

ACTUACIÓN



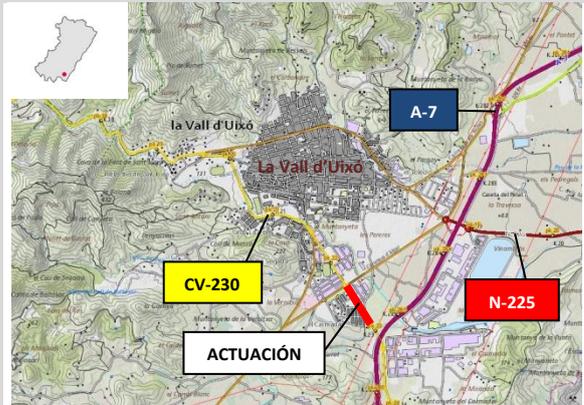
REMODELACIÓN DE LA ENTRADA SUR A LA VALL D'UIXÓ POR LA CV-230. BARRIO DE CARMADAI. LA VALL D'UIXÓ (CASTELLÓN)

01

1. Información General

LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA

	CARRETERA:	TRAMO:
	CV-230	PK 22+390 a 22+850
	POBLACIÓN:	LA VALL D'UIXÓ
	HABITANTES:	31.733 (2017)
	TRAVESÍA <input checked="" type="checkbox"/>	CARRETERA PERIURBANA <input type="checkbox"/>
	IMD total:	8.884 (2017)
	IMD pesados:	205 (2,3%)
	Tráfico ciclista (bajo/moderado/alto):	moderado



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

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 transporte público.
	Ordenación del entorno.

Actuaciones Específicas



PRESUPUESTO DE INVERSIÓN:

FECHA DE ACTUACIÓN: 2017

RESPONSABLE: CHOPVT

CÓDIGO: C12601

3. Actuaciones específicas

Actuación: ejecución miniglorietas y dispositivos de calmado de tráfico

Problemática existente

- El barrio de Carmadai, situado a casi 1,5 km del casco urbano de la Vall d'Uixó, da la bienvenida al municipio por su extremo sur, sin embargo, la CV-230, a su paso por este entorno, no muestra las características de una travesía urbana, por lo que la seguridad y movilidad sostenible de los habitantes de esta zona se ve altamente afectada.
- La carretera, en este tramo, cuenta con una alta IMD (con un elevado porcentaje de pesados, ya que existen varios polígonos industriales con mucha actividad) y las condiciones de la calzada permiten alcanzar velocidades que superan los 50 km/h máximos de una travesía.
A esto hay que sumarle que cuenta con vías de servicio en ambas márgenes. Al este, la vía de servicio da acceso al polígono de Carmadai, y se encuentra separada de la calzada principal mediante una cuneta en mal estado, que no imposibilita la salida del vehículo de la carretera y puede ocasionar que vuelque. Al oeste, la vía de servicio comunica con el barrio de Carmadai.
En ambos casos, existen múltiples y amplios puntos de conexión entre la travesía y el vial secundario, con permisión de giros a izquierda y mala y caótica ordenación de movimientos.
- En cuanto a la movilidad de peatones y ciclistas, el carril bici procedente del centro urbano no tiene continuidad dentro del barrio de Carmadai, además, los itinerarios peatonales son, en algunos puntos, insuficientemente anchos y con problemas de permeabilidad por la inexistencia de pasos de peatones.

Condicionantes y aspectos considerados

- Itinerario ciclista desde el casco urbano de la Vall d'Uixó hasta el primer acceso desde la CV-230 al vial lateral del barrio de Carmadai.
- Línea urbana e interurbana (conexión con Valencia) de autobús, con parada en el barrio de Carmadai.
- Calzada de la CV-230 con carriles de 3,20 m y vías de servicio en ambas márgenes. La de la margen este queda separada de la calzada principal por una cuneta de 1,80 m; la de la margen oeste (que forma parte del viario urbano del barrio de Carmadai) se separa mediante dos bandas ajardinadas, de 1,80 m de ancho cada una, que encierran un paseo de 5,70 m. Esto último solo sucede desde la rotonda del PK 22+330 de la CV-230 hasta el primer nudo de entrada y salida al barrio de Carmadai desde el núcleo urbano de la Vall d'Uixó. Después, la calzada principal y la secundaria quedan separadas con una bionda.
- Disponibilidad de espacios.
- Fachada industrial con una alta actividad, compuesta por tres polígonos: Carmadai, Vernicha e Imepiel.
- Zonas verdes.

