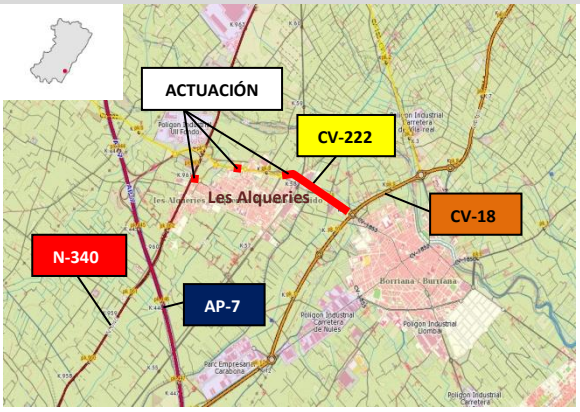
ACTUACIÓN

ACTUACIONES DE MEJORA DE SEGURIDAD VIAL, ADECUACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y MOVILIDAD CICLISTA EN LA CV-222. LES ALQUERIES (CASTELLÓN)

1. Información General

LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA

CARRETERA: **CV-222**	TRAMO: **PK 7+250 A PK 9+300**	
POBLACIÓN:	**LES ALQUERIES/ALQUERÍAS DEL NIÑO PERDIDO**	
HABITANTES:	**4.466 (2017)**	
TRAVESÍA [X]	CARRETERA PERIURBANA [ ]	
IMD total:	**9.223 (2017)**	
IMD pesados:	**877 (9,5%)**	
Tráfico ciclista (bajo/moderado/alto):	**bajo**	



Accidentalidad (BBDD G.V. Quinquenio 2013/2017): **9 Acc. con heridos leve y 7 Acc. con daños.**

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



Actuación 1

Actuación 2

Actuación 3

PRESUPUESTO DE INVERSIÓN: 279.016 €	**FECHA DE ACTUACIÓN: enero 2017**
RESPONSABLE: CHOPVT	**CÓDIGO: C90101**

3. Actuaciones específicas

Actuación 1: ordenación de accesos y cancelación giros a izquierda

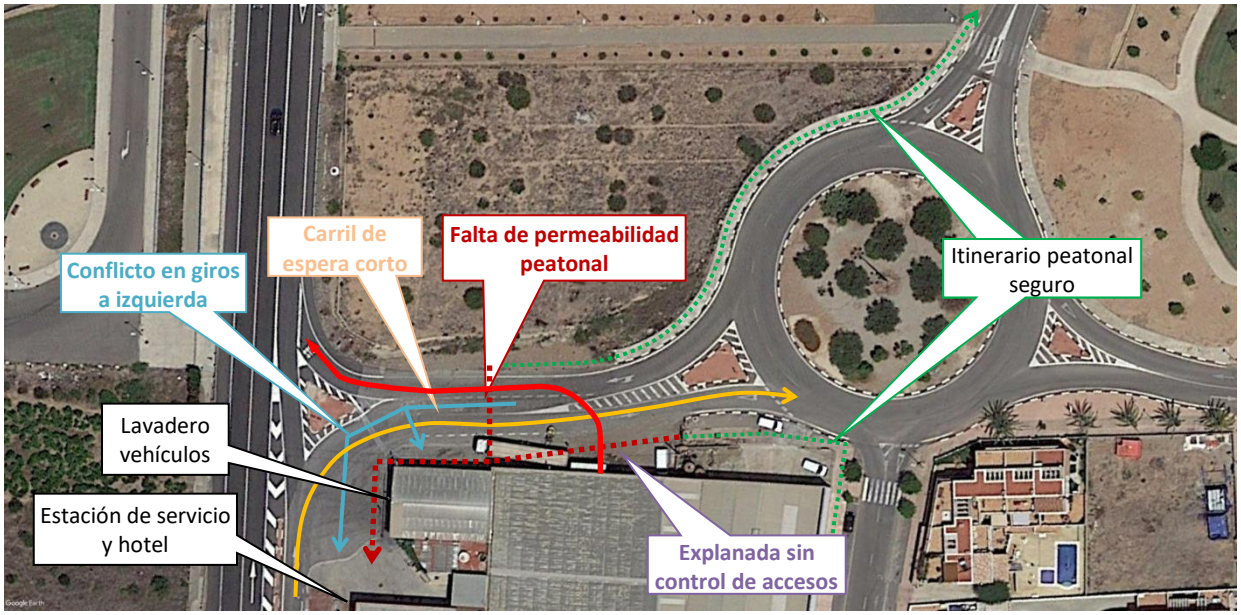
Problemática existente

- Este emplazamiento es uno de los accesos principales a Les Alqueries desde el oeste a través de la N-340, en el que se presentan varios aspectos conflictos de ordenación de movimientos.
  Por un lado, los vehículos pesados que acceden a la carretera desde las naves situadas al sur tienden a incorporarse a la N-340, de forma peligrosa, cruzando la calzada en lugar de realizar el itinerario por la rotonda. Esta situación se agrava por la lentitud de los movimientos y las limitaciones de visibilidad creando conflictos con los vehículos que circulan normalmente.
- Por otra parte, en el tramo se permiten los giros a izquierda de los vehículos que salen de la glorieta para llegar a la estación de servicio y lavadero, provocando situaciones de elevado riesgo de colisión frontal con los vehículos que salen de la N-340 hacia la glorieta.
- Frente a las naves industriales se sitúa una explanada, sin ordenación alguna, empleada para el estacionamiento.
- No existe un itinerario seguro para los peatones que, procedentes de la zona urbana (zona este), quieran llegar hasta los negocios y puestos de trabajo ubicados al sur del vial (estación de servicio, hotel, lavadero).
- Firme muy deteriorado que merma la seguridad del tramo.

Condicionantes y aspectos considerados

- Accesos a naves industriales.
- Presencia de isletas deflectoras (glorieta e intersección en T de N-340 y CV-222)
- Instalaciones y servicios municipales.
- Drenaje.

Esquema Conceptual: Estado Inicial



3. Actuaciones específicas

Actuación 1: ordenación de accesos y cancelación giros a izquierda

Soluciones integradas en el diseño

Mejora de la capacidad funcional

- Reasfaltado del todo el tramo de actuación.
- Reordenación de espacios en la sección transversal en el tramo entre la intersección con la N-340 y la glorieta. Se elimina el carril central de espera y construye una mediana física para separación de sentidos de circulación mediante la prolongación de las isletas deflectoras. La sección queda constituida por un arcén de 1 m en el lado norte y un carril de circulación de 4,20 m; y en el lado sur cuenta con un arcén de 0,30 m y un carril de circulación de 4 m; separados ambos por una mediana de 2,20 m.

  La mediana está formada por una solera de hormigón de 20 cm de espesor y 1,15 m de ancho, encintada lateralmente mediante bordillos de hormigón recto o montable, dependiendo del tramo, que se deprime para permitir el cruce peatonal. Para evitar que esta depresión se convierta en zona de paso para vehículos a motor, se colocan sendos bolardos en los extremos.

  Entre la isleta de la N-340 y el paso peatonal, el prefabricado empleado es un bordillo no montable 12/15x25x50 cm mientras que, desde el paso peatonal hasta la isleta de la glorieta, se opta por un bordillo montable 22x20x50 cm, para tener en consideración la mayor sinuosidad del trazado en relación con el tráfico pesado en la entrada y salida a la calzada anular, así como la existencia de accesos a vehículos pesados de la nave industrial colindante.

Aumento de la permeabilidad peatonal

- La acera oeste de la glorieta se prolonga en dirección hacia la N-340, manteniendo su ancho (2,30 m) y pavimento formado por loseta de 4 pastillas y encintado interior con bordillo no montable 12/15x25x50 cm. Asimismo, se mantiene la sobreelevación de 20 cm de la acera sobre la calzada de circulación.
- Nuevo paso peatonal a nivel, de 4 m de anchura, para comunicar los espacios peatonales de ambos lados del tramo. Este paso se ubica antes de los accesos a la nave industrial.

