

## ACTUACIÓN



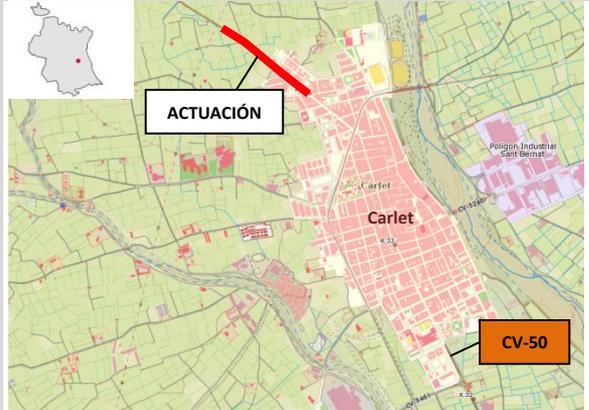
# MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL EN EL ACCESO NORTE A LA TRAVESÍA DE CARLET POR LA CV-50 (VALENCIA)

01

## 1. Información General

### LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA

	CARRETERA:	TRAMO:
	CV-50	PK 34+030 – PK 34+660
	POBLACIÓN:	CARLET
	HABITANTES:	15.446 (2017)
	TRAVESÍA <input checked="" type="checkbox"/>	CARRETERA PERIURBANA <input type="checkbox"/>
	IMD total:	5.115 (2017)
	IMD pesados:	-
	Tráfico ciclista (bajo/moderado/alto):	bajo