Esquema Conceptual: Estado Inicial



Soluciones integradas en el diseño



Mejora de la capacidad funcional

- Para eliminar los giros a izquierda y controlar los movimientos de los vehículos de forma más segura y ordenada, se plantean todos los accesos al viario interno del barrio de Carmadai a través de rotondas:
 - Se mantiene el acceso desde la glorieta del PK 22+330, que permite la entrada al barrio por su extremo noroeste.
 - La intersección entre la CV-230 y la Av. de las Glorias Valencianas (PK 22+635) se soluciona mediante una glorieta cuyas propiedades son las siguientes:
 - Radio exterior de 13,20 m.
 - Calzada anular de 5,20 m, que alberga un único carril de circulación, con un arcén exterior de 0,30 m y uno interior, cebreado, de 1,60 m.
 - El islote central tiene un radio total de 6,40 m, dividido en dos plataformas a distinto nivel. La central y más elevada tiene un radio de 5,70 m, y su acabado final cuenta con adoquines color beige. El anillo exterior posee un ancho de 0,70 m, y se materializa mediante una solera de hormigón pintada en color rojo. Ambas plataformas quedan delimitadas por un bordillo montable 22x20x50 cm, quedando la primera sobreelevada con respecto a la exterior 10 cm, y la exterior respecto a la calzada 18 cm. En el centro de este islote se instala un báculo de alumbrado con 4 focos dispuestos en cruz en su extremo, además, en el perímetro del islote interior y frente a cada uno de los ramales principales se disponen señales R402 "Intersección de sentido giratorio obligatorio".
 - La conexión con las vías de servicio paralelas a la CV-230 y que dan cobertura al polígono de la margen este y a la población de la margen oeste se hace a través de la calzada anular, siendo obligatoria la parada (STOP) antes de la incorporación a la misma.
 - Se ejecutan isletas deflectoras en los ramales sur y norte, que corresponden al trazado de la CV-230, materializadas con una solera de hormigón pintada en rojo y delimitada con bordillos no montables 12/15x25x50 cm (ramal sur, que se prolonga para dar lugar a una mediana separadora de sentidos de circulación) y bordillos montables 22x20x50 cm (ramal norte).
 - La intersección entre la CV-230 y la C/Alcaide Pedro Jordan (PK 22+760) se soluciona mediante otra glorieta cuyas propiedades son las siguientes:
 - Radio exterior de 12,00 m.
 - Calzada anular de 5,30 m, que alberga un único carril de circulación, con un arcén exterior de 0,20 m y uno interior, cebreado, de 1,60 m.
 - El islote central tiene un radio total de 5,10 m, con las mismas características que el comentado para la nueva rotonda del PK 22+635, pero ahora con una plataforma interior de 4,40 m. La señalización y el alumbrado también se corresponden con el de la otra rotonda.
 - Aparte de los tres ramales principales, existe un cuarto ramal que conecta la calzada anular con la vía lateral este de la CV-230 y con el Camino Valencia, que bordea el polígono industrial de Carmadai por su lado este.
 - Cuenta con isletas deflectoras en los ramales correspondientes a la CV-230, siendo iguales que las comentadas en la otra rotonda, con bordillo no montable en la del ramal norte, y montable en la del ramal sur.
 - La intersección formada por la CV-230 y el Camino Valencia, situado en la margen este y que conduce hacia el polígono de Carmadai, anteriormente permitía el giro a izquierda de los vehículos, tanto desde una vía como desde la otra. Ahora, se elimina la conexión directa entre estas vías, suprimiendo por tanto la problemática de los giros a izquierda, permitiendo la entrada al camino desde la rotonda del PK 22+760, y redirigiendo a los vehículos procedentes del camino por la vía de servicio hasta la nueva rotonda del PK 22+635.
 - Los demás accesos hacia las vías de servicio, tanto la que da cobertura al polígono como la que se encuentra en el barrio de Carmadai, comprendidas entre las tres rotondas que regulan la circulación de la CV-230 en el tramo de actuación, se suprimen:
 - Se elimina el acceso desde la CV-230, situado a 30 m de la calzada anular de la rotonda del PK 22+330. Para ello, se prolonga la mediana ajardinada existente, contigua a la calzada principal, y se le da continuidad al paseo comprendido entre ellas.