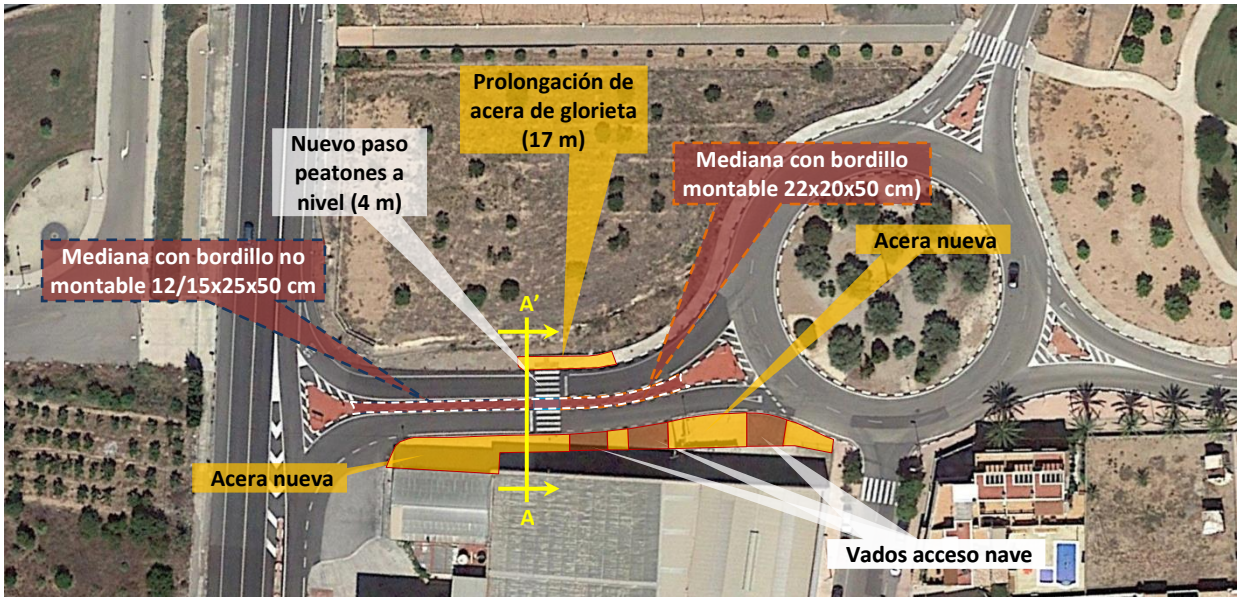
Ordenación del entorno.

- En el lado sur del tramo, se acondiciona el espacio disponible entre la calzada y los límites de parcelas de las naves industriales, construyendo una nueva acera con vados en cada uno de los tres accesos a la nave industrial. Para el pavimento de esta acera se emplea la misma baldosa utilizada en las aceras con las que conecta, en este caso baldosa de 40x40x3 cm con grabado hexagonal.
- En los tres vados de acceso a la nave, se sustituye dicho pavimento por una losa de hormigón armado, pintado de rojo para diferenciarlo de las zonas estrictamente peatonales.

3. Actuaciones específicas

Actuación 1: ordenación de accesos y cancelación giros a izquierda

Estado final





Nueva acera al sur de la carretera, con vados para accesos a la nave



Nueva mediana, con diferentes bordillos según tramo, y vado en el cruce peatonal

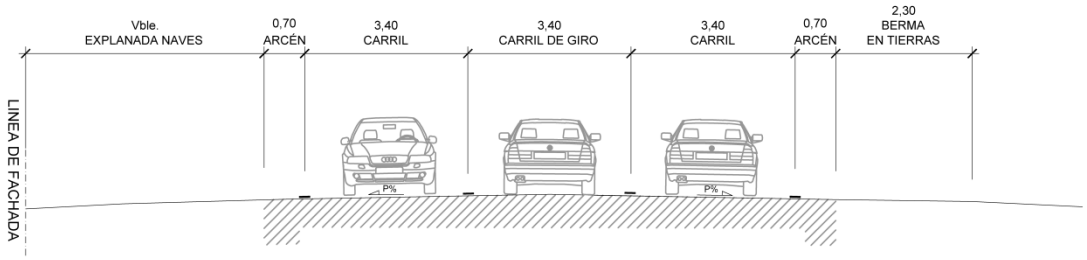


Nuevo paso de peatones a nivel

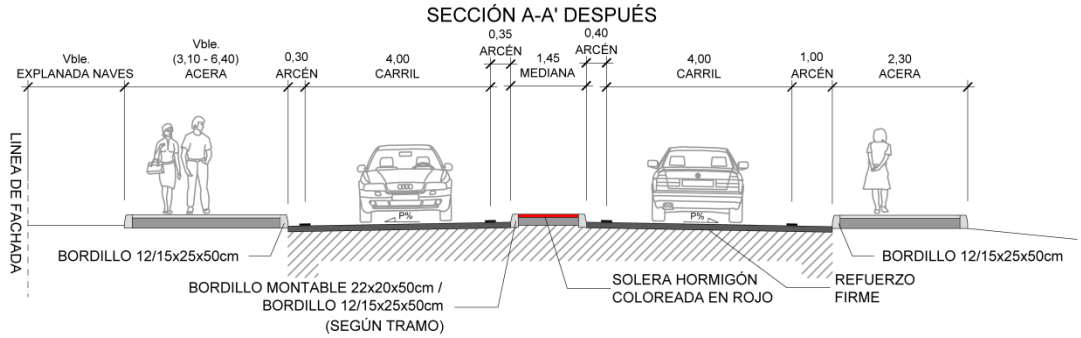


Nueva acera al norte de la carretera

SECCIÓN A-A' ANTES



SECCIÓN A-A' DESPUÉS



4. Actuaciones específicas

Actuación 2: paradas de autobús pk 7+700

Problemática existente

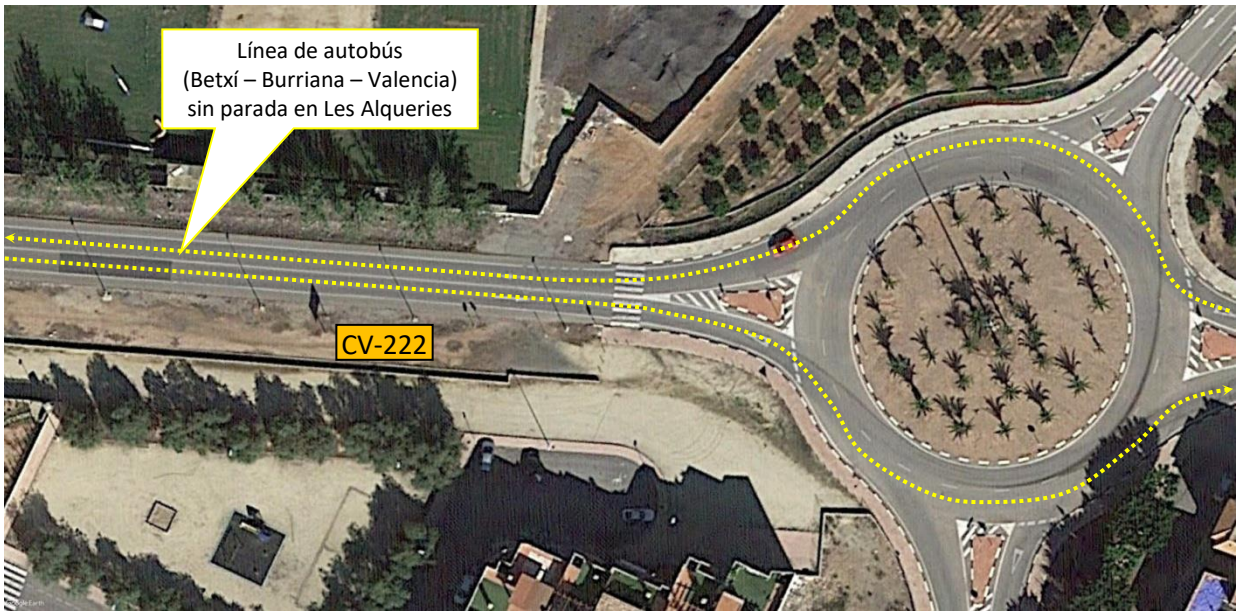
- El municipio de Les Alqueries se sitúa entre Betxí y Borriana, los cuales están comunicados mediante una línea regular de autobuses cuyo trayecto finaliza en Valencia.
  Esta línea de transporte público discurre por la CV-222 en su tramo entre los dos municipios, pasando por Les Alqueries, sin embargo, aquí no se cuenta con ninguna parada que de cobertura a sus vecinos y que fomente el empleo del autobús en viajes interurbanos.

