ACTUACIÓN

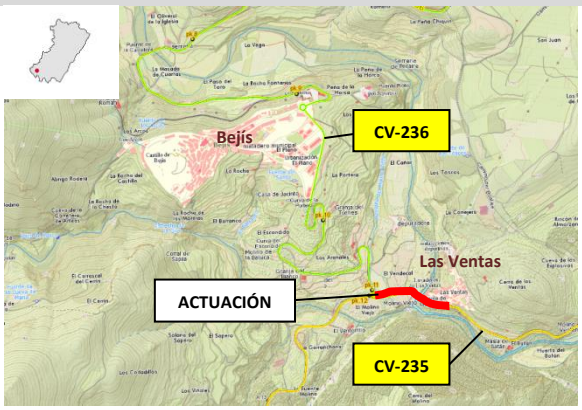
MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL Y LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN LA TRAVESÍA DE LA CV-235 EN LAS VENTAS. BEJÍS (CASTELLÓN)

1. Información General

CARRETERA:	TRAMO:
CV-235	**PK 11+550 A PK 12+000**

POBLACIÓN:	**BEJÍS (LAS VENTAS)**
HABITANTES:	**378 (BEJIS 2017)**
TRAVESÍA [X]	CARRETERA PERIURBANA [ ]
IMD total:	**129 (2017)**
IMD pesados:	-
Tráfico ciclista (bajo/moderado/alto):	**alto**

LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA

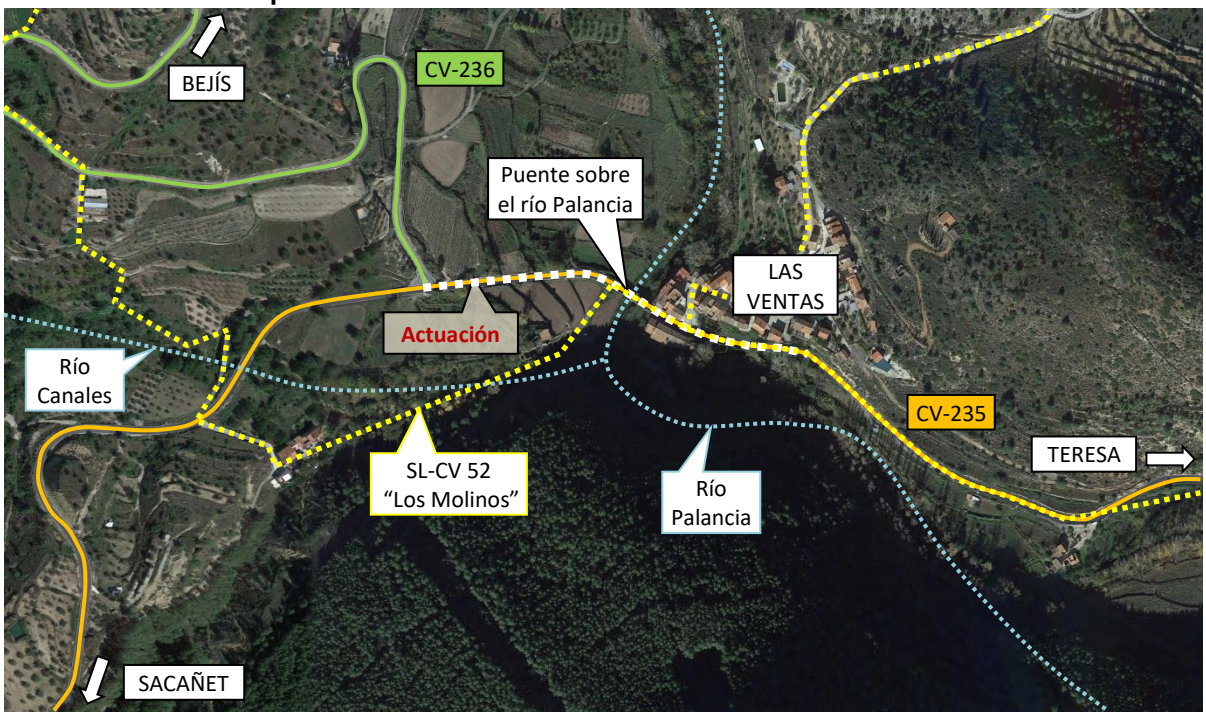


Accidentalidad (BBDD G.V. Quinquenio 2013/2017): **1 Acc. con leves**

2. Líneas Generales de Intervención

- Mejora de la capacidad funcional.
- Puerta de entrada.
- Moderación de la velocidad.
- Mejora del itinerario peatonal y/o ciclista.
- Aumento de la permeabilidad peatonal.
- Ordenación del entorno.

