

ACTUACIÓN



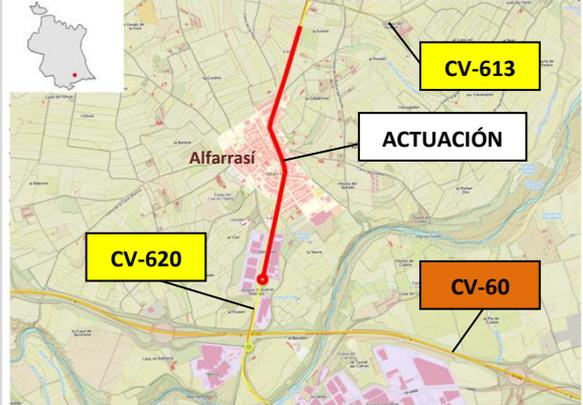
ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA TRAVESÍA DE ALFARRASÍ DE LA CARRETERA CV-620. ALFARRASÍ (VALENCIA)

01

1. Información General

LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA

	CARRETERA:	TRAMO:
	CV-620	PK 14+840 a PK 16+300
	POBLACIÓN:	ALFARRASÍ
	HABITANTES:	1.256 (2017)
	TRAVESÍA <input checked="" type="checkbox"/>	CARRETERA PERIURBANA <input type="checkbox"/>
	IMD total:	2.899 (2017)
	IMD pesados:	139 (4,8%)
	Tráfico ciclista (bajo/moderado/alto):	bajo

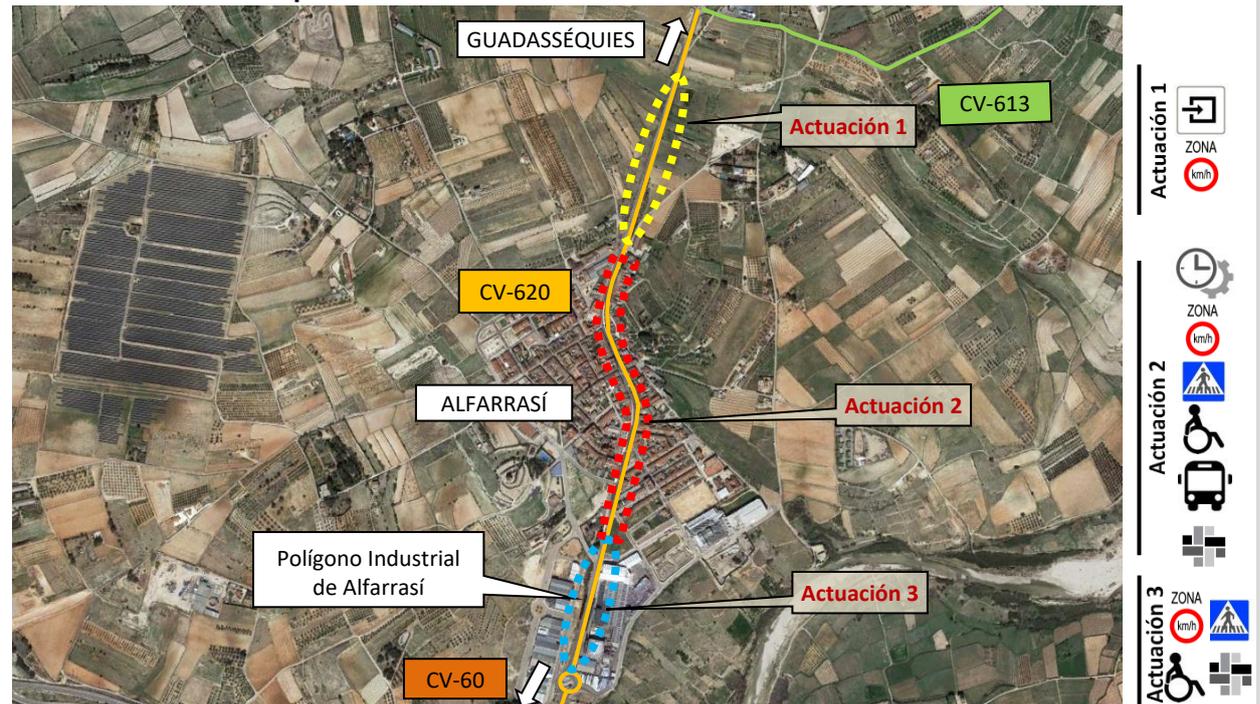


Accidentalidad (BBDD G.V. Quinquenio 2013/2017): 1 Acc. con herido leve + 1 Acc. con daños

2. Líneas Generales de Intervención

	Mejora de la capacidad funcional.
	Puerta de entrada.
	Moderación de la velocidad.
	Aumento de la permeabilidad peatonal.
	Itinerarios accesibles.
	Ordenación del transporte público.
	Ordenación del entorno