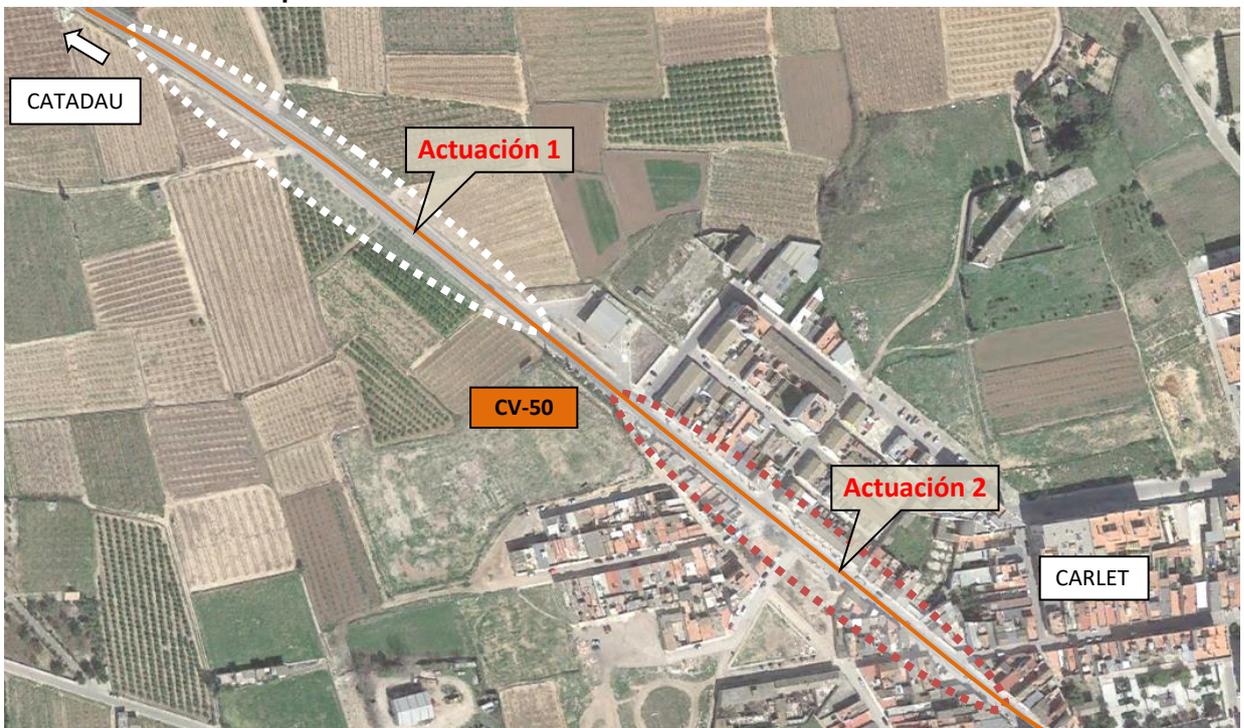


Accidentalidad (BBDD G.V. Quinquenio 2013/2017): **2 Accidentes con heridos leves**

## 2. Líneas Generales de Intervención

	Puerta de entrada.
	Moderación de la velocidad.
	Aumento de la permeabilidad peatonal.
	Itinerarios accesibles.

## Actuaciones Específicas



Actuación 1



Actuación 2



PRESUPUESTO DE INVERSIÓN: 68.000 €

FECHA DE ACTUACIÓN: noviembre 2017

RESPONSABLE: CHOPVT

CÓDIGO: V08501

Ejemplo nº 20.- CARLET

## 3. Actuaciones específicas

### Actuación 1: Puerta de entrada a la travesía por el norte

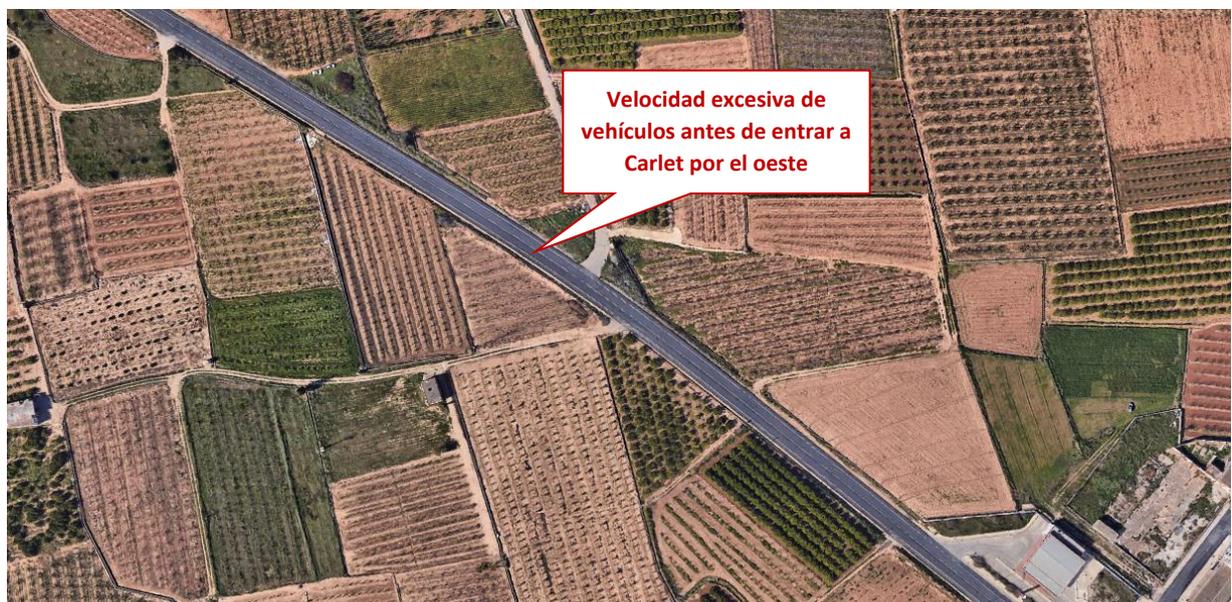
#### Problemática existente

- Inexistente interfaz entre carretera interurbana y zona urbana.
- Elevada velocidad de entrada a la travesía desde el oeste a pesar de la limitación de velocidad a 50 km/h a la altura de la estación de servicio.