3. Actuaciones específicas

Actuación: ejecución miniglorietas y dispositivos de calmado de tráfico

Soluciones integradas en el diseño



Mejora de la capacidad funcional

- Se ejecuta una nueva mediana física para separar la calzada principal de la CV-230 de la vía de servicio de su margen este, que da acceso al polígono, aumentando la seguridad durante la circulación y eliminando las incorporaciones desde la vía secundaria a la principal, siendo de esta manera ordenado el tráfico a través de las rotondas presentes en la CV-230. Esta mediana se materializa de dos formas distintas:
 - Desde la rotonda del PK 22+330, ya existente, hasta la nueva ejecutada en el PK 22+635, la mediana está hecha con una solera de hormigón pintada en rojo y delimitada con bordillos no montables 12/15x25x50 cm. La anchura total de la misma es de 2,30 m y se construye en módulos de 30 m, dejando entre ambos un espacio de 0,50 m para drenar la calzada.
 - Entre las dos nuevas rotondas sobre la CV-230, la mediana tiene un ancho total de 1,30 m, y está formada también por una solera de hormigón pintada en rojo y delimitada con bordillos no montables 12/15x25x50 cm, pero en este caso esta plataforma tiene una leve inclinación hacia la calzada principal, de forma que la sobreelevación de la misma es de 18 cm con respecto a la calzada de la CV-230, y de 25 cm con respecto a la calzada de la vía de servicio.
- El último tramo, tras el paso sobreelevado del PK 22+715 y justo frente al Camino Valencia, se convierte en una mediana ajardinada, en forma de media luna achatada, cuyo ancho máximo, en su punto central, es de 4,50 m.



Puerta de entrada

- La actuación en sí se comporta como una puerta de entrada al complejo residencial y manufacturero del Carmadai, generando una visión más urbana del entorno, lo que induce al conductor a adoptar otra forma de conducir acorde con las características de una travesía.

ZONA



Moderación de la velocidad

- Las dos miniglorietas, que ordenan los accesos al barrio y al polígono de Carmadai, son por sí mismas elementos de control de velocidad.
 - Se construye una mediana física, separadora de sentidos de circulación, entre las dos nuevas miniglorietas, mediante la prolongación de sus isletas deflectoras. El ancho de este elemento es de 0,50 m, y está compuesto de una solera de hormigón pintado en rojo y encintado mediante bordillos 12/15x25x50 cm.
Con esto se consigue disminuir la velocidad de los vehículos en este espacio, al reducir el ancho de los carriles, pasando ahora a medir 2,90 m cada uno de ellos, favoreciendo además la incorporación a la circulación del transporte público que tiene su parada en la margen oeste de la travesía y aportando seguridad a los desplazamientos peatonales que éste genera.
 - A la entrada de la Vall d'Uixó por el sur, frente a la entrada al Parque de Carmadai, se ejecuta un lomo de asno (PK 22+820), que cuenta con rampas de 2 m y una meseta central de 15,30 m.
 - En ambos extremos de las nuevas paradas de autobús, que corresponden a los PK 22+715 y PK 22+665, tanto en la calzada principal como en la vía de servicio de la margen este, se disponen pasos sobreelevados con rampas de 2,50 m y meseta de 4 m.
 - Se incide en la velocidad de los vehículos que circulan por el viario urbano mediante nuevos pasos sobreelevados colocados en los siguientes puntos:
 - Av. de las Glorias Valencianas (21-24)
 - Av. de las Glorias Valencianas (25-30)
 - Av. de las Glorias Valencianas (43-48)
- Las características de estos dispositivos son: rampas de 1,50 m y meseta de 4 m.
- Nuevo paso sobreelevado, con rampas de 1,50 m y meseta de 4 m, sobre la vía lateral a la CV-230 y que pertenece al viario del barrio de Carmadai, que permite la conexión entre el paseo, que separa la calzada principal de la secundaria, y el nuevo itinerario creado en la urbanización. Para dar continuidad al itinerario ciclista de la zona, se adosa a este paso sobreelevado, por su parte sur, un paso ciclista de 3 m de anchura.