Actuaciones Específicas



PRESUPUESTO DE INVERSIÓN: 150.000€ | **FECHA DE ACTUACIÓN: 2018**

RESPONSABLE: CHOPVT | **CÓDIGO: C02201**

3. Actuaciones específicas

Actuación: mejora itinerario ciclo-peatonal

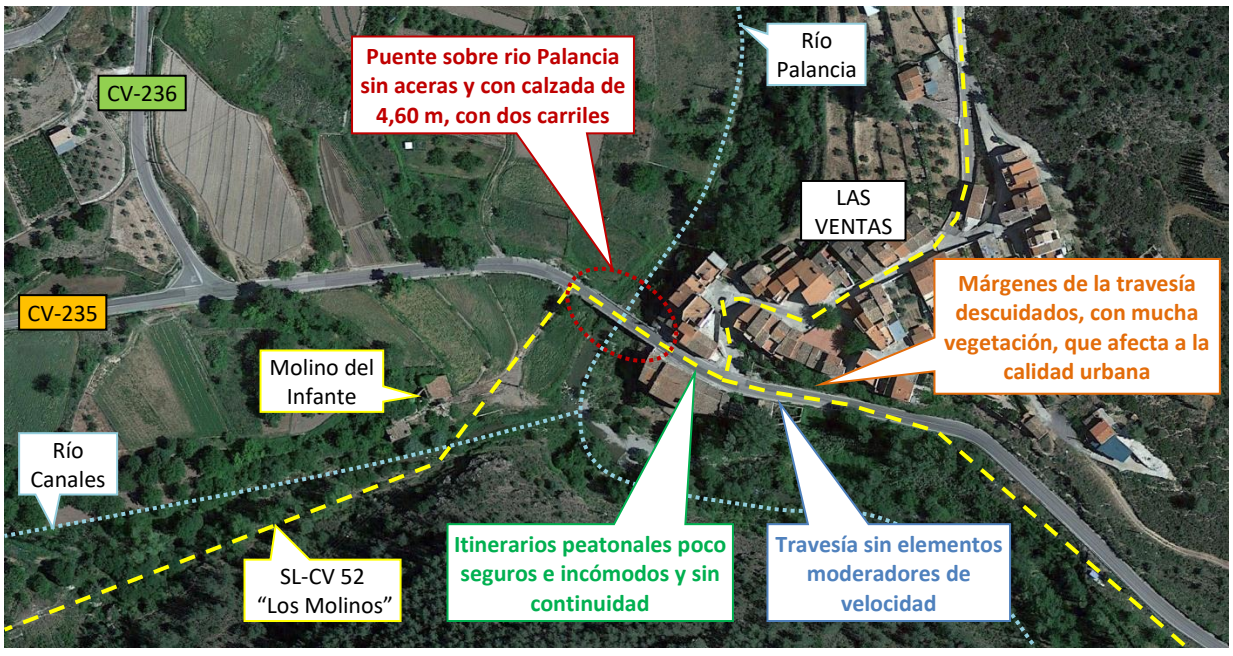
Problemática existente

- Las Ventas (Bejís) se emplaza en un paraje natural especialmente atractivo, al encontrarse en las riberas de los ríos Canales y Palancia, y estar cerca de monumentos históricos como el Molino del Infante, el Molino de Barbos y el Batán; además, dispone de numerosas rutas turísticas y paisajísticas muy transitadas por peatones y ciclistas. Concretamente, el sendero local SL-CV 52 "Los Molinos", que empieza en Bejís, discurre por la travesía de la pedanía, cuyo acceso a la misma se realiza a través del puente existente sobre el río Palancia, al oeste de la población. Este puente cuenta con un ancho estricto de 4,60 m, y no dispone de aceras para el cruce de peatones, ni tampoco permite el cruce de dos vehículos ligeros a la vez, lo que provoca grandes problemas de seguridad para las personas que pasean por la zona.
- Las zonas peatonales existentes en la zona edificada, junto a la calzada, son bermas afirmadas con hormigón, que se encuentran en precario estado y no ofrecen protección al peatón ni comodidad en su uso, por sus continuos desniveles, tanto longitudinales como transversales.
- Problemas de permeabilidad peatonal en la travesía. No existe ningún cruce de la carretera con prioridad para el peatón.
- Problemas de drenaje. El agua de la calzada es evacuada hacia las fachadas de las viviendas adyacentes a la carretera.

Condicionantes y aspectos considerados

- Ancho medio de calzada de 6 m.
- Pendientes longitudinales de la carretera y accesos (drenaje).
- Actuaciones de ordenación limitadas por el borde de la calzada, línea de fachada y existencia de muros de contención.
- Existencia de servicios y cruces de acequias bajo la calzada, con registros en la cuneta.
- Ancho limitado del tablero del puente, que cuenta con dos carriles de circulación, de 2,15 m cada uno.
- Prioridades de circulación señalizadas al paso por el puente sobre el río Palancia.
- Disponibilidad de terrenos.
- Accesos a viviendas a mantener o eliminar (en su caso).
- Zonas, dentro de la travesía, con potencial para mejorar la calidad urbana de la pedanía.
- Rutas de senderismo y ciclismo muy transitadas.

