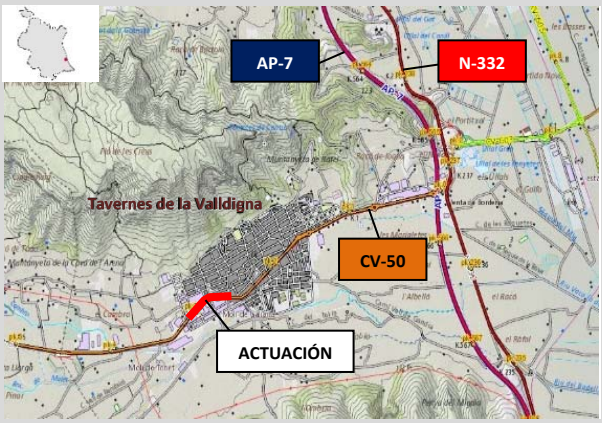
ACTUACIÓN

MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL Y CAPACIDAD FUNCIONAL DE LA TRAVESÍA DE LA CV-50 EN TAVERNES DE LA VALLDIGNA (VALENCIA)

1. Información General

CARRETERA: **CV-50**	TRAMO: **PK 2+540 a PK 3+000**
POBLACIÓN:	**TAVERNES DE LA VALLDIGNA**
HABITANTES:	**17.336 (2017)**
TRAVESÍA [X]	CARRETERA PERIURBANA [ ]
IMD total:	**9.689 (2016)**
IMD pesados:	**475 (4,9%)**
Tráfico ciclista (bajo/moderado/alto):	**moderado**

LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA



Accidentalidad (BBDD G.V. Quinquenio 2013/2017): **1 Acc. con leves**

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.