Soluciones integradas en el diseño



Mejora del itinerario peatonal/ciclista

- Se continúa con el trazado del carril bici que acababa justo en el vial de acceso desde la CV-230 a la vía lateral que forma parte de la zona urbanizada de Carmadai, y que ahora ha quedado suprimido. El nuevo trazado discurre paralelo a la CV-230, excepto en aquellos puntos que ha de desviarse por la presencia de las nuevas rotondas. Su fin se sitúa en la entrada del Parque de Carmadai.

Primeramente, se pinta sobre el paseo encerrado entre las dos medianas ajardinadas una franja en color rojo que indica el uso exclusivo de ciclistas, con un ancho de 3 m. Para dar homogeneidad al carril bici dentro del propio paseo, se ensancha el tramo que ya existía hasta alcanzar estos 3 m. Una vez alcanza el emplazamiento de la nueva rotonda del PK 22+635, éste cruza la vía lateral por el paso ciclista adosado al paso sobreelevado y continúa junto a las viviendas del barrio de Carmadai, sobre la nueva acera ejecutada.

En este recorrido en el que el carril bici va sobreelevado y tiene un ancho de 2 m, se materializa con una solera de hormigón en masa, y se diferencia de la zona peatonal pintándolo de rojo y delimitándolo a ambos lados con un bordillo a nivel de 10 cm de ancho. Todos los cruces del carril bici sobre la calzada se realizan mediante pasos ciclistas, delimitados mediante marcas viales discontinuas en forma de cuadrados de 50 cm de lado, salvando el desnivel existente mediante rampas suaves.

- Nueva acera sobre la vía de servicio de la margen este de la CV-230, que se extiende desde el Camino Valencia hasta el nuevo paso a nivel del ramal norte de la rotonda que da acceso al barrio de Carmadai por la Av. de las Glorias Valencianas (PK 22+635). Ésta da cobertura a la nueva parada de bus implantada en este sentido de circulación, y conecta con la acera ya existente contigua a la fachada industrial del polígono de Carmadai.

El ancho de esta acera es constante y de 3 m, y está formada por una solera de hormigón en masa, encintado mediante bordillo no montable 12/15x25x50 cm, excepto en la zona donde se sitúa el apartadero del autobús, en el que la parte vista del bordillo es más inclinada (bordillo 12/20x25x50 cm). Para la instalación de la marquesina de la parada de autobús, se añade un nuevo espacio de 4 m de ancho y 6 m de largo, confiriéndole el mismo aspecto ya descrito, ocupando parte de la zona verde presente en la zona.

- Nueva acera, con ancho variable entre 1,50 m y 1,90 m, en la margen este del Camino Valencia, que permite el desplazamiento seguro para los peatones hacia la zona verde situada tras ella y ayuda a delimitar el carril de salida de la rotonda del PK 22+760 que conduce hacia la vía de servicio y el Camino de Valencia. Esta acera se sitúa entre el nuevo paso de peatones a nivel del Camino Valencia y las inmediaciones de la calzada anular y su acabado es igual que la acera de la parada de bus de la vía de servicio.

- Se construye un nuevo acerado junto a la urbanización, en el tramo comprendido entre las dos nuevas rotondas ejecutadas, adaptando su planta a la geometría de éstas y creando una nueva zona transitable entre ambas, en detrimento de la calzada lateral que existía. Además, estas nuevas aceras se prolongan hacia las calles de la urbanización, creándose orejetas en uno de los márgenes de éstas, en el entorno de todos los nuevos pasos de peatones, tanto a nivel como sobreelevados, que permiten disminuir la distancia de cruce de los viandantes y ordenar el aparcamiento, de forma que la presencia de vehículos estacionados no suponga un impedimento para la buena visibilidad entre peatones y conductores. Las dos calles que tenían conexión directa con la vía lateral (Av. de las Glorias Valencianas 21-24, 25-30), quedan conectadas entre ellas mediante un carril de circulación de 3,50 m de ancho, de forma que sigan teniendo punto de entrada y salida de las mismas.