Esquema Conceptual: Estado Inicial



3. Actuaciones específicas

Actuación: mejora itinerario ciclo-peatonal

Soluciones integradas en el diseño

Mejora del itinerario peatonal y/o ciclista.

- Se crea un nuevo andén peatonal en la margen sur de la CV-235, desde el nudo que forma esta carretera con la CV-236 hasta el camino que forma parte del SL-CV 52 y que conduce hasta el Molino del Infante. Para añadir este nuevo itinerario peatonal a la plataforma, se amplía la misma ocupando el arcén y la berma, rellenando los desniveles para alcanzar la cota de la calzada mediante escollera coronada con una solera de hormigón en masa.
  Dependiendo del espacio disponible en el borde de la calzada, el andén cuenta con un ancho distinto: en los primeros metros de su recorrido (desde la intersección entre la CV-235 y la CV-236 hasta la única parcela privada que no dispone de un muro de contención), la sección es variable entre 1,10 m y 1,25 m; en el tramo contiguo a la parcela sin delimitar, se consigue ampliar la plataforma en mayor medida y alcanzar una sección constante de 2,50 m.
  Para diferenciar entre la parte destinada al tráfico motorizado y al peatonal, se pinta el itinerario de este último colectivo de rojo, añadiendo pictogramas de peatones en color blanco.
  Justo en el desembarco del nuevo paso sobreelevado del PK 11+810, para salvar el desnivel existente entre la calzada y la meseta de éste, se eleva el andén peatonal mediante una rampa suave, para hacer el trayecto completamente accesible y confortable para las personas con diversidad funcional motriz y los ciclistas. Aquí el relleno de hormigón no aparece de color rojo.
- Con la redistribución de espacios sobre el tablero del puente sobre el río Palancia se consigue acoger una nueva acera, a distinto nivel de calzada, en la margen norte. Ésta comienza en el desembarco del nuevo paso sobreelevado del PK 11+810, con una anchura máxima de 1,90 m, y continúa hasta conectar con la acera de la zona urbanizada. En su recorrido por el puente, la sección útil disminuye debido a la barrera colocada para proteger de posibles caídas a distinto nivel, pasando ahora a medir 1,60 m.
- Se acondicionan las aceras existentes, anteriormente en unas condiciones muy precarias, para dar continuidad y seguridad a los flujos peatonales de la población:
  - En la margen norte, desde el extremo sureste del puente hasta el límite de la zona edificada, que coincide con la intersección entre la CV-235 y la Vía Ad Las Ventas, se sobreeleva la acera, se pavimenta y se nivela.
    Aquellos puntos que quedan fuera del alcance de la nueva cota de la acera, se solucionan mediante un nuevo desnivel, accesible mediante rampas poco pronunciadas.
    El chaflán entre la CV-235 y la Vía Ad Las Ventas se le trata de la misma forma, proporcionando el acceso a la vivienda mediante una suave rampa y protegiendo los desniveles mediante muretes de hormigón.
  - En la margen sur de la travesía, se lleva a cabo el mismo proceso que en la margen opuesta, acondicionando las aceras existentes, elevándolas, pavimentándolas y nivelándolas, dando seguridad y confort a los viandantes.
    En los primeros metros, entre el nuevo paso sobreelevado y el extremo del puente, la acera sufre una depresión solucionada mediante rampa, acompañando al descenso en cota de la línea de fachada. Este nuevo desnivel se resguarda prolongando la barandilla del extremo sur del puente sobre el río Palancia.
    En esta margen de la travesía se encuentra el punto más restrictivo en cuanto al ancho de la acera, siendo éste de 1,20 m.
    Al final de la zona edificada y tras la supresión de la vegetación presente en este espacio, se gana una sección de acera en forma triangular, cuyo ancho máximo es de 6 m y queda delimitada exteriormente mediante una barandilla, creando de esta forma un mirador que permite disfrutar de las apacibles vistas que ofrece la ribera del río Palancia.
  - Todas estas nuevas aceras se materializan mediante una solera de hormigón en masa, elevadas con respecto a la rasante 20 cm, acabada con baldosas cuadradas grises de 10 cm de lado, y encintadas mediante un bordillo no montable 12/15x25x50 cm.
- Nuevo andén peatonal, con el mismo acabado que el efectuado en el tramo no urbanizado de la actuación, que permite la continuidad del flujo peatonal que transita por la margen norte de la travesía. Éste cruza la intersección entre la CV-235 y la Vía Ad Las Ventas, bifurcándose en el extremo oriental de este nudo.

3. Actuaciones específicas

Actuación: mejora itinerario ciclo-peatonal

Soluciones integradas en el diseño

Mejora del itinerario peatonal y/o ciclista.

La parte que asciende la calle hacia el norte tiene una anchura de 1,60 m y finaliza en el extremo suroeste de la primera vivienda de esta vía (aproximadamente 20 m de recorrido desde la CV-235)

La parte que continúa por la margen norte de la travesía se extiende hasta 10 m al este del nuevo paso de peatones sobreelevado del PK 11+700, con una anchura de 1,45 m. Justo en el desembarco del paso sobreelevado, se solventa el cambio de rasante con una solera de hormigón cuyo acabado coincide con el de las aceras presentes en la zona de actuación.