Actuaciones Específicas



Actuación 1

Actuación 2

PRESUPUESTO DE INVERSIÓN: 100.000 €

FECHA DE ACTUACIÓN: julio 2017

RESPONSABLE: CHOPVT

CÓDIGO: V23801

01

Ejemplo nº 30.- TAVERNES DE LA VALLDIGNA

3. Actuaciones específicas

Actuación 1: Intersección CV-50 con C/Divina Aurora y C/Farola

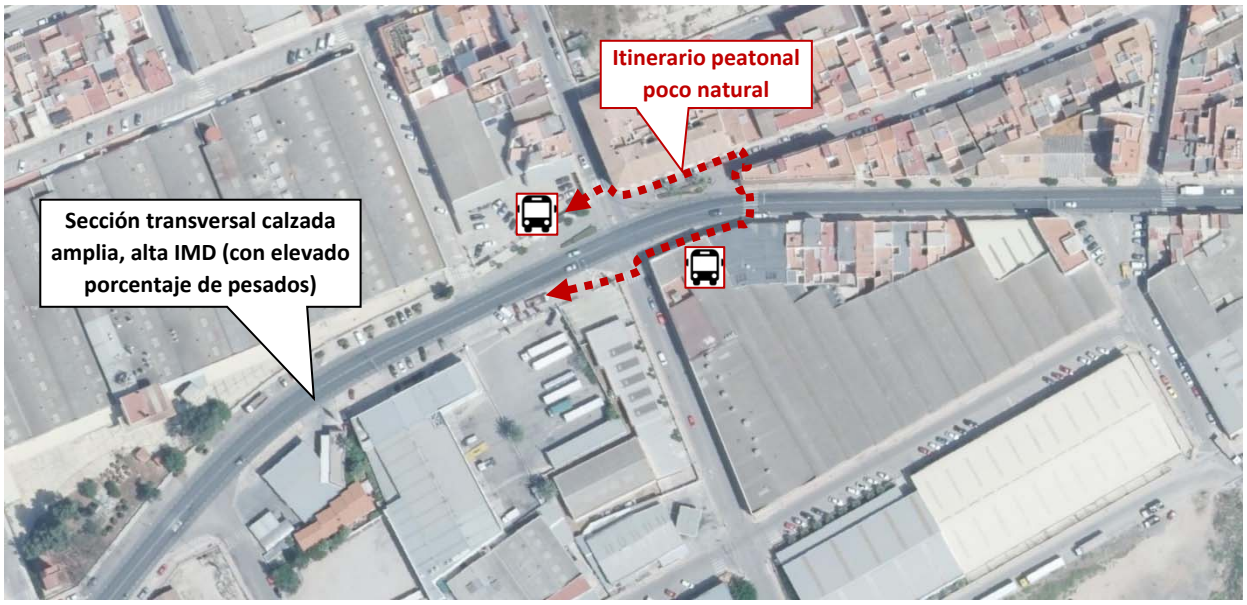
Problemática existente

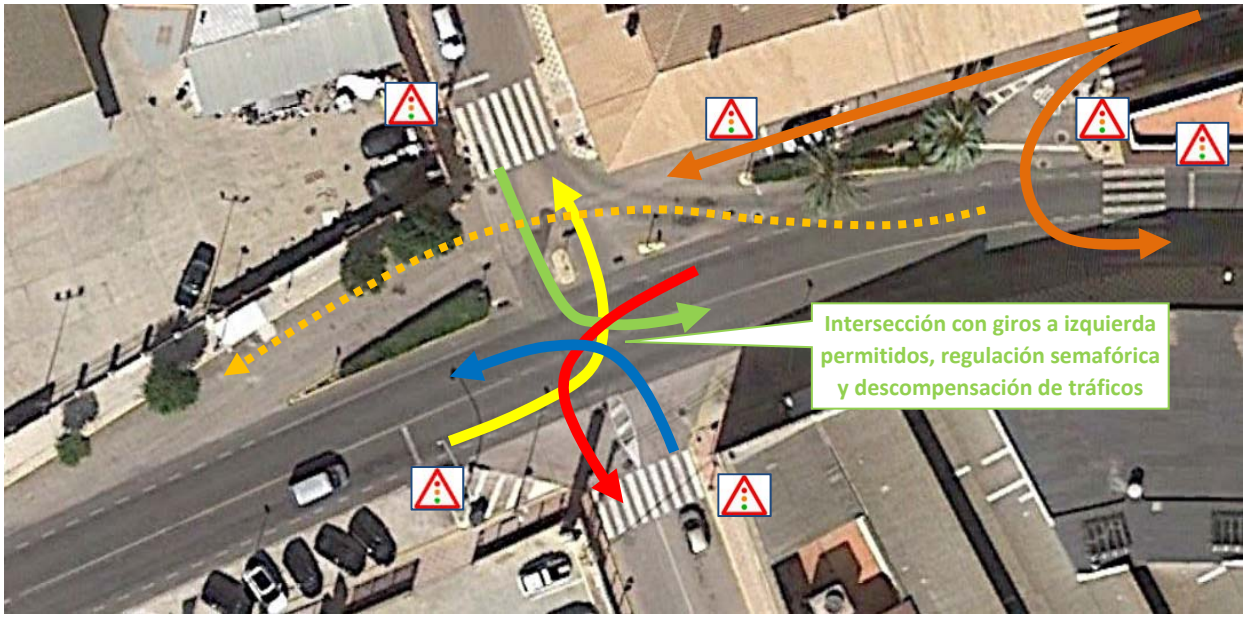
- Elevada densidad de circulación, con una notable componente estival.
- Alta carga de vehículos pesados de paso, y de agitación hacia el polígono industrial colindante.
- Sección transversal amplia, que invita a desarrollar velocidades elevadas.
- Intersección regulada por semáforos y con todos los giros a izquierda permitidos, que penaliza el tráfico sobre la travesía por descompensación de tráficos.
- Itinerarios peatonales "poco naturales" con desarrollos complicados e incómodos para el peatón. Falta de permeabilidad peatonal al oeste de la intersección.