#### Condicionantes y aspectos considerados

- Disponibilidad de terrenos.
- Existencia de accesos a parcelas en el ámbito de actuación a mantener y compatibilizar con el diseño de la actuación.
- Longitudes de diseño de chicanes según criterios de seguridad vial.

### Esquema Conceptual: Estado inicial



### 3. Actuaciones específicas

#### Actuación 1: Puerta de entrada a la travesía por el norte

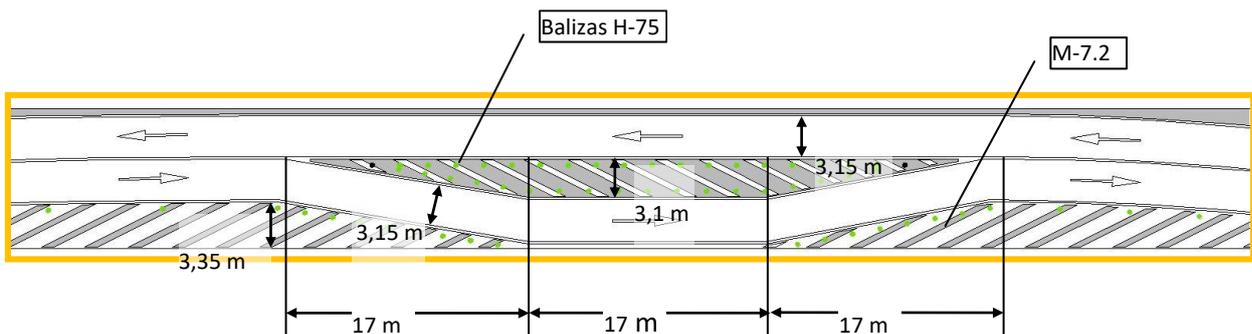
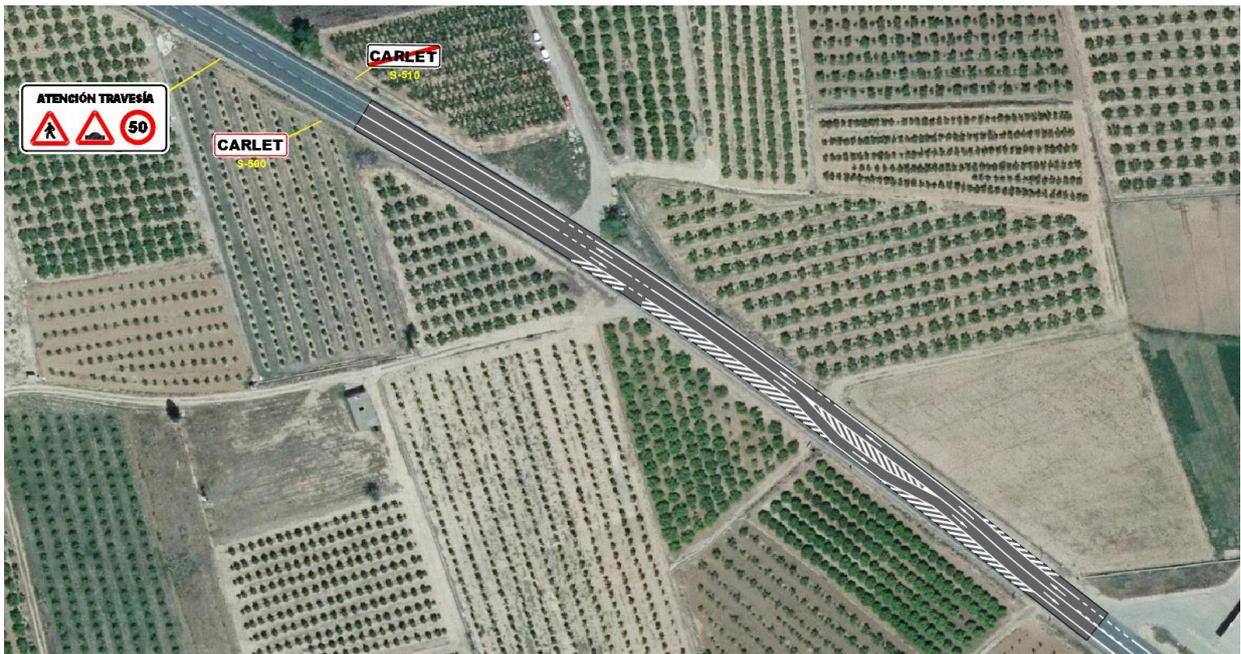
#### Soluciones integradas en el diseño



##### Puerta de entrada a la travesía

- Creación, haciendo uso de la disponibilidad de terrenos, de una chicane con transiciones de entrada y salida de 17 m de longitud y tramo central de 17 m de largo, éste con un retranqueo respecto al eje de separación de sentidos de 3,10 m. Carriles de 3,10 m de anchura con transiciones suaves desde anchura nominal de 3,5 m.
- Jalonado de la chicane mediante hitos cilíndricos H-75 y cebreados para configurar la trazada.
- Instalación de cartel tipo "ATENCIÓN TRAVESÍA" en sentido de aproximación a la chicane desde Catadau.
- Señalización horizontal de sentidos de circulación a lo largo del recorrido de la chicane (flechas)
- Traslado de los carteles de travesía al pk 34+660 dando cobertura a la chicane.

#### Estado final



### 3. Actuaciones específicas

#### *Actuación 1: Puerta de entrada a la travesía por el norte*



### 3. Actuaciones específicas

#### Actuación 1: Puerta de entrada a la travesía por el norte



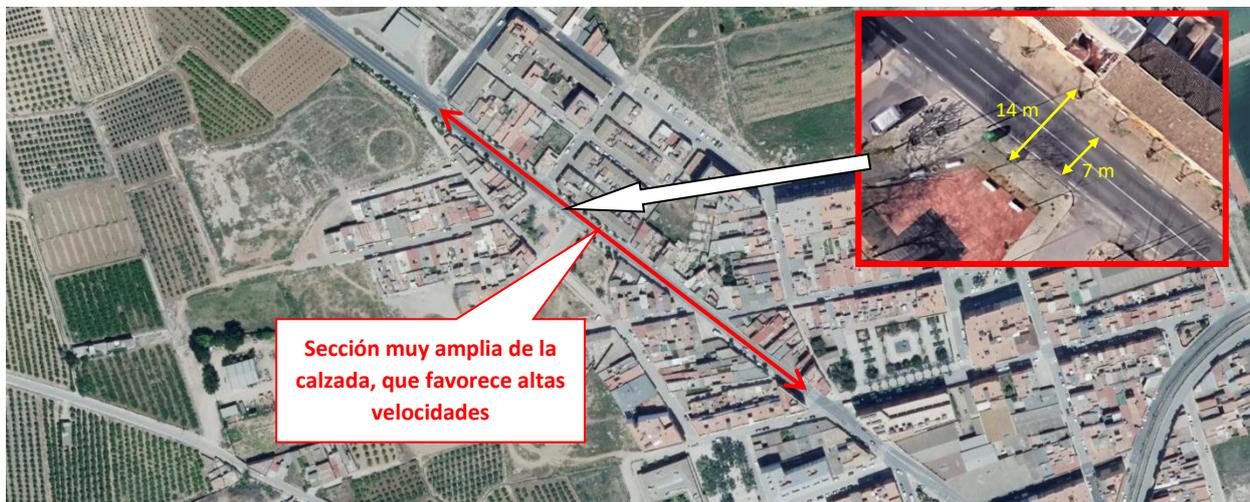
## Actuación 2: Nuevos pasos peatonales

**P**roblemática existente

- Clara falta de permeabilidad peatonal entre las dos mitades del casco urbano en la penetración en la travesía por el norte de la CV-50 en sus primeros 300 m.
- La distancia de los pasos más próximos invita a cruzar la carretera desordenadamente, además, con altas velocidades como resultado de la inexistencia de elementos que colaboren al calmado del tráfico.
- Sección transversal amplia con cordones de aparcamiento laterales que favorecen la velocidad. Carriles de 3,5 m y ancho total de 13,5 m entre aceras.