Mejora de la capacidad funcional

- Redistribución de espacios en el puente sobre el Palancia, situado en el extremo oeste de la travesía, mediante la reducción a un único carril de circulación, de paso alternativo y con preferencia para el sentido descendente de pks, de 3,00 m de ancho. Esto permite habilitar, en el extremo norte del tablero, espacio suficiente para albergar una acera que permita la movilidad de peatones y ciclistas de forma segura.

Puerta de entrada

- La propia materialización de una esclusa, con tráfico alternativo en el puente, aumenta el efecto de puerta de entrada que ejerce esta estructura en el acceso desde el oeste a la zona urbana.
- Los nuevos pasos sobreelevados, en cada extremo del puente, así como en el extremo este de la travesía, también contribuyen al efecto de puerta de entrada a la zona urbana.

Moderación de la velocidad

- Se disponen nuevos pasos de peatones sobreelevados, buscando controlar la velocidad de los vehículos mientras atraviesan la zona urbana, aumentando la seguridad de los ciudadanos y permitiendo, además, el cruce seguro de éstos de un lado a otro de la travesía.
    - Paso sobreelevado 1: en el extremo noroeste del puente sobre el río Palancia (PK 11+810), con un ancho de 4,70 m y rampas de 3,50 m, que permite la conexión entre la nueva acera construida sobre el puente y la ruta de “Los Molinos” o el nuevo andén peatonal a nivel que discurre por la CV-235, dirección Bejís.
    - Paso sobreelevado 2: en el extremo sureste del puente sobre el río Palancia (PK 11+765), con un ancho de 4,20 m y rampas de 3 m, que conecta ambas aceras de la travesía.
    - Paso sobreelevado 3: en el extremo este de la travesía, en el PK 11+700, con meseta de 13,20 m y rampas de 2 m, que comunica el andén peatonal de la margen norte de la travesía con la nueva acera dispuesta en la margen sur, y supone la puerta de entrada a la pedanía por el este.
- La creación de aceras sobreelevadas en los márgenes de la travesía contribuye a crear una sensación de confinamiento de la sección, que ayuda a moderar la velocidad del tráfico motorizado a su paso por la travesía.

Aumento de la permeabilidad peatonal

- Los tres nuevos pasos de peatones sobreelevados configuran nuevos cruces de peatones sobre la travesía, disminuyendo su efecto barrera para el desarrollo de los flujos peatonales de Las Ventas.

Ordenación del entorno

- Se elimina toda la vegetación arbustiva existente en los márgenes de la travesía, capacitando así nuevos espacios para el uso y disfrute de los ciudadanos (itinerarios peatonales, zonas de descanso y recreo…), al mismo tiempo que se mejora la seguridad vial del tramo al despejar la zona de tránsito y aumentar la visibilidad.
- Se instala mobiliario urbano (tres bancos y alcorques) en el retranqueo que existe en la alineación de la línea de fachada de la margen sur de la travesía, creando una nueva zona de esparcimiento que mejora la calidad urbana de la pedanía.
- En el ámbito del pozo de registro propiedad de la empresa que se encarga de la gestión del agua en la pedanía (margen norte de la travesía), se adecúa y se habilita mediante mobiliario urbano la zona, mejorando las condiciones de seguridad y generando una nueva zona de descanso y recreo.

3. Actuaciones específicas

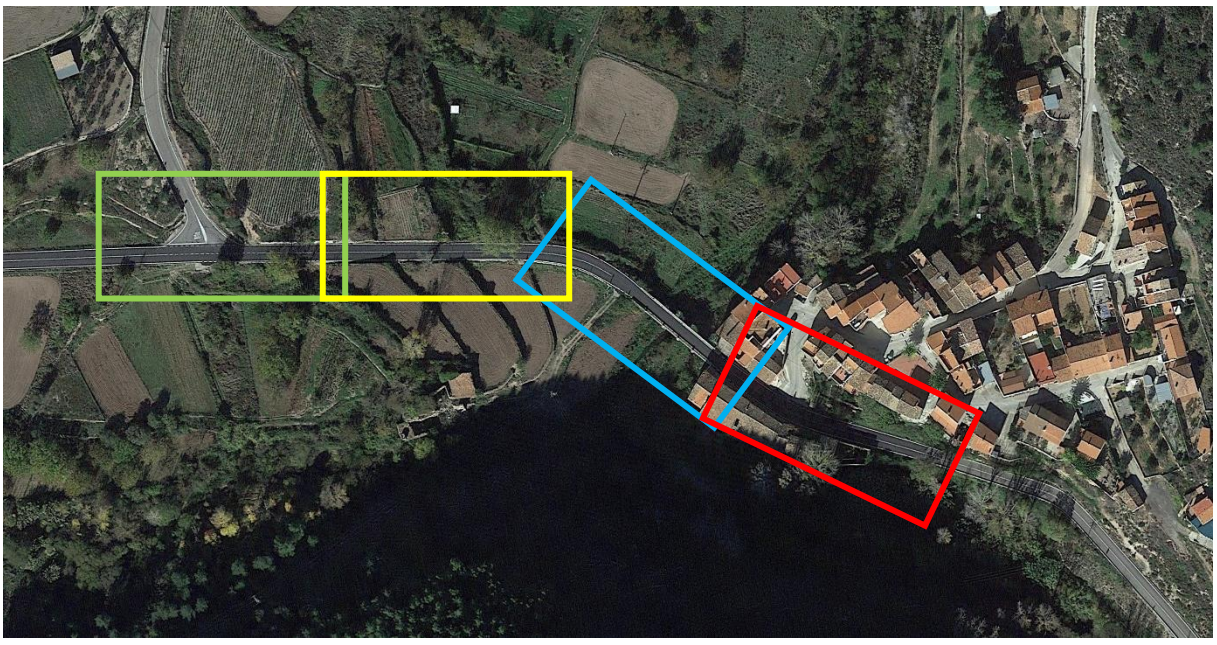
Actuación: mejora itinerario ciclo-peatonal