Condicionantes y aspectos considerados

- Espacio limitado para el planteamiento de soluciones estandarizadas.
- Existencia de paradas de autobuses y plataformas afines a mantener y ordenar.
- Integración de soluciones funcionales compatibles con todos los tipos de tráfico, incluido el transporte público y de mercancías.
- Solución de compromiso para ubicar pasos de peatones atendiendo a las limitaciones de contorno (vados, etc.).
- Mantener los accesos desde viales secundarios.
- Rasantes impuestas.

Esquema Conceptual: Estado Inicial





3. Actuaciones específicas

Actuación 1: Intersección CV-50 con C/Divina Aurora y C/Farola

Soluciones integradas en el diseño

Mejora de la capacidad funcional

- Remodelación de la intersección a miniglorieta ($R_{INTERIOR}$=3,5 m) con gorjal de 4 m de anchura.
- Eliminación de la regulación semafórica
- Se reduce en número de accesos directos a la intersección (desde la C/Cervantes).

Moderación de la velocidad

- Ensanche del eje central reduciendo el ancho de los carriles a 3 m en la llegada a la rotonda y en adelante.

Puerta de entrada

- Implantación de nueva miniglorieta.

Aumento de la permeabilidad peatonal

- Integración de un nuevo paso peatonal al oeste de la miniglorieta con refugios en mediana y separador de carril bus.

Ordenación del transporte público

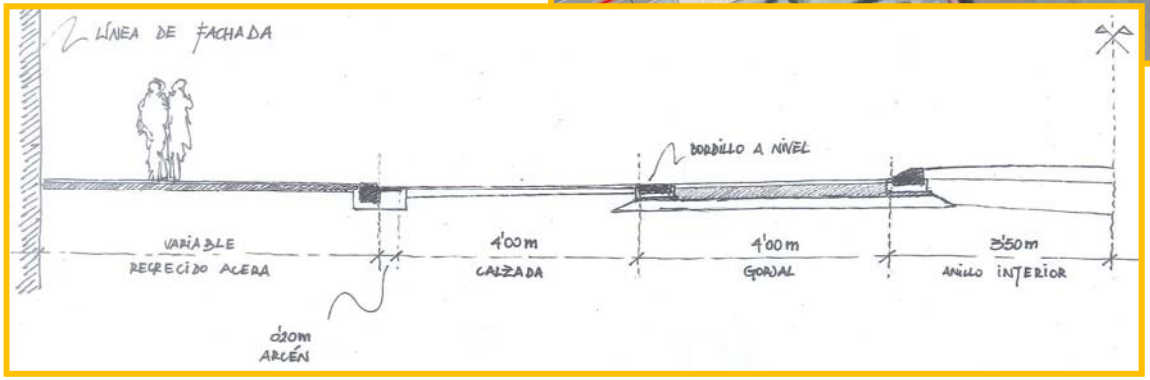
- Acondicionamiento de los carriles bus y paradas al estándar de la Conselleria.

Itinerarios accesibles

- Aumento de los espacios peatonales en el entorno de los cruces peatonales y paradas de bus.
- Implementación de vados accesibles.
- Implantación de zona peatonal a nivel de acera en C/Cervantes.

Estado final





3. Actuaciones específicas

Actuación 1: Intersección CV-50 con C/Divina Aurora y C/Farola

Estado final

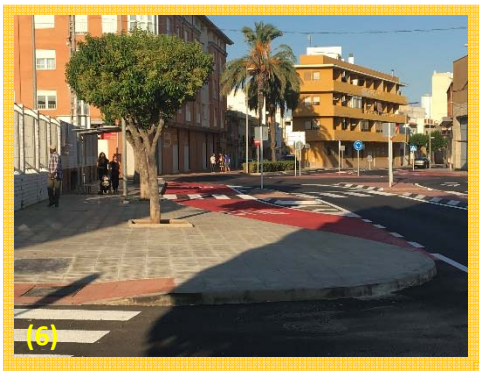

(1)


