ACTUACIÓN

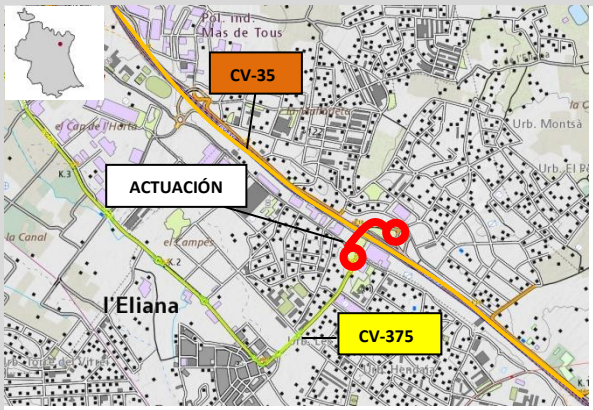
MEJORA DE LA PERMEABILIDAD CICLOPEATONAL ENTRE LOS MÁRGENES DE LA CV-35 EN EL ENLACE DEL PK 16 DE L'ELIANA. L'ELIANA – POBLA DE VALLBONA (VALENCIA)

01

1. Información General

LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA

CARRETERA: **CV-35**	TRAMO: **Enlace PK 16 - l'Eliana**
POBLACIÓN:	**L'ELIANA – POBLA DE VALLBONA**
HABITANTES:	**17.760 (2017)**
TRAVESÍA ☐	CARRETERA PERIURBANA ☒
IMD total:	-
IMD pesados:	-
Tráfico ciclista (bajo/moderado/alto):	**moderado**

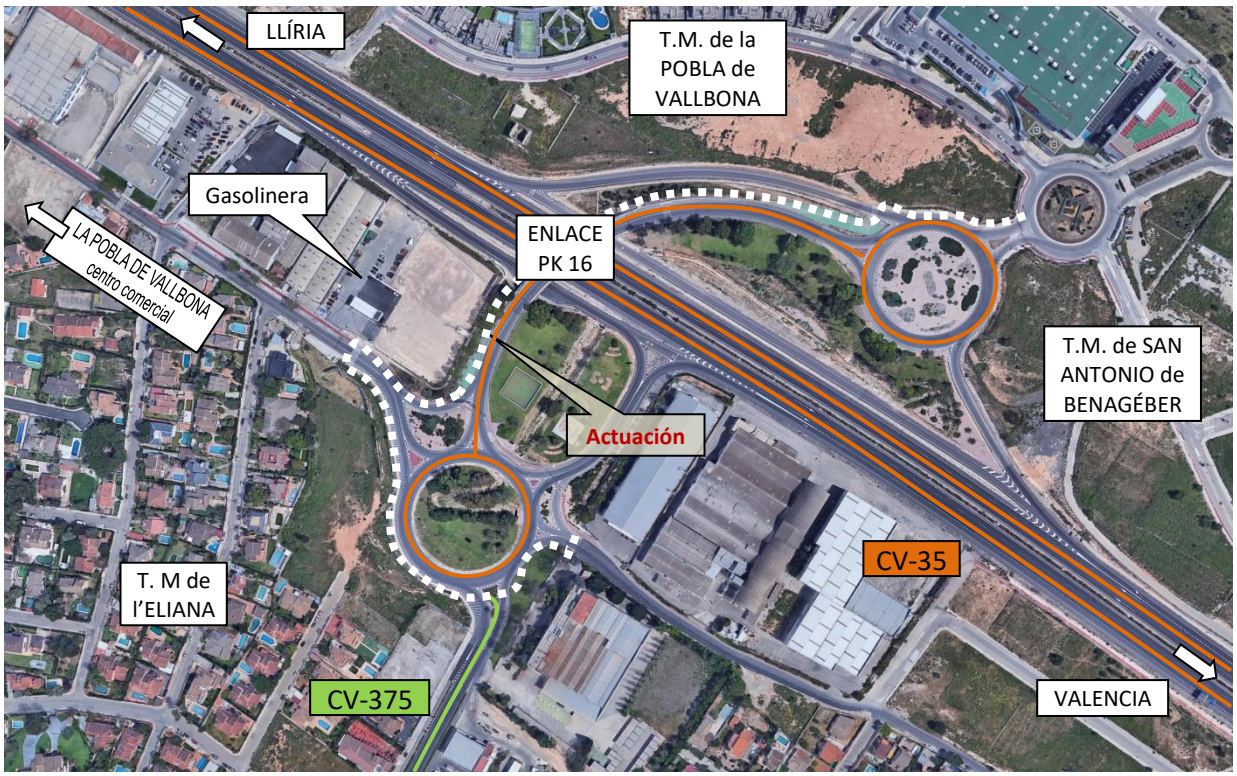


Accidentalidad (BBDD G.V. Quinquenio 2013/2017): **5 Acc. con leves + 12 Acc. con daños**

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.