Soluciones integradas en el diseño

Ordenación del entorno

- Se hormigona, creando dos soleras a distinto nivel protegidas mediante barandilla y comunicadas entre ellas mediante escaleras, la parcela sin edificar existente frente a la primera vivienda de la margen este de la Vía Ad Las Ventas, disponiendo un nuevo espacio transitable y utilizable por los vecinos, cuyas condiciones de seguridad acompañan a su disfrute.
- Todos los desniveles existentes en la zona de actuación se aseguran mediante barandillas, cuya altura es de 1 m.
  Únicamente hay una barandilla distinta, de 85 cm de altura, en el extremo sur del puente sobre el río Palancia y su prolongación hasta el nuevo paso sobreelevado del PK 11+765, pues ésta es la ya existente sobre el tablero. Además, también se mantienen los pretiles en ambos márgenes del puente, adaptándose la nueva barandilla a la modulación de éstos.
- Para contener las tierras de los taludes existentes en el extremo norte de la travesía, después del cruce entre la CV-235 y la Vías Ad Las Ventas, se coloca un bordillo 12/15x25x50 cm, sobreelevado con respecto a la cota de rasante 20 cm.
- Se encauza la bajada de agua desde la parte alta de la pedanía hasta la calzada mediante la ejecución de muretes de hormigón, y se conduce este caudal bajo la rasante hacia el extremo sur del pueblo, para desaguarla en el río Palancia.
- Todo el nuevo mobiliario urbano, el bordillo dispuesto en la margen norte para contener las tierras, y los sistemas de contención de vehículos y de protección frente a caídas a distinto nivel en el entorno del puente sobre el Palancia se pintan de color blanco, para aportarles visibilidad e integrarlos en el paisaje en el que se encuentran.