Condicionantes y aspectos considerados

- Línea autobús interurbano Betxí – Burriana - Valencia.
- Espacio, a ambas márgenes de la plataforma, que se puede emplear para llevar a cabo la futura actuación.
- Presencia de aceras, con sus respectivos acabados, en las proximidades de la glorieta.
- Instalaciones y servicios municipales.
- Drenaje.

Esquema Conceptual: Estado Inicial





4. Actuaciones específicas

Actuación 2: paradas de autobús pk 7+700

Soluciones integradas en el diseño

Ordenación del transporte público

- Aprovechando la zona de dominio público de la carretera se construyen, al oeste de la glorieta del pk 7+700 de la CV-222 y a ambos lados de la carretera, sendos apartaderos para la parada de los autobuses de las líneas regulares que operan en la zona y con parada en esta población.
  Para ello, tomando como referencia el borde exterior del arcén, se amplía la plataforma afirmada 2,45 m, conformando un carril paralelo a la calzada de 20 m de longitud y 3,70 m de anchura total, en cuyos extremos se diseñan transiciones de entrada y salida al carril, de longitudes de 12 y 13,50 m, respectivamente.
  Para el diseño de estas transiciones, el bordillo del andén describe un trazado basado en la sucesión de curvas, de radio 10 m en las convergencias y divergencias con el borde del arcén y de 15 m en las tangencias con el borde exterior del apartadero paralelo al eje de la carretera. Estas curvas quedan conectadas rectas.
  Exteriormente a estos apartaderos se construyen andenes peatonales perimetrales, de 2 m de anchura en el caso de la parada norte y de 2,30 m en el caso de la parada sur.
- Pavimentación: El andén peatonal en el contorno de la parada está constituido por una solera de hormigón de 20 cm de espesor, delimitado del lado de la calzada por un bordillo no montable 12/15x25x50 cm y exteriormente por una rigola vertical de 8x20x40 cm. Se texturiza la superficie de la solera en fresco mediante el rayado transversal para conferir rugosidad y adherencia, salvo en la zona frontal de la parada donde éste acabado se sustituye por una franja, de 17,5 m de longitud y 40 cm de anchura, pavimentada mediante baldosa de botones amarilla.
  La pendiente transversal de este andén se orienta hacia el exterior/interior de la calzada de circulación, disponiéndose los andenes elevados 20 cm respecto al plano de rodadura.
- Señalización: respecto a la señalización vertical, se instala en el inicio del andén peatonal de cada una de las dos paradas, la correspondiente señal S-19 indicativa de la parada de bus.
  En relación con la señalización horizontal, el apartadero queda delimitado interiormente por la marca vial de borde de calzada, de 15 cm de anchura, que se dispone discontinua a lo largo de toda la zona reservada para uso exclusivo del autobús.
  Por otra parte, todo el apartadero, incluido la franja correspondiente al arcén, se trata mediante una lechada bituminosa antideslizante (slurry), coloreada de rojo para diferenciarla de la calzada normal de circulación y sobre la que se pintan dos marcas horizontales amarillas M-6.2 (BUS) orientadas en el sentido de la circulación. Asimismo, se delimita un resguardo respecto al andén mediante una banda continua de 15 cm de espesor coloreada en negro, distante del bordillo por una franja pintada también en rojo de 20 cm.
- Mobiliario: se incluyen, en ambas paradas, marquesinas acristaladas con bancos para ofrecer al usuario, durante su espera, descanso y protección frente al sol e inclemencias meteorológicas.
- Alumbrado: en el caso de la parada del lado sur, se retranquean los tres báculos afectados por la actuación, reubicándolos junto al borde exterior del andén y la nueva acera. Para ello, se ejecutan las correspondientes derivaciones subterráneas desde la línea de alumbrado, que mantiene su alineación original bajo el apartadero.

Itinerarios accesibles

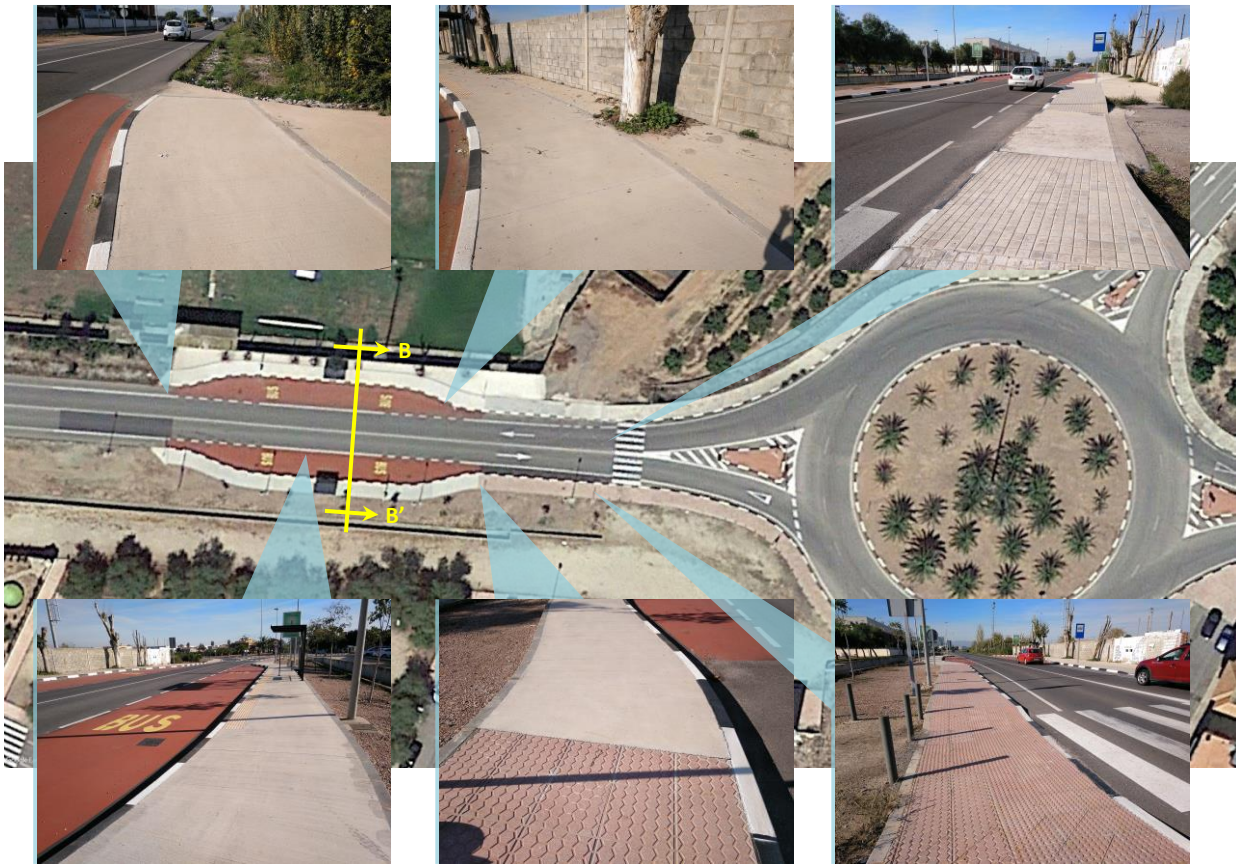
- En el extremo oeste de los andenes peatonales, donde acaban y comunican con la calzada, se crean rampas para facilitar la subida y bajada de personas mayores y personas con diversidad funcional motriz. Por otro lado, se repavimenta el desembarco al paso de peatones de la acera sur existente con las respectivas baldosas podotáctiles.