(2)


(3)


(4)


(5)

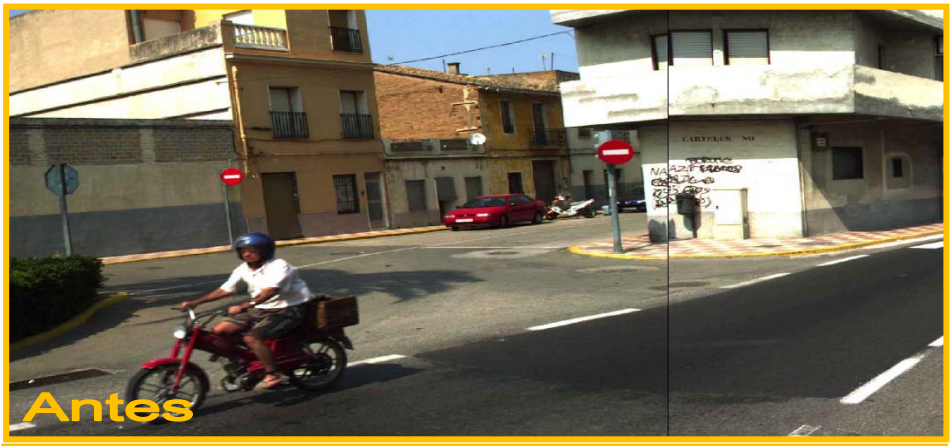

(6)

3. Actuaciones específicas

Actuación 1: Intersección CV-50 con C/Divina Aurora y C/Farola









4. Actuaciones específicas

Actuación 2: Intersección CV-50 con C/del Clot

Problemática existente

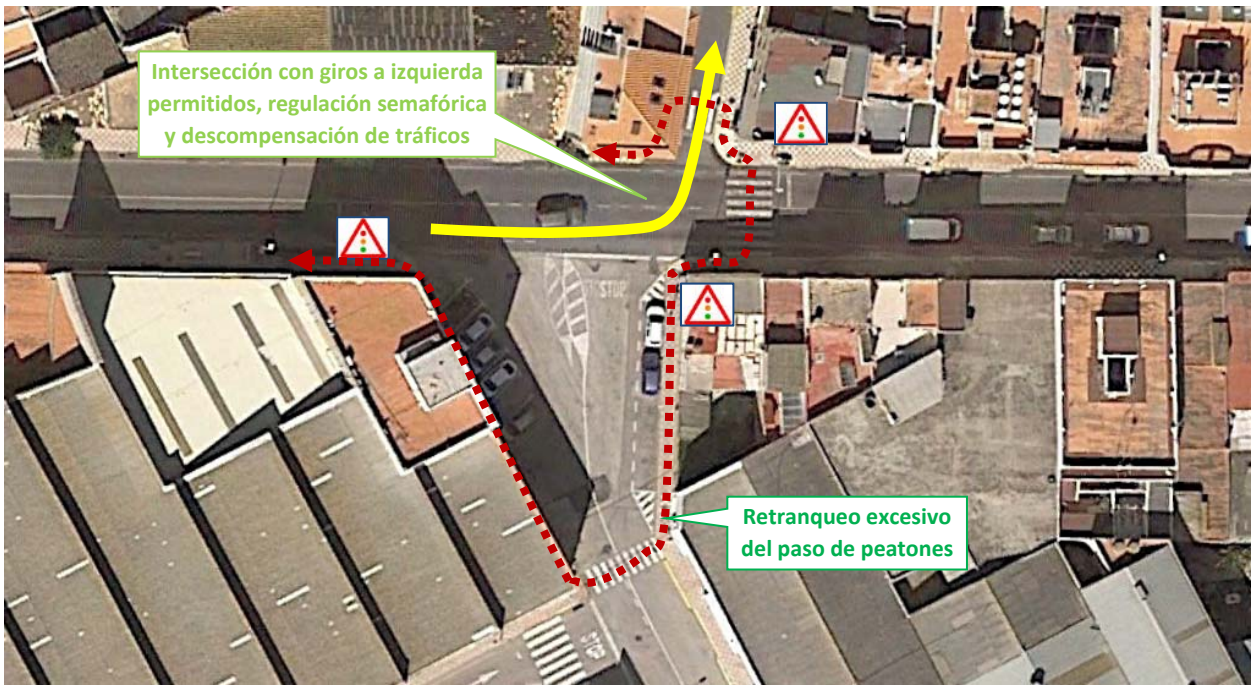
- Intersección regulada por semáforos que dificultan la fluidez del tránsito principal.
- Tráfico principal y secundarios muy descompensados, que penalizan el flujo de la travesía.
- Retranqueo excesivo del paso peatonal de C/del Clot respecto al cruce natural de la calle y alineación entre aceras.
- Giros a izquierda hacia C/Barranc que motivan retenciones.
- Esta intersección se sitúa en una recta en la que es factible alcanzar mayores velocidades de las deseables.