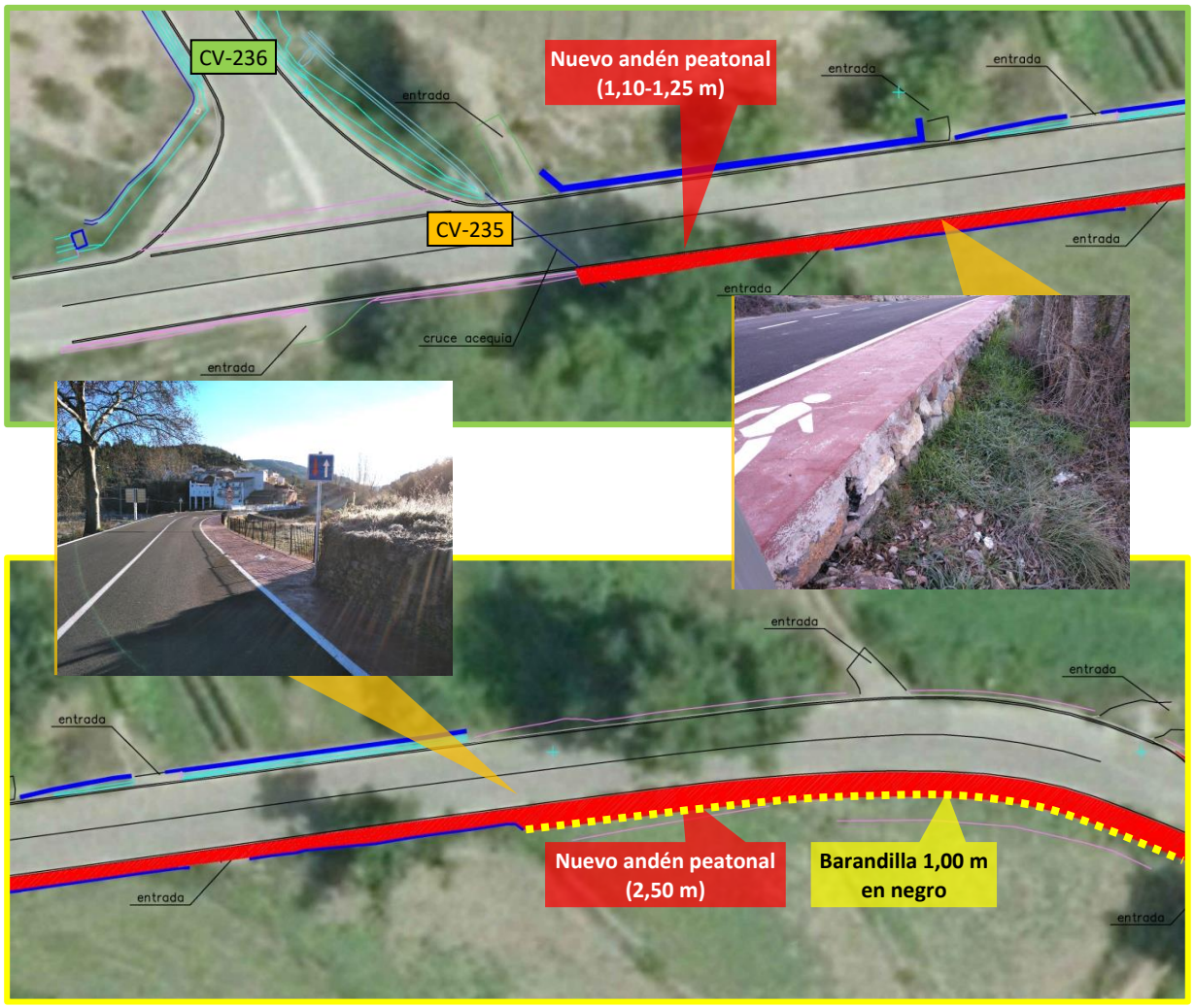
Estado final

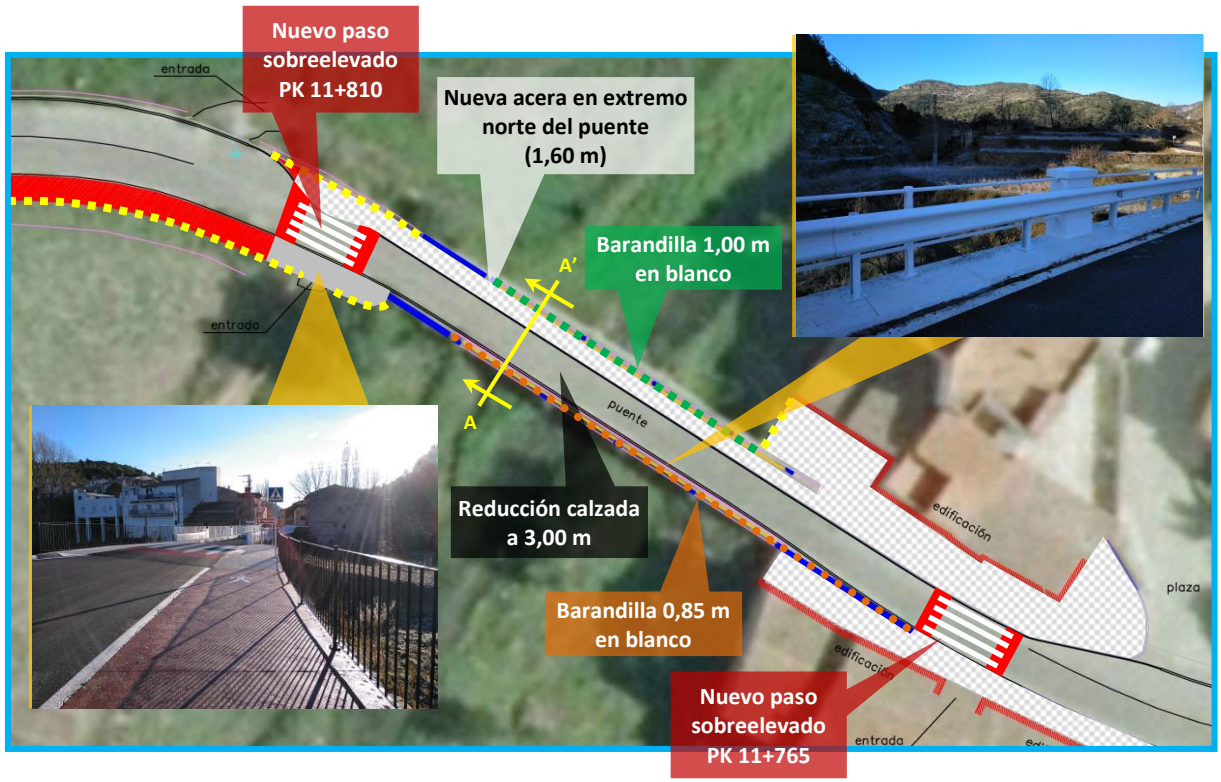