Actuaciones Específicas



PRESUPUESTO DE INVERSIÓN: 267.305 €

FECHA DE ACTUACIÓN: enero 2017

RESPONSABLE: CHOPVT

CÓDIGO: V02701

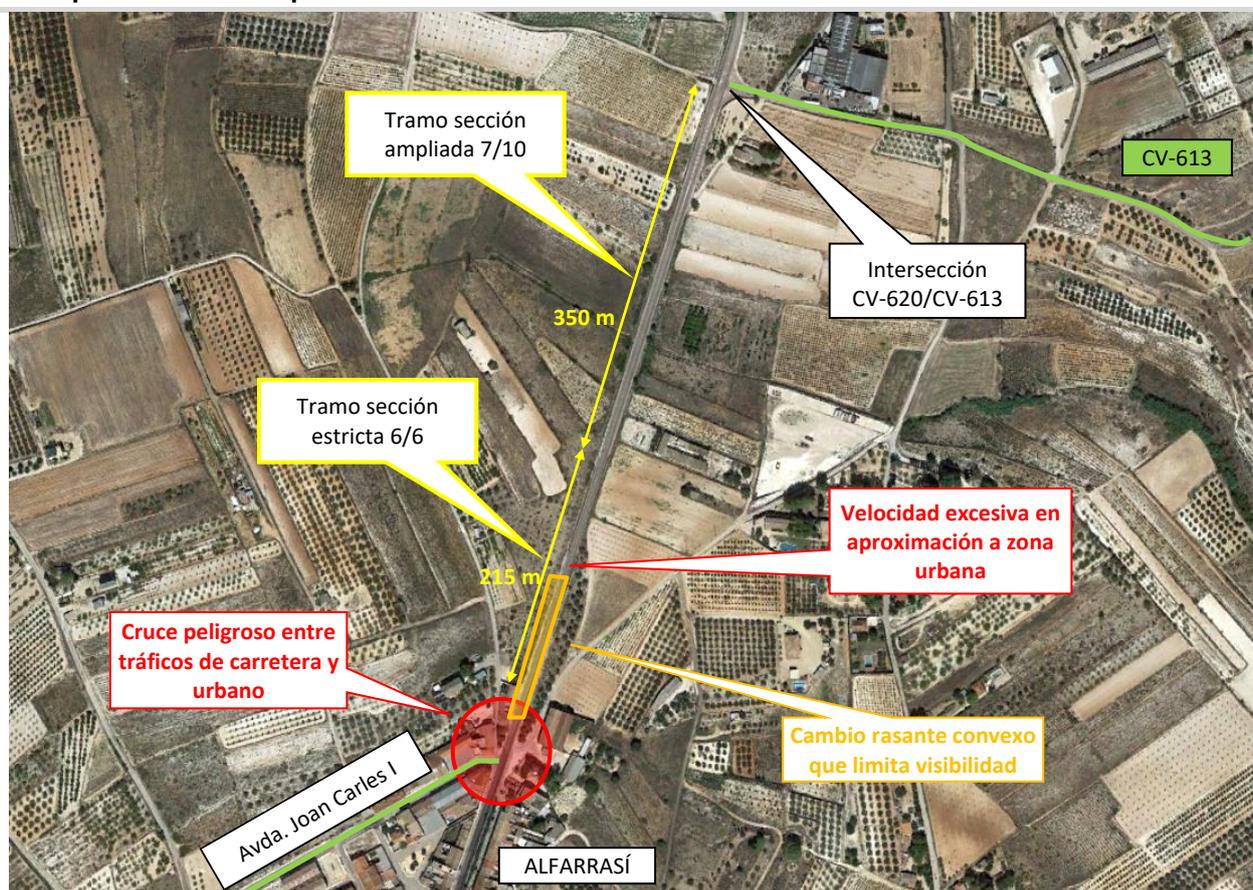
Ejemplo nº 18.- ALFARRASÍ

*Actuación 1: acceso norte a la travesía.***P**roblemática existente

- La carretera CV-620 es la antigua N-340 en su tramo entre Alfarrasí y Xàtiva, transferida por el Ministerio de Fomento a la Generalitat en el año 2015. Hasta la puesta en servicio de la carretera CV-40 (hoy integrada en la autovía A-7), este tramo canalizaba todo el tráfico de la N-340 discurriendo por la travesía de Alfarrasí y si bien ha visto reducido su intensidad de tráfico (hoy cercana a los 3.000 vehículos diarios), no ha sido así desde el punto de vista del riesgo potencial de accidentes.
- La larga recta de aproximación desde la intersección con la carretera CV-613 que forma el acceso norte a la travesía, junto con carriles de circulación generosos hacen posible velocidades de circulación excesivamente elevadas incompatibles con el tráfico urbano peatonal y ciclista especialmente en los tramos iniciales de la travesía. Las elevadas velocidades también menoscaban la calidad medioambiental de la travesía.
- Fuerte cambio de rasante convexo a escasos 50 m del inicio de la zona edificada que limita la visibilidad de la intersección con la Avda. Joan Carles I.

Condicionantes y **a**spectos considerados

- Disponibilidad de terrenos propios, sin necesidad de cesión de terrenos.
- Ancho de la plataforma formada por calzada de 6 m, sin arcenes en el tramo no afectado por la intersección de la CV-620 con la CV-613.
- Existencia de accesos en ambas márgenes de la carretera y separación entre ellos.
- Tramo de traza recta de más de 500 m de longitud, desde cruce con CV-613 a inicio zona urbana.
- Cambio de rasante convexo en entorno pk 15+190.
- Drenaje mediante cuneta en tierras en ambos márgenes de la carretera.
- Existencia de servicios colindantes con la carretera con cableado aéreo y postes de madera, que discurren en paralelo al tramo en cuestión por su margen derecho.

Eschema **C**onceptual: **E**stado **I**nicial

Soluciones integradas en el diseño



Puerta de entrada

- Creación, haciendo uso estricto de la plataforma en el extremo sur de la plataforma ampliada, de una “chicane” en sentido de entrada a la población de 51 m de longitud, con cuñas de transición de entrada y salida de 18 m y 16 m de longitud, respectivamente. Se diseña un tramo central paralelo de 17 m de largo.
En sección transversal, el diseño del paralelismo de los carriles de la “chicane” se realiza con un ligero descentrado del eje de la carretera hacia el carril de salida de la población, manteniendo anchos de carril y cebreado central de 3,00 m de anchura cada uno y arcenes exteriores no practicables de 0,50 m como zonas de resguardos de seguridad.
- Respecto a la señalización horizontal, se diseñan cebreados con marca vial M-7.2 para coordinar, en sentido de circulación hacia la población, la trazada de la “chicane” con los ejes existentes de la plataforma en ambos extremos de la actuación. En el acceso norte a la “chicane” el descentrado de la calzada se realiza en un tramo de 75 m de longitud, que se reduce a 34 m en su salida, donde la velocidad ya se encuentra reducida.
Se incluyen flechas direccionales M-5.2 de posicionamiento de sentidos de circulación a lo largo del recorrido de la “chicane”, tanto en las aproximaciones como en el paralelismo central.
- Jalonado de la “chicane” mediante hitos cilíndricos H-75 a lo largo de los cebreados laterales y central.
- Instalación de cartel tipo “ATENCIÓN TRAVESÍA” en sentido de aproximación a la “chicane” desde Guadasséquies con indicación de la velocidad (R-301 de 50 km/h), existencia de cruces peatonales (P-20) y resaltos (P-15a).
- Traslado del cartel de inicio de poblado (S-500) al extremo norte de la “chicane” para dar cobertura a ésta desde el punto de vista de la velocidad y advertir al conductor de las medidas y limitaciones de en adelante.
- Dado que el firme se encuentra en adecuado estado, se realiza el borrado de las marcas viales originales en el tramo de actuación y se pinta, en el eje, doble marca continua a lo largo del tramo.
- Se instala un sistema de contención de vehículos en margen oeste de 68 m de barrera metálica más abatimientos, para proteger el desnivel sobre la vaguada que forma el terreno en dicho margen.

ZONA

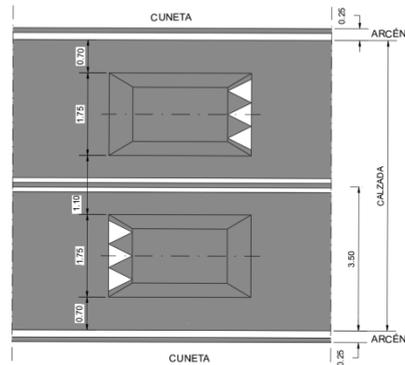


Moderación de la velocidad

- Implantación de un elemento de moderación de velocidad tipo “cojín berlinés” en el entorno del pk 15+220, 80 m antes de la intersección con la Avda. Joan Carles I, señalizado verticalmente mediante señal P-15a en el vértice del cambio de rasante del pk 15+190.

3. Actuaciones específicas

Estado final



3. Actuaciones específicas

Actuación 1: acceso norte a la travesía.



4. Actuaciones específicas

Actuación 2: acondicionamiento y calzado de tráfico zona urbana.

