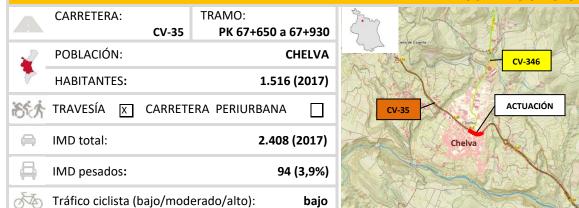
## **ACTUACIÓN**



# MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL EN LA TRAVESÍA DE LA CV-35 EN CHELVA (VALENCIA)

## 1. Información General

#### LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA



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

## 2. Líneas Generales de Intervención

(D)

Mejora de la capacidad funcional.



Moderación de la velocidad.



Aumento de la permeabilidad peatonal.



Itinerarios accesibles.



Ordenación transporte público.



Ordenación del entorno.

# Actuaciones Específicas



PRESUPUESTO DE INVERSIÓN: FECHA DE ACTUACIÓN: 2015

RESPONSABLE: CHOPVT CÓDIGO: C07101

### Actuación: mejora del itinerario peatonal y accesibilidad al transporte

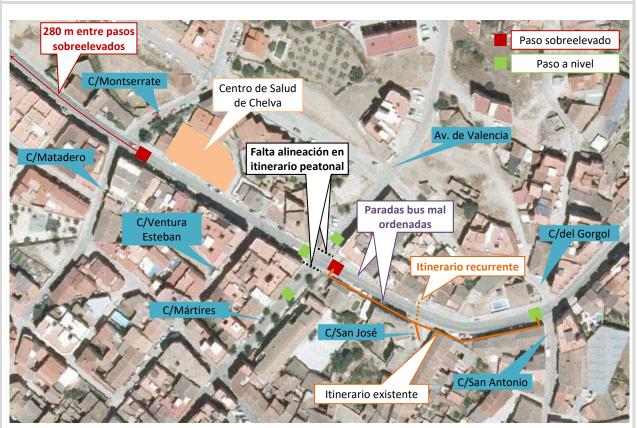
## Problemática existente

- Elevada separación entre elementos de calmado de tráfico a la entrada a la travesía por el oeste, lo que conlleva a poder alcanzar altas velocidades, incitadas también por la sensación de amplitud que otorga la calzada al contar con cordones de aparcamiento a ambos lados. Hay que añadir que el Centro de Salud de Chelva se sitúa en este espacio.
- Desorden en la disposición de aparcamientos, con tendencia por parte de la población de estacionar sobre aceras, en las esquinas de las intersecciones y sobre el espacio reservado a la parada del transporte público.
- Falta de ordenación en el transporte público, pues la parada del bus no aparece correctamente señalizada y la zona de espera para pasajeros no es lo suficientemente ancha como para que convivan estos usuarios con los que transitan por la acera.
- Itinerarios peatonales carentes de permeabilidad en algunos tramos, tanto transversal como longitudinal, y escasos de espacio para un desplazamiento cómodo y seguro de estos usuarios.

## Condicionantes y aspectos considerados

- Disponibilidad de terreno limitada a la distancia entre fachadas.
- Ubicación del Centro de Salud de Chelva
- Línea de autobús urbano en el trazado de la travesía.
- Instalaciones y servicios municipales.
- Drenaje.
- Negocios que son foco de atracción para la población y que contribuyen a mejorar la economía local.

# Esquema Conceptual: Estado Inicial



## Actuación: mejora del itinerario peatonal y accesibilidad al transporte

# Soluciones integradas en el diseño

# Mejora de la capacidad funcional.

- Reasfaltado del firme de la travesía, desde la intersección entre la CV-35 con las calles Matadero y Montserrate, hasta la intersección entre la CV-35 y las calles del Gorgol y San Antonio.
- Repintado del tramo, disponiendo carriles de 3 m de ancho, excepto en aquellos sitios donde se establece una parada de bus en los que el carril se reduce a 2,50 m. Las líneas que separan los carriles de los arcenes se pintan de amarillo, indicando de esta forma la prohibición de aparcar sobre las aceras.

### zona Moderación de la velocidad.

- Repintado de los pasos sobreelevados situados al este de la intersección entre la CV-35 y las calles Montserrate y Matadero, y el que se halla al este de la intersección entre la CV-35 y la calle Mártires y la Av. de Valencia (CV-346), de forma que se consigue alertar al tráfico motorizado sobre la existencia de estos elementos.
- Estos pasos sobreelevados disponen de mesetas de 4,35 m y 4,15 m, respectivamente, y rampas de 1 m.
- Estrechamiento de la sección al eliminar la mayor parte del aparcamiento existente en la travesía, contribuyendo a disminuir la sensación de amplitud de la sección, a cambio de ganar espacio para los peatones.

## Aumento de la permeabilidad peatonal.

- Creación de un nuevo paso de peatones a nivel, de 4,10 m de ancho, al este de la intersección entre la calle San José y la CV-35. Así se disminuye la distancia entre pasos existente (120 m) y se le proporciona seguridad a un cruce natural de la población, que pretende acceder a los negocios locales (restauración y hostelería) de la acera norte de la CV-35.
- Creación de un nuevo paso de peatones a nivel, de 3,10 metros de ancho, en la calle Mártires, alineado con la acera sur de la CV-35, consiguiendo la continuidad del itinerario peatonal sin tener que desviarse 20 m para alcanzar el paso de peatones existente en esta calle. Además, se obtiene un cruce de peatones más seguro al exponer al peatón a la visual del vehículo motorizado antes de que éste inicie la maniobra de giro a derechas.
- Traslado del paso de peatones a nivel de la Av. de Valencia, de 3,10 m de ancho, y anteriormente a 10 m de la intersección, hasta continuar con la alineación de la acera norte de la CV-35, con el fin de obtener las mismas ventajas explicadas en el punto anterior
- La línea de parada de los vehículos que pretenden incorporarse a la CV-35, procedentes de la calle Mártires y la Av. de Valencia, se coloca antes de los pasos de peatones a nivel, dando a entender de forma más clara que la prioridad es para los peatones.

## tinerarios accesibles.

 Todos los desembarcos de la acera a calzada o a los pasos de peatones a nivel se realizan mediante vados, empleando baldosas de botones y de barras longitudinales, para favorecer a persona con diversidad funcional visual.

## Ordenación transporte público.

• Se mejora la parada de bus existente en la acera sur de la CV-35, entre la calle Mártires y la calle San José, habilitando una plataforma específica de parada única para transporte público, de 2,50 m de ancho de los que 50 cm se ganan estrechando el carril de circulación contiguo, lo que induce a la moderación de la velocidad en su entorno y facilita el ingreso del autobús en el flujo circulatorio.

Respecto a la señalización, se delimita mediante pintura la plataforma de la parada que cuenta, desde el borde interior del bordillo, la rigola de 20 cm que se mantiene sin pintar, una franja de 15 cm de pintura roja, otra franja de 15 cm que también sin pintar y otra franja de 1,80 m que delimita la zona de parada del autobús. Por el exterior de esta última se dejan 5 cm de separación con la marca de borde de calzada, siendo esta última de 15 cm de ancho.

Ya en la acera, se instala una franja de 40 cm de baldosa de botones amarilla, separada del borde interior del bordillo 20 cm y se indica la parada mediante señalización vertical.

El ancho mínimo de la acera para la espera del autobús es de 2,35 m, en una longitud de 21,50 m. A partir de ahí, se ejecutan las transiciones de entrada y salida, en el extremo este de 11,65 m y, en el oeste de 7,50 m, alcanzando de esta forma la anchura máxima de la acera en cada lado.

### Actuación: mejora del itinerario peatonal y accesibilidad al transporte

# Soluciones integradas en el diseño

## Ordenación transporte público.

En la acera norte de la CV-35, se traslada la parada de bus existente, que se situaba frente a la anterior, hasta el tramo comprendido entre la Av. de Valencia y el Centro de Salud de Chelva.
 Las características de señalización de esta parada son similares a las descritas anteriormente aunque, en este caso, la acera paralela a la línea de fachada es de 2,30 m de anchura, con una longitud de 17,40 m, la longitud de transición al lado oeste es de 10 m, y al lado este de 11,65 m.

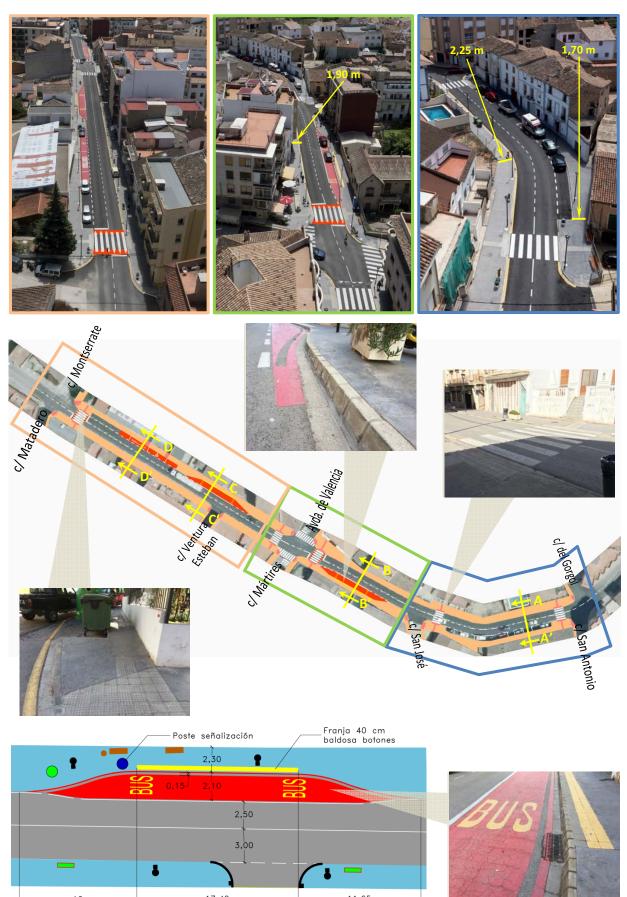
### Ordenación del entorno.

- Ampliación de la acera norte de la CV-35, desde la calle del Gorgol hasta la Av. de Valencia, ocupando lo que anteriormente era arcén y zona de aparcamiento. Esta acera se caracteriza por contar con un cambio de alineación en la curva que describe la travesía, que constituye un punto crítico en cuanto a anchura, siendo ésta de 2,25 m. La acera al este de este punto tiene una anchura máxima de 3,20 m en el ámbito del paso de peatones situado al oeste de la intersección entre las calles Gorgol y San Antonio con la CV-35. En este tramo, se cambia la ubicación de los contenedores de residuos urbanos, trasladándolos fuera del entorno de la curva y estableciendo un cercado de los mismos, de 3,15x0,90 m, a nivel de la calzada. Al oeste de la curva se consigue una mayor sección de la acera, del orden de 3,15-3,35 m, hasta alcanzar otro punto de estrechamiento, donde la sección disminuye hasta los 1,90 m. A partir de aquí, la acera se abre siguiendo el retranqueo de la fachada, formándose un espacio amplio, alrededor de 8 m, cuyo ancho de paso libre mínimo es de 1,70 m.
- Ampliación de la acera sur de la CV-35, desde la calle San Antonio hasta la calle San José, ocupando lo que anteriormente era arcén, y parte del ancho del aparcamiento existente. Se crean orejetas en ambos extremos de este tramo, para aumentar la visibilidad de los peatones que deseen cruzar por los pasos a nivel existentes, y evitar el estacionamiento de vehículos sobre ellos.
  La situada más al este tiene una anchura de 5,10 m, mientras que la que se encuentra en el extremo oeste es de 3,65 m. El ancho medio de la acera en esta zona es de 2,15 m, contando también con un punto en el que se estrecha la sección, disminuyendo hasta 1,70 m. En este espacio, además, se conserva el cordón de aparcamiento, anteriormente de anchura variable, y ahora con un ancho de 2 m. La longitud de este cordón de aparcamiento es de 50 m y dispone de dos vados que dan acceso a las cocheras del bloque de viviendas.
- Ampliación de la acera sur de la CV-35, desde la calle San José hasta la calle Mártires, donde se encuentra la parada del bus, y por tanto la acera describe un acuerdo cóncavo, y cuyo ancho mínimo es de 2,35 m. La zona frente al paso sobreelevado, en el extremo oeste de la acera, tiene una anchura de 3,10 m.
- Ampliación de la acera norte de la CV-35, desde la Av. de Valencia hasta la calle Montserrate. En este tramo se encuentra la otra parada de bus y se conserva el cordón de aparcamiento existente frente al Centro de Salud de Chelva. Este aparcamiento, con una longitud de 47 m y una anchura de 2,30 m, alberga una zona con una longitud total de 19,85 m, pintada de rojo, exclusiva para ambulancias (10,45 m) y para personas con diversidad funcional (9,40 m). La acera cuanta con un ancho de 2,30 m junto a la parada de bus y de 2-2,50 m junto al Centro de Salud. La orejeta frente al paso de peatones existente en la intersección entre la CV-35 y la calle Mártires y la Av. de Valencia es de 4,65 m.
  - Cabe destacar, que la orejeta presente en el extremo oeste de este tramo que da cobertura al paso sobreelevado, además de ser ampliada en su ancho alcanzando 4,40 m, se amplía hacia la calle Montserrate 1,40 m, creando una zona de cobijo para los contenedores de residuos urbanos que se colocan entre la línea de fachada y la acera que discurre por la calle, de 1 m de anchura.
- Ampliación de la acera sur de la CV-35, desde la calle Mártires hasta la calle Ventura Esteban, y desde ésta hasta la calle Matadero. En este caso, también se prescinde de las plazas de aparcamiento existentes y del arcén, creando una acera de 2,10 m en el primer tramo, y de ancho variable, entre 2,30-2,70 m, en el segundo tramo.
- Toda la acera es de hormigón impreso, en color gris, encintada mediante un bordillo 12/15x25x50 cm. Es importante destacar que las aceras, en el ámbito de las paradas de autobús, quedan a mayor altura que en el resto del itinerario peatonal, estando esta sobreelevación entorno a los 16-18 cm, de manera que se hace más cómoda la bajada y subida de los pasajeros al autobús, y se evita más considerablemente que los vehículos ocupen la acera.
- Se dispone mobiliario urbano (bancos, papeleras y jardineras) en todo el tramo de actuación, y se renueva el alumbrado público, tanto el modelo como el número de báculos de iluminación.

# 3. Actuaciones Específicas

# Actuación: mejora del itinerario peatonal y accesibilidad al transporte

# $E_{\text{stado final}}$

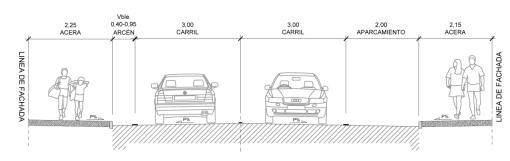


# 3. Actuaciones Específicas

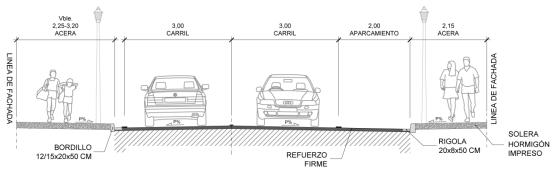
## Actuación: mejora del itinerario peatonal y accesibilidad al transporte

# Estado final

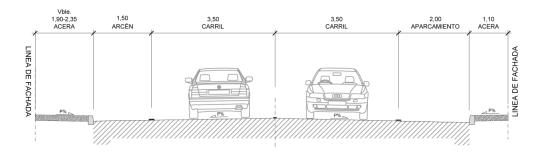
#### SECCIÓN A-A' ANTES



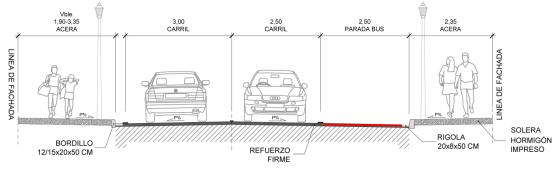
#### SECCIÓN A-A' DESPUÉS



#### SECCIÓN B-B' ANTES



### SECCIÓN B-B' DESPUÉS

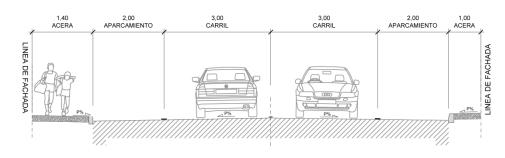


# 4. Actuaciones Específicas

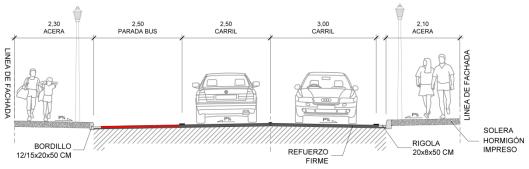
## Actuación: mejora del itinerario peatonal y accesibilidad al transporte

# Estado final

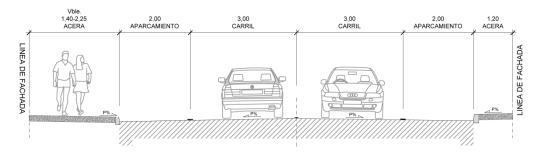
#### SECCIÓN C-C' ANTES



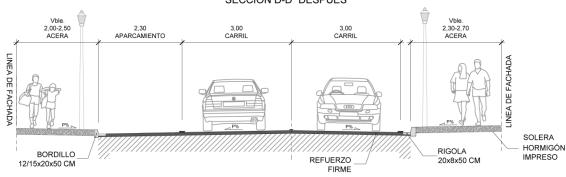
#### SECCIÓN C-C' DESPUÉS



#### SECCIÓN D-D' ANTES



#### SECCIÓN D-D' DESPUÉS

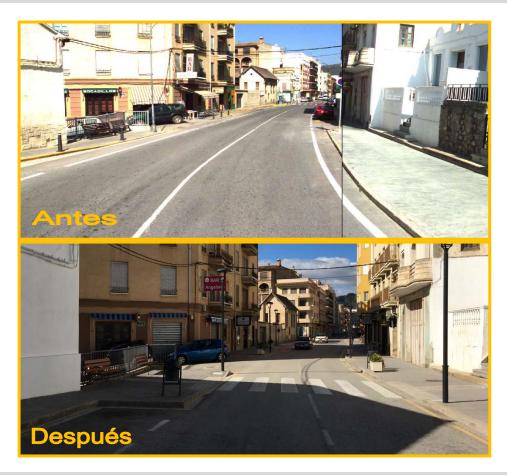


# 3. Actuaciones Específicas





# 3. Actuaciones Específicas

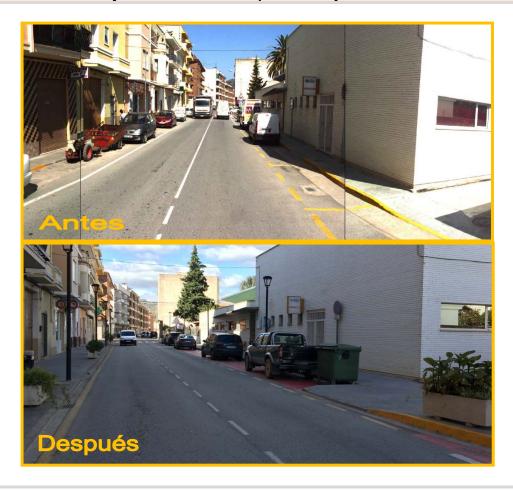








# 3. Actuaciones Específicas





# 4. Beneficios de la Intervención

# Mejora de la capacidad funcional.

Mejora de las condiciones de seguridad de la travesía, al aumentar la adherencia entre el neumático del vehículo y el pavimento y conseguir una mayor comodidad en la circulación del tráfico a motor.



## Moderación de la velocidad.

Contribuir al calmado del tráfico en la travesía mediante la incorporación de soluciones encaminadas a mantener moderada la velocidad, por un lado, mediante el estrechamiento de la sección, y por otro, manteniendo los pasos de peatones sobreelevados existentes.



## Aumento de la permeabilidad peatonal.

- Se disminuye el efecto barrera que provoca la travesía en el núcleo urbano, habilitando nuevos itinerarios peatonales seguros que conducen a puntos de interés, contribuyendo al desarrollo económico local de la población y a la cohesión entre las dos mitades en las que divide la CV-35.
- Se aporta continuidad al itinerario peatonal de la CV-35 en el entorno de la intersección con la Av. de Valencia y la calle Mártires al colocar los pasos de peatones, que cruzan estas dos últimas vías, alineados con la acera de la CV-35. Se obtiene también con esto evitar desplazamientos innecesarios, reducir el tiempo de recorrido y aportar mayor grado de seguridad para los peatones en el giro a derechas de los vehículos que salen de la CV-35, al no existir elementos que mermen la visibilidad de ninguno de los implicados.



# h Itinerarios accesibles.

Se consigue mejorar la accesibilidad de los peatones, especialmente de aquellas personas con diversidad funcional o con elevada edad, eliminando los desniveles que existen entre la acera y calzada, y, además, empleando baldosa podotáctil, que busca alertar de estos desniveles y de la presencia de pasos de peatones a aquellas personas con diversidad funcional visual.



#### Ordenación transporte público

El nuevo diseño de las paradas de autobús y el aumento de la sección de las aceras contribuyen a generar un espacio cómodo y seguro, tanto para la espera de los pasajeros, como para la subida y bajada de los mismos, así como evitar la interferencia entre éstos y los que transitan por la acera. De esta forma se pretende dignificar y fomentar el uso del transporte público como alternativa de movilidad sostenible.



#### Ordenación del entorno

Mejora de la movilidad peatonal en la parte sometida a mayor agitación en la travesía, ofreciendo a los viandantes un espacio más cómodo y seguro para sus desplazamientos, aumentando la calidad urbana de la travesía y reportando mayor bienestar a sus habitantes.