORMA 11: ESTUDIS INFORMATIUS

En desenvolupament del PDSCMa s'hauran de redactar, almenys, els estudis informatius (EI) següents:

1. EI per determinar les zones de reserva vial pendents de definició corresponents a projectes de la fase 1

Els terminis per redactar els estudis informatius seran:

Any 2010

- Variant de Sineu (Codi: 1.VAR.13)
- Variant de Llubí Est (Codi 1.VAR.10)

Any 2012

- Variant d'Artà Nord (Codi: 1.VAR.07)
- Variant de Campanet (Codi: 1.VAR.17)

2. EI per determinar les zones de reserva vial pendents de definició corresponents a projectes de la fase 2

Els terminis per redactar els estudis informatius seran:

Any 2012

- Variant de Campos (Codi: 2.VAR.03)

Any 2014

- Variant de Manacor Sud (Codi: 2.VAR.01)
- Variant de Manacor Oest (Codi: 2.VAR.02)
- Variant d'Artà Sud (Codi: 2.VAR.05)
- Variant d'Andratx Est (Codi: 2.VAR.06)
- Variant de s'Alqueria Blanca Sud (Codi: 2.VAR.07)
- Variant de Calonge – s'Horta (Codi: 2.VAR.08)
- Variant de Calonge Sud (Codi: 2.VAR.09)
- Variant d'Es Llombards (Codi: 2.VAR.10)
- Variant de Lluçmajor Nord (Codi: 2.VAR.11)
- Variant de Ses Salines (Codi 2.VAR.12)
- Variant d'Alcúdia Nord (Codi 2.VAR.13)
- Variant de Cas Concos (Codi 2.VAR.14)
- Variant de Petra Sud (Codi 2.VAR.16)
- Variant de Porto-Cristo. Tram II (Codi: 2.VAR.17)

3. EI per a les variants següents amb zona de reserva definida als plànols de zones de reserva vial

- Ronda de Felanitx (Codi 2.VAR.15)

- Variant de Muro (Codi 1.VAR.05)
- Variant de Santa Eugènia (Codi 1.VAR.12)
- Variant de Sencelles (Codi 1.VAR.11)
- Variant de Petra Nord (Codi 1.VAR.01)
- Ronda Nord d'Inca (Codi 1.VAR.08)

Es redactarà, en cada cas, un estudi informatiu tenint la zona de reserva vial definida al PDSCMa un caràcter provisional i havent de ser suport de, almenys, una de les alternatives a analitzar.

El termini màxim per iniciar la redacció d'aquests estudis informatius serà de quatre anys a partir de la data d'entrada en vigor del PDSCMa.

4. Altres estudis informatius

Podran redactar-se estudis informatius per aprofundir en l'anàlisi dels impactes socials i ambientals derivats dels nous traçats ordenats.

ANNEX 1: QUADRES DE CARACTERÍSTIQUES TÈCNIQUES Identificació dels impactes i definició d'accions de prevenció o minoració d'aquests:

POSSIBLES IMPACTES

1.- EFECTES DEGUTS A LES OBRES DE CONSTRUCCIÓ DE LA CARRETERA

Abocadors

Desaparició del terreny natural en la zona de préstecs

Alteració del curs de les aigües: erosions, zones sense desguàs, contaminació d'aigües

Instal·lacions fixes d'obra: plantes asfàltiques, plantes de producció d'àrids

Contaminació de l'aire per emissions o pols produïda per la maquinària de l'obra

Aniquilació d'animals i destrucció d'hàbitat

Estructures geològiques singulars i jaciments paleontològics

2.- EFECTES DEGUTS A LA PRÒPIA CARRETERA

Ocupació del sòl amb caràcter exclusiu, impedit altres usos alternatius

Efecte barrera

Intrusió visual

Trams abandonats per variants de traçat
Aportació de sòlids a rius i embassaments

3.- EFECTES DEGUTS A LA CIRCULACIÓ DE VEHICLES

Soroll i vibracions

Contaminació de l'aire i aigua pel tràfic rodat

Danys ocasionats per accidents de trànsit

Risc d'incendis

ACCIONS DE PREVENCIÓ O AMINORAMENT D'IMPACTES

Elecció de zones adequades, d'acord amb les característiques del terreny, en la fase de projecte, abans del començament de les obres

Restauració de l'estat primitiu de la coberta vegetal: emmagatzematge i reposició de la terra vegetal

Talussos suaus. Disseny o incorporació a un sistema integral de drenatge

Utilització de plantes o pedreres existents. Elecció adequada de l'emplaçament. Complementació de la reglamentació relativa a la producció de pols, gasos i soroll. Desmantellament de la instal·lació i labors de restauració del terreny i el paisatge natural, a la finalització de les obres

Filtres en màquines i instal·lacions. Ocupació de catalitzadors industrials. Barreres contra el vent. Reg i estabilització de camins d'obra. Zones de neteja de fang de les rodes dels camions

Trasllat de poblacions i espècies. Creació de refugis pròxims en llocs estudiats. Creació de nous hàbitats. Construcció de tanques o barreres provisionals

Evitar el pas per aquestes zones. Efectuar excavacions d'urgència. Protegir in situ. Trasllat a zones protegides i/o museus

Utilització de sòl improductiu o d'escàs valor per a usos agropecuaris o altres. Allunyament d'àrees poblades o urbanitzades. Respects d'àrees d'interès natural

Ordenació d'accessos, passos i cruïlles. Senyalització adequada. Sistema de drenatge correcte