Ordenación del entorno.

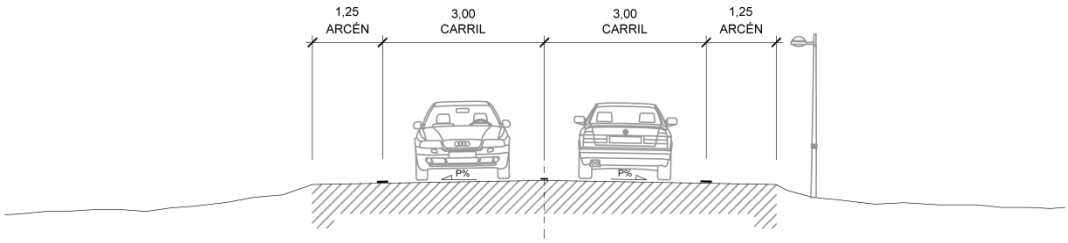
- Se prolongan, desde el paso de peatones existente, las aceras que delimitan por el oeste la glorieta con el fin de permitir el acceso a las nuevas paradas de autobús. Estas prolongaciones se realizan manteniendo la anchura (2,30 m en ambos casos) y acabados de las aceras existentes. Así, en el lado norte, se emplea baldosa 40x40 cm de 4 pastillas, mientras que en el lado sur son baldosas 40x40 cm con grabado hexagonal.
- Para mejorar la calidad urbana y amplitud de la parada del lado norte, se pavimenta con hormigón en masa la franja delimitada por el borde exterior del andén de la parada y el muro de cerramiento del campo de futbol, formando alcorques alrededor de cada uno de los árboles que se dispone entre el andén y el muro.

Actuación 2: paradas de autobús pk 7+700

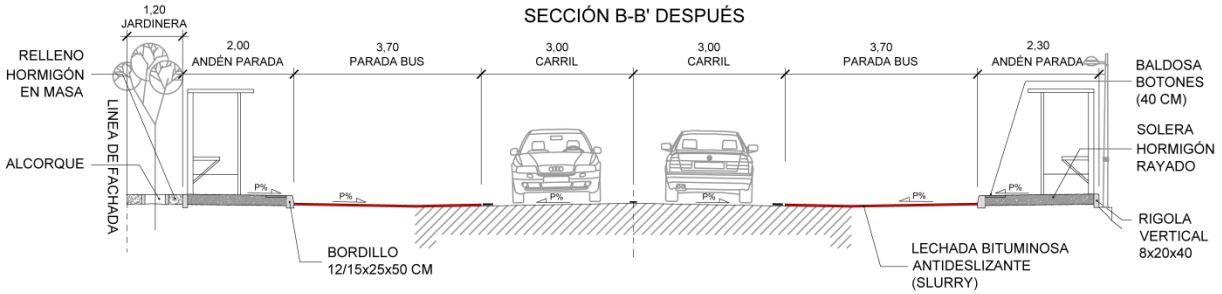
Estado final

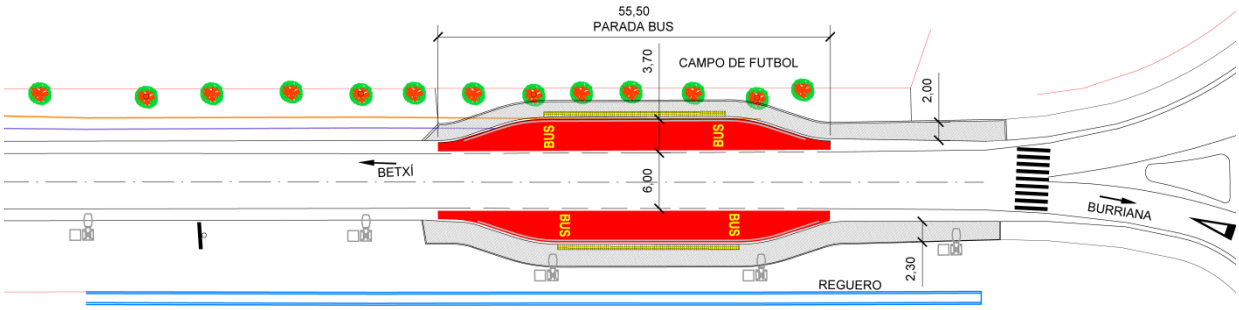


SECCIÓN B-B' ANTES



SECCIÓN B-B' DESPUÉS





4. Actuaciones específicas

Actuación 2: paradas de autobús pk 7+700









5. Actuaciones específicas

Actuación 3: carril bici Les Alqueries a CV-18

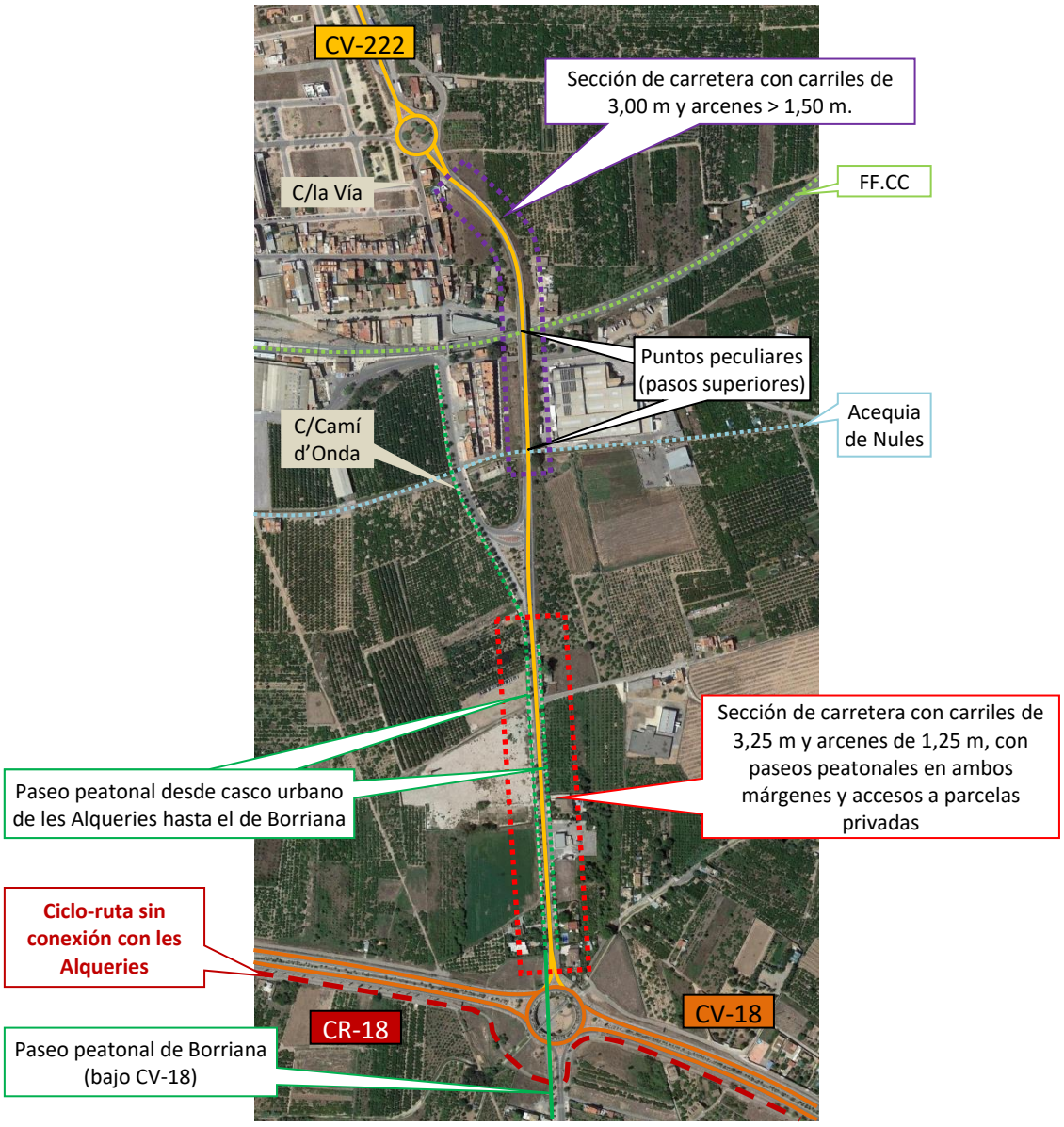
Problemática existente

- Les Alqueries se encuentra muy próxima a Borriana, presentando unas condiciones favorables a la movilidad sostenible. Pese a ello, se echa en falta un espacio destinado al tráfico ciclista dado que las únicas alternativas de desplazarse en bici entre ambas poblaciones es haciendo uso del arcén de la CV-222, de forma peligrosa debido a altas intensidades y velocidades de circulación o, como alternativa, circular por el paseo peatonal que discurre por su margen sur, con los propios riesgos y conflictos con los viandantes que puede suponer el compartir el especio sin ordenación alguna, especialmente en las épocas de alta afluencia (época estival, desplazamientos hacia las playas).
- Falta de accesibilidad ciclista desde Les Alqueries a la cicloruta CR-18.