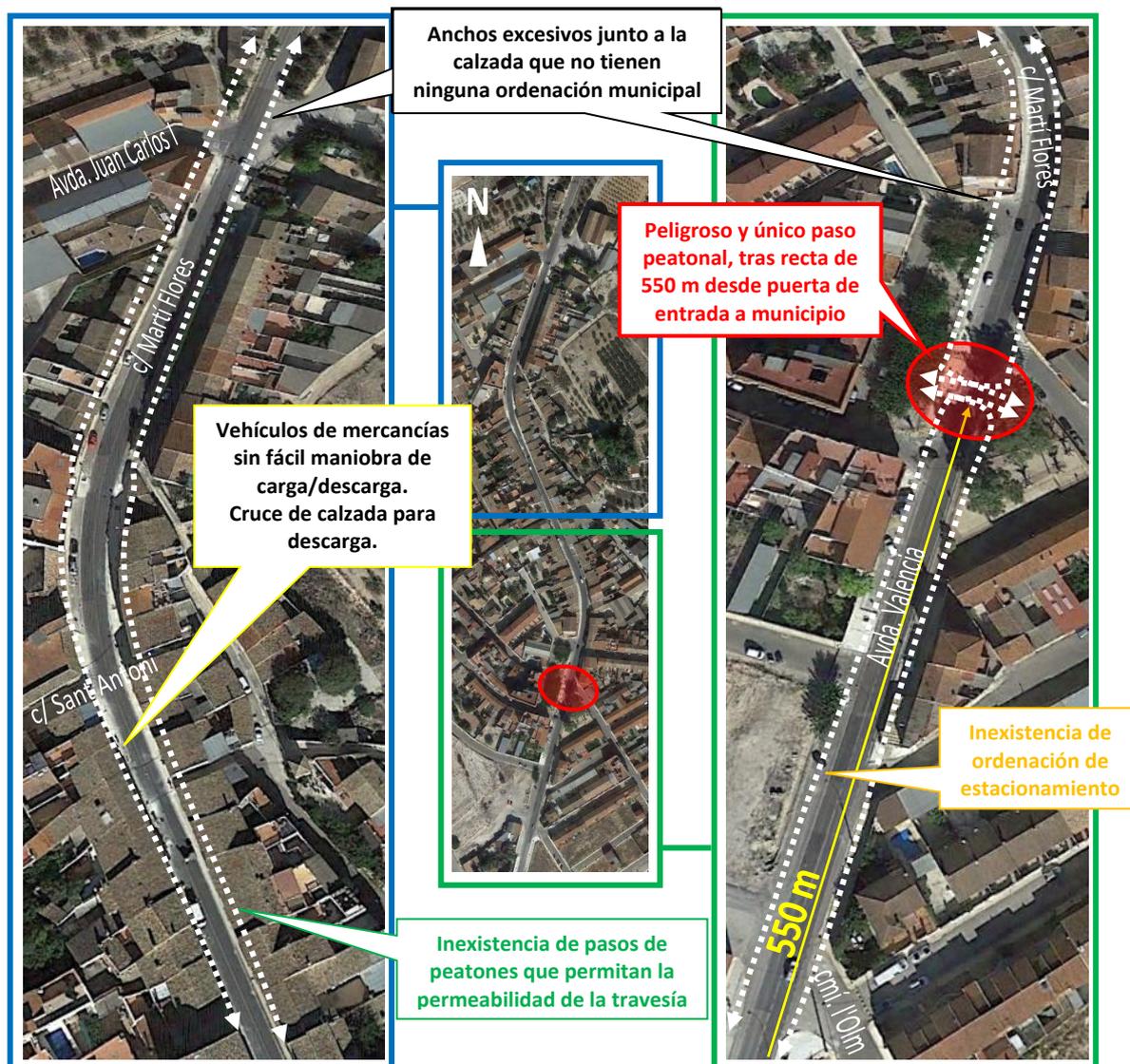
Problemática existente

- Prácticamente nula permeabilidad peatonal transversal a lo largo de la travesía.
- Carriles de circulación generosos que hacen posible velocidades de circulación excesivamente elevadas compartiendo espacio con el tráfico urbano, peatonal y ciclista.
- Inexistencia de medidas de calzado del tráfico.
- Las elevadas velocidades menoscaban la calidad medioambiental de la travesía.
- Aceras poco practicables en el sentido longitudinal de la travesía para personas con diversidad funcional.
- Inexistencia de adecuada ordenación del estacionamiento en los márgenes de la travesía, que plantea dudas al conductor.

Condicionantes y aspectos considerados

- Disponibilidad de espacios y terrenos, que son los correspondientes a la carretera.
- Anchos excesivos de carril y amplios arcenes.
- Accesibilidad a personas con diversidad funcional.
- Mejora y ordenación del entorno, urbanizando de forma correcta espacios junto a la travesía.
- Respeto a vados privados y accesos a calles urbanas.
- Itinerarios peatonales lógicos y naturales.
- Necesidad de aumentar la permeabilidad peatonal.
- Necesidad de llevar a cabo acciones para el calzado de tráfico en la zona urbana.

Esquema Conceptual: Estado Inicial



Soluciones integradas en el diseño



Mejora de la capacidad funcional

- Se realiza el reasfaltado de la plataforma de la CV-620 en el tramo delimitado por las intersecciones de acceso a la calle de l'Olmo y calle Reverendo F.D. Ferri, incluyendo zonas laterales de estacionamiento y plataformas correspondientes a las paradas del transporte público. En el resto de la travesía no se actúa en este aspecto debido al reasfaltado realizado años anteriores sobre la calzada de circulación.

ZONA



Moderación de la velocidad

- Ejecución de 4 pasos de peatones sobreelevados (moderador de velocidad trapezoidal) en las siguientes ubicaciones en sentido de circulación hacia el sur):
 - PK 15+325 inmediatamente al sur de la intersección con la Avda. Joan Carles I.
En este paso, para permitir el drenaje longitudinal se construyen pasos de agua en ambos extremos del ralentizador, de dimensiones 40 cm de ancho y 15 cm de altura protegidos mediante rejillas tipo tramex enrasadas con el plano de la acera.
 - PK 15+485, unos metros al norte de la intersección con la C/Sant Antoni.
En este caso, aprovechando la existencia de colectores de pluviales laterales a la plataforma, se colocan imbornales en ambos lados del paso para recoger la escorrentía y evacuarla a cada colector.
 - PK 15+650, alineado con el callejón peatonal que comunica por el este con la Calle de la Venta.
En este caso, la solución de drenaje aplicada es idéntica a la empleada en el primer ralentizador, si bien, en este caso, solo se aplica en el extremo oeste del paso sobreelevado dado que el peralte de la plataforma en este entorno es único y hacia dicho lado.
 - PK 15+805, al sur de la intersección con la calle Sant Roc.
Solución idéntica a la anterior.

Todos estos ralentizadores se dimensionan para una velocidad nominal de 50 km/h, estando formados por mesetas de 4 m de anchura y rampas de acceso de 2 m de longitud conforme a la normativa vigente.

- Estrechamiento de carriles a 3 m y ensanche del eje en dos tramos de la travesía, el primero de ellos entre los pasos de peatones sobreelevados del pk 15+325 y pk 15+485 y, un segundo tramo, desde el paso de peatones sobreelevado del pk 15+650 hasta el extremo sur de esta actuación, a la altura de la intersección con la calle de l'Olmo.

En ambos casos, el ensanche se realiza estrechando los carriles a 3 m y formando una mediana central pintada delimitada por marcas longitudinales continuas de 10 cm y espacio interior pintado de rojo para aumentar la visibilidad y efecto separativo de carriles, así como el fin de evitar la maniobra de adelantamiento.

En el primer tramo, la anchura de esta mediana, medida entre centros de marcas delimitadoras, es variable oscilando entre 0,40 m en su extremo norte y 0,20 m en el extremo sur, coincidente con la entrada a la zona estrecha de la travesía. En el tramo central en curva, esta mediana aumenta ligeramente su anchura hasta los 0,7 m.

En el tramo sur, esta mediana tiene una anchura de 60 cm desde su extremo norte hasta el paso de peatones sobreelevado del pk 15+805, desde el cual, experimenta un aumento de su ancho hasta alcanzar los 1,25 m en coincidencia con el nuevo paso de peatones a nivel que se alinea con la calle Jaume I. Desde este paso, la anchura de la mediana decrece progresivamente hasta 50 cm en el tramo comprendido entre la citada calle y la calle de l'Olmo, para mantenerse constante hacia el sur a lo largo de la actuación 3.



Aumento de la permeabilidad peatonal

- La práctica inexistencia de pasos de peatones es sustituida por la materialización de siete nuevos pasos peatonales transversales a la carretera CV-620, cuatro de ellos sobreelevados (indicados anteriormente).

Se implantan tres nuevos pasos de peatones a nivel con la siguiente configuración:

- PK 15+445 inmediatamente al sur del acceso a la calle del Tossalet. Este paso permite dar acceso a la acera y zona de estacionamiento del lado izquierdo de la travesía desde la citada calle como a los residentes de los edificios recayentes al vial paralelo a la CV-620 que se sitúa a distinto nivel por la margen derecha.

4. Actuaciones Específicas

Actuación 2: acondicionamiento y calmado de tráfico zona urbana.