3. Actuaciones específicas

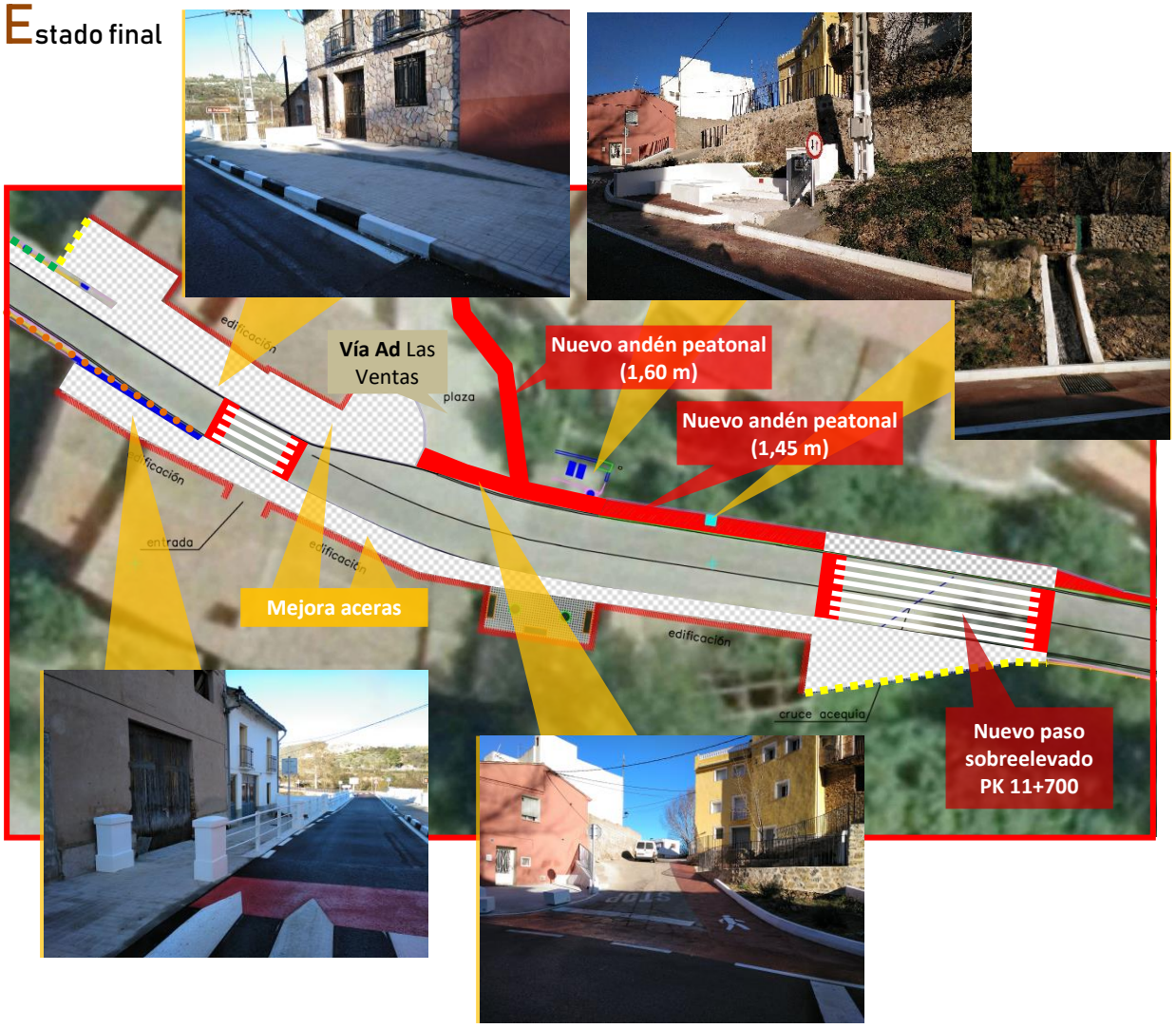
Actuación: mejora itinerario ciclo-peatonal

