

ACTUACIÓN



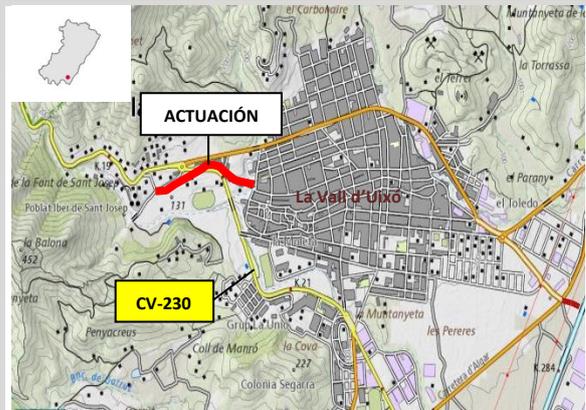
PASEO CICLO-PEATONAL DE LA VALL D'UIXÓ A LAS CUEVAS DE SAN JOSÉ. LA VALL D'UIXÓ (CASTELLÓN)

01

1. Información General

LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA

	CARRETERA:	TRAMO:
	POBLACIÓN:	LA VALL D'UIXÓ
	HABITANTES:	31.733 (2017)
	TRAVESÍA <input checked="" type="checkbox"/>	CARRETERA PERIURBANA <input type="checkbox"/>
	IMD total:	-
	IMD pesados:	-
	Tráfico ciclista (bajo/moderado/alto):	moderado



Accidentalidad (BBDD G.V. Quinquenio 2013/2017): Sin datos

2. Líneas Generales de Intervención

	Mejora de la capacidad funcional.
	Mejora del itinerario peatonal y/o ciclista.
	Aumento de la permeabilidad peatonal.
	Itinerarios accesibles.
	Ordenación del transporte público.
	Ordenación del entorno.

Actuaciones Específicas



PRESUPUESTO DE INVERSIÓN: 993.226 €

FECHA DE ACTUACIÓN: marzo 2017

RESPONSABLE: CHOPVT

CÓDIGO: C12601

Ejemplo nº 11.- LA VALL D'UIXÓ

3. Actuaciones específicas

Actuación: paseo ciclo-peatonal a las cuevas de San José

Problemática existente

- La ribera del río de la Fuente de San José concentra una parte importante de los recursos lúdicos, deportivos y turísticos de la población, como son el famoso complejo de las Cuevas de San José con su Ermita y asentamiento íbero, pista de atletismo y piscina municipal, las cuales son objeto de visita tanto por los vecinos de la población como por el turismo que genera los recursos geológicos que allí se encuentran.

La conocida localmente como carretera de San José, se configura como un itinerario perfecto para el fomento de la movilidad sostenible entre el casco urbano de la Vall d'Uixó y los focos de atracción de tráfico citados. Sin embargo, presenta un conjunto de deficiencias que penalizan dicha movilidad, tanto desde el punto de vista de la comodidad del usuario (peatones, personas discapacitadas y ciclistas) como, especialmente, de la seguridad en sus desplazamientos. La falta de permeabilidad peatonal de la carretera CV-230 junto con la ausencia de espacios destinados al tráfico ciclista o la insuficiencia dimensional de los itinerarios peatonales para el uso por personas con movilidad reducida, son los aspectos principales penalizadores del uso de este trayecto para la práctica de actividades saludables y puesta en valor de los recursos, bajo una visión de movilidad segura y sostenible.

Condicionantes y aspectos considerados

- Ancho disponible del tablero sobre el barranco d'Aigualit (6,25 m).
- Drenaje de la calzada en el entorno de la glorieta.
- Proximidad de nudos.
- Velocidad
- Conectividad con itinerarios peatonales.
- Existencia de transporte público.
- Disponibilidad de terrenos.
- Integración paisajística de la actuación.