Aumento de la permeabilidad peatonal

- PK 15+620, al sur del cruce con la calle Doctor Borrás y calle de la Font. Este paso, de 4 m de anchura, permite dar continuidad al flujo peatonal del diseminado de edificaciones situados al este de la CV-610 y que emplean las citadas calles como itinerario hacia el centro urbano e iglesia parroquial y la Plaza Mayor.
- PK 15+900, inmediatamente al norte del acceso a la Avda. Jaume I. Este paso permite dar acceso, desde dicha calle y las nuevas zonas de estacionamientos colindantes situadas en la margen oeste, al restaurante ubicado en las inmediaciones de la intersección.
- En el desembarco de la calle Serra Mariola sobre la CV-620 para facilitar el acceso al bar-cafetería y dar continuidad al itinerario desde la calle de l'Olm.
- Se desplaza la posición del paso de peatones ubicado en la conexión de la calle Reverendo F.D. Ferri con la carretera, con el objetivo de facilitar un espacio mínimo para la detención de un vehículo antes de incorporarse a la travesía dado que, en su configuración original, la detención se realizaba sobre el propio paso peatonal entorpeciendo el uso por los peatones y disminuyendo la seguridad del cruce.



Itinerarios accesibles

- Las ampliaciones de las aceras se realizan, en la medida en el ancho entre líneas de fachadas y de la calzada mínima de circulación motorizada lo permite, considerando el ancho mínimo para itinerarios adaptados (1,50 m) o, al menos, practicables (mín. 1,20 m).
- Se actúa en todos los nuevos pasos peatonales a nivel, incluyendo vados peatonales de tres pendientes pavimentándose un área de 1,60x1,60 m con baldosa podotáctil de botones para personas con alteraciones visuales. Este pavimento se hace extensivo también a los pasos sobreelevados. Como excepción, en el extremo este del nuevo paso a nivel del acceso a la calle de la Font, el desnivel entre el plano de la acera y de la calzada se realiza mediante una rampa dado que el ancho de la acera no permite integrar un vado de tres pendientes.
- Longitudinalmente a la travesía, se construyen vados en todos los extremos de las aceras, tanto ampliadas como no, en sus encuentros con el viario perpendicular a la CV-620, de forma que se favorezca la accesibilidad y movilidad de personas con diversidad funcional a lo largo de toda ella. Estos vados se pavimentan con baldosa podotáctil de botones.



Ordenación del transporte público

- Se realiza una actualización completa de la señalización vertical y horizontal de las paradas de bus existentes en ambos márgenes de la carretera a la altura de la plaza delimitada, por el norte, por la calle Atzacac y, por el sur, por la calle Mateo Martí Tor. La actuación contempla la implementación de las correspondientes señales verticales S-19, antes inexistentes, y la señalización horizontal de la zona reservada a la parada del transporte mediante las marcas viales M-7.9 y M-6.2. Para ello, se refunden en uno, los espacios reservados y diferenciados originalmente para el autobús y el taxi. Como se indica anteriormente, se realiza el reasfaltado de las bandas laterales que comprende las zonas de estacionamiento del transporte público, dado su deficiente estado. En el lado oeste, haciendo uso de la plataforma afirmada existente, se delimita la zona de estacionamiento del autobús con una franja de 30 m de largo y 3,40 m de anchura desde el bordillo de la acera hasta la marca vial de borde de calzada, de forma que se facilita la salida del autobús de la calzada ofreciendo un espacio adicional para la reducción de la velocidad una vez abandonada ésta. En el lado opuesto, la zona reservada tiene unas dimensiones menores debido a la menor longitud de fachada a lo largo de la que se aloja la parada. En este caso, la zona de estacionamiento dispone de unas dimensiones de 16,40 m de largo por 3,00 m de ancho, suficientes para lograr la salida completa del vehículo del flujo circulatorio. Las entradas a las zonas de parada se realizan en paralelo a la calzada mientras que las incorporaciones a ésta se encauzan mediante unas cuñas de transición construidas por ampliación de las aceras, de 9 m de longitud en el caso de la parada del lado oeste y de 8,5 m en el caso del lado opuesto. Mientras que, en el caso de la parada oeste, esta cuña está formada por una sucesión de curvas de radio comprendido entre 2,5 y 4,00 m enlazadas por un tramo recto, en el caso de la parada del lado este se realiza una transición recta entre alineaciones de bordillos debido a las restricciones de longitud. Se realiza el reasfaltado de las bandas laterales que forman la plataforma de parada dado su deficiente estado.

Soluciones integradas en el diseño



Ordenación del entorno

- Optimización y ampliación de los espacios destinados a la circulación de peatones a lo largo del tramo de actuación con la aplicación de las siguientes medidas:
 - Ampliación, por ambos lados, las aceras existentes en el entorno del nuevo paso sobreelevado del PK 15+325. Por el lado oeste, se aumenta en 2,5 m el ancho de la acera existente (aprox. 1,15 m) mientras que en el lado opuesto la ampliación resulta de 2,75 m sobre el ancho existente. En la ampliación del lado este, se integra un nuevo alcorque para mejorar la calidad urbana e integración ambiental de la actuación. Asimismo, se instalan bolardos en los extremos de las plataformas de desembarco en el paso de peatones para evitar su invasión por los vehículos.
 - En el margen este de la travesía, entre el acceso principal a la calle del Tossalet y su acceso peatonal situado 120 m más al sur, se amplía la acera existente a costa de suprimir el cordón de estacionamiento. No obstante, para poder mantener una altura de bordillo adecuada, resulta necesario realizar esta ampliación a dos aguas, manteniendo un peralte hacia el centro de la acera y colocando imbornales de dimensiones 100x20 cm conectados al colector de pluviales que discurre bajo la acera. Asimismo, se recrece el sumidero existente en el acceso peatonal sustituyendo la antigua rejilla de fundición por una reja tipo tramex de acero galvanizado. Sobre esta ampliación, se construyen dos alcorques y se instalan bolardos cada 4 m para evitar el estacionamiento indebido. En la acera del lado opuesto se llevan a cabo ampliaciones localizadas a la altura de los nuevos pasos peatonales a nivel y sobreelevados para formar una plataforma de seguridad para el peatón en el desembarco en el cruce peatonal. En el paso peatonal a nivel se incluye un alcorque en la superficie ampliada.
 - En el tramo recto delimitado por la calle Sant Antoni y la calle Dr. Borrás, se realiza, por ambos lados, una ligera ampliación de las aceras por ambos lados para intentar maximizar el espacio peatonal manteniendo unos mínimos de espacio para la circulación a motor. En este tramo, los carriles se reducen a 2,80 m posibilitando aumentar el ancho de la acera, por el lado oeste a un mínimo de 1,20 m a lo largo de todo el tramo y, por el lado este, desde el centro hasta el acceso peatonal a la calle del Tossalet siendo inviable realizar ampliación alguna en la mitad sur de esta acera debido a la estrechez de la calzada. En todo el tramo, se señalizan en amarillo los bordes de calzada para indicar la prohibición de parada o estacionamiento en el tramo.
 - En coincidencia con el nuevo paso a nivel ubicado al sur del acceso a la calle Dr. Borrás y calle de la Font se amplía, por el extremo oeste del paso, la acera existente para formar una orejeta como plataforma de desembarco de 13,30x2,50 m en el cruce peatonal. A igual que en los casos anteriores, se integra en este espacio un alcorque.
 - Desde el acceso peatonal a la calle de la venta, situado 40 m al sur de la Calle Dr. Borrás, se amplía hasta el acceso a la calle Atzacac la acera del lado oeste, todo ello a costa de suprimir el arcén de la carretera. Esta nueva acera tiene una anchura mínima de 1,45 m coincidente con su extremo sur en la citada calle. Para ello, se retiran previamente los bolardos existentes que se sustituyen por unos nuevos cada 4,3 m a fin de evitar la invasión de la acera por los vehículos a motor. En el cordón de estacionamiento resultante en la margen izquierda, entre las nuevas plataformas del paso de peatones sobreelevado de las calles Dr. Borrás y del acceso peatonal a la calle de las Ventas, se señala una reserva para zona de carga/descarga de mercancías, de 12,5 m de largo, para facilitar el estacionamiento de vehículos que abastecen a la carnicería situada en el margen opuesto. En la acera del lado este, se realiza una ampliación de la acera en el entorno del nuevo paso de peatones. Esta plataforma, al igual que en el caso del acceso a la calle Tossalet, se resuelve a dos aguas, si bien, en este caso, sin necesidad de drenaje auxiliar. En este mismo lado, desde este paso de peatones hasta la calle Reverendo D.J Ferri, se realiza una reordenación del estacionamiento en cordón, construyendo un total de 3 alcorques, ubicados cada 20 m. Se incorpora, además, una zona reservada para carga/descarga de 19,5 m de longitud para el estacionamiento provisional de vehículos que abastecen al comercio situado en dicho punto.