Condicionantes y aspectos considerados

- Sección de la calzada entre 9 y 10 m, con arcenes superiores a 1,50 m y carriles comprendidos entre 3,00 y 3,25 m.
- Intersección entre la CV-222 y la CV-2203 (C/Camí d'Onda).
- Pasos superiores sobre las vías del tren y sobre la Acequia de Nules.
- Accesos a parcelas privadas.
- Cicloruta CR-18, que conecta la Vall d'Uixó con Castellón.
- Disponibilidad de espacios.
- Instalaciones y servicios municipales.
- Drenaje.

Esquema Conceptual: Estado Inicial



Soluciones integradas en el diseño

Mejora del itinerario peatonal y/o ciclista

- Construcción de un tramo de carril bici de 1.086 m de longitud para comunicar el casco urbano de Les Alqueries con la cicloruta CR-18 (Nules-Vila-Real) y con el carril bici de Borriana.
  El inicio de este nuevo carril bici se ubica junto a la glorieta del pk 8+770 que forma el acceso noreste al casco urbano de les Alqueries y, su final, se localiza a 50 m antes de llegar a la glorieta del 9+650 de la carretera CV-18, punto en el que el carril desembarca en el paseo peatonal que comunica ambas poblaciones y que cruza bajo la glorieta de la CV-18 mediante dos pasos inferiores bajo el anillo.
  La construcción de este carril se lleva a cabo, en su mayor parte, compartiendo la plataforma actual de la carretera CV-222, así como los ramales de entrada y salida a Les Alqueries en la intersección de la carretera municipal CV-2203, todo ello con la redistribución de espacios en la sección transversal y, en tramos muy concretos, mediante la ampliación de esta o el uso de plataformas afirmadas antiguas de la carretera.
  A continuación, se describe el trazado del carril con las soluciones adoptadas en cada tramo:

  <u>Glorieta pk 8+200</u>
  La construcción del carril bici se inicia en el extremo oeste de las viviendas que se ubican junto a la glorieta, en su lado este, delimitadas por los ramales de la CV-222 y de la calle La Vía.
  El inicio del carril bici se ubica en la zona ajardinada que se dispone entre las viviendas y la calzada anular, espacio que se remodela con un doble fin: por un lado, adecentar y ampliar la acera que contornea por el oeste y norte al edificio y, por otro, integrar el carril bici y orientarlo hacia el cruce de la calla La Vía.
  En el extremo norte de la acera, haciendo uso de un resto de la antigua plataforma de la CV-222, el trazado del carril bici converge hacia la calzada actual de la carretera. En esta convergencia, con el fin de evitar el estacionamiento irregular que pueda afectar a la seguridad de los ciclistas, se constituye una isleta separadora desde el acceso existente hasta la convergencia.

  <u>Tramo 1: glorieta pk 8+200 a intersección 8+770</u>

  En este tramo, la construcción del carril bici se consigue mediante la redistribución de la sección transversal, para lo cual, se reduce el arcén del lado norte de 1,50 a 0,5 m y se desplazan hacia dicho lado los carriles manteniendo, a diferencia de otros tramos, el ancho original de 3 m. Con esta medida se consigue habilitar una franja por el lado sur, de ancho variable entre 3,30 y 3,60 m, para albergar el carril bici y la mediana separadora.
  El carril bici discurre segregado de la calzada de circulación motorizada mediante una mediana, la cual alberga bordillos específicos para carril bici de dimensiones 20x10x50 cm y con cantos vistos redondeados. Estos bordillos se disponen separados 40 cm de la marca de borde de calzada y 20 cm de la marca de borde de nuevo carril bici, embebidos 5 cm en la capa de rodadura, de forma que solo dejan expuesta la mitad superior (5 cm) correspondiente a la superficie redondeada, disminuyendo así la lesividad en caso de colisión contra estos por ciclistas o peatones. Asimismo, estos elementos se disponen de forma discontinua en tramos de 1,50 m, separados 2,00 m.

  <u>Intersección CV-222 y CV-2203 (calle Camí d´Onda) pk 8+770</u>

  En el tronco de la CV-222, al igual que el tramo anterior, se reduce el arcén del lado norte a 50 cm y se desplazan hacia dicho margen todos los carriles, manteniendo la anchura de los mismos (3 m) y el esquema de la intersección.
  Una vez cruzada la Acequia de Nules, el carril bici se adentra en la intersección haciendo uso del carril de entrada a Les Alqueries en sentido de circulación hacia Borriana. Debido a la tipología de la intersección y los movimientos integrados en la misma y con el fin de mantener una uniformidad en el ancho del carril bici, resulta necesario ampliar progresivamente la plataforma del ramal desde aproximadamente su divergencia de la CV-222 hasta la confluencia con la acera existente en el lado norte de la calle Camí d´Onda (CV-2203), todo ello a costa de la berma existente. La ampliación en el punto más desfavorable es de aproximadamente 2,60 m respecto al borde original del arcén.

Soluciones integradas en el diseño

Asimismo, se adecúa el extremo este de la acera norte de la citada calle, ocupado por una jardinera en todo su ancho, que se elimina y se convierte en un tramo pavimentando con rampa de acceso desde el carril bici.

En este punto se diseña un paso ciclista en curva a izquierdas, de 5 m de anchura, para orientar hacia el lado sur de la intersección el carril bici, discurriendo desde dicho punto, en dirección hacia la CV-222, compartiendo la plataforma del carril de incorporación a la CV-222 en sentido hacia Borriana. Este paso ciclista se pinta de rojo para incrementar su visibilidad.

En el carril de entrada a la CV-222 se realiza una redistribución del espacio en la plataforma, cuya anchura es de 9 m, reduciendo la amplitud del cebreado de la isleta de 4,40 a 2,00 m así como la anchura de la calzada de 4,00 a 3,20 m. Con ello se habilita un carril bici de 3,80 m por el lado sur que conecta con el del tramo 2 con una suave transición del ancho. Se instala una barrera de hormigón para, desde el nuevo paso de peatones de calle Camí d´Onda, dar cobertura al carril bici.

Tramo 2: intersección pk 8+770 a glorieta CV-18 (fin carril bici)

En este tramo, la CV-222 viene delimitada lateralmente por paseos peatonales que comunican Les Alqueries con Borriana. La plataforma disponible es de 9 m por lo que se realiza un replanteamiento de la sección transversal, eliminando los arcenes, reduciendo los carriles de circulación de 3,25 a 3,00 m y desplazando el eje de la nueva calzada hacia el lado norte. Con ello se libera una franja de 3,00 m de anchura para materializar la continuidad del carril bici desde la intersección, que queda separado de la calzada de circulación mediante la misma mediana y bordillo discontinuo descrito anteriormente, contando con una anchura ahora de 2,20 m.