La nueva acera se materializa mediante una solera de hormigón pintado, en color ocre la parte destinada a peatones y en color rojo la dedicada a los ciclistas, delimitada mediante bordillo no montable 12/15x25x50 cm, excepto en el ámbito de la parada del autobús, donde se emplea un bordillo no montable 12/20x25x50 cm. Los desembarcos en los cruces de peatones sobre la calzada se repavimentan con baldosas de botones, indicando su ubicación mediante baldosas longitudinales, con el fin de ayudar a ubicar a las personas con diversidad funcional visual estos elementos.

Con ellas se consigue acotar los carriles dentro de la urbanización, y marcar la trayectoria de los movimientos para que no haya conflictos a la hora de realizarlos.

3. Actuaciones específicas

Actuación: ejecución miniglorietas y dispositivos de calmado de tráfico

Soluciones integradas en el diseño



Aumento de la permeabilidad peatonal

- Todos los nuevos pasos sobreelevados ya comentados contribuyen a aumentar la permeabilidad peatonal, tanto sobre la CV-230 como sobre el viario urbano del barrio de Carmadai, de forma que permiten un cruce más seguro de los viandantes por la obligación de moderar la velocidad a su paso.
- Además de los pasos sobreelevados, se ejecutan nuevos pasos a nivel en los siguientes puntos:
 - C/Alcaide Pedro Jordan, con un ancho de 4 m, y un paso para ciclistas adosado en su extremo este de 3 m de ancho.
 - Av. de las Glorias Valencianas, con las mismas características que el anterior.
 - Av. de las Glorias Valencianas (9-14), con 4 m de ancho.
 - Av. de las Glorias Valencianas (1-7), con 4 m de ancho.
 - Ramal norte (CV-230) de la nueva glorieta del PK 22+635, con un ancho de 3,50 m y que permite completar el itinerario peatonal perimetral de esta glorieta. Este paso de peatones también cruza la vía de servicio de la margen este, hasta alcanzar la nueva acera ejecutada junto a la zona edificada.
 - Camino Valencia, una vez separados los sentidos de circulación y en ambos carriles, de 2,50 m de ancho cada uno de ellos, y cuya conexión se realiza a través de la nueva isleta cebreada pintada sobre el pavimento.
- Se consigue la continuidad del desplazamiento en bicicleta incorporando nuevos pasos ciclistas, de 2,15 m de ancho, en las siguientes calles:
 - Av. de las Glorias Valencianas (43-48)
 - Av. de las Glorias Valencianas (9-14)
 - Av. de las Glorias Valencianas (1-7)



Ordenación del transporte público

- Se construyen dos nuevas paradas para el transporte público, en ambos sentidos de circulación, ubicadas entre los dos nuevos pasos sobreelevados de la CV-230. La parada de autobús de salida de la Vall d'Uixó, anteriormente situada sobre la vía lateral, pegada a la zona urbanizada y sin un apartadero específico para la parada del autobús, ahora se traslada hacia la CV-230. En el lado contrario, se crea un nuevo punto de parada para el transporte público necesario para fomentar su uso, pero en este caso queda comunicado a través de la vía de servicio. Ambas paradas son del tipo "totalmente entrante", según las especificaciones de diseño de paradas de bus de la Consellería, con las siguientes características:
 - Longitud total de la parada de 41 m, donde 22,50 m es la parte destinada al estacionamiento del autobús y paralela al eje de la calzada (línea continua), 9,50 m mide la transición en la que el autobús hace la maniobra de entrada al apartadero (línea discontinua), y 9 m la parte en la que hace la incorporación a la calzada (línea discontinua).
 - El apartadero está pintado en color rojo mediante un slurry antideslizante, al que se le añade la palabra "BUS" en color amarillo y en el sentido de la circulación. Este espacio coloreado ocupa un ancho de 2,30 m. En su parte externa, entre la parte coloreada y la acera se deja un espacio de 0,20 m. En su parte interna, entre la parte coloreada y el eje de la línea de calzada hay una separación de 0,25 m.
 - Sobre la acera, y en el tramo paralelo al eje de la calzada, se dispone una franja de baldosas de botones amarilla, de 40 cm de ancho.
 - En todo el entorno de la parada de autobús se colocan bordillos no montables especiales para autobús 12/20x25x50 cm, sobreelevados 18 cm. Con ellos se pretende proteger al autobús ante el choque con la acera, pero al mismo tiempo evita el rebase de los mismos, dándole amparo a las personas que caminan por la acera.
 - Se instalan marquesinas para aportar comodidad a los pasajeros durante su espera.
 - Se añaden señales S-19 "Parada de autobuses" en cada una de ellas.