4. Actuaciones Específicas

Actuación 2: acondicionamiento y calmado de tráfico zona urbana.

Soluciones Integradas en el diseño



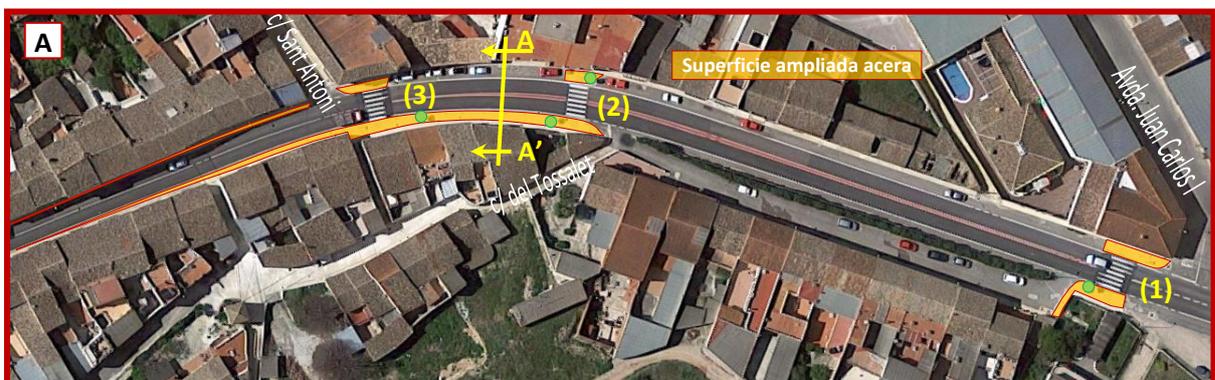
Ordenación del entorno

- Se amplía la acera este delimitada por las calles Reverendo D.J. Ferri y Sant Roc en su extremo norte para conformar la cuña redirectiva de incorporación del autobús desde la parada. En esta ampliación se integra otro alcorque para mejorar la calidad urbana de la travesía. Asimismo, se amplía la acera en la convergencia de la acera sur de la calle Sant Roc con la que delimita el parque por el oeste con el objetivo de aumentar el espacio disponible frente a la marquesina de la parada de bus situada en dicho punto y ordenar el radio de giro de entrada a derechas hacia dicha calle. En la margen opuesta, se aumenta el ancho de la acera hasta 3,10 m a lo largo de toda la fachada de la plaza y, localizadamente, a 6,65 m para formar la plataforma de desembarco en el paso de peatones sobreelevado, la cuña de transición de incorporación a la calzada desde la parada del autobús y la orejeta de giro a derechas hacia la calle Mateo Martí Tormo. Entre el paso de peatones y la orejeta se mantiene un espacio libre para el depósito de contenedores de residuos urbanos.
- Entre las calles Mateo Martí Tormo y la Avda. Jaume I se lleva a cabo una ampliación en 40 cm de la acera del lado oeste, consiguiéndose un ancho total ahora de 1,45 a lo largo de su desarrollo. Además, en sus extremos, se construyen orejetas para delimitar la zona de estacionamiento en batería oblicua, delimitándose cada una de las 10 plazas de estacionamiento resultantes mediante señalización horizontal, todo ello, respetando los vados privados de acceso al edificio colindante. En cada una de las nuevas plataformas, se construyen sendos alcorques para aumentar la calidad medioambiental de la actuación.
- Finalmente, inmediatamente al sur de la Avda. Jaume I, en la margen oeste de la CV-620, se acondiciona la explanada exterior a la carretera, reasfaltándola y señalizando una batería de aparcamiento oblicuo, con un total de 12 plazas, para dar servicio al bar-cafetería existente en el lado opuesto. En el extremo norte de esta zona de estacionamiento se construye una nueva orejeta acerada mientras que, en el extremo sur, la zona queda delimitada por una sencilla área cebreada. En el lado este, entre la calle Serra Mariola y calle de l'Olm, se materializa un cordón de estacionamiento lateral delimitado exclusivamente mediante marcas viales aprovechando el estrechamiento de los carriles. Asimismo, se amplía la acera del lado norte del acceso a la calle de l'Olm para evitar el estacionamiento junto a la terraza del bar de forma que se facilite el acceso a la misma desde el sur.

4. Actuaciones específicas

Actuación 2: acondicionamiento y calmado de tráfico zona urbana.

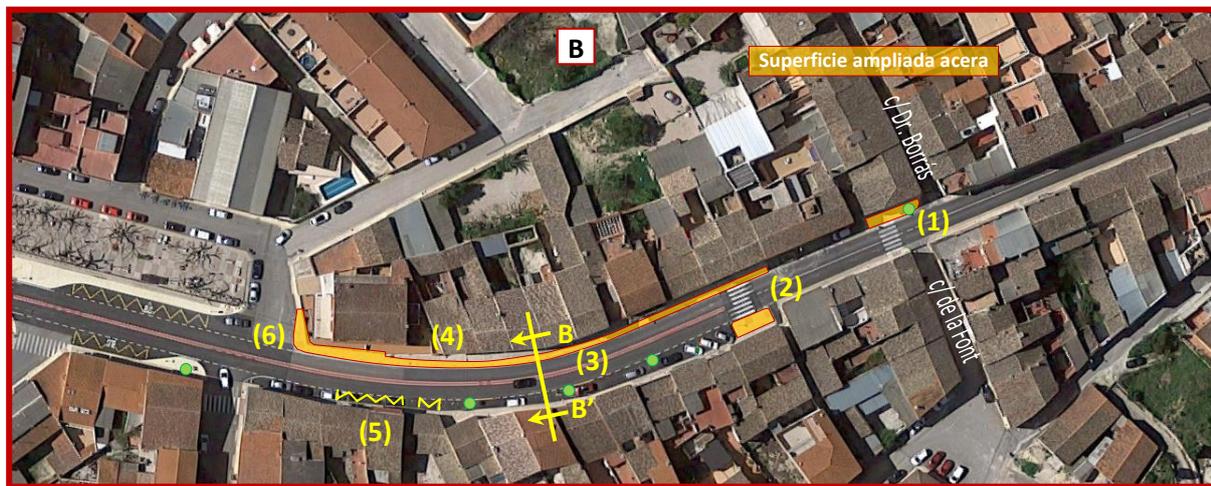
Estado final



4. Actuaciones Específicas

Actuación 2: acondicionamiento y calmado de tráfico zona urbana.

Estado final



Nuevo paso de peatones a nivel



Nuevo paso de peatones
sobreelevado



Ensanche de eje



Ensanche de acera hasta límite
carril e instalación de bolardos



Ordenación de espacios de
carga/descarga



Ampliación acera para mejorar la
accesibilidad

4. Actuaciones específicas

Actuación 2: acondicionamiento y calmadado de tráfico zona urbana.