El carril bici finaliza a 50 m antes de la calzada anular de la glorieta de la CV-18, donde el ciclista puede incorporarse a la carretera u optar por el uso del amplio paseo peatonal que existe para el cruce bajo la calzada anular de la glorieta para acceder al casco urbano de Borriana y a la cicloruta CR-18 que conecta Oropesa con Nules.

Se repone la señalización del paso peatonal existente 25 m antes del final del carril bici, reduciendo su anchura a 4 m para ajustarlo al ancho disponible en su desembarco y que viene delimitado por las jardineras del paseo.

En las intersecciones del carril bici con accesos a parcelas o caminos, se pinta de rojo el carril bici para indicar tanto al ciclista como al tráfico motorizado la singularidad del punto. Asimismo, se incluyen para el ciclista marcas M-6.5 (ceda el paso) y líneas de detención de 20 cm en cada sentido de circulación en los extremos del cruce sobre el acceso.

Se incluyen marcas horizontales con el pictograma ciclista a lo largo del tramo para resaltar la reserva de este espacio para las bicicletas, con mayor énfasis en los entornos de intersecciones con flujos peatonales (paso de peatones) y accesos, para remarcar la prohibición de acceder a este espacio a los vehículos a motor y peatones.



Aumento de la permeabilidad peatonal

- Se incluye, en la calle La Vía, un paso ciclo-peatonal para comunicar la zona verde del sector oeste delimitada por la CV-222 y la calle Riu Sec, con el inicio del carril bici. Este cruce está constituido por un paso de peatones a nivel de 3 m de anchura y un paso ciclista adosado de 2 m de ancho, situado al oeste del anterior.
- Dado que en la calle Camí d´Onda no existe ningún paso peatonal que permita acceder al paseo peatonal hacia Borriana, se instala un paso de peatones a nivel, de 4 m de anchura, para canalizar el flujo peatonal derivado de la zona residencial situado al norte de esta calle hacia el itinerario peatonal en dirección hacia Borriana.



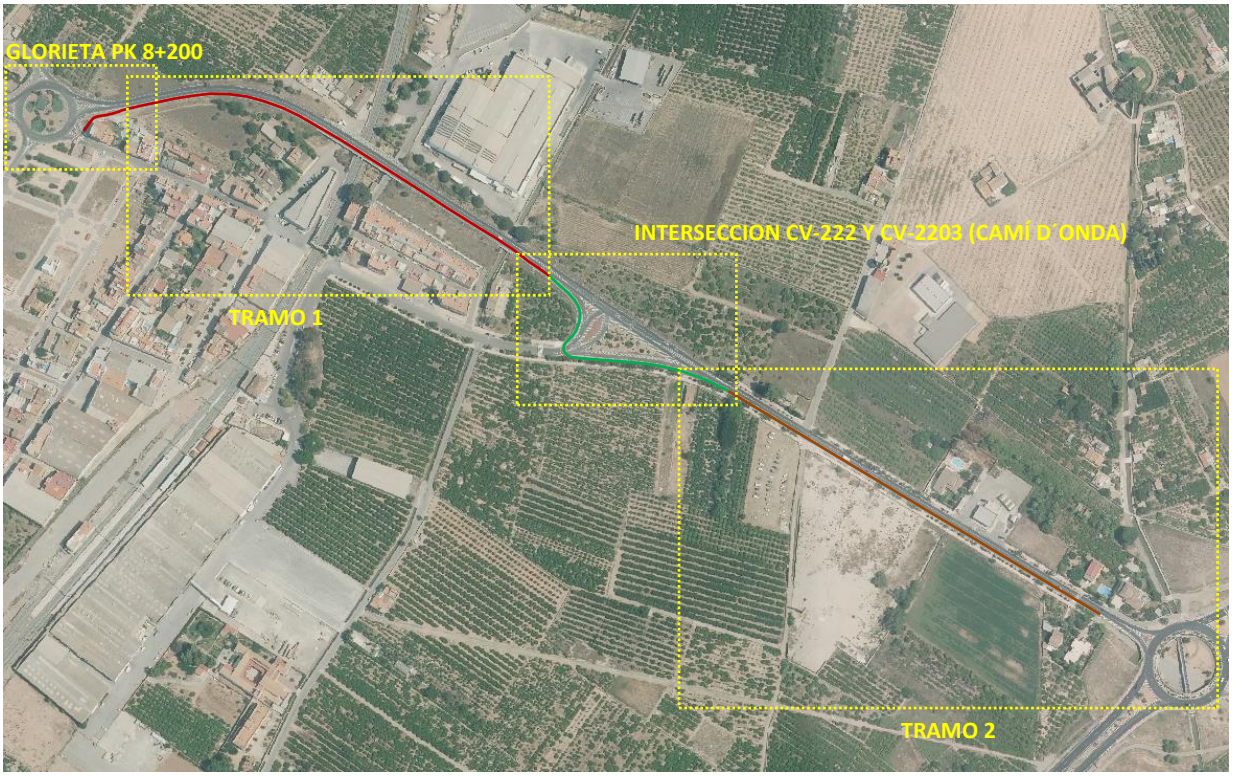
Ordenación del entorno.

- En los pasos superiores que cruzan las vías del tren y la Acequia de Nules se pinta de blanco la bionda, en ambas márgenes, para recalcar que es un punto donde existe un nivel importante.
- En la margen sur de la CV-2203 (C/Camí d'Onda), a partir del paso de peatones, se implanta una New Jersey para reconducir la trayectoria de los vehículos hacia el nuevo ancho del carril, evitando así que invadan el carril bici.
- Al desplazarse los carriles de circulación hacia el norte, el ancho del arcén sur, una vez acabado el carril bici, se incrementa. Para recalcar que no se invada este espacio y que se siga el trazado del carril de entrada a la rotonda de la CV-18, se pinta un cebreado en el arcén.