Condicionantes y aspectos considerados

- Existencia de un cruce peatonal a mantener en la posición natural de la intersección.
- Existencia de accesos a instalaciones industriales en el entorno inmediato de la intersección (C/del Clot).
- Radios de giro para vehículos pesados.

Esquema Conceptual





4. Actuaciones específicas

Actuación 2: Intersección CV-50 con C/ del Clot

Soluciones integradas en el diseño

Mejora de la capacidad funcional

- Supresión de semáforos y giros a izquierda para evitar detenciones en la travesía.
- Reconfiguración de paso de peatones, con refugio físico en "zig-zag" (cruce en dos fases), que favorece la moderación de la velocidad en el tramo.

Moderación de la velocidad

- Ensanche del eje central reduciendo el ancho de los carriles de 3,50 m a 3,00 m y dejando una mediana central de 1 m de anchura.
- Se mantienen los arcenes apara mantener el tráfico alejado de las aceras.

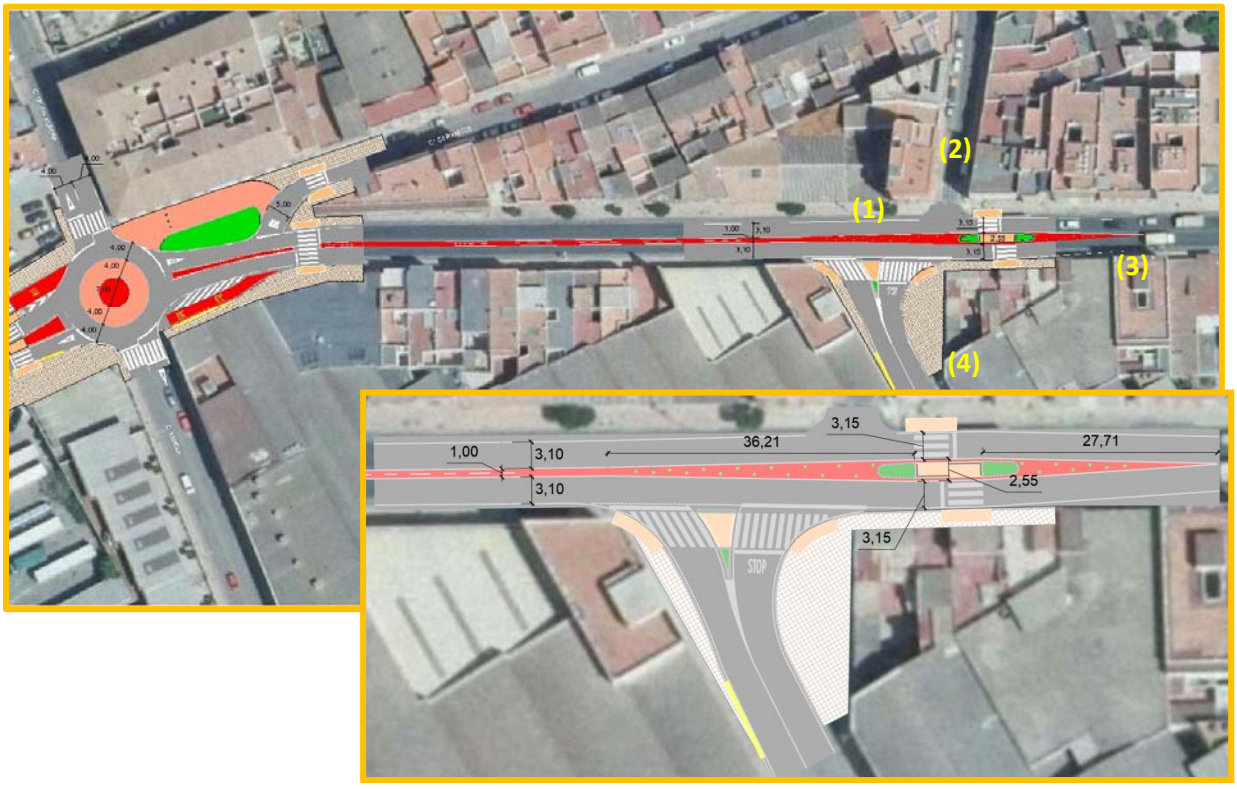
Aumento de la permeabilidad peatonal

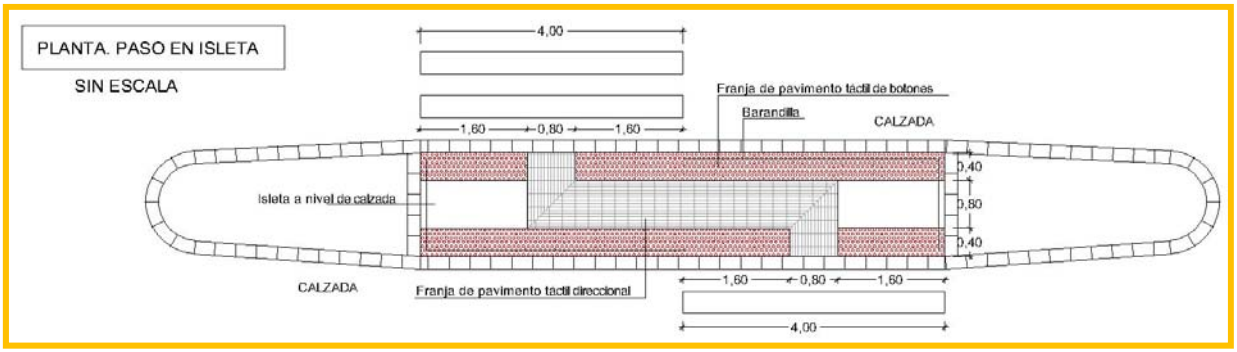
- Se dispone de un paso peatonal longitudinal con plena visibilidad desde la CV-50 acorde al cruce natural en la C/ del Clot.
- Paso de peatones con refugio físico en "zig-zag" (cruce en dos fases), que favorece la moderación de la velocidad en el tramo.

Itinerarios accesibles

- Mejora del recorrido peatonal.