Estado final



(1) Acondicionamiento de la parada de bus



(2) Acondicionamiento de la parada de bus



(3) Ampliación de acera para dar seguridad a la espera de los pasajeros



(4) Nuevo paso de peatones sobreelevado



(5) Creación de espacio para alojar contenedores urbanos



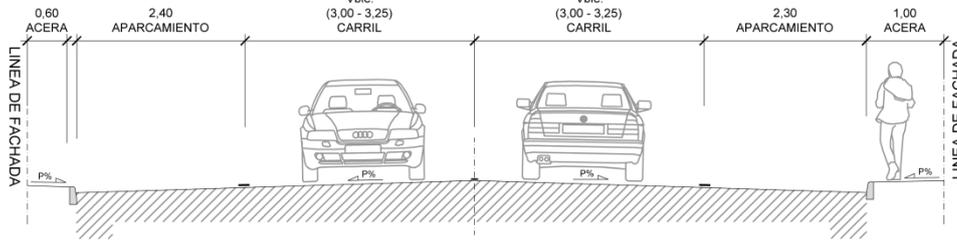
(6) Nuevo paso de peatones a nivel

4. Actuaciones específicas

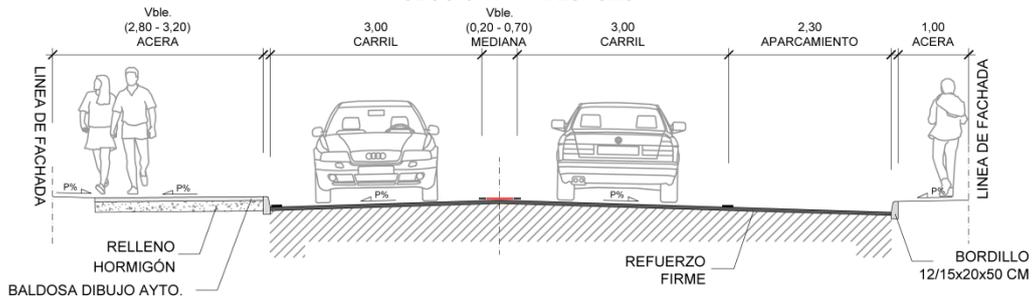
Actuación 2: acondicionamiento y calmado de tráfico zona urbana.

Estado final

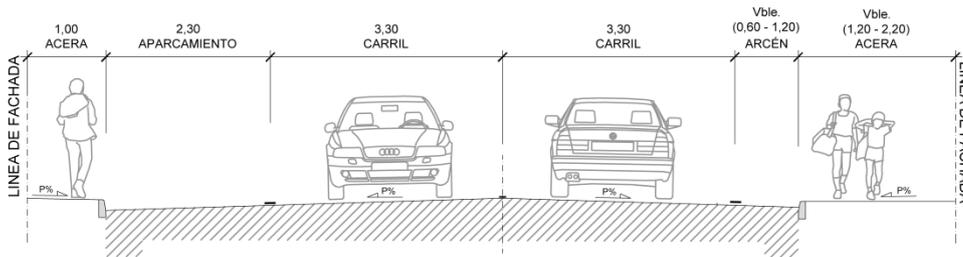
SECCIÓN A-A' ANTES



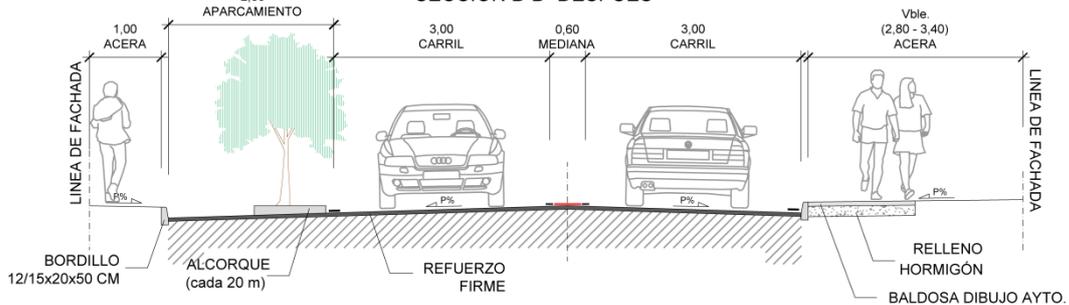
SECCIÓN A-A' DESPUÉS



SECCIÓN B-B' ANTES



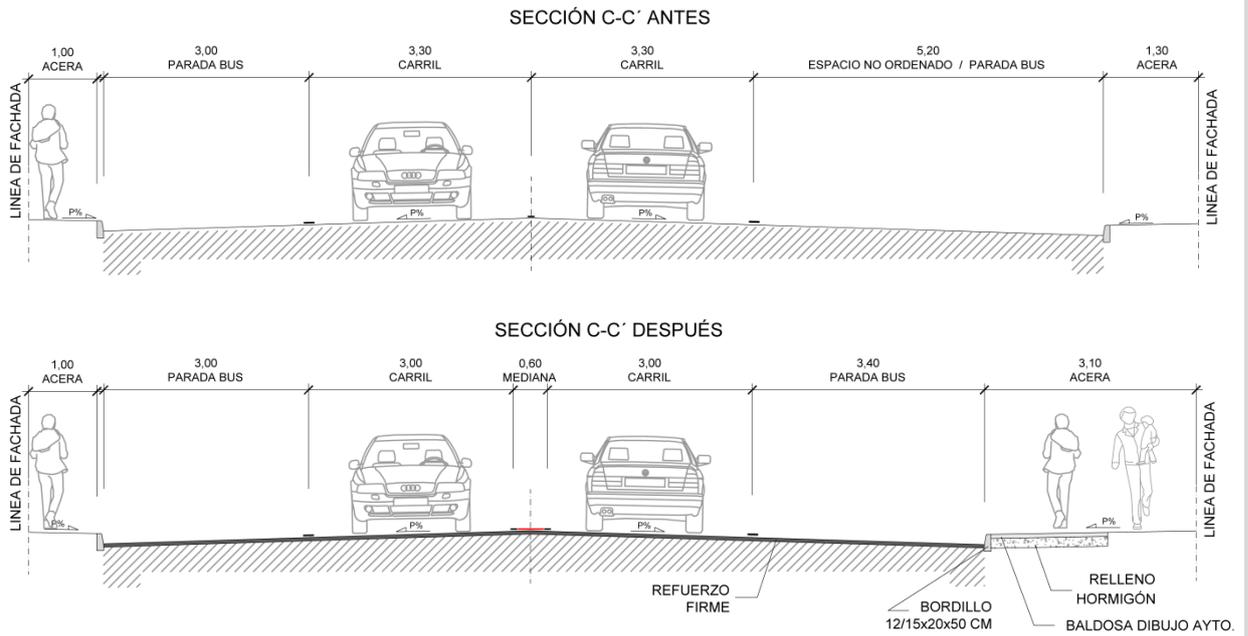
SECCIÓN B-B' DESPUÉS



4. Actuaciones específicas

Actuación 2: acondicionamiento y calmado de tráfico zona urbana.

Estado final



4. Actuaciones Específicas

Actuación 2: acondicionamiento y calmado de tráfico zona urbana.



4. Actuaciones específicas

Actuación 2: acondicionamiento y calmado de tráfico zona urbana.



5. Actuaciones específicas

Actuación 3: calmado del tráfico acceso sur travesía.

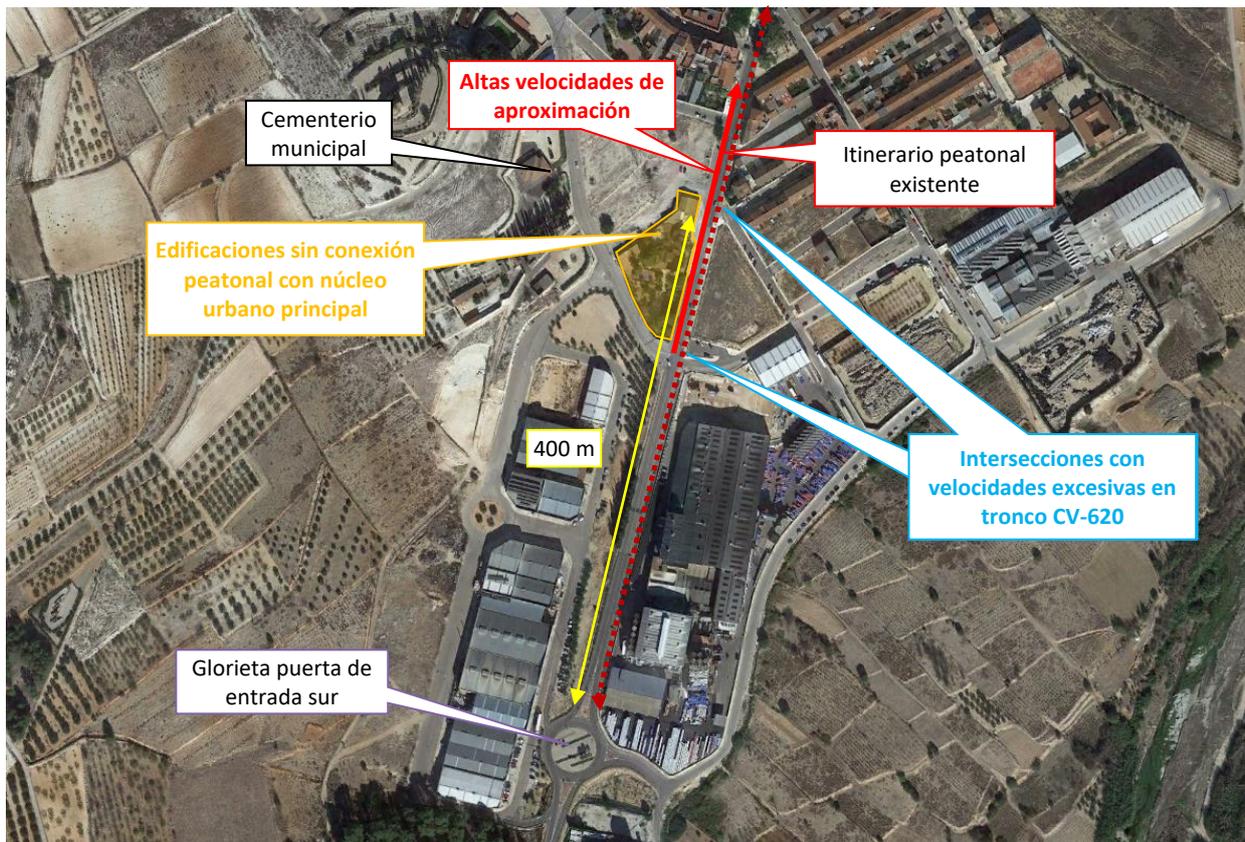
Problemática existente

- Aunque la glorieta del pk 16+400, situada al sur de la travesía, se configura como puerta de entrada a la misma, la distancia entre ésta y el entramado urbano (aprox. 400 m), el trazado formado por una larga recta con buena visibilidad, la ausencia de elementos de moderación de velocidad junto con una amplia sección formada por carriles de 3,50 m y arcenes de 1,50 m, constituyen factores que favorecen el desarrollo de altas velocidades de aproximación al núcleo habitado, resultando excesivas en orden a mejorar la movilidad de los viandantes en el interior de la travesía, especialmente en lo que se refiere a su permeabilización transversal en el extremo sur del casco urbano. Las altas velocidades suponen un elevado riesgo para los usuarios más vulnerables, pero también para la seguridad de los movimientos del tráfico motorizado de agitación.

Condicionantes y aspectos considerados

- Itinerario peatonal existente en sentido de acceso hacia el municipio que transita por el arcén de la carretera en su margen derecho, ya que existen edificaciones con falta de conexión con el núcleo urbano.
- Necesidad de conectar edificaciones con acera existente en margen opuesto, creando acera con paso peatonal y entubando cuneta.
- Ancho de la plataforma disponible de 10,00 m, entre cuneta de margen derecho y acera en el margen izquierdo.
- La CV-620 posee intersecciones peligrosas con todos los giros permitidos en sus proximidades a la población por el sur a las que los vehículos llegan con velocidades excesivas.

Esquema Conceptual: Estado Inicial



Soluciones integradas en el diseño

ZONA



Moderación de la velocidad

- Ensanche del eje en todo el tramo desde la isleta deflectora de la glorieta del pk 16+400. Manteniendo el ancho de los arcenes, se reduce ligeramente el ancho de los carriles de 3,50 a 3,30 m permitiendo formar una mediana pintada de 0,60-0,70 m de anchura, delimitada por marca vial de borde de calzada con fondo roja para favorecer una calidad más urbana.
- Ejecución de dos elementos de moderación de la velocidad tipo “cojín berlinés” en los puntos kilométricos 16+030 y 16+200. Las dimensiones de estos elementos son 3,00x1,75x6 cm.



Aumento de la permeabilidad peatonal

- Ejecución de un amplio paso peatonal sobreelevado a la altura del pk 15+990 para permitir el acceso al paseo peatonal de la margen este de la agrupación de edificios residenciales situados en el sector situado al sur de la Avda. Jaume I, y mitigar así la falta de conexión peatonal con el casco urbano principal por la margen oeste de la CV-620.
Este paso está dimensionado para una velocidad de 40 km/h y está formado por una meseta de 9,5 m de longitud y sendas rampas de acceso de 1,5 m de largo.



Ordenación del entorno

- Entubado de cuneta en margen oeste y formación de tramo de acera entre los pk 15+584 y 16+006 haciendo uso, además, del arcén para acompañar al nuevo paso peatonal sobreelevado y ofrecer refugio al peatón.
En el extremo sur de esta acera se practica un vado peatonal para salvar el desnivel entre la calzada y acera y facilitar el acceso a todos los usuarios.
A lo largo de la acera se disponen un total de 4 sumideros registrables para el mantenimiento de la cuneta entubada y, accesoriamente, para el drenaje de la acera, que se configura con una pendiente hacia la calzada del 2%.
- En la margen este, sacrificando el arcén de la carretera, se recrece la acera existente desde el nuevo paso peatonal hasta la intersección con la calle de L'Olmo. Se integran en la acera un total de 3 alcorques para mejorar la calidad ambiental de la travesía.
Para dar continuidad a las escorrentías superficiales de la calzada se ejecuta canaleta longitudinal registrable, tipo tramex, a lo largo de todo el paso peatonal.