Actuaciones Específicas



PRESUPUESTO DE INVERSIÓN: | **FECHA DE ACTUACIÓN: en proyecto**

RESPONSABLE: CHOPVT | **CÓDIGO: V11601**

Ejemplo nº 24.- L'ELIANA

3. Actuaciones específicas

Actuación: ejecución de itinerario ciclo-peatonal

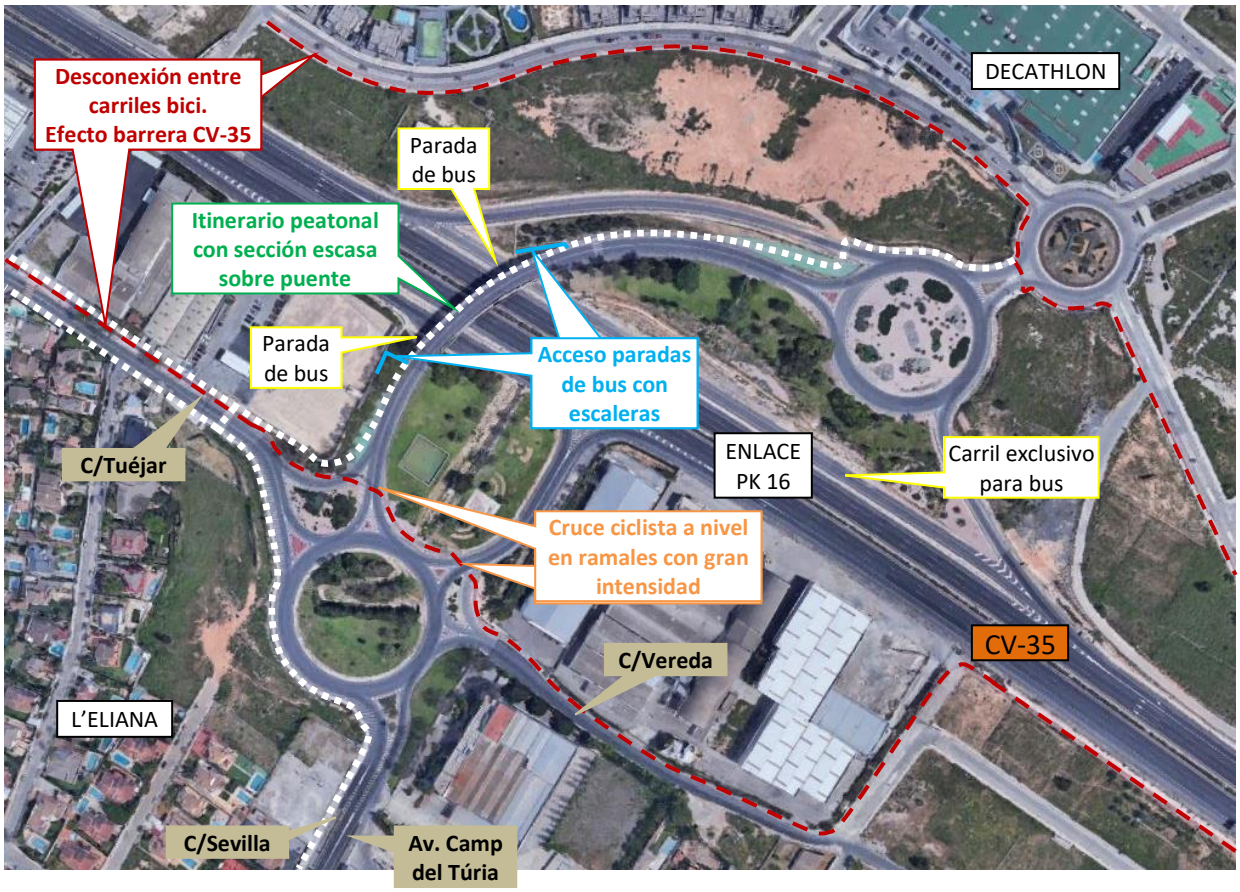
Problemática existente

- No existe itinerario adaptado para personas con diversidad funcional motriz que dé acceso a las paradas de autobús que se hallan a ambos lados de la CV-35, en el enlace de l'Eliana. Además, la zona habilitada para la espera de los pasajeros no cumple con los requisitos de comodidad que éstos requieren.
- Desconexión entre los itinerarios ciclistas presentes en ambas márgenes de la CV-35.
- El carril bici que discurre por la margen sur de la CV-35 cruza mediante pasos ciclistas a nivel los ramales de conexión del enlace de l'Eliana con la CV-35, los cuales cuentan con gran intensidad de tráfico.
- Existencia de itinerario peatonal en el enlace, con sección suficientemente ancha para garantizar una buena movilidad adecuada, excepto sobre el paso superior que cruza la CV-35, que no cumple con las medidas mínimas para ello.
- El acceso directo desde la C/Vereda hasta el carril de entrada a la CV-35 (dirección Valencia) se regula con un STOP, cuya parada obligatoria no cuenta con la visibilidad suficiente, por oblicuidad, para realizar el movimiento de incorporación de forma segura.

Condicionantes y aspectos considerados

- Enlace 16 de la CV-35 formado por dos glorietas, conectadas entre ellas mediante un paso superior sobre la CV-35 (enlace tipo pesa). La glorieta de la margen norte está acompañada de otra glorieta satélite (glorieta del Decathlon)
- Existencia de paradas de autobús en ambos márgenes de la CV-35, bajo la estructura del enlace, con acceso a través de escaleras.
- Trazado del carril bici que discurre paralelo a la CV-35, en su margen sur.
- Trazado del carril bici que recorre las urbanizaciones que rodean al Decathlon (T.M. de San Antonio de Benagéber y de la Pobla de la Vallbona).
- Limitación de espacios por no contar con la disponibilidad de los terrenos.
- Drenaje.
- Instalaciones y servicios urbanos.

Esquema Conceptual: Estado Inicial



Soluciones integradas en el diseño

Mejora del itinerario peatonal y/o ciclista

- Se conectan los itinerarios ciclistas presentes a ambos lados de la CV-35, en el ámbito del enlace del PK 16+000. La solución consiste en ejecutar un itinerario ciclo-peatonal, con sección comprendida entre 2,40 m y 3,25 m, materializado mediante solera de hormigón pavimentado mediante baldosa hidráulica, bien protegido frente al tráfico motorizado, y que se emplaza, en gran parte de su recorrido, sobre el itinerario peatonal existente, adaptando éste al nuevo uso conjunto de ciclistas y peatones, tanto en anchura de la sección como en los cruces sobre la calzada, donde los tráficos se segregan.

  A continuación, se explica este nuevo recorrido por tramos, de norte a sur:

  - La conexión empieza en la vía que une la rotonda del Decathlon, donde existe carril bici que conduce hacia las urbanizaciones del entorno, con la que se encuentra en la salida de la CV-35.