Estado final





4. Actuaciones específicas

Actuación 2: Intersección CV-50 con C/ del Clot

Estado final

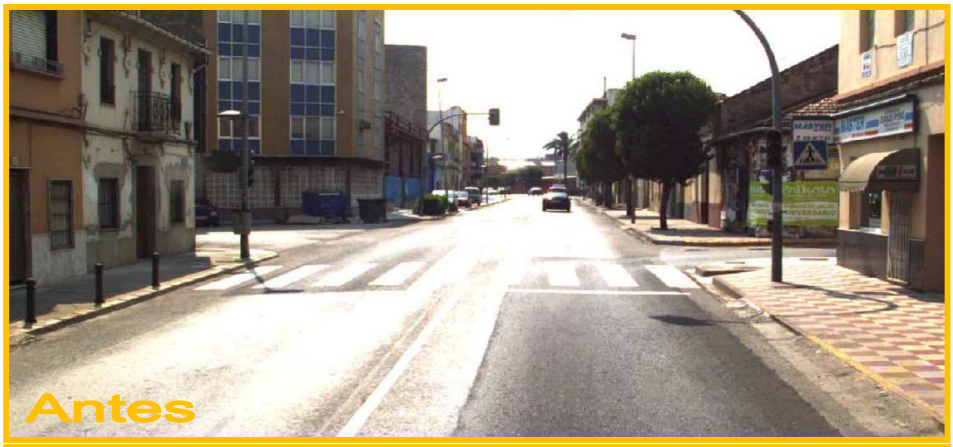




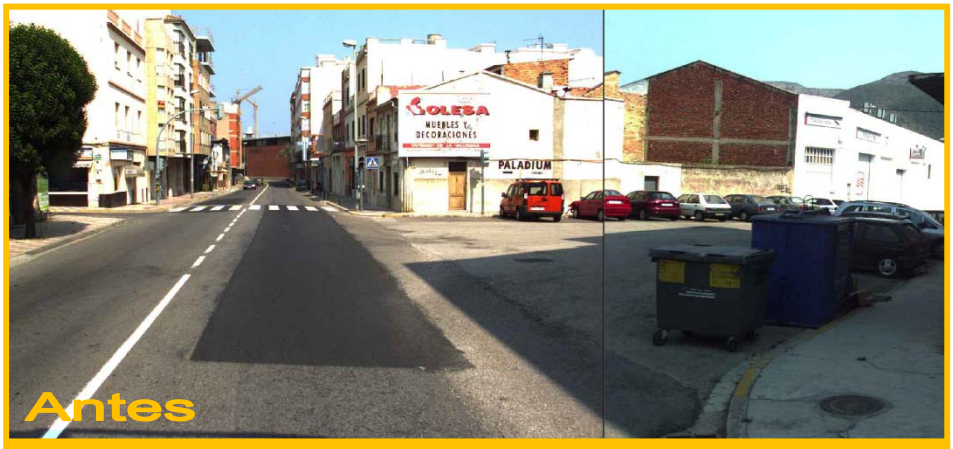




Actuación 2: Intersección CV-50 con C/ del Clot









5. Beneficios de la Intervención

Mejora de la capacidad funcional

- Mejorar el funcionamiento de la travesía al implementar en las intersecciones diseños que permitan la autorregulación de los movimientos de forma que se compense el desequilibrio entre los tráficos principal y secundario.
- Ofrecer una mayor versatilidad de la intersección al permitir todos los movimientos e incluso el cambio de sentido sin necesidad al entramado viario colindante.
- Disminuir los tiempos de recorrido del tráfico de paso por la travesía, al eliminar movimientos penalizadores del flujo principal, manteniendo en todo caso moderada la velocidad.

Moderación de la velocidad

- Reducir la velocidad a la entrada a la zona poblada al imponer con la miniglorieta un punto de control desde el que mantener moderada la velocidad hacia el centro urbano con elementos auxiliares como el ensanche del eje y la isleta central que forma el refugio de paso de peatones frente a C/del Clot.

Aumento de la permeabilidad peatonal

- Paliar 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 y que permiten menores tiempos de recorrido.
- Favorecer la convivencia entre tráfico rodado y peatonal al integrar soluciones que, dando prioridad al peatón, permiten el cruce seguro y cómodo de la carretera, reduciendo así el impacto sobre el tráfico a motor.

Ordenación del transporte público

- Disuadