

ACTUACIÓN



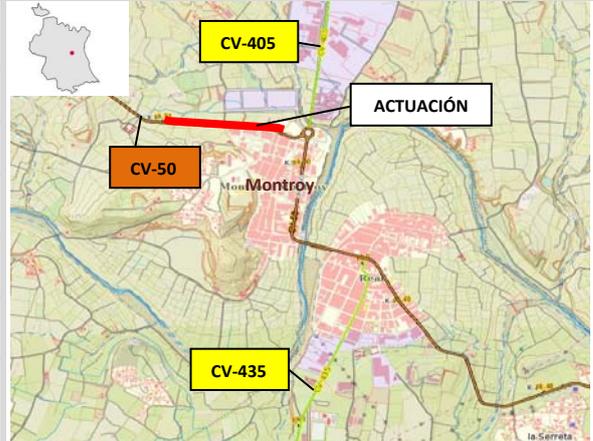
MEJORA DE LA MOVILIDAD PEATONAL EN LA TRAVESIA DE LA CV-50 EN MONTROY (VALENCIA)

01

1. Información General

LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA

	CARRETERA:	CV-50	TRAMO:	PK 50+370 a PK 51+120
	POBLACIÓN:	MONTROI/MONTROY		
	HABITANTES:	2.865 (2017)		
	TRAVESÍA	<input checked="" type="checkbox"/>	CARRETERA PERIURBANA	<input type="checkbox"/>
	IMD total:	2.867 (2017)		
	IMD pesados:	-		
	Tráfico ciclista (bajo/moderado/alto):	bajo		



Accidentalidad (BBDD G.V. Quinquenio 2013/2017): 3 Acc. con leves

2. Líneas Generales de Intervención

	Mejora del itinerario peatonal y/o ciclista.
	Moderación de la velocidad.
	Aumento de la permeabilidad peatonal.
	Ordenación del entorno.

Actuaciones Específicas



PRESUPUESTO DE INVERSIÓN:

FECHA DE ACTUACIÓN: 2018

RESPONSABLE: CHOPVT

CÓDIGO: V17601

Ejemplo nº 28.- MONTROI/MONTROY

3. Actuaciones específicas

Actuación: moderación de velocidad y mejora de itinerarios peatonales

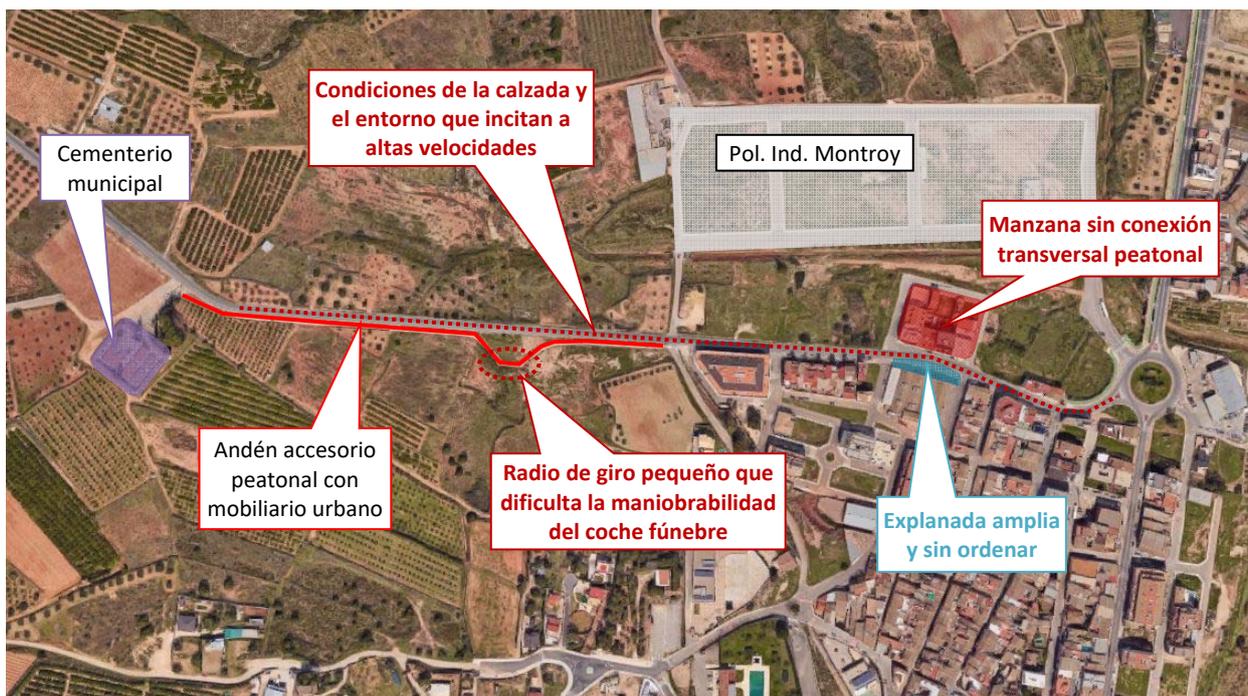
Problemática existente

- Necesidad de mayor movilidad peatonal segura entre ambos márgenes de la travesía, para mejorar la comunicación del polígono industrial y del bloque de viviendas situadas al norte de la CV-50, con el centro urbano, situado al sur de la travesía.
- Entrada por el oeste a Montroi sin puerta de entrada, lo que posibilita alcanzar altas velocidades de aproximación, favorecidas por un trazado recto, buena visibilidad y pendiente descendente.
- Presencia de espacios amplios junto a la calzada que ofrecen una sensación de amplitud poco favorable a la moderación de la velocidad. La presencia de la explanada que hay enfrente de la cooperativa, sin separación física de la calzada y sin ordenación ninguna, ofrece una sensación de espaciosidad y por ello sugiere altas velocidades, así como un acceso desordenado y aleatorio.
- El carril peatonal que va hacia el cementerio cumple con los requisitos para peatones, sin embargo, también es empleado para el desplazamiento de la comitiva que acompaña al difunto. El mobiliario urbano que en él se halla obstruye el paso del vehículo fúnebre y, además, hay que sumarle que el radio de las curvas que describe el recorrido es muy cerrado, lo que dificulta la maniobrabilidad del coche fúnebre.

Condicionantes y aspectos considerados

- Existencia de un itinerario peatonal hacia el cementerio.
- Disponibilidad de espacios.
- Drenaje.
- Instalaciones y servicios municipales.
- Zonas de estacionamiento.

Esquema Conceptual: Estado Inicial



Soluciones integradas en el diseño



Mejora del itinerario peatonal y/o ciclista.

Para mejorar la circulación de las comitivas fúnebres que hacen uso del paseo peatonal existente entre el camí de les Valletes y el cementerio municipal, se adoptan las siguientes medidas:

- Se realiza un relleno con tierras de la zona deprimida del terreno natural que queda entre el tramo del paseo retranqueado de la carretera y se elimina la barrera de seguridad que protegía la depresión.
- En este relleno, se construye un pozo para canalizar verticalmente las aguas que se recogen de la calzada de la CV-50 hacia la boca de entrada de la obra de drenaje transversal existente, que desagua hacia el lado norte de la carretera. A su vez, para conducir lateralmente la escorrentía superficial de la CV-50 hacia el nuevo pozo, se prolongan los bordillos existentes en el lado sur de la carretera hasta una pequeña bajante que vierte las aguas canalizadas por el bordillo hacia el pozo.
- Se retiran los 6 bancos de descanso y papeleras existentes a lo largo del paseo para aumentar la anchura libre para el paso del coche fúnebre.
- En el paralelismo respecto a la carretera del tramo retranqueado del paseo, se amplía la sección con dos objetivos, por un lado, mejorar el radio de giro interior para el coche fúnebre en los cambios de alineación del borde norte del paseo y, por otro, habilitar un espacio de descanso en el que se instalan dos bancos con sendas papeleras y, además, se construyen dos alcorques de dimensiones 1,15x1,15 m para evitar que la circulación invada este espacio. Esta ampliación se realiza manteniendo los acabados originales del paseo (hormigón impreso y bordillos jardinera de 10x20x50 cm de borde superior redondeado).
- Se retranquean los báculos de alumbrado para sacarlos fuera del paseo, ubicándolos sobre la cuneta exterior existente. Para compatibilizar la cimentación de estos con el flujo longitudinal del agua por la cuneta, se diseña una zapata con un tubo pasante DN300 mm embebido.
- En el entronque entre el paseo y el acceso del cementerio se amplía la sección, de forma gradual, para facilitar el giro a izquierdas del vehículo.

ZONA



Moderación de la velocidad

Para reducir la velocidad de entrada a la zona urbana y mantenerla moderada hasta la glorieta, se aplican las siguientes medidas:

- Instalación de cojines berlineses a 150 m al oeste de la intersección de la CV-50 con el camí de les Valletes. Estos elementos tienen unas dimensiones máximas de 4,10x1,85 m, con una distancia media del borde de cada uno de ellos al eje de 0,60 m, y de 87 cm respecto a la marca vial de borde de calzada.
- Paso sobreelevado (ralentizador trapezoidal) de 4,15 m de anchura de meseta y rampas de 4,55 m, situado entre las conexiones con la CV-50 del camí de les Valletes y la calle 9 d'Octubre por su lado sur.
- Cojines berlineses a 48 m al oeste de la intersección de la CV-50 con la calle L'U de Maig. La geometría de estos y su disposición transversal es similar a los primeros.
- Paso sobreelevado (ralentizador trapezoidal), de 5,00 m de anchura de meseta y rampas de 2,5 m, situado inmediatamente al oeste del cruce de la calle de la Bodega con la CV-50.
- Ensanche del eje desde los cojines berlineses situados más al este hasta la glorieta. Se realiza la transición del ensanche aprovechando la posición de los cojines y la arista oeste de la intersección de la CV-50 con la calle L'U de Maig.

Desde esta calle hasta la glorieta, se amplía el eje a 40 m, pintando su interior de rojo para dar mayor carácter urbano, y se reducen los carriles de circulación de 3,30 m a 3,10 m, manteniendo la posición de los bordes de calzada.



Aumento de la permeabilidad peatonal

- Se instalan tres nuevos pasos de peatones. El primero de ellos (sobreelevado), de 4,15 m de anchura, se alinea con el Camí de les Valletes para permitir el acceso peatonal por el oeste al polígono industrial situado al norte del tramo. Para su ubicación, se aprovecha la acera que, por el lado sur de la CV-50, se dispone como elemento separador de este camino con la calle 9 d'Octubre.

El segundo y tercer paso de peatones (este último sobreelevado), de anchos respectivos 8 y 5,00 m respectivamente, se ubican alineados con los flujos peatonales de la calle L'U de Maig, el primero de ellos, y calle de la Bodega el segundo. Esos pasos permiten comunicar peatonalmente la manzana residencial situada en el lado norte de la travesía y limitada por estas dos calles, con el centro urbano de la población.

3. Actuaciones específicas

Actuación: moderación de velocidad y mejora de itinerarios peatonales

Soluciones integradas en el diseño



Ordenación del entorno.

- Se prolonga la acera este de la calle L'U de Maig, de 1,5 m de anchura, hasta la calzada de la CV-50 y en paralelo a la fachada de la cooperativa de Montroi con varios fines, por un lado, formar un nuevo itinerario peatonal por el lado sur que comunique los dos nuevos pasos peatonales alineados con las calles laterales a la cooperativa, por otro, ofrecer una estrechamiento visual de la sección a la vez que se ordena el espacio frente a la instalación y el acceso al mismo.

Así, en la nueva configuración, el acceso a la explanada existente frente a la cooperativa se realizará por dos únicos puntos, el principal por la calle de la Bodega y otro, para vehículos de mayor tonelaje, y enfrentado con el acceso principal al almacén situado en el extremo oeste de la fachada. Para este último, se crea sobre la acera un vado deprimido para posibilitar la entrada de camiones al almacén. Esta nueva acera, de anchura comprendida entre 1,30 y 2,55 m, está formada por una solera de hormigón impreso, en color terrizo y textura pizarrosa, delimitada por un encintado de bordillo montable que se pinta de blanco y negro para potenciar su visibilidad y efecto de balizamiento.

En el vado de acceso al almacén, se emplea también un pavimento de hormigón impreso pero, en este caso, coloreado de rojo para diferenciarlo respecto a la acera y con un tramado similar al adoquinado. La acera se termina en coincidencia con el paso sobreelevado alineado con la calle de la Bodega, acompañándolo en cota respecto a la meseta y la rampa este del paso. En la franja de acera coincidente con la meseta del paso se aplica el mismo tratamiento que en el vado de acceso al almacén de la cooperativa.
- Se amplía o construye las aceras en el lado norte de la travesía para acompañar los nuevos pasos peatonales situados más al oeste.

En el paso de peatones sobreelevado del cruce con el camí de les Valletes, se construye una nueva acera en el lado norte, previo entubado de un tramo de cuneta, de 15,40 m de longitud y 2,80 m de anchura para dar protección completa al peatón en el cruce peatonal. Esta acera, formada por una solera de hormigón, dispone de un encintado de bordillo no montable, pintado de blanco y negro.

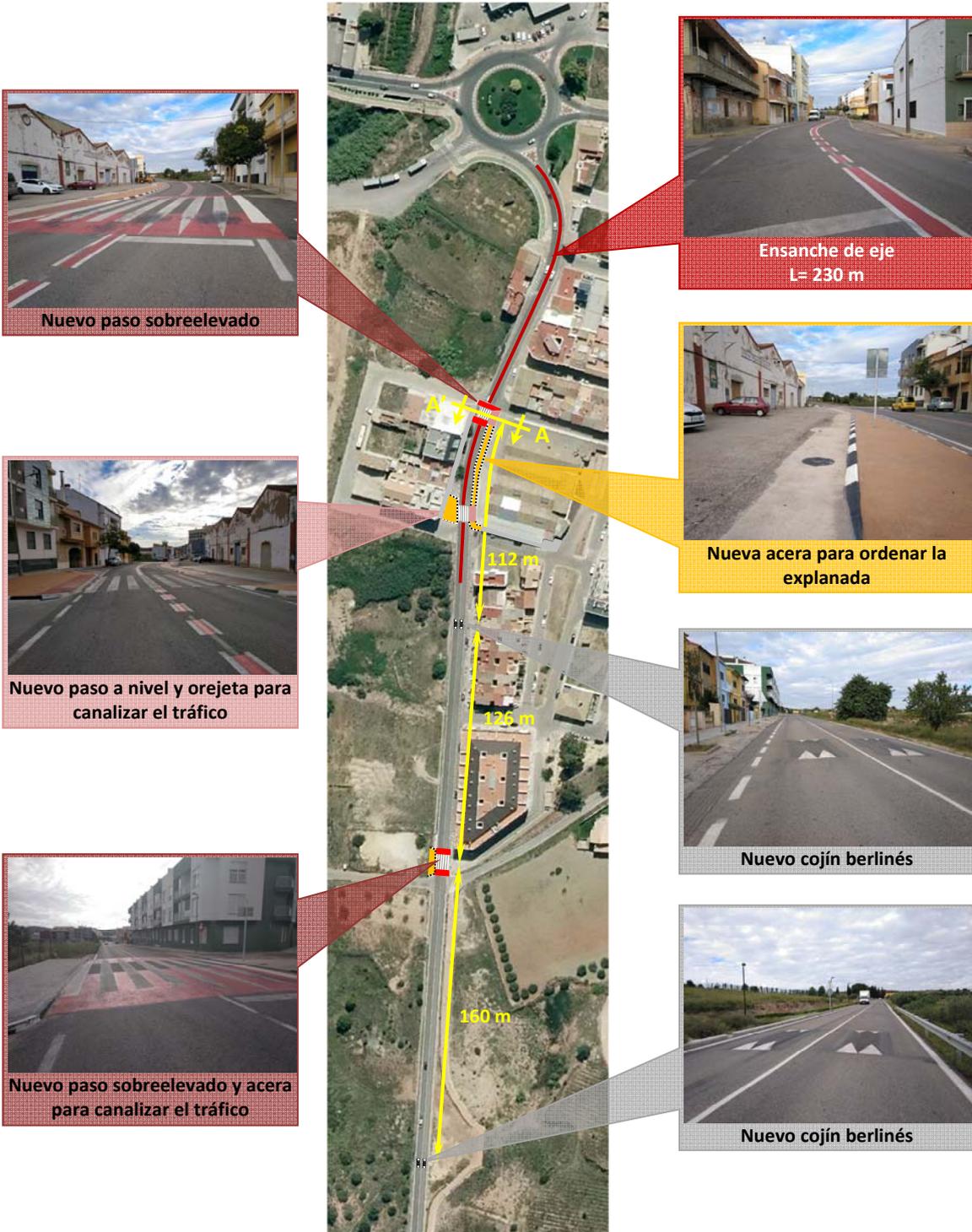
En el nuevo paso de peatones a nivel, situado junto a la calle L'U de Maig, la ampliación de la acera existente (2 m) varía entre 4,90 y 7,50 m, en este caso, realizándose el mismo acabado que la acera frente a la cooperativa pero, en este caso, con un encintado de bordillo no montable 15x25x50 que se pinta también de blanco y negro. En ella se implementa un vado de tres pendientes, pavimentado con baldosa de botones en una anchura de 1,20 m y a lo largo de todo el vado.

Se realiza el repintado de las marcas viales y cebreados existentes.

3. Actuaciones específicas

Actuación: moderación de velocidad y mejora de itinerarios peatonales

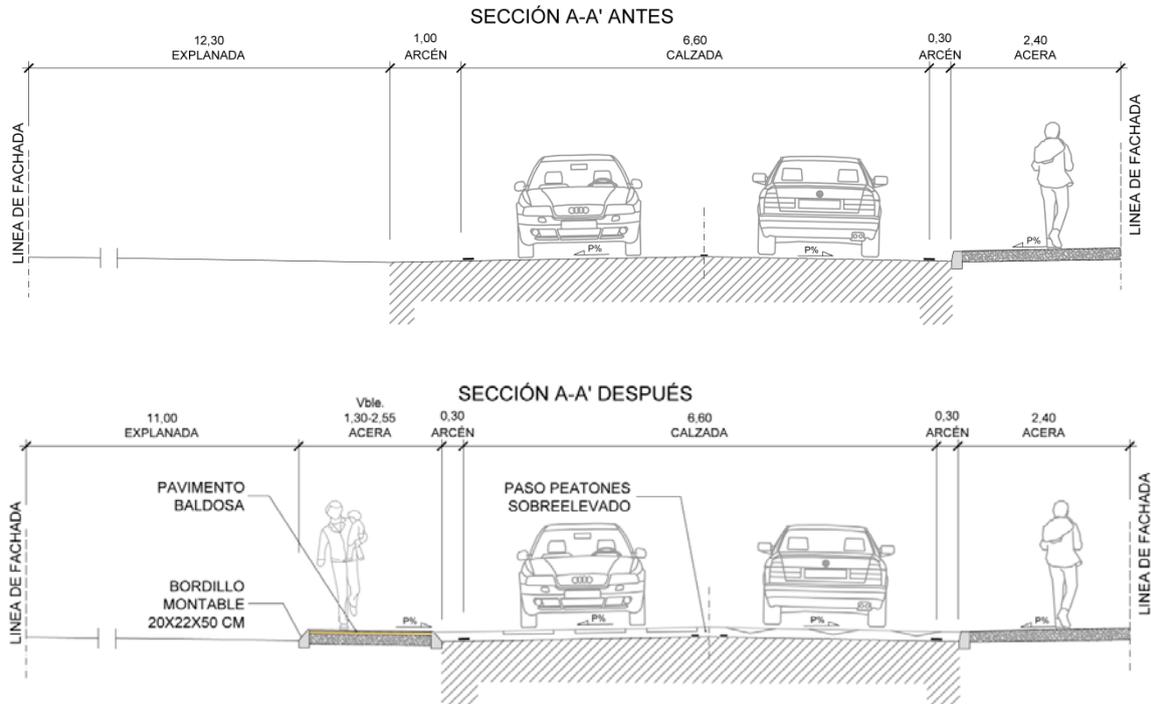
Estado final



3. Actuaciones específicas

Actuación: moderación de velocidad y mejora de itinerarios peatonales

Estado final



Relleno de zona deprimida, sustitución de barrera por bordillo y ejecución pozo de desagüe



Desplazamiento báculos de alumbrado



Aumento del ancho final de la sección para facilitar el giro del vehículo



Ampliación sección para mejorar radio de giro y habilitar zona de descanso

3. Actuaciones específicas

Actuación: moderación de velocidad y mejora de itinerarios peatonales



3. Actuaciones específicas

Actuación: moderación de velocidad y mejora de itinerarios peatonales



3. Actuaciones específicas

Actuación: moderación de velocidad y mejora de itinerarios peatonales



4. Beneficios de la Intervención



Mejora del itinerario peatonal y/o ciclista

- Desde el punto de vista de las necesidades en referencia a los actos fúnebres, se da solución a la necesidad de mayor espacio para el desplazamiento del coche fúnebre hasta el cementerio, posibilitando el acompañamiento de familiares, amigos y conocidos del difunto por un itinerario seguro, entre la iglesia y el camposanto, en esos momentos dolorosos.

ZONA



Moderación de la velocidad

- Con las medidas aplicadas se consigue moderar la velocidad al paso por la travesía, de forma que los habitantes estén expuestos a un menor impacto acústico y menos expuestos a los riesgos de una velocidad elevada. Con ello, se consigue equilibrar las condiciones de seguridad entre el flujo motorizado y los flujos peatonales transversales a la carretera, mejorando su convivencia.



Aumento de la permeabilidad peatonal

- Los nuevos pasos de peatones pretenden aumentar la movilidad segura de los peatones entre las zonas habitadas y el centro urbano, reduciendo el efecto barrera que ejerce la carretera y colaborando en la integración territorial de todas las áreas habitadas de la población. Asimismo, la inclusión de un nuevo paso de peatones al oeste permite ofrecer una nueva alternativa sostenible de desplazamiento a pie o en bicicleta a los vecinos que trabajan en el polígono, favoreciendo el abandono del vehículo particular para estos trayectos cotidianos.



Ordenación del entorno.

- Las ampliaciones de las aceras en el entorno de los pasos de peatones permiten aumentar la visibilidad de estos y, por tanto, su seguridad. A su vez constriñen la sección y canalizan el tráfico hacia esta lo que favorece la calidad visual urbana y potencia los efectos de moderación de velocidad aplicados.
- La ordenación del espacio permite que los movimientos de acceso y salida a la carretera estén controlados mejorando la seguridad de la circulación por la travesía.