    Aquí se pavimenta el paseo existente mediante baldosa hidráulica, manteniendo su ancho actual (3,25 m), y para dar mayor seguridad a los usuarios, se rellena el espacio entre la calzada anular de la rotonda de salida de la CV-35 con marmolina blanca encerrada entre bordillos 12/15x25x50 cm.
  - El primer cruce sobre la calzada (ramal de incorporación a la CV-35 en sentido Llíria), anteriormente existente pero únicamente para viandantes, se divide en un paso para ciclistas de 2,90 m y un paso de peatones de 4,70 m.
  - El itinerario ciclo-peatonal continúa por el espacio comprendido entre el ramal de acceso a la CV-35 (sentido Llíria), y el que cruza ésta por el paso superior, aprovechando el camino ya existente. En este tramo, el ancho del itinerario ciclo-peatonal es de 3,00 m, y al igual que antes, se rellena con marmolina blanca delimitada con bordillos la superficie comprendida entre el itinerario y el ramal que conduce al puente.

    A unos 65 m de la calzada anular se produce una bifurcación del trazado, dividiéndose el itinerario en dos direcciones: una siguiendo el ramal de incorporación a la CV-35 (sentido Llíria), que conduce hacia la parada de autobús de la margen norte de la CV-35, y otra hacia el paso superior que cruza la CV-35.

    En la primera de ellas se dispone por el exterior de la acequia que conduce las aguas hacia la CV-35. Cuenta con un ancho de 2 m, y al situarse junto a un talud de tierras, se ejecuta un murete de hormigón para contenerlas. Termina enlazando con una acera ya existente, de 1,55 m de ancho, que habilita el acceso a la parada de bus situada sobre la CV-35, dirección Lliria.

    En la segunda dirección, la que conduce hacia l'Eliana, pasando por el paso superior que salva la CV-35, sigue manteniendo el ancho de 3,00 m, hasta alcanzar el tablero del puente. Aquí, se redistribuye la sección de la plataforma para ampliar el espacio destinado a ciclistas y peatones, en el extremo norte del puente. Por ello, se trasladan los carriles hacia el sur, una distancia de 1 m, manteniendo su ancho de 3,50 m, y en detrimento del arcén de esta margen. De esta forma se consigue dar una anchura de 2,40 m al itinerario ciclo-peatonal, que queda protegido exteriormente mediante una barandilla metálica e interiormente por una barrera tipo New Jersey de hormigón. En los accesos al puente, donde los peatones quedaban protegidos mediante bionda a ambos lados, se sustituyen éstas por las barreras comentadas.

    En el tablero, en el espacio comprendido entre las dos escaleras que dirigen hacia las paradas de bus en ambas márgenes de la CV-35, se mantiene la barrera metálica del borde exterior, pero se modifica su altura para adaptarla al tráfico ciclista; mientras, la antigua New Jersey se traslada hacia el sur, acompañando al desplazamiento de la calzada del tablero. En cuanto al alumbrado, se colocan todos los báculos en la margen sur del puente, de forma que no supongan un impedimento para los desplazamientos de personas y ciclistas y se consiga un ancho libre mayor.

    Al salir del tablero del puente, se vuelve al ancho estándar de 3,00 m.
  - Una vez superado el puente, el itinerario bordea la fachada de la gasolinera situada en la margen norte de la C/Tuéjar, rellenando la parte próxima a la calzada con marmolina blanca encerrada entre bordillos. En este punto, enlaza con la acera que procede de la parada de bus de la CV-35, y con el carril bici que discurre entre por la margen sur de la CV-35.
  - Se lleva a cabo otro cruce sobre la calzada en la C/Tuéjar, aprovechando el paso de peatones existente, de 4,00 m de ancho, y adosándole en su extremo este un paso ciclista de 2,70 m.

3. Actuaciones específicas

Actuación: ejecución de itinerario ciclo-peatonal

Soluciones integradas en el diseño

Mejora del itinerario peatonal y/o ciclista

- Entre este cruce y la rotonda de la margen sur de la CV-35, se modifica el anterior itinerario peatonal, de 2 m de ancho, aumentando su sección 1 m hacia el oeste, haciendo uso de los terrenos disponibles y delimitándolo exteriormente con barandilla metálica e interiormente con un relleno de marmolina blanca, ocupando el anterior arcén cebreado.
- Ya dentro de la rotonda de la margen sur de la CV-35, el itinerario va desde el ramal de la C/Tuéjar y el de la Av. Camp del Túria, con un ancho de 3 m. En este caso, puesto que no se puede ampliar la plataforma hacia el exterior, ya que los terrenos son de propiedad privada, se prescinde del arcén cebreado de la calzada anular, ganando así el metro que faltaba para completar el ancho requerido. El itinerario continúa su camino hacia el este, o bien hacia el sur, conectando con la acera existente de la C/Sevilla, paralela a la Av. Camp del Túria
- Sobre la Av. Camp del Túria se efectúa otro cruce sobre la calzada, habilitando un refugio central sobre la isleta deflectora. El ancho de los pasos de peatones es de 4 m y de los pasos ciclistas es de 2 m.
- Entre los ramales correspondientes a la Av. Camp del Túria y la C/Vereda, el itinerario discurre sobre la zona ajardinada que separa la fachada del Aldi de la calzada anular, y cuenta con un ancho de 3 m.
- En la C/Vereda se implanta un nuevo paso ciclo-peatonal, con 2,50 m destinados al tráfico ciclista y 4 m destinados a los peatones.
- Termina el nuevo itinerario ciclo-peatonal en este emplazamiento, y se conecta con el carril bici de la margen sur de la CV-35 existente.

- El trazado del carril bici de la margen sur de la CV-35 sufre algunas modificaciones a su paso por la rotonda de la margen sur de la CV-35, ayudando a integrar el nuevo itinerario ciclo-peatonal en la zona, compatibilizándolo con la actuación y aportándole mayor seguridad. Por lo tanto, se suprimen los cruces a nivel de los ramales con más intensidad de tráfico, y se rodea la glorieta.
  - En la C/Tuéjar, se desvía hacia la fachada de la gasolinera el trazado actual del carril bici, conservando su ancho de 2 m, y se implanta un paso ciclista, adosado al paso de peatones que atraviesa el acceso a este establecimiento.
  - La conexión que existía entre la C/Tuéjar y la C/Vereda, que se llevaba a cabo cruzando, mediante pasos ciclistas a nivel, la carretera procedente del paso superior de la CV-35 y la carretera que permite la incorporación a la CV-35 (sentido Valencia), se suprime, proporcionando ahora la continuidad entre estas dos calles a través del nuevo itinerario ciclo-peatonal. Los espacios anteriormente ocupados por esta infraestructura ahora se adecúan a la nueva actuación.
- Se crea nueva acera en la C/Tuéjar, para conectar los itinerarios ciclo-peatonales existente y de nueva ejecución de esta calle. Ésta acera se construye semejante a la existente, es decir, con pavimento de baldosa, con un ancho de 5,15 m (7,15 m si se cuenta la parte correspondiente al carril bici, pintado sobre ella). Para solucionar el cruce con el acceso a la gasolinera de esta zona, se continúa el itinerario mediante un paso ciclo-peatonal.
- Nueva acera, de 15 m de longitud y 2 m de ancho, al principio de la C/Sevilla, que se sitúa sobre los primeros metros del cordón de aparcamiento habilitado en esa calle. Con ella, se pretende encauzar la entrada de los vehículos hacia la calle, haciendo la maniobra más segura.

Aumento de la permeabilidad peatonal

- A todos los pasos de peatones existentes en la zona de actuación se les añade un paso ciclista, para compatibilizar el anterior uso del itinerario peatonal al nuevo del itinerario ciclo-peatonal.
- Se aprovechan todos los cruces de peatones sobre la calzada existentes para dar continuidad al itinerario ciclo-peatonal, los cuales se complementan con pasos ciclistas, y además, se añaden dos nuevos pasos de peatones, con pasos ciclistas adosados, en la Av. Camp del Túria y la C/Vereda.

Itinerarios accesibles

- Se acondicionan, para personas con diversidad funcional motriz, o simplemente incapaces de bajar o subir escaleras, los accesos a las paradas de bus de ambas márgenes de la CV-35.
  - En la acera, procedente de la C/Tuéjar y que da acceso a la parada de bus de la margen sur (dirección Valencia), se transforma el tramo de escalera por uno en rampa, con una pendiente apta para permitir la accesibilidad de todos los usuarios.

3. Actuaciones específicas

Actuación: ejecución de itinerario ciclo-peatonal

Soluciones integradas en el diseño

Itinerarios accesibles

- El acceso a la parada de bus de la margen norte (dirección Lliria) se resuelve ahora de dos formas: con la escalera ya existente desde el puente que cruza la CV-35; y por el itinerario ciclo-peatonal que va paralelo al ramal de acceso a la CV-35 (dirección Llíria) y que finaliza en una rampa que lleva a la calzada de la CV-35.

- Todos los desembarcos de los pasos de peatones se repavimentan con una franja de baldosas de botones, dispuesta en forma de vado para salvar el desnivel existente entre la calzada y el itinerario ciclo-peatonal, y acompañada de una franja de baldosas longitudinales, perpendicular a ésta, y que se prolonga hasta el borde exterior del itinerario.

Ordenación del transporte público

- Se mejora la zona de espera para los pasajeros del transporte público, aportándoles mayor espacio para ello y unas condiciones más cómodas y favorecedoras; así como la señalización y percepción de las paradas.
  - En la parada de la margen norte, se pasa de una acera con un ancho de 2,90 m, a una de 3,70 m. Para ello, se disminuye el ancho del carril de paso del autobús, antes de 4,30 m y ahora de 3,50 m.
  - En la parada de la margen sur, se pasa de una acera con un ancho de 2,20 m, a una de 5,90 m. Para dar cabida a este sobreancho, se estrecha el apartadero del autobús a 3,00 m.
  - Se pinta de color rojo el pavimento de la parte destinada a la parada del autobús, para mejorar la imagen y la perceptibilidad de la misma, añadiendo la señalización horizontal propia de este espacio (“BUS”, en color amarillo).
    El apartadero de la margen norte cuenta con una sección rectangular, de 21 m de largo y 3,50 m de ancho, emplazada sobre el carril de circulación exclusiva para el autobús.
    El apartadero de la margen sur cuenta con unas cuñas de transición para facilitar las maniobras del autobús, con una longitud total de 70 m, cuya parte central cuenta con 37 m, y un ancho de 3 m, atendiendo a las instrucciones para el diseño de las paradas de bus de Conselleria.
  - Se disponen bancos en la zona de espera de los pasajeros, haciendo más cómodo y llevadero este tiempo.
  - Se instalan proyectores LED bajo el tablero del puente para iluminar las paradas de autobús.

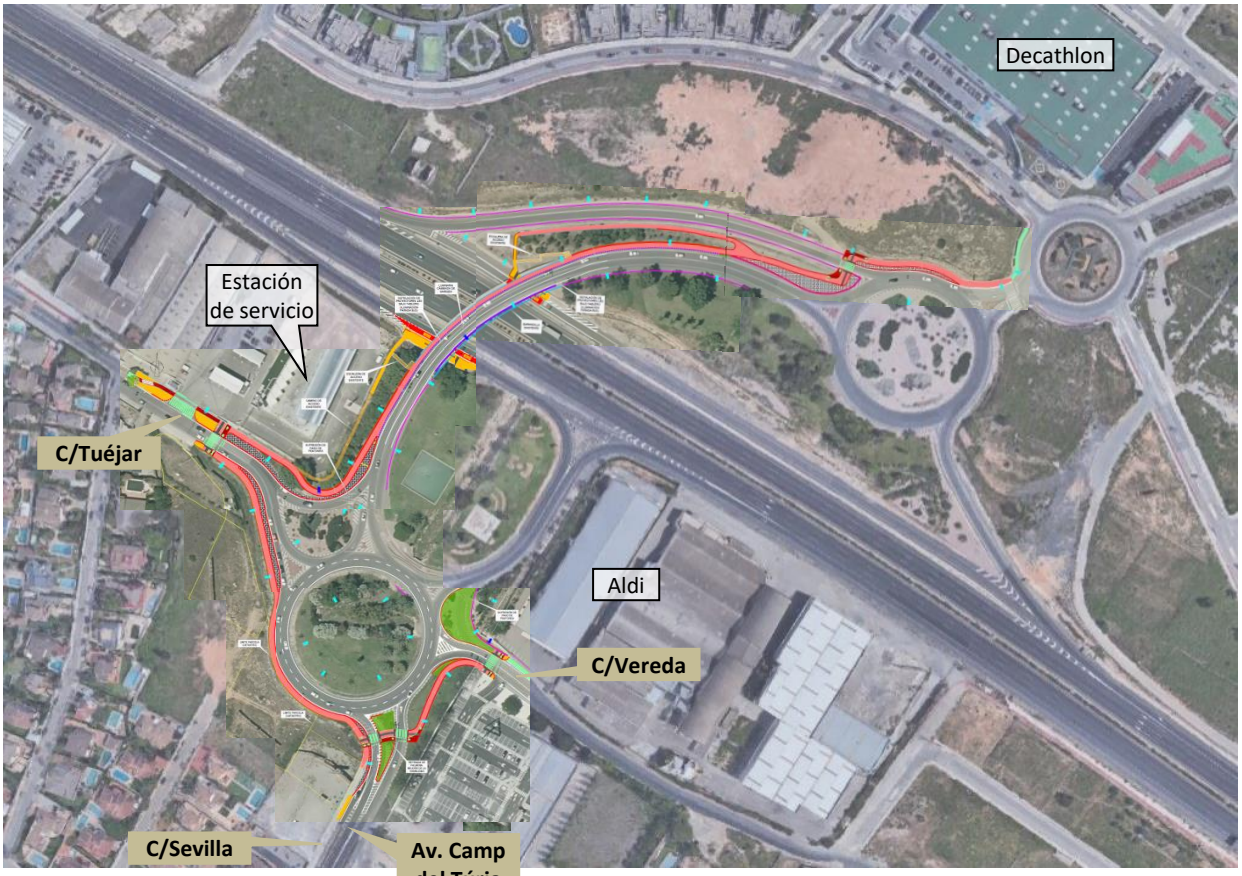
Mejora de la capacidad funcional

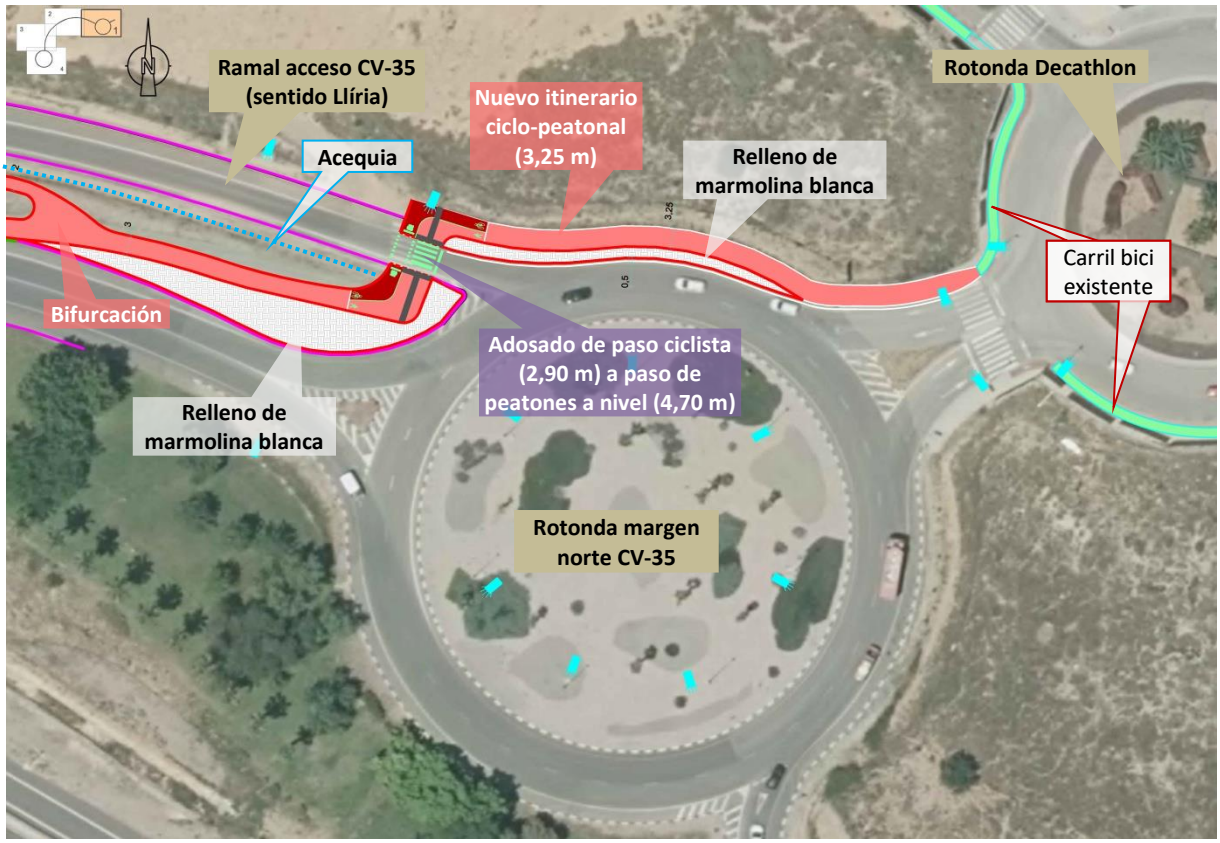
- Se llevan a cabo una serie de actuaciones sobre la rotonda de la margen sur de la CV-35, con la finalidad de mejorar las incorporaciones y salidas de la calzada anular y adaptarse al nuevo itinerario ciclo-peatonal creado, lo que contribuye a aumentar la seguridad de todos los colectivos. Por ello:
  - El acceso directo a la incorporación a la CV-35 (dirección Valencia) desde la C/Vereda, regulado mediante un STOP, se elimina, mediante el establecimiento de una zona verde, obligando a los vehículos a realizar la maniobra a través de la glorieta, quedando regulados los movimientos de una forma más adecuada.
  - Se suaviza el acuerdo que forma el ramal de salida hacia la Av. Camp del Túria. Para definir el trazado curvo del nuevo carril, con un ancho similar al anterior (4,50 m), se amplía la isleta deflectora ajardinada, consiguiendo espacio para albergar un refugio central seguro, se elimina el cebreado que marcaba la trayectoria anterior y se le añade a la sección del nuevo itinerario ciclo-peatonal, de 3 m de ancho, un sobreancho de 2 m, relleno con marmolina blanca. Debido a este cambio en el ramal de salida, se desplaza hacia el sur el acceso hacia la C/Sevilla, sustituyendo lo que anteriormente era carril por un relleno de marmolina blanca. Esto hace más segura la incorporación a esta vía desde la calzada anular, y la posterior bifurcación hacia la vía paralela a la Av. Camp del Túria.
  - En cuanto al ramal de la C/Vereda, también se modifican tanto su carril de entrada como el de salida. El de entrada a la rotonda se desplaza hacia el norte, aprovechando el arcén cebreado que había y ampliando el ancho de la isleta cebreada hacia ese lado. En el de salida, se define un radio de giro más pequeño mediante la ampliación de la plataforma ajardinada que delimita la geometría de la rotonda, de forma que se pueda mantener un ancho constante en el nuevo itinerario ciclo-peatonal en ese punto, sin que quede demasiado próximo a la calzada.

3. Actuaciones específicas

Actuación: ejecución de itinerario ciclo-peatonal

Estado final

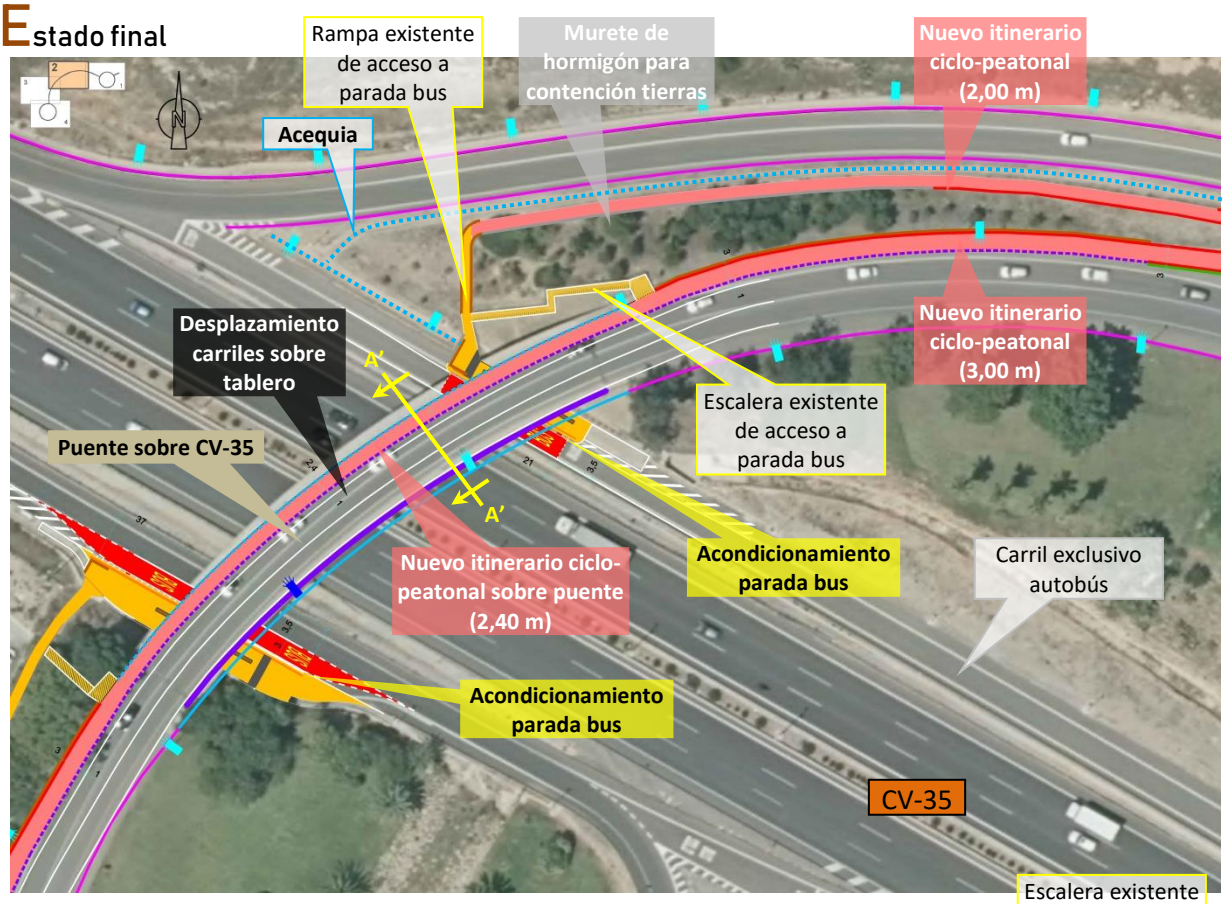


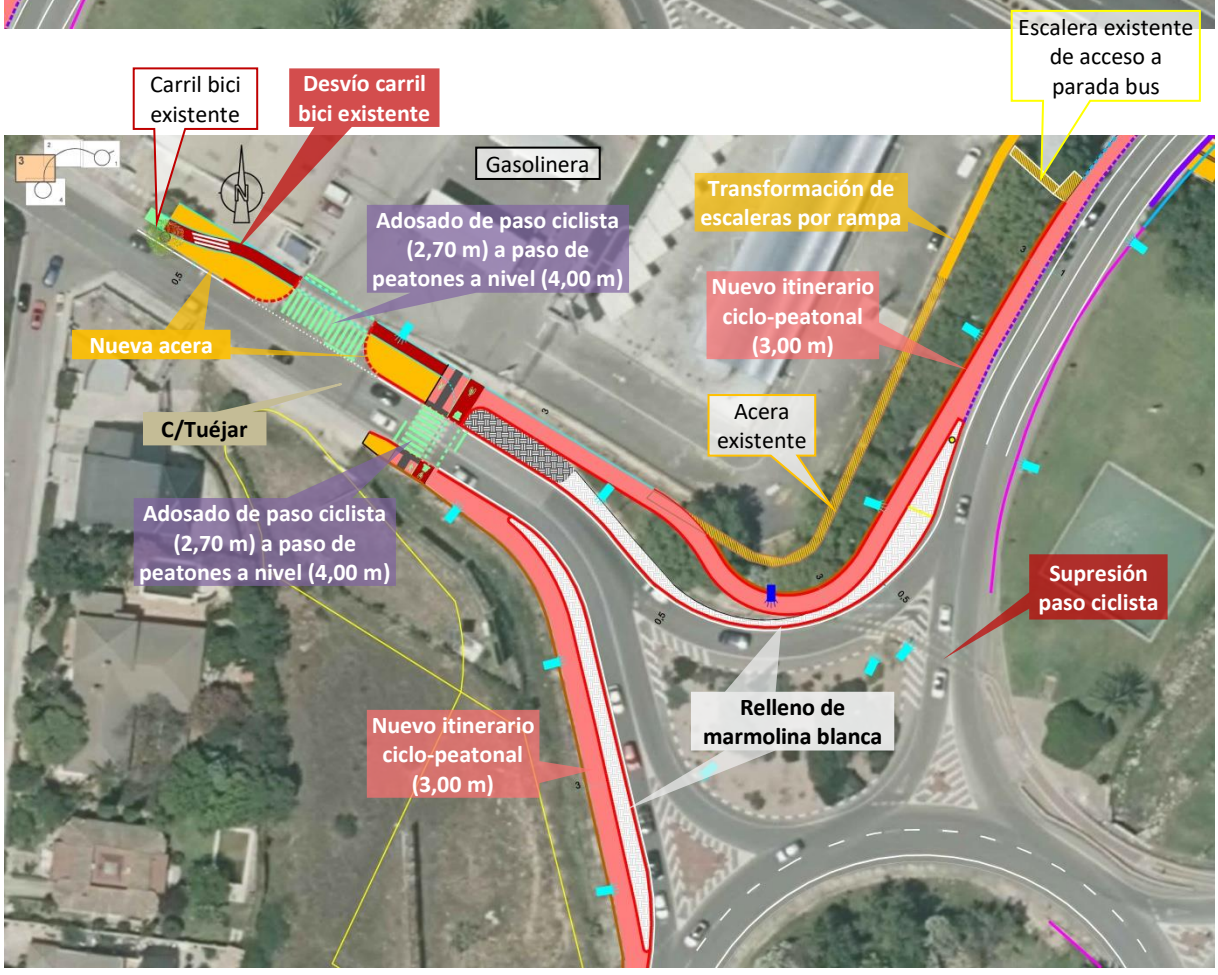


3. Actuaciones específicas

Actuación: ejecución de itinerario ciclo-peatonal

Estado final

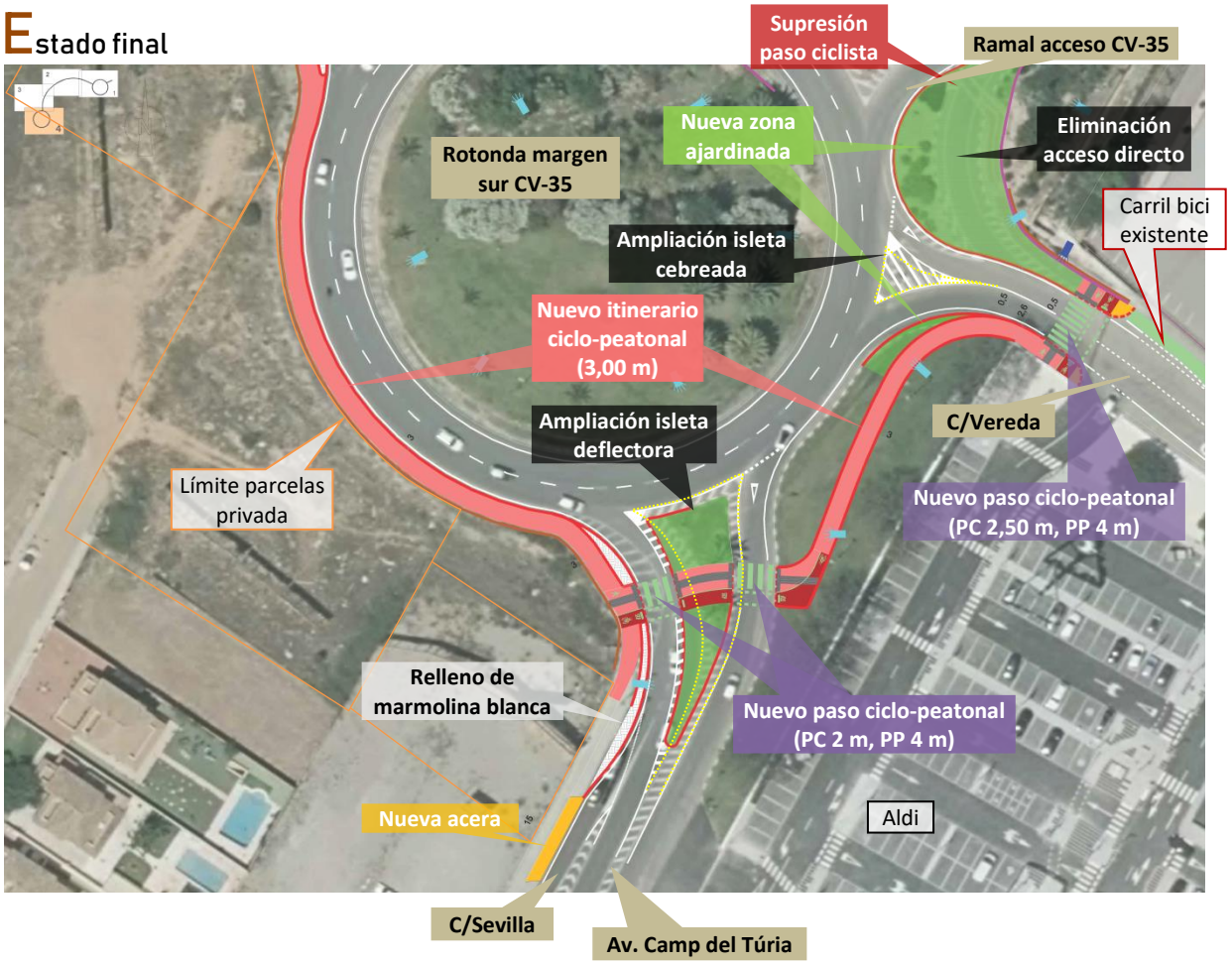


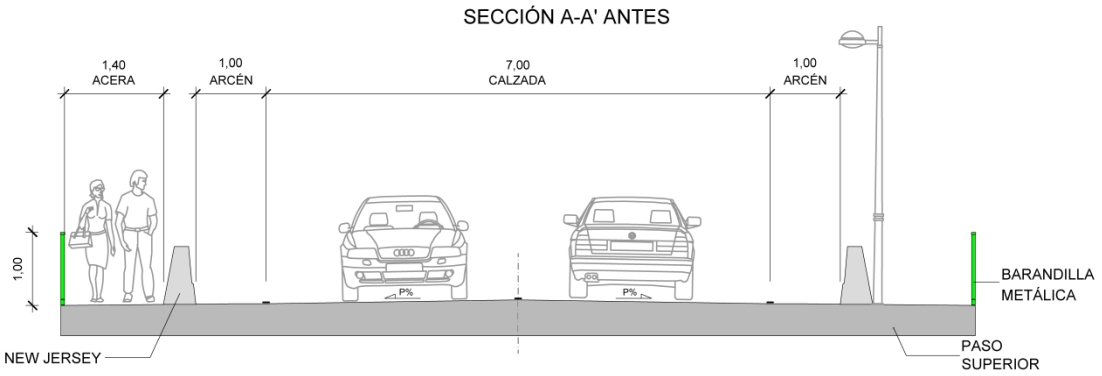


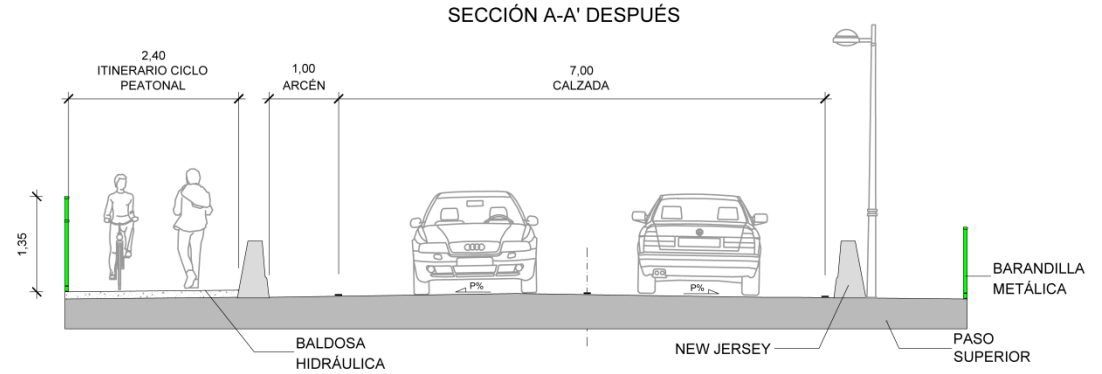
3. Actuaciones específicas

Actuación: ejecución de itinerario ciclo-peatonal

Estado final







4. Beneficios de la Intervención

Mejora del itinerario peatonal y/o ciclista

- Se consigue mejoras notables en los itinerarios peatonales y ciclistas a los que se les da continuidad, seguridad y calidad, eliminando para estas figuras la barrera que supone el cruce de una autovía como lo es la CV-35 a su paso por l'Eliana, fomentando de esta forma los desplazamientos a pie o en bicicleta para trayectos diarios, recurrentes o puntuales.
- Teniendo en cuenta el nuevo itinerario ciclo-peatonal, se elimina o se reubica el trazado del carril bici que discurre por el sur de la CV-35, obteniendo una coherencia y cohesión entre lo existente y lo nuevo ejecutado, apostando por el uso de esta nueva infraestructura que confiere a los desplazamientos de estos grupos seguridad, comodidad y calidad.

Aumento de la permeabilidad peatonal

- Al adosar pasos ciclistas a todos los pasos de peatones ya existentes, se adapta el itinerario peatonal presente en la zona de actuación al nuevo uso añadido que se le otorga, permitiendo de esta forma a los ciclistas disfrutar de las mismas ventajas en cuanto a movilidad que tenían los peatones.

Itinerarios accesibles

- Mediante la materialización de las actuaciones previstas, se hace accesible todo el itinerario y los accesos a los servicios públicos de transporte a través de aceras con rampas suaves y plataformas con dimensiones suficientes, teniendo en cuenta las necesidades de aquellas personas con alguna diversidad funcional motriz, o simplemente la comodidad de todos los usuarios.

Ordenación del transporte público

- El espacio reservado a la realización de la parada del autobús en las vías de servicio se ve mejorado, modificando sus características y mejorando el acceso de los usuarios, lo que ayuda a promover el empleo del transporte público, en detrimento del transporte privado, para trayectos interurbanos, colaborando a descongestionar las grandes vías colectoras/distribuidoras, disminuir la contaminación del medio ambiente y apostar por una movilidad sostenible.

Mejora de la capacidad funcional

- Las modificaciones sobre la rotonda de la margen sur de la CV-35 se realizan para adaptarla al nuevo itinerario ciclo-peatonal, aprovechando al mismo tiempo para mejorar la seguridad del tráfico motorizado que entra y sale de la misma al eliminar la necesidad de hacer giros bruscos, haciendo las curvas más suaves, y aumentando el campo de visión de los conductores. Con ello, tanto peatones, como ciclistas y vehículos a motor, pueden convivir dentro de una misma infraestructura de forma más tranquila, y sin perjudicar a ningún colectivo por la presencia de los otro.