Traça segons alineacions curvilínies de curvatura àmplia. Perfil coordinat amb traçat en planta. Adaptació al terreny. Tractament de marges: talussos suaus i cobertura vegetal. Plantació d'arbrat amb criteris d'integració paisatgística i seguretat vial. Tractament estètic d'obres de fàbrica: realç d'obres singulars, ocultació d'elements agressius. Tractament ornamental d'obres artístiques

Restauració de la vegetació i el terreny natural. Creació d'àrees de repòs
Plantacions en vessants. Correccions de torrents. Barreres de retenció de sediments.
Suavitització de pendents. Mesures antierosió

Traçat allunyat de zones habitades. Disposició de franges de protecció vial. Plantació de barreres vegetals. Disposició de pantalles acústiques. Disseny amb condicions tècniques pròpies per a suportar la intensitat de tràfic prevista, amb un nivell de servei adequat

Tràfic continu, sense aturades ni pendents acusats. Sistema de drenatge adequat. Protecció de conques d'alimentació de proveïment d'aigua. Ordenació de bandes de protecció en vores de sistemes urbans confrontants

Ordenació de marges amb criteris de seguretat: eliminació d'obstacles laterals; Talussos suaus de desmunt o terraplè; Utilització de plantacions toves en la banda de terreny pròxima a la carretera. Característiques tècniques adequades a la funció i l'intensitat de trànsit previstes

Labors preventives de neteja. Construcció de tallafocs. Construcció de camins de servei forestal. Barreres per a impedir el pas a zones amb el risc d'incendis. Protecció de marges amb cunetes revestides i murets

QUADRE DE CARACTERÍSTIQUES TÈCNiques EXIGIBLES ALS PROJECTES DE VIES DE GRAN CAPACITAT: AUTOPISTES I AUTOVIES

TERRENY	XARXA PRIMÀRIA BÀSICA			ALTRES FUNCIONS		RONDES URBANES
	PLA	ONDULAT		PLA	ONDULAT	
Velocitat específica mínima	120	120		120	100	80
Classificació dels ponts (NCSP-07 ap. 2.3)	Importància especial			Importància moderada ($\gamma_1=1,2$)		Importància moderada ($\gamma_1=1,2$)

QUADRE DE CARACTERÍSTIQUES TÈCNiques EXIGIBLES ALS PROJECTES DE NOVA CONSTRUCCIÓ I DE CONDICIONAMENT EN XARXA PRIMÀRIA BÀSICA: VIES RÀPIDES I CARRETERES CONVENCIONALS
XARXA PRIMÀRIA BÀSICA: NOUS TRAÇATS I CONDICIONAMENTS

Terreny	>5.000				<5.000			
	Pla	Ondulat	Accidentat	Accidentat	Molt Pla	Ondulat	Accidentat	Molt Accidentat
Velocitat específica mínima	100	100	80	60	100	80	60	60
Classificació dels ponts (NCSP-07ap. 2.3)	Importància especial							

XARXA PRIMÀRIA COMPLEMENTÀRIA: NOUS TRAÇATS

Terreny	>5.000				2.000<IMD<5.000				<2.000			
	Pla	Ondulat	Accidentat	Molt Accidentat	Pla	Ondulat	Accidentat	Molt Accidentat	Pla	Ondulat	Accidentat	Molt Accidentat
Velocitat específica mínima	100	90	60	50	90	80	50	50	90	70	50	40
Classificació dels ponts (NCSP-07 ap. 2.3)	Importància moderada ($\gamma_1=1,2$)								Importància moderada ($\gamma_1=1,1$)			

XARXA SECUNDÀRIA: NOUS TRAÇATS

Terreny	>5.000				2.000<IMD<5.000				<2.000			
	Pla	Ondulat	Accidentat	Molt Accidentat	Pla	Ondulat	Accidentat	Molt Accidentat	Pla	Ondulat	Accidentat	Molt Accidentat
Velocitat específica mínima	90	70	60	50	80	70	50	40	70	60	50	40
Classificació dels ponts (NCSP-07 ap. 2.3)	Importància normal											

velocitat en km/h.

QUADRE DE CARACTERÍSTIQUES TÈCNiques EXIGIBLES ALS PROJECTES DE CONDICIONAMENT EN XARXES PRIMÀRIA COMPLEMENTÀRIA I SECUNDÀRIA: CARRETERES CONVENCIONALS
XARXA PRIMÀRIA COMPLEMENTÀRIA

Terreny	>6.000				3.000<IMD<6.000				<3.000			
	Pla	Ondulat	Accidentat	Molt Accidentat	Pla	Ondulat	Accidentat	Molt Accidentat	Pla	Ondulat	Accidentat	Molt Accidentat
Velocitat específica mínima	80	70	60	40	70	60	50	40	60	50	40	40
Classificació dels ponts (NCSP-07 ap. 2.3)	Importància moderada ($\gamma_1=1,2$)								Importància moderada ($\gamma_1=1,1$)			

XARXA SECUNDÀRIA

Terreny	>6.000				3.000<IMD<6.000				<3.000			
	Pla	Ondulat	Accidentat	Molt Accidentat	Pla	Ondulat	Accidentat	Molt Accidentat	Pla	Ondulat	Accidentat	Molt Accidentat
Velocitat específica mínima	70	60	50	40	70	60	50	40	60	50	40	40
Classificació dels ponts (NCSP-07 ap. 2.3)	Importància normal											

velocitat en km/h