Ordenación del entorno

- Se coloca, a la entrada de la Av. de las Glorias Valencianas, una señal de advertencia que indica que la velocidad máxima dentro de la urbanización es de 20 km/h, debido a la presencia de zonas escolares.

Soluciones integradas en el diseño



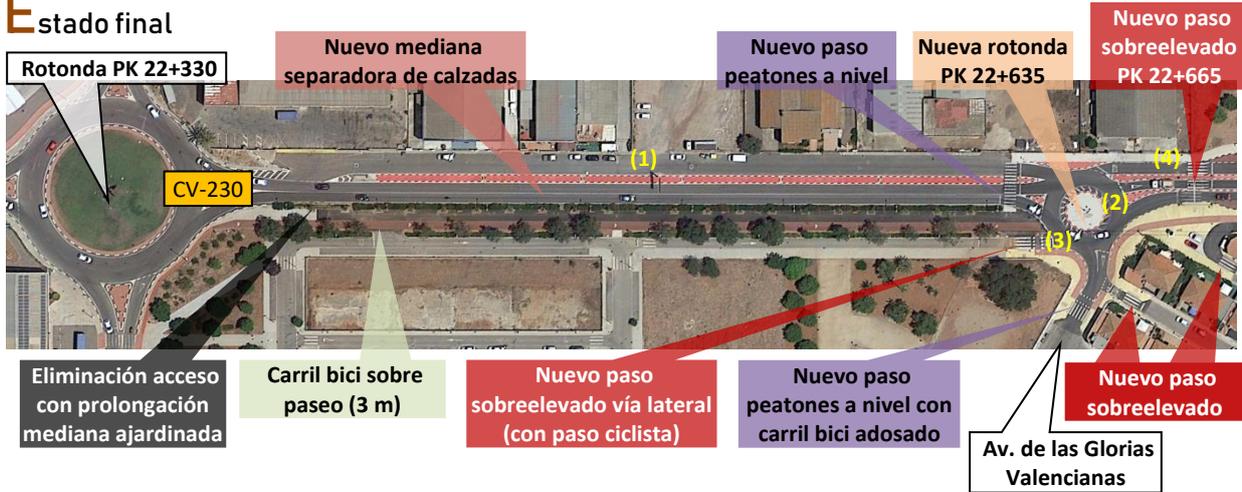
Ordenación del entorno

- Con la nueva configuración de la acera entre la Av. de las Glorias Valencianas (21-24) y Av. de las Glorias Valencianas (25-30), se consiguen tres nuevas plazas de aparcamiento al retranquear parte del acerado. Dos de estas nuevas plazas, dispuestas en batería, se sitúan al final de la Av. de las Glorias Valencianas (25-30); mientras que la restante, en cordón, se encuentra al principio de la Av. de las Glorias Valencianas (21-24). El pavimento aquí está formado por una base de hormigón rayado.
- Se presta especial atención al drenaje de la zona. Por ello:
 - Se construye una cuneta, desde la finalización de la acera procedente del Camino Valencia, hasta el nuevo lomo de asno ejecutado en la entrada de la travesía, que se encarga de recoger el agua de la calzada y transportarla en dirección sur. Esta cuneta queda delimitada interiormente mediante bordillos colocados de forma discontinua, que protegen a los conductores ante la posible salida de la calzada y permiten la entrada del agua a la misma.
 - Para conectar los caudales de la vía de servicio de la margen este con los de la vía principal, se ejecutan pasos de agua en la mediana, protegidos mediante tapas metálicas, dispuestos a ambos lados del paso nuevo paso sobreelevado del PK 22+665 y en el extremo norte del nuevo paso sobreelevado del PK 22+715.
- Se mantiene el alumbrado presente en toda la zona de actuación. A éste se le añaden nuevos báculos en el centro de los islotes de las rotondas (uno en cada una de ellas), que cuentan con 4 luminarias dispuestas en cruz; y una catenaria con luminarias implantada sobre la nueva mediana separadora de sentidos de circulación de la CV-230, comprendida entre las dos nuevas rotondas. De esta forma se da un aspecto más urbano a la travesía y la luminosidad necesaria para mejorar la visibilidad del entorno.
- Se añade mobiliario urbano (bancos, papeleras y maceteros) para mejorar la calidad urbana de la zona y completar el objetivo de la actuación.