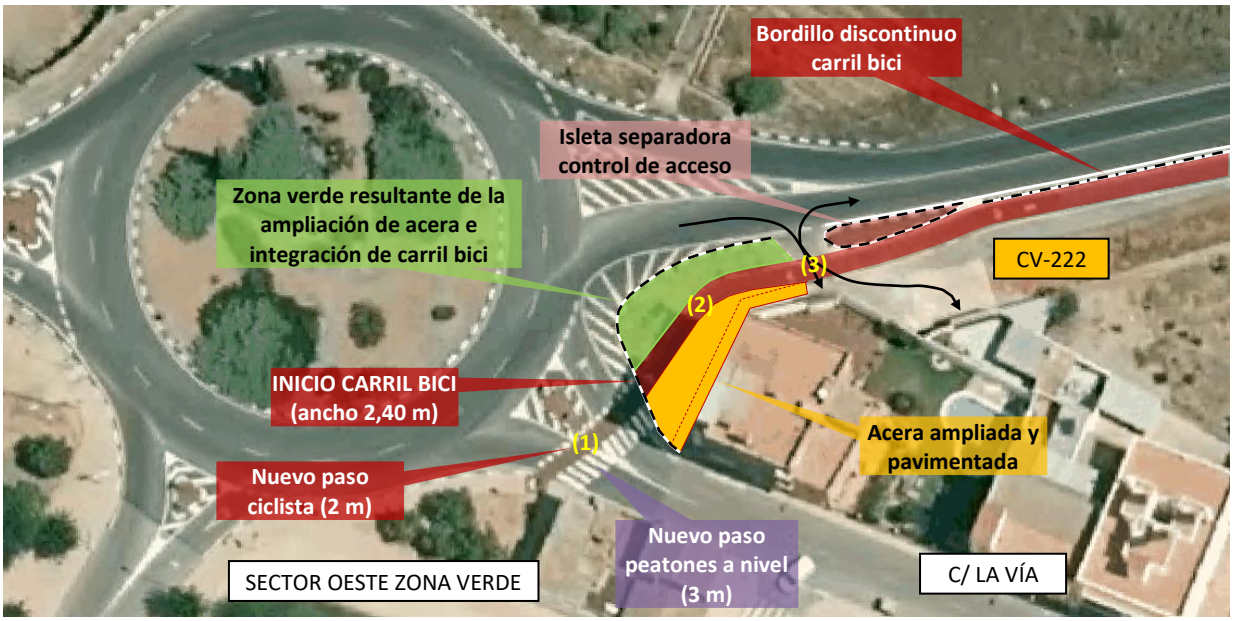
5. Actuaciones específicas

Actuación 3: carril bici Les Alqueries a CV-18

Estado final



GLORIETA PK 8+200





Nuevo paso ciclista adosado



Nuevo carril bici sobre plataforma existente



Zona accesos

5. Actuaciones específicas

Actuación 3: carril bici Les Alqueries a CV-18

Estado final

TRAMO 1



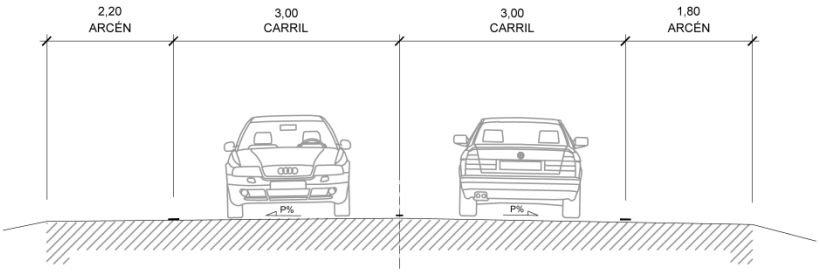


Paso superior sobre vías tren

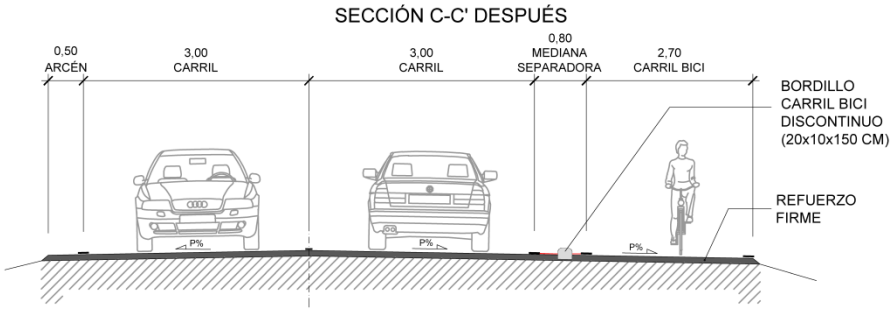


Paso superior sobre acequia

SECCIÓN C-C' ANTES



SECCIÓN C-C' DESPUÉS

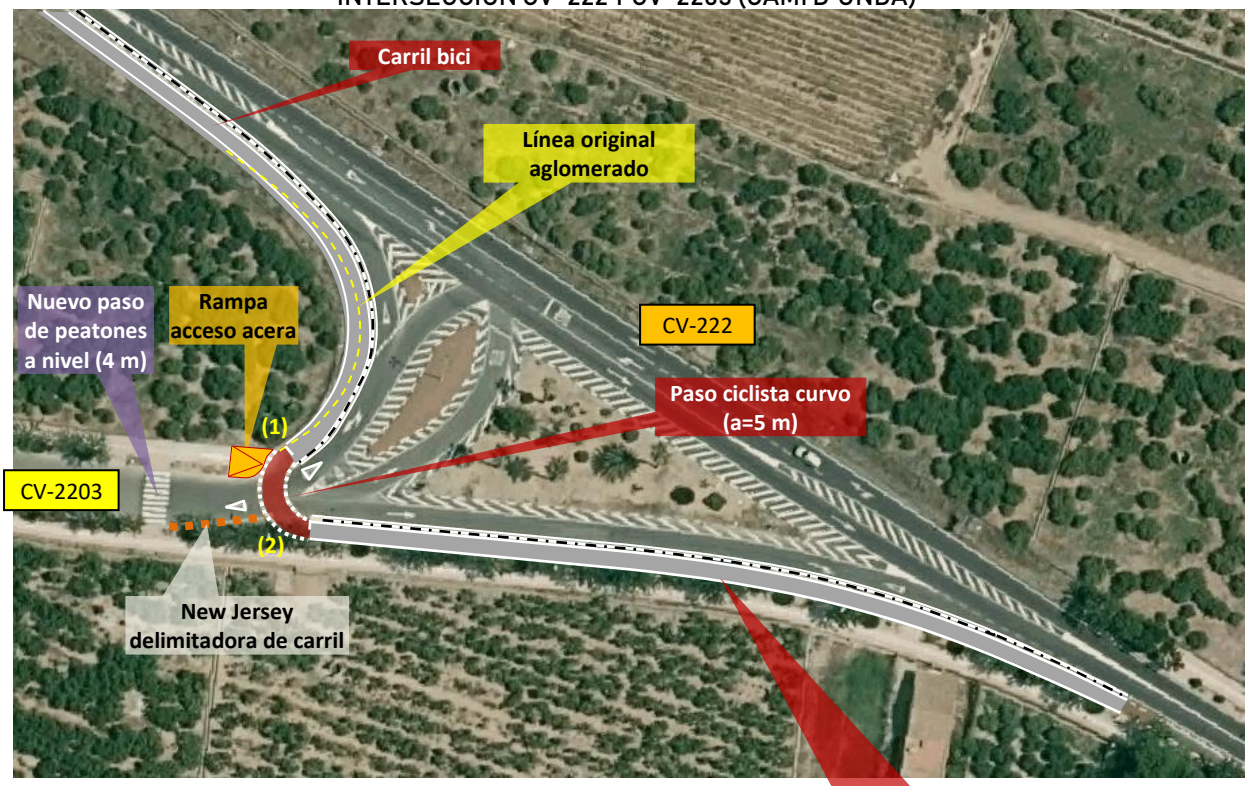


5. Actuaciones específicas

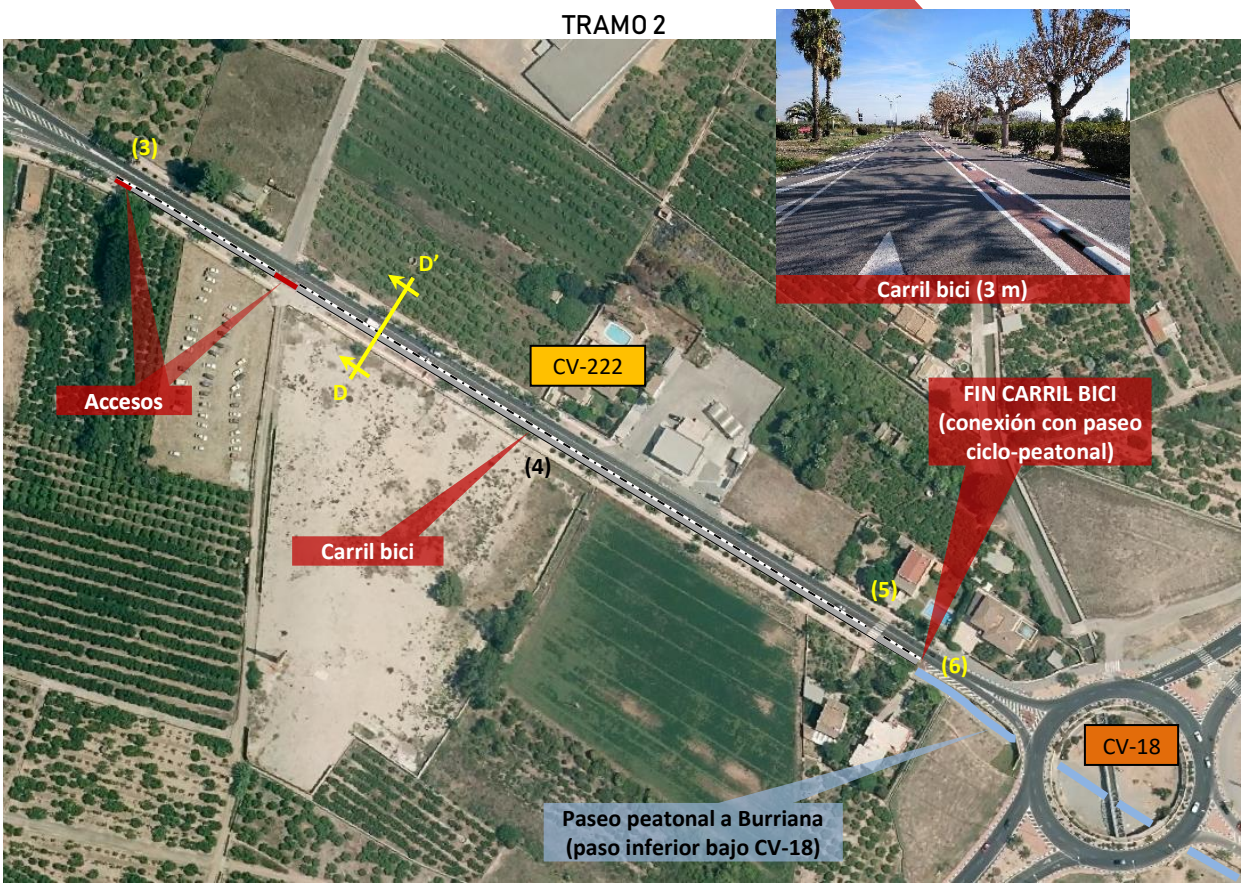
Actuación 3: carril bici Les Alqueries a CV-18