Estado final

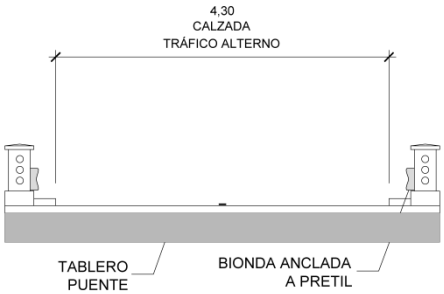




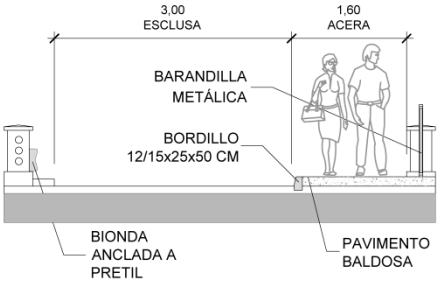
Estado final



SECCIÓN A-A´ ANTES



SECCIÓN A-A´ DESPUÉS



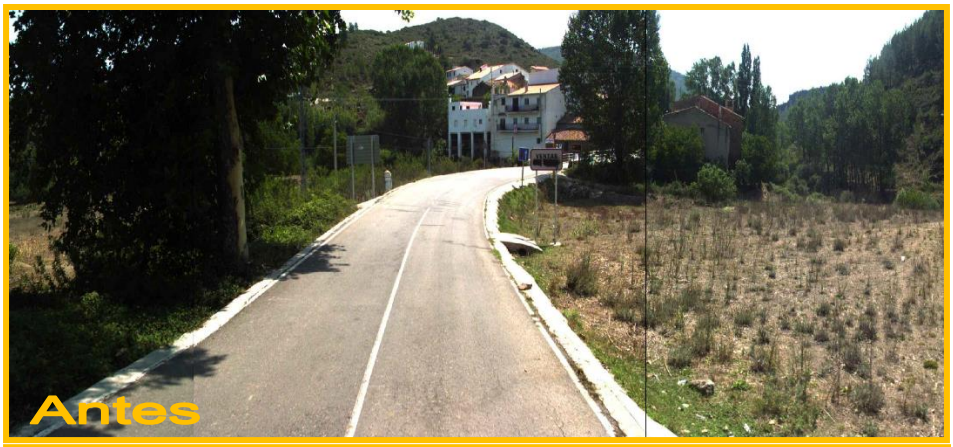
3. Actuaciones específicas

Actuación: mejora itinerario ciclo-peatonal

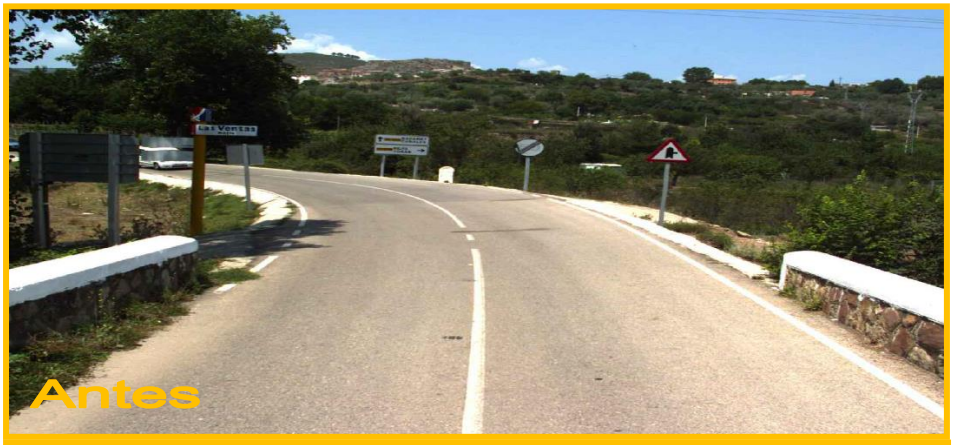




Actuación: mejora itinerario ciclo-peatonal









3. Actuaciones específicas

Actuación: mejora itinerario ciclo-peatonal





Actuación: mejora itinerario ciclo-peatonal





4. Beneficios de la Intervención

Mejora de la capacidad funcional

- La actuación sobre el puente que cruza el río Palancia permite dotar a éste de una nueva funcionalidad, al ofrecer ahora el uso seguro tanto por vehículos como por peatones, mitigando el efecto barrera que ejerce el cauce del río sobre la travesía. Además, aumenta la seguridad de paso por el puente para el tráfico motorizado al ajustar la sección para indicar, inequívocamente, las circunstancias y prioridades de paso, reduciendo la posibilidad de incidentes en el interior del mismo.

Puerta de entrada

- Se aumenta la efectividad del puente como elemento funcional de puerta de entrada a la zona urbana por el extremo oeste, ayudado de los nuevos pasos sobreelevados en ambos extremos de la travesía.

Moderación de la velocidad

- Se consigue el calmado del tráfico en toda la travesía, lo que aumenta la seguridad vial de todos los usuarios.

Mejora del itinerario peatonal y/o ciclista.

- Se logra un aumento de la seguridad, comodidad y movilidad de los viandantes a la hora de desplazarse por la pedanía, o desde el casco urbano hacia los puntos turísticos aledaños, potenciando así la práctica de actividades al aire libre, y poniendo en valor y a disposición del residente o el viajero el patrimonio cultural, social y arquitectónico de la zona, altamente demandado.

Aumento de la permeabilidad peatonal

- Se mejora la comunicación peatonal entre ambas márgenes de la travesía, reduciendo el efecto barrera que la carretera supone respecto a las zonas habitadas situadas a ambos lados de ésta.

Ordenación del entorno

- Se dignifica la travesía, ofreciendo nuevos espacios cómodos y seguros para el uso y disfrute del peatón, incrementando la calidad urbana de la travesía.