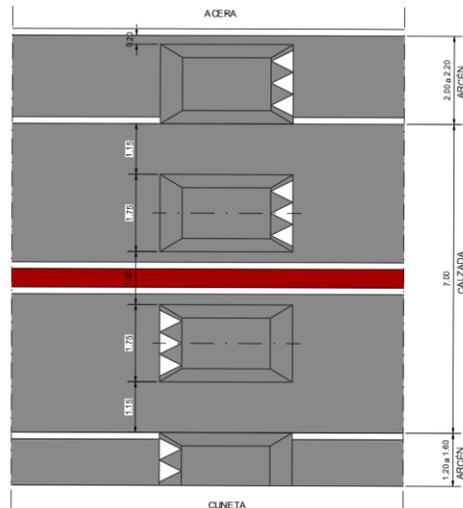
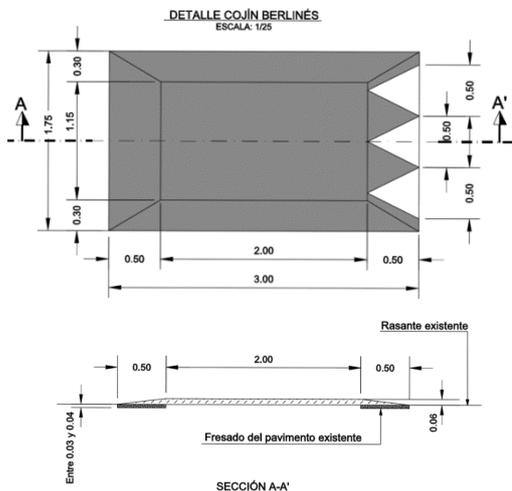
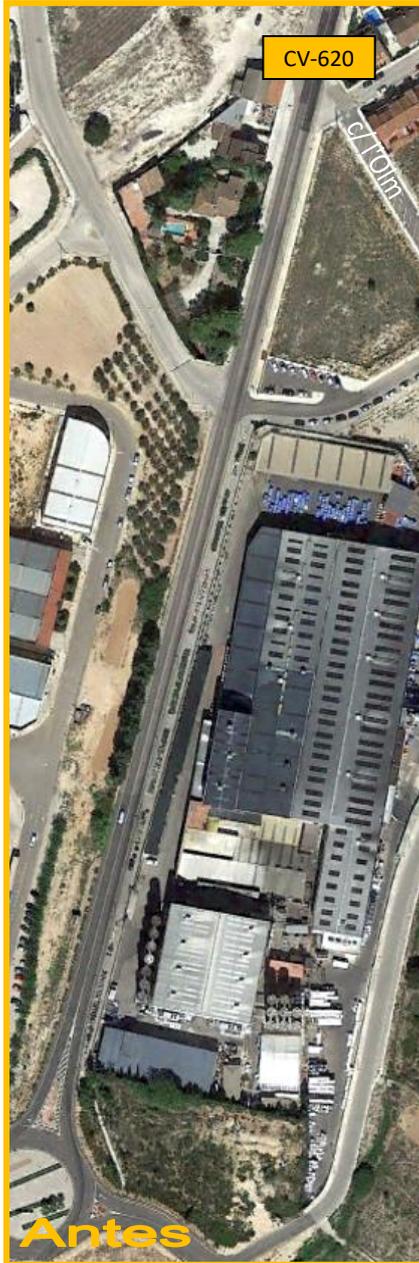
Itinerarios accesibles

- Selección de solución para el nuevo cruce peatonal que facilita y aumenta la comodidad de los desplazamientos para posibles personas discapacitadas (PMR) al ofrecer un único plano horizontal de tránsito evitando la necesidad integrar vados peatonales en el mismo.
- Para posibilitar el cruce en paralelo a la CV-620 de la calle de L'Olmo por personas de movilidad reducida se ejecutan sendos vados en la acera existente y en el nuevo recrecido de la acera.

5. Actuaciones específicas

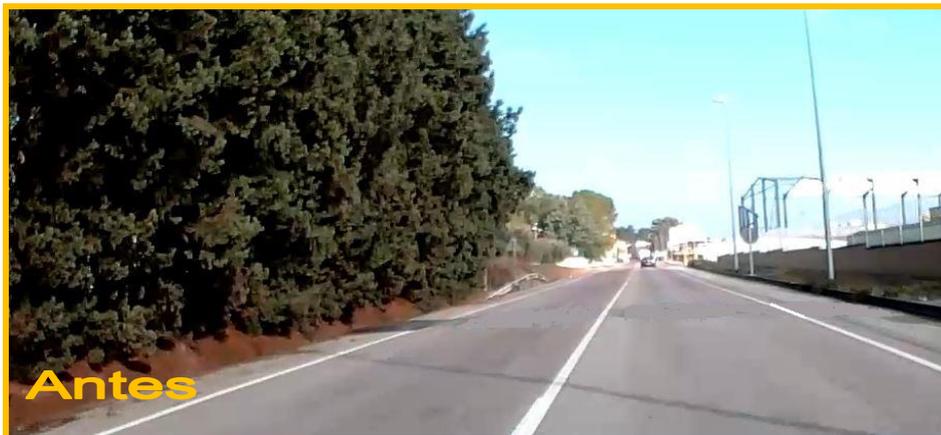
Actuación 3: calmado del tráfico acceso sur travesía.

Estado final



5. Actuaciones específicas

Actuación 3: calmado del tráfico acceso sur travesía.



5. Actuaciones específicas

Actuación 3: calmado del tráfico acceso sur travesía



6. Beneficios de la Intervención



Mejora de la capacidad funcional

- Mejorar las condiciones de pavimentación de la travesía, especialmente de las zonas adyacentes empleadas para el transporte público haciéndolas más seguras al mejorar las condiciones de adherencia pavimento-neumático y cómodos al eliminar irregularidades, baches, parches, etc.



Puerta de entrada

- La creación de cambios de escenarios, como la “chicane”, contribuye como primer estadio de la moderación de la velocidad a la entrada a la travesía desde carretera interurbana, sobre el que apoyar otras medidas complementarias para mantener moderada la velocidad en adelante.

ZONA



Moderación de la velocidad

- Mejorar la convivencia de los tráficos a motor y peatonal en la travesía al incorporar soluciones que contribuyan al calmado del tráfico a lo largo de la zona urbana, de forma que se obtenga efectos beneficiosos desde el punto de vista social y medioambiental. La adecuada cadencia de elementos moderadores permite que el conductor no se vea tentado de aumentar su velocidad
- Coartar el desarrollo de altas velocidades en las aproximaciones a los entornos poblados de forma que se pueda ampliar las medidas destinadas a incrementar la movilidad a otras áreas con necesidades similares a la zona estrictamente urbana.



Aumento de la permeabilidad peatonal

- Diminución del efecto barrera que ejerce la travesía entre las dos partes que conforman el núcleo urbano, ofreciendo nuevas posibilidades de movilidad sostenible hacia los puntos de interés que se distribuyen a ambos lados de la carretera, contribuyendo a mejora la calidad urbana de la travesía y poner en valor los recursos sociales y económicos del pueblo.
- Reducción de las barreras arquitectónicas a lo largo de la travesía, especialmente agresivas para las personas de avanzada edad.



Itinerarios accesibles

- Mejorar la movilidad de las personas con diversidad funcional al garantizar el acceso y uso de los espacios peatonales de la travesía como al resto de peatones mejorando la cohesión social.



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.



Ordenación del entorno

- Hacer extensiva la movilidad peatonal a otros entornos habitados que sin forma parte del casco urbano principal, por su proximidad a este, adolecen de necesidades similares. De esta forma se mejora la cohesión territorial y social con el núcleo principal de la población dado que ahora las viviendas, situadas al sur de la Avda. Jaime I, pueden acceder al polígono industrial y desplazarse hacia el norte con un nuevo itinerario seguro por la margen este de la CV-620, de forma que a los residentes se les facilita el acceso a servicios de municipales de interés a ambos lados de la travesía como son el CEIP Dr. Borrás y el polideportivo municipal, ubicados ambos en el límite oriental del pueblo, así como a los distintos comercios, servicios e instalaciones de hostelería situados a ambos lados de la travesía.
- Con la ampliación de los espacios peatonales en el interior de la travesía se mejoran las condiciones de movilidad sostenible de los habitantes de Alfarrasí, aumentando la seguridad y comodidad de uso de los mismos y, por tanto, incrementando el bienestar de los vecinos y reduciendo, en lo posible, el manifiesto efecto de barrera arquitectónica que ejercitaba la carretera en su configuración original. Esta medida permite, además, incrementar los efectos de moderación de velocidad que ejercen otras soluciones implementadas al constreñir la sección y canalizan el tráfico, favoreciendo el equilibrio entre la movilidad motorizada y peatonal.
- La ordenación del espacio público permite que los movimientos de estacionamiento, acceso y salida a la carretera estén más controlados, mejorando así la seguridad de la circulación por la travesía. Por otra parte, la implementación de zonas reservadas para carga/descarga ofrece a los comercios, situados en la travesía, un mejor y más seguro servicio de abastecimiento.