Esquema Conceptual: Estado Inicial



Soluciones integradas en el diseño



Mejora de la capacidad funcional

- El vial municipal, conocido como Carretera de San José, se convierte en unidireccional de salida hacia la carretera CV-230 desde la plaza de los Duques de Segorbe, consiguiendo dos efectos: por un lado, disponer de espacio suficiente para el planteamiento de un carril bici a nivel de calzada y, por otro, mejorar la seguridad de circulación por el puente sobre el barranco d'Aigualit, cuya anchura de calzada apenas supera los 4 m.
- En su intersección con la citada carretera se canaliza el movimiento de incorporación a derechas hacia la CV-230 mediante un amplio cebreado, instalándose la señal R-202 en sentido de circulación hacia el oeste (sentido glorieta)
- Eliminación del giro a izquierdas desde la carretera de San José hacia la Vall d'Uixó, reconduciendo este movimiento a la glorieta, situada a escasos 100 m al oeste. Para ello, aprovechando la plataforma existente de la CV-230, se estrechan y se desplazan ligeramente hacia el norte los carriles en el entorno de la intersección, pasando a tener una anchura de 3,00 a 2,80 m, permitiendo así materializar un separador central de sentidos, de 67 m de longitud y 40 cm de anchura, formado por un encintado de bordillo montable doble de dimensiones 22x20x50 cm y delimitado por marcas longitudinales de borde de calzada de 10 cm de anchura.

Este separador tiene un doble objetivo: por un lado, impedir el citado movimiento y, por otro, reducir la velocidad al paso por la nueva parada de bus, favoreciendo la incorporación del transporte público al flujo de circulación y ejerciendo, colateralmente, un cierto efecto de moderación de la velocidad en aproximación al cruce del itinerario ciclo-peatonal desde la glorieta.



Mejora del itinerario peatonal/ciclista

- Ejecución de un nuevo carril bici de 831 m de longitud para conectar, por el oeste, el casco urbano de la Vall d'Uixó con la carretera CV-230 y con el paraje de Les Coves de Sant Josep. Este carril parte de la glorieta de la plaza de los Duques de Segorbe y discurre por el vial municipal conocido como Carretera de San José hasta su intersección con la CV-230, a la altura del pk 19+810. En este punto, el carril cruza la carretera para adentrarse en la zona verde que se dispone entre dicha carretera y la calle Estanislao Marco, formando un paralelismo con dicha calle en su recorrido hacia el oeste. El carril finaliza en el acceso al tramo peatonalizado de la calle conocida localmente como Passeig de Les Grutes.

A continuación, se describe la actuación por tramos y puntos significativos:

Tramo 1: glorieta Plaza Duques de Segorbe - Puente Barranco d'Aigualit

A escasos metros del inicio del carril en el casco urbano de Vall d'Uixó, la carretera de San José cruza el barranco d'Aigualit mediante una estructura, en la que se aplican las siguientes medidas para integrar los diferentes tráficos existentes:

- Redistribución del espacio en la sección transversal del puente (ancho disponible 6,25 m). Se reduce el ancho de calzada de circulación de 4,50 a 3,25 m, disponiéndose sensiblemente centrada respecto al ancho del tablero, y se amplían los espacios a ambos lados de la misma para mejorar la amplitud del itinerario peatonal e integrar el carril bici.

Se amplía de 1,10 m a 1,60 m la acera sur del puente, desde su extremo este hasta la calzada anular de la glorieta, para lo que se desplazan los sumideros existentes en el acceso por el este al puente.

Para esta ampliación, se recurre a un pavimento formado por baldosa de hormigón de dimensiones 40x40x3 cm y encintado interior mediante bordillo no montable 12/15x25x50 cm.

Por otra parte, se incrementa la altura de la barandilla existente en dicho lado mediante la incorporación de un pasamanos superior. Dado que por su configuración la barandilla podría resultar escalable, se instala por su parte interior una pantalla metálica para cubrir la banda delimitada por los largueros superior e inferior originales.

En el lado norte, para habilitar más espacio, se demuelen los pretilos antiguos del puente, de 0,50 m de anchura, y se construye un carril bici aprovechando el tramo de acera central existente, cuya anchura se amplía a 1,40 m y se prolonga hasta los extremos de la estructura, manteniendo la sobrelevación de la acera original (5-8 cm) y pendiente transversal hacia la calzada.

3. Actuaciones específicas

Actuación: paseo ciclo-peatonal a las cuevas de San José

Soluciones integradas en el diseño



Mejora del itinerario peatonal/ciclista

En el extremo este del puente, en coincidencia con la esquina del edificio de viviendas, el carril desciende hasta el nivel de la calzada mediante una suave rampa, para discurrir en dirección hacia la glorieta adosado a la acera existente frente al edificio. No obstante, ante la presencia del acceso principal al garaje del edificio y para guardar una distancia de seguridad suficiente a la glorieta, se plantea un paso ciclista para cambiar de margen, desde cuyo extremo sur el carril discurre junto a la acera ampliada hasta alcanzar la calzada anular de la glorieta, punto donde tiene su inicio el nuevo carril bici.