**C**ondicionantes y **a**spectos considerados

- La existencia de vados y accesos privados que condicionan la posición de los pasos peatonales.
- Existencia de árboles ornamentales, como elementos de integración medioambiental de la travesía.

**E**schema **C**onceptual: **E**stado **i**nicial

### Soluciones integradas en el diseño



#### Aumento de la permeabilidad peatonal

- Ejecución de 3 nuevos pasos peatonales sobre-elevados de tipo trapezoidal en las intersecciones con C/Cáceres, C/Santa Bárbara y C/Lombai.
- Ejecución de un paso de peatones a nivel en el cruce con C/Badajoz.
- Ejecución de ampliaciones de aceras para favorecer la visibilidad de las zonas de desembarco en el paso de peatones. Anticipación de 10 m atendiendo a la prohibición de estacionamiento antes de su posición (norma 8.1-IC).
- Los cruces de la carretera se constriñen al ancho de la calzada.

ZONA



#### Moderación de la velocidad

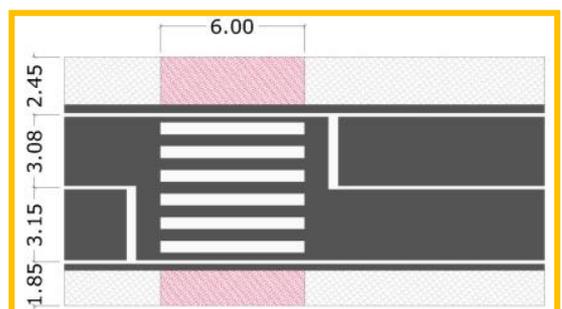
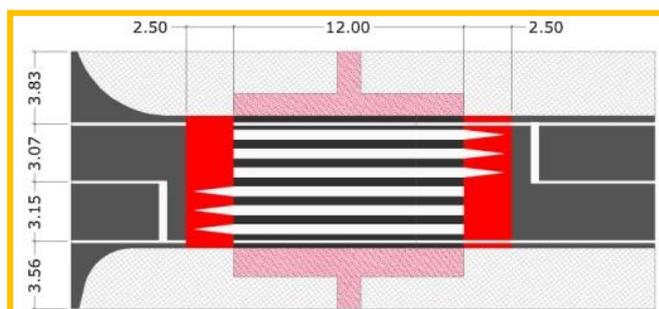
- La moderación de la velocidad viene determinada por la cadencia de los pasos sobre-elevados, dimensionados para velocidad  $V=50$  km/h con rampas de 2,5 m de longitud y meseta de 12 m de anchura y altura de 10 cm.



#### Itinerarios accesibles

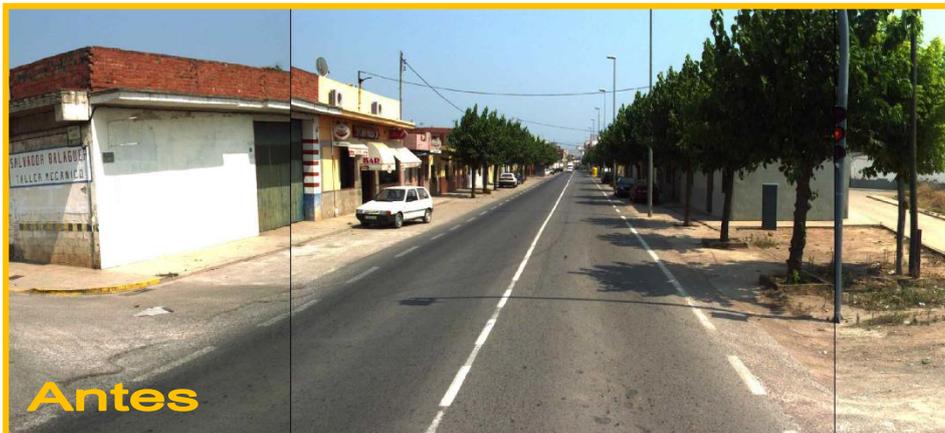
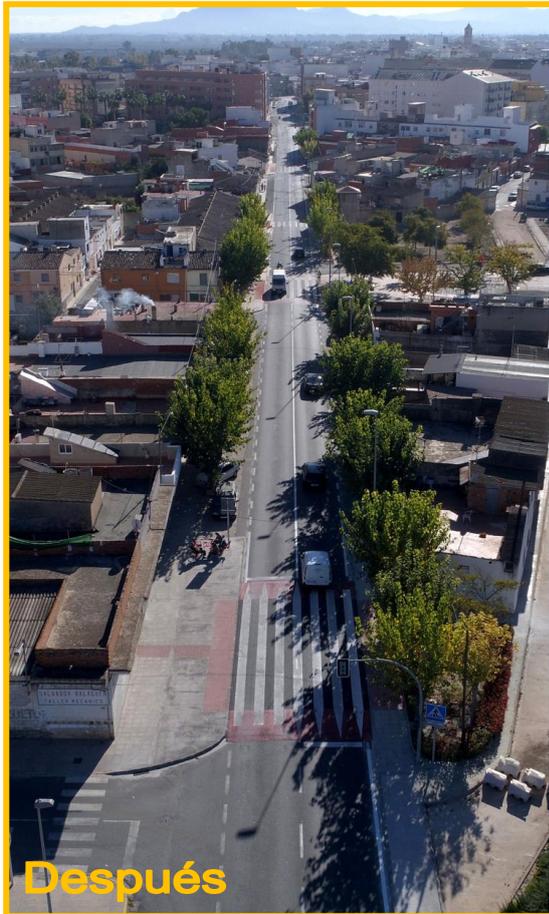
- Las zonas de desembarco en los pasos de peatones de pavimentan siguiendo la normativa de accesibilidad.

### Estado final



# 4. Actuaciones específicas

## Actuación 2: Nuevos pasos peatonales



### 3. Actuaciones específicas

#### Actuación 2: Nuevos pasos peatonales



## 5. Beneficios de la Intervención

ZONA



### Moderación de la velocidad

- Reducir la velocidad a la entrada al casco urbano al imponer, con la construcción de una chicane, una puerta de entrada a la travesía como elemento reductor de velocidad desde la zona interurbana y desde el que mantener moderada la velocidad hacia el centro urbano, todo ello con la ayuda de elementos complementarios como los pasos de peatones sobreelevados.



### Aumento de la permeabilidad peatonal

- Reducir el efecto de barrera que supone en sí la travesía, favoreciendo la movilidad transversal de peatones entre las dos mitades en que secciona la carretera al casco urbano con la implementación de nuevos itinerarios más cómodos a la par que seguros y que permiten menores tiempos de recorrido y disuaden del cruce indiscriminado de la carretera.
- Aumentar la seguridad del cruce de peatones al dotar de espacios peatonales despejados que favorezcan la visibilidad de los viandantes y PMR en el momento en que estos se disponen a cruzar la carretera en cualquiera de los dos sentidos.



### Itinerarios accesibles

- Eliminar las barreras arquitectónicas ofreciendo a las personas de movilidad reducida (PMR) nuevas alternativas de movilidad urbana.