3. Actuaciones específicas

Actuación: ejecución miniglorietas y dispositivos de calmado de tráfico

Estado final



3. Actuaciones específicas

Actuación: ejecución miniglorietas y dispositivos de calmado de tráfico

Estado final



(5) Nuevas plazas aparcamiento



(6) Parada bus margen este (vía de servicio)



(7) Parada bus margen oeste (CV-230)



(8) Pasos de peatones en Camino Valencia



(9) Mobiliario urbano



(10) Paso ciclista en Av. de las Glorias Valencianas (1-7)



(11) Fin carril bici en Parque de Carmaday



(12) Fin cuneta



(13)



(14)

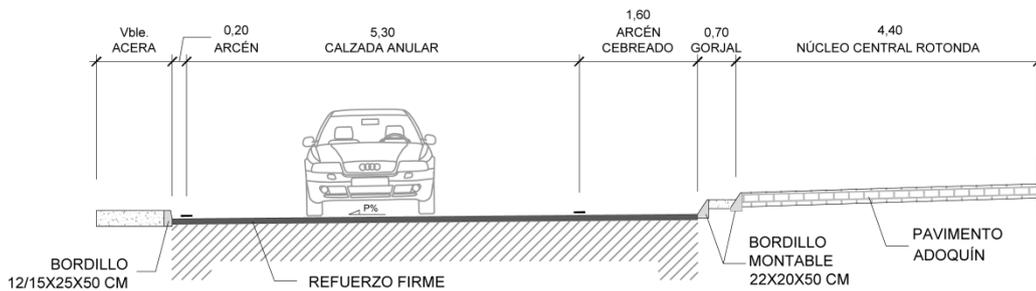


(15)



(16)

SECCIÓN C-C'



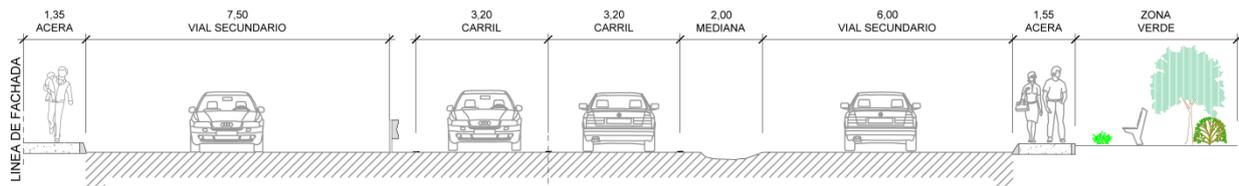
3. Actuaciones específicas

Actuación: ejecución miniglorietas y dispositivos de calmado de tráfico

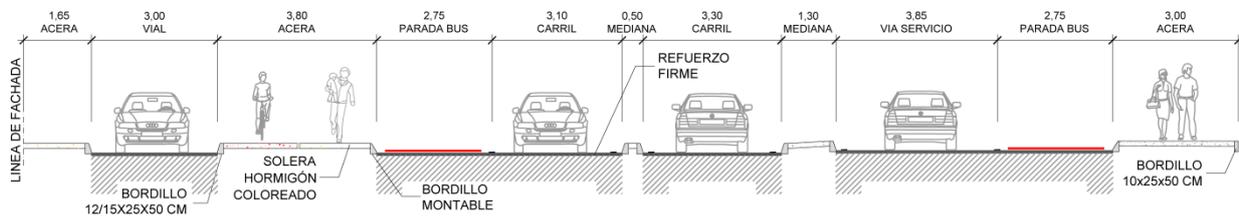
Estado final



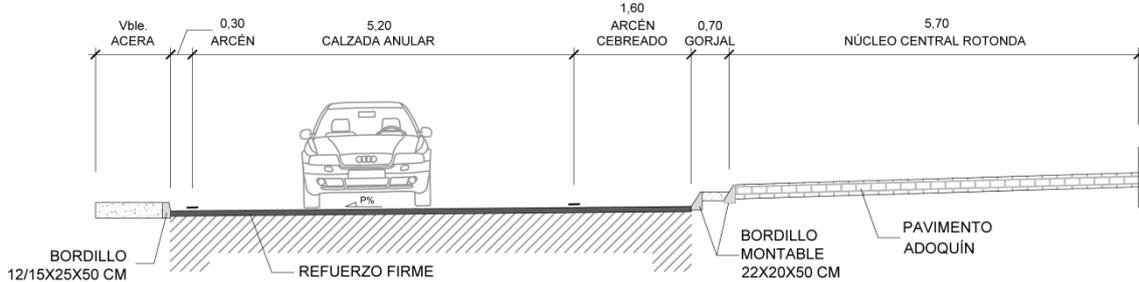
SECCIÓN A-A' ANTES



SECCIÓN A-A' DESPUÉS



SECCIÓN B-B'



3. Actuaciones específicas

Actuación: ejecución miniglorietas y dispositivos de calmado de tráfico



4. Actuaciones específicas

Actuación: ejecución miniglorietas y dispositivos de calmado de tráfico



4. Beneficios de la Intervención



Mejora de la capacidad funcional

- Con las dos nuevas rotondas, y suprimiendo cualquier conexión directa entre la CV-230 y el viario secundario, se reordenan los accesos al barrio de Carmadai y al área industrial ubicada al otro lado de la carretera, eliminando con ello posibles interferencias en la trayectoria de los vehículos que circulan en sentido contrario y ofreciendo la posibilidad de realizar nuevos movimientos, como sería el cambio de sentido, de manera más sencilla y segura.



Puerta de entrada

- Se alcanza el objetivo de inducir al conductor a interpretar que accede a un complejo residencial y manufacturero, donde han de convivir tanto tráfico motorizado como viandantes y ciclistas. Los conductores con sus vehículos reaccionan a dicha visión general, acomodando su forma de circular.

ZONA



Moderación de la velocidad

- Se consigue minimizar el impacto del tráfico sobre los vecinos del barrio de Carmadai, aportándoles mayor seguridad gracias a las nuevas glorietas, los nuevos pasos sobreelevados y todas las barreras físicas ejecutadas, que contribuyen a moderar la velocidad del tráfico motorizado, disminuyendo con ello también el ruido que generaban los coches y camiones a su paso por el barrio de Carmadai.



Mejora del itinerario peatonal/ciclista

- La continuidad del carril bici se hace realidad allí donde antes estaba interrumpido, de forma que el ciclista puede tener un itinerario desde el núcleo de la población hasta este barrio periférico de Carmadai, fomentando con ello el uso de este transporte para desplazamientos por motivos de trabajo u ocio.
- Los peatones ven mejoradas sus infraestructuras con la materialización de aceras nuevas y continuas, a lo largo de los márgenes de la CV-230, con lo que se consigue una vía más urbana a la que se le da especial importancia a los flujos peatonales, promoviendo con ello la movilidad sostenible de los vecinos.



Aumento de la permeabilidad peatonal

- Con los nuevos pasos peatonales, se les ofrece a los viandantes múltiples opciones de cruzar la travesía siguiendo su itinerario natural, dando cobertura a los nuevos espacios habilitados para el transporte público y el disfrute de la población, así como se mejora y protege la circulación por las aceras presentes dentro del barrio de Carmadai, mediante elementos totalmente adaptados y accesibles.



Ordenación del transporte público

- Se fomenta el uso del transporte público para desplazamientos urbanos e interurbanos, disminuyendo con ello el empleo del vehículo privado, acondicionando parada de bus existente dentro del barrio de Carmadai y creando un nuevo punto de parada lógico frente a la otra. En todo momento se piensa en la seguridad y comodidad de los pasajeros, a los que se les habilita una zona dotada de marquesina y espacio suficiente para su espera, así como un apartadero específico para el autobús para dar seguridad a la subida y bajada de los mismos.



Ordenación del entorno

- Esta actuación dignifica una de las principales entradas al municipio de la Vall d'Uixó, por la que llegan miles de turistas para visitar los hitos paisajísticos que ofrece este municipio, además de todos los trabajadores y residentes de la zona; consigue la unión física entre el barrio y el resto del municipio en cuanto a movilidad sostenible se trata; y permite el disfrute de este espacio público tan demandado por los vecinos de la zona.
- Se mejora el funcionamiento del viario urbano del barrio de Carmadai, ordenando los espacios destinados al aparcamiento y creando nuevas plazas para este fin.