Se repone la protección por este lado mediante la construcción de un murete de hormigón armado, de 25 cm de anchura y 25 cm de elevación sobre el carril, sobre el que se instala una nueva barandilla metálica, similar a la existente en el lado sur, formada por 6 largueros tubulares sobre soportes IPN con extremo superior redondeado, dispuestos cada 2 m. Esta barandilla se remata, en su extremo oeste, mediante un pilar de mampostería concertada similar a las empleadas en los cambios de alineación de la barandilla del lado opuesto. Al igual que en la acera sur, se instala una pantalla metálica antiescalada.

Tramo 2: Extremo oeste puente Barranco d'Aigualit – CV-230

- En el extremo oeste del puente, el carril bici desciende hasta la cota de la calzada mediante una suave rampa para, posteriormente, prolongarse 29 m en dirección hacia la carretera CV-230 y cambiar de lado mediante un paso ciclista perpendicular a la carretera de San José. Una vez en el lado sur, el carril bici discurre hacia la CV-230 adosado a la acera existente y a nivel de calzada. El ancho del carril bici en este tramo oscila entre 2,00 y 2,20 m.

Punto 3: Cruce ciclo-peatonal CV-230

- Se implanta un nuevo cruce sobre la carretera CV-230 con el fin de canalizar el cruce de los flujos peatonales y ciclistas de la carretera de San José, así como de los posibles viandantes que procedan del entramado residencial adyacente a la CV-2281. Con el fin de habilitar el espacio necesario para el desembarco de la acera y carril bici en el cruce de la CV-230, se amplía la plataforma peatonal en la convergencia de las aceras norte de la CV-230 y sur de la carretera de San José, integrándose una pequeña jardinera en la conexión como elemento de integración urbana y ambiental.

Tramo 4: Cruce ciclo-peatonal CV-230 - Acceso principal urbanización

- Desde el cruce de la CV-230, el carril bici discurre por la zona verde que separa la carretera CV-230 de la calle Estanislao Marco. En los primeros metros, el carril aprovecha y amplía hacia el oeste el acceso peatonal que comunicaba la CV-230 con dicha calle y que ahora se pavimenta con el mismo acabado que las aceras. Desde este punto, el carril bici vira 90º hacia el oeste para situarse en paralelo a la calle Estanislao Marco. En los 85 primeros metros de este paralelismo, el trazado del carril discurre retranqueado 1,90 m respecto a la acera norte de dicha calle, aprovechando el espacio entre las alineaciones de arbolado y evitando su afeción. En esta zona el carril bici dispone de una anchura de 2,20 m. En el extremo oeste de la zona arbolada, el carril pierde el retranqueo respecto a la acera mediante un pequeño zig-zag para situarse, en adelante, adosado a la acera del vial. No obstante, la mitad oeste del tramo viene afectada por la línea de fachada de una parcela destinada al uso dotacional educativo, que debe respetarse y hace inviable integrar el carril bici por la falta de espacio. Como solución, se suprime el cordón de estacionamiento lateral desde el cambio de alineación (zig-zag) hasta el acceso principal a la urbanización, consiguiéndose dar continuidad a la acera y carril bici con anchos comprendidos entre 1,90 y 1,55 m para el primero, y entre 2,00 y 1,55 m para el segundo.

Punto 5: Acceso principal urbanización

- En el vial de acceso desde la calle Passeig de les Grutes a la calle Estanislao Marco, se realiza una mejora de las condiciones de señalización y uso del cruce peatonal, implementándose un nuevo paso ciclista al sur de este. Respecto al paso de peatones, se amplía su anchura de 3,20 a 4,00 m mediante nuevas marcas viales, a la vez que se amplía a 5 m el rebaje practicado en la mediana separadora de sentidos de dicho acceso.

Soluciones integradas en el diseño



Mejora del itinerario peatonal/ciclista

Asimismo, se practica un nuevo rebaje a la mediana, de 2,40 m de ancho, para facilitar el cruce ciclista. Para mejorar la visibilidad de la mediana, se pinta de amarillo el encintado de bordillo delimitador y de blanco la superficie del pavimento. Se renueva la señalización horizontal de este acceso.

Tramo 6: Acceso principal urbanización - Fin del carril bici

- En este tramo, el carril bici discurre adosado a la acera con una anchura comprendida entre 2,20 y 2,10 m, no obstante, la acera norte de la calle Estanislao Marco requiere de una ampliación al no disponer de ancho suficiente para que pueda ser empleada por personas en silla de rueda sin necesidad de invadir el carril bici. Por ello, la acera se amplía 60 cm hacia la zona ajardinada para conseguir una anchura mínima de 1,95 m.
- Asimismo, dado que el tamaño de la urbanización no es significativo y ya dispone de un acceso principal central, se anula la conexión oeste de la calle Estanislao Marco con Passeig de les Grutes con el fin de evitar cruces innecesarios y mejorar la seguridad y calidad del recorrido ciclo-peatonal. El espacio ocupado por este acceso se destina a ampliar la plataforma peatonal e integrar el carril bici creando, además, una plaza adicional de estacionamiento, de 6,20 m de longitud. Además, se prolonga unos 12 m hacia el oeste la zona ajardinada que separa las aceras de la citada calle y el Passeig de les Grutes, mejorando la calidad ambiental de la actuación.
- El cruce final de la calle Passeig de les Grutes se resuelve adosando por el norte al paso peatonal existente un nuevo paso ciclista de 2,10 m de anchura, y ampliando en la misma medida la plataforma peatonal que forma el inicio del acceso peatonalizado al paraje de Las Cuevas de San José.
- **Pavimentación:** El carril bici, en su tramo a lo largo de la carretera de San José, está terminado mediante una capa de lechada bituminosa (slurry asfáltico) en color rojo teja para diferenciarlo del tráfico motorizado. En el tramo del carril bici situado al sur de la CV-230, el pavimento del carril bici está formado por una solera de hormigón coloreado en tono ocre y con acabado rayado para conferir textura y adherencia. En aquellos tramos en los que este carril discurre adosado a la acera, el contacto entre ambos pavimentos se resuelve mediante una rigola 8x20x40 cm dispuesta verticalmente y enrasada con éstos. En el lado exterior del carril, se dispone un bordillo montable 10/12x25x50 enrasado con éste o con mayor o menor sobreelevación sobre el mismo, dependiendo de la necesidad de contener las tierras cuando el carril se dispone ligeramente por debajo del terreno natural. Por el contrario, en aquellas zonas en las que el carril se dispone segregado de la acera, la solera discurre encintada por dos bordillos no montables similares a los descritos. Para las ampliaciones de las aceras, se emplea un pavimento similar al existente basado en una solera de hormigón impreso de color rojizo y textura similar.
- **Señalización:** a lo largo del itinerario ciclista se incluyen pares de flechas para indicar la bidireccionalidad del carril, incluyéndose en sus proximidades, el pictograma ciclista, a fin de informar y separar el tráfico peatonal. En intersecciones del carril bici con calles secundarias, se implantan marcas M-4.4 (paso ciclista) y se incluyen marcas viales M-6.5 (ceda el paso), en cada sentido de acceso al paso ciclista, para indicar que el ciclista no tiene la preferencia, debiendo éste extremar las precauciones. En los cruces transversales del carril sobre las calzadas de la carretera de San José y de la CV-230, se incluyen líneas de detención de 20 cm de anchura (marca M-4.1) en cada sentido de acceso al paso ciclista, así como señales horizontales de STOP (marca M-6.4). En intersecciones del carril bici con pasos peatonales, la marca vial M-4.3 del paso de peatones se prolonga entre bordillos, disponiendo el peatón de prioridad frente al ciclista.
- **Balizamiento:** en los tramos en los que el carril bici discurre junto a la calzada de circulación a motor y a nivel con ésta (carretera San José excepto puente), el balizamiento y protección del carril bici se realiza mediante la delimitación de una franja de separación con la calzada, formada por dos marcas longitudinales de 10 cm de espesor y separadas 45 cm (distancia entre ejes), en cuyo interior se disponen separadores reflectantes elipsoidales de caucho, específicos para carril bici (tipo Zebra), de dimensiones 775x164x90 mm y separados cada 2,50 m.

3. Actuaciones específicas

Actuación: paseo ciclo-peatonal a las cuevas de San José

Soluciones integradas en el diseño



Aumento de la permeabilidad peatonal

- Nuevo paso de peatones, de 4,00 m de ancho, sobre la CV-230, alineado con el paso ciclista, de 2,00 m de ancho.
- Se instalan tres pasos peatonales a nivel en el tramo de actuación que comprende la carretera de San José. Los dos primeros se alinean con los extremos de la fachada del nuevo parque de la carretera de Sant Josep, a fin de comunicar el recinto con el itinerario peatonal que forma la acera sur hasta el centro urbano y CV-230.
El tercer paso peatonal se ubica a 22 m al noreste de la intersección de esta calle con la CV-230, con el objetivo de comunicar las aceras de ambos lados del vial y facilitar el acceso al cruce peatonal de la CV-230.
- Se crea un nuevo paso ciclo-peatonal, sobre la Travesía San José, para dar continuidad a la acera y carril bici de la carretera de San José.



Ordenación del transporte público

- Se habilita una nueva plataforma para la parada del transporte público que se ubica inmediatamente al este del paso ciclo-peatonal sobre la CV-230. Esta plataforma se dispone segregada del flujo principal mediante un separador físico de 18,50 m de longitud, formado por un encintado de bordillo montable doble 20x22x50 cm, que se pinta de blanco y negro para aumentar su percepción y efecto de balizamiento.
- Para el viajero, se crea un andén peatonal de 2,20 m de anchura a lo largo de la parada, como prolongación hacia el oeste del itinerario ciclo-peatonal.
- Se dota a la parada de marquesina metálica dotada de bancos, así como sendas papeleras a ambos lados de la marquesina.



Itinerarios accesibles

- Se amplía el ancho de la acera sur del puente sobre el barranco d'Aigualit para conseguir un itinerario adaptado a personas con movilidad reducida a lo largo de la carretera de San José.
- Inmediatamente al sur del cruce peatonal sobre la CV-230, se pavimenta con hormigón impreso la antigua explanada que formaba el paseo peatonal que comunica la calle Estanislao Marco con la carretera CV-230.
- En la calle Estanislao Marco, se amplía la acera del lado norte para adecuar ésta al uso por personas con movilidad reducida. Para ello, en el tramo colindante con la zona de estacionamiento, se recrece a costa de la zona ajardinada, aumentando su anchura de 1,45 a 1,95 m, ofreciendo ahora un ancho libre de 1,50 m. Por contra, al oeste del zig-zag del carril bici, las posibilidades de ampliación quedan limitadas tanto por la necesidad de respetar la línea de fachada de la parcela dotacional existente como por la necesidad de compatibilizar el espacio con la integración del carril bici. En este tramo, se elimina el cordón de estacionamiento y se integra una nueva acera de 1,55 m de anchura mínima, superior a la exigida para itinerarios adaptados.
- En los pasos peatonales a nivel, se integran vados de tres pendientes, pavimentados con baldosa de botón en los desembarcos en la calzada y con baldosa de barras para indicar la orientación del paso para los invidentes.



Ordenación del entorno

- Ejecución de un nuevo parque urbano junto a la acera norte de la carretera de San José, justo al oeste del puente que cruza el barranco de l'Aigualit. Se habilita sobre los terrenos abancalados presentes en este emplazamiento, manteniendo estas plataformas a distinto nivel, que se salvan mediante rampas accesibles y escaleras complementarias. Todas las plataformas quedan comunicadas por un paseo peatonal, de 2,00 m de ancho, totalmente iluminado.
- El drenaje de la CV-230, interrumpido por la presencia de la nueva parada de bus y su separador físico, se soluciona ahora disponiendo un caz contiguo a la parte interna del separador, que une las cunetas ya existentes que conducen las aguas de oeste a este.

3. Actuaciones específicas

Actuación: paseo ciclo-peatonal a las cuevas de San José

Estado final

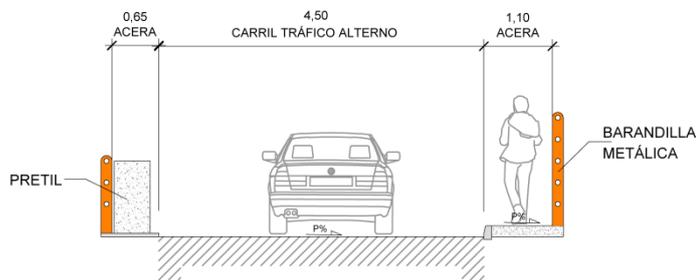


Carril unidireccional

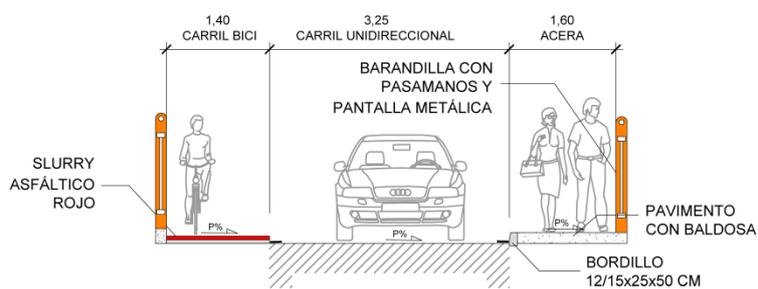
INICIO CARRIL BICI (ancho 2,15 m)

Cebreado para canalizar

SECCIÓN A-A' ANTES



SECCIÓN A-A' DESPUÉS



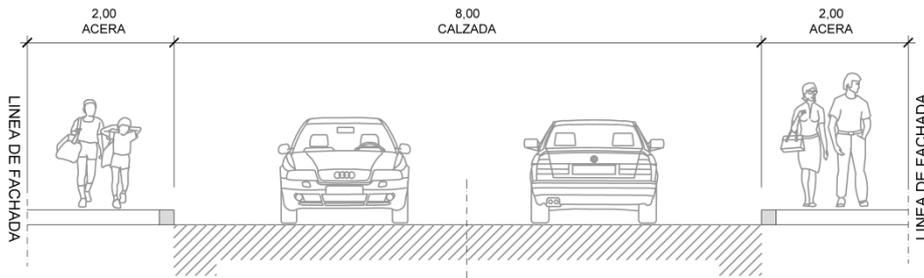
3. Actuaciones específicas

Actuación: paseo ciclo-peatonal a las cuevas de San José

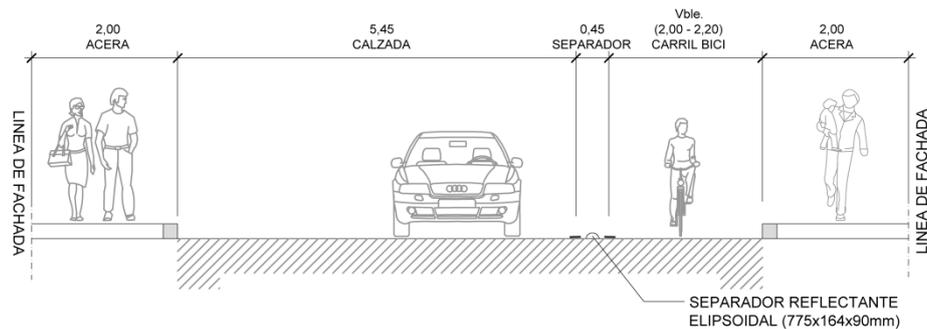
Estado final



SECCIÓN B-B' ANTES



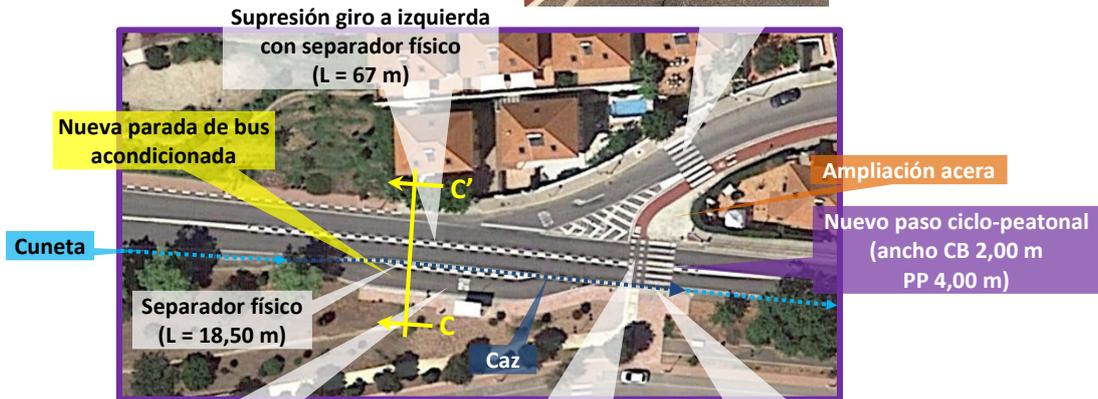
SECCIÓN B-B' DESPUÉS



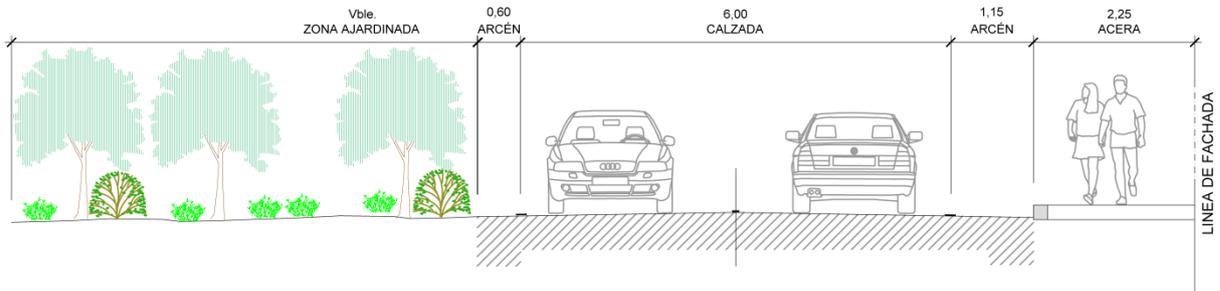
3. Actuaciones específicas

Actuación: paseo ciclo-peatonal a las cuevas de San José

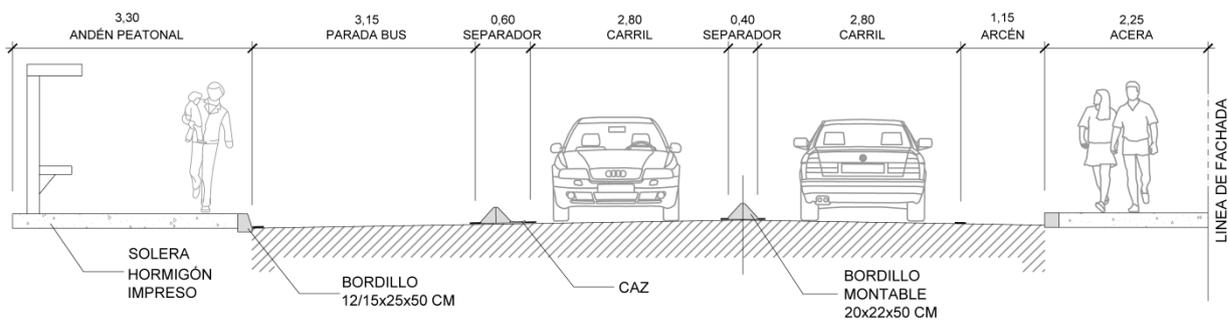
Estado final



SECCIÓN C-C' ANTES



SECCIÓN C-C' DESPUÉS



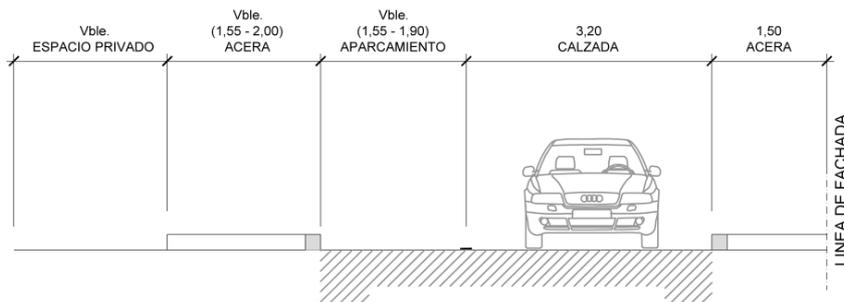
3. Actuaciones específicas

Actuación: paseo ciclo-peatonal a las cuevas de San José

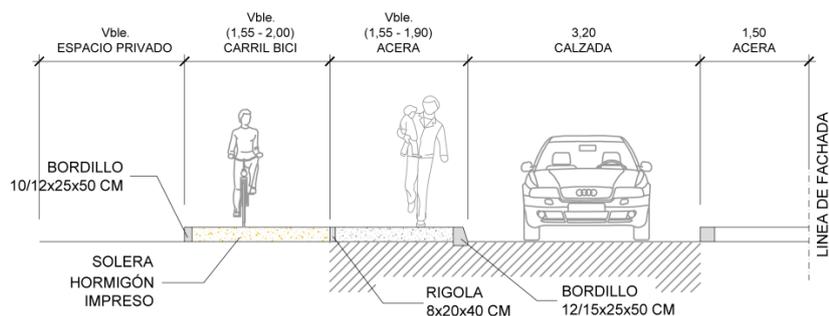
Estado final



SECCIÓN D-D' ANTES



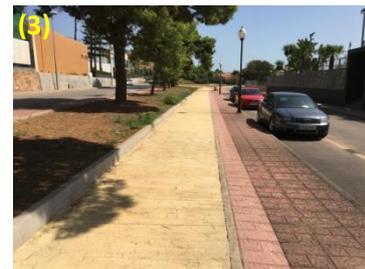
SECCIÓN D-D' DESPUÉS



3. Actuaciones específicas

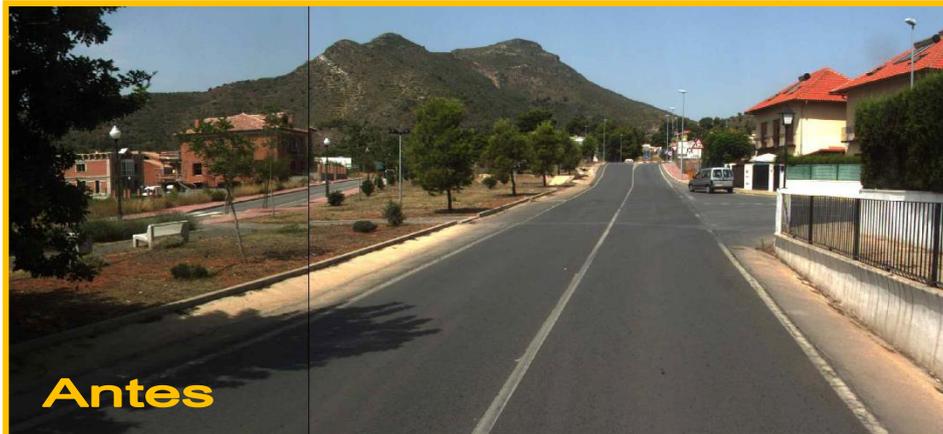
Actuación: paseo ciclo-peatonal a las cuevas de San José

Estado final



3. Actuaciones específicas

Actuación: paseo ciclo-peatonal a las cuevas de San José





Mejora de la capacidad funcional

- Con la modificación del sentido de circulación en la carretera de San José se mejoran las condiciones de seguridad en la circulación del tráfico motorizado, especialmente en el paso sobre el barranco d'Aigualit donde la sección resulta muy estricta incluso para el cruce de dos vehículos ligeros, a la vez que se incrementa la compatibilidad con otros modos de desplazamiento sostenible como es el uso de la bicicleta y pie.
Asimismo, esta solución contribuye a reducir el tráfico motorizado por el citado vial aumentando el bienestar de los residentes en la medida en la que el tráfico se limita al propio de agitación del conglomerado residencial colindante.
- Con la cancelación del giro a izquierda en la intersección con la CV-230, se contribuye a mejorar la seguridad en la misma, disminuyendo la probabilidad de accidentes laterales o frontales durante estas maniobras y propiciando la amortización de las glorietsas como elementos para realizar con seguridad este movimiento.



Mejora del itinerario peatonal y/o ciclista

- La construcción del carril bici ofrece al residente en el centro urbano de La Vall de Uixó un itinerario específico para el uso de la bicicleta, como medio alternativo al uso del vehículo particular, a través del que acceder y disfrutar de los recursos turísticos, deportivos y de ocio existentes que se disponen en el valle. Asimismo, los residentes en los edificios colindantes con la carretera de San José tienen ahora una nueva posibilidad de utilizar la bicicleta de forma segura para acudir al supermercado, al taller y a otros tantos recursos que se distribuyen a lo largo del centro urbano, sin necesidad de preocuparse por aspectos tales como el estacionamiento, con los consabidos beneficios que reporta la movilidad sostenible desde el punto de vista de la salud y de la cohesión social y territorial.



Aumento de la permeabilidad peatonal

- Paliar el efecto de barrera que supone en sí el viario urbano, así como la travesía de la CV-230 en los entornos poblados, favoreciendo la interrelación con entornos de interés social y facilitando el acceso al transporte público.



Ordenación del transporte público

- Dignificar el transporte público, haciéndolo más atractivo y seguro, ofreciendo unas condiciones que aumenten el confort y eficacia para el usuario.



Itinerarios accesibles

- Garantizar que el acceso a los recursos turísticos de la zona y el transporte público se puede a disposición también del colectivo de personas con diversidad funcional.