Estado final

INTERSECCIÓN CV-222 Y CV-2203 (CAMÍ D´ONDA)



TRAMO 2



5. Actuaciones específicas

Actuación 3: carril bici Les Alqueries a CV-18

Estado final



Rampa para acceder a la acera existente



New Jersey para reconducir el tráfico y paso ciclista en curva (CV-2230)



Señalización en accesos



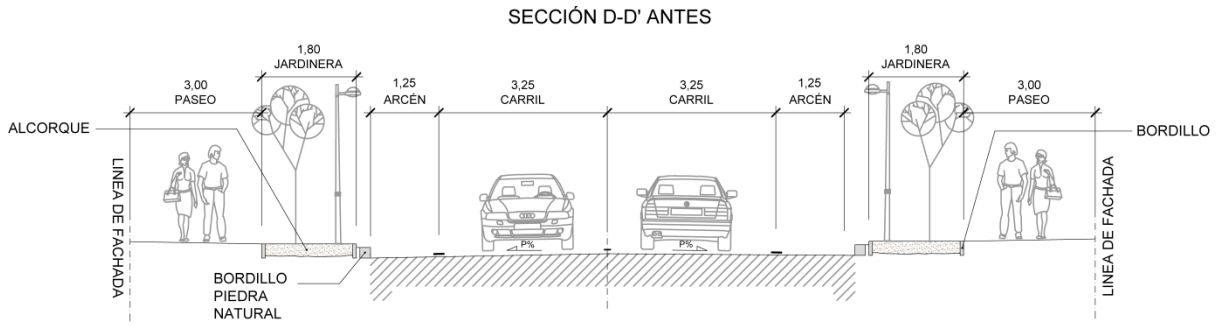
Conexión andén peatonal y carril bici

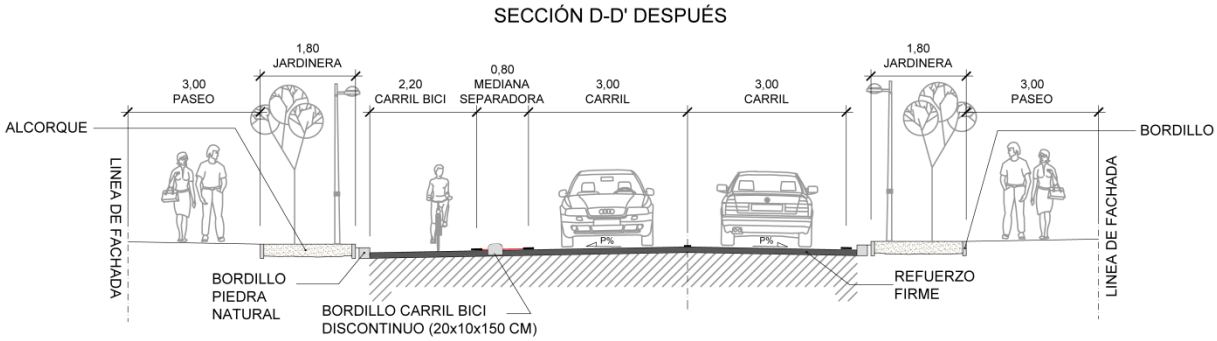


Reajuste paso de peatones y cambio señalización



Conexión del carril bici con el paseo peatonal a Borriana (fin de la actuación)





5. Actuaciones específicas

Actuación 3: carril bici Les Alqueries a CV-18





Actuación 3: carril bici Les Alqueries a CV-18





6. Beneficios de la Intervención

Mejora de la capacidad funcional

- Se consigue aumentar la seguridad vial del acceso oeste a les Alqueries a través de la N-340, ejecutando una mediana física separadora que desvincula los dos sentidos de circulación, haciendo menos conflictiva la zona de actuación y mejorando la accesibilidad al área industrial y los servicios presentes en ella, siempre teniendo en cuenta la presencia de vehículos pesados propios de las actividades industriales, que exigen características distintas en cuanto a dimensiones o elementos de defensa que los turismos.

Mejora del itinerario peatonal y/o ciclista

- Aunque existe conexión entre el casco urbano de les Alqueries con el de Burriana para peatones, estos dos municipios quedaban muy mal comunicados en cuanto a la circulación de ciclistas, a pesar de ser un trayecto en el que la presencia de éstos es alta por motivos de trabajo y/u ocio. Estos usuarios debían circular por los arcenes de la CV-222, con la consiguiente problemática que ello supone, sobre todo por la alta velocidad a la que se mueve el tráfico motorizado en esta vía, por la anchura de la sección y la inexistencia en la mayoría del tramo de edificaciones. Con el nuevo carril bici, que conecta estas dos poblaciones, se soluciona este problema, al igual que se fomenta el uso de la bicicleta para recorridos interurbanos, no solo hacia su municipio vecino, sino también hacia todos aquellos que quedan enlazados gracias a la ciclo-ruta CR-18, que va desde la Vall d'Uixó hasta Castellón.
- Toda la actuación tiene en cuenta la seguridad de los usuarios de este nuevo carril bici, ejecutándose para ello pasos ciclistas y disponiendo una barrera física (bordillos discontinuos con cantos redondeados) con la que se pretende volver a encauzar la posible salida de un vehículo hacia la calzada para evitar atropellos.

Ordenación del transporte público

- Se fomenta el empleo del transporte público, concretamente del autobús, para viajes interurbanos, gracias a las nuevas paradas de bus que se han ejecutado frente al antiguo campo de fútbol de les Alqueries. De esta forma, se le ofrece a la población no sólo la posibilidad de llegar a otros municipios de la Comunidad Valenciana a través de la red de cercanías (ferrocarril), sino que se le añade la línea de autobús interurbano, aumentando la capacidad del transporte público para dar servicio a los ciudadanos de les Alqueries.
- Las nuevas paradas de autobús se acondicionan para dar las mejores condiciones de seguridad y comodidad a sus usuarios. Para ello, se disponen zonas exclusivas para la parada del autobús, que buscan la no interferencia con el tráfico motorizado mientras que se produce el embarque y desembarque de los pasajeros; se crean zonas adyacentes a la anterior con sus marquesinas, que protegen a las personas de las condiciones meteorológicas adversas y les proporcionan una espera cómoda; y se indica la presencia de las nuevas paradas mediante su señalización oportuna.

Aumento de la permeabilidad peatonal

- Todas las actuaciones en las que se han mejorado los itinerarios peatonales y/o ciclistas han ido acompañadas de nuevos pasos de peatones y/o ciclistas en puntos estratégicos, conectando zonas anteriormente sin acceso seguro, dando cobertura a estos nuevos desplazamientos.

Ordenación del entorno.

- Se ha mejorado considerablemente la calidad urbana y vecinal de les Alqueries, proporcionando nuevos espacios para el disfrute de la población y promoviendo una movilidad sostenible al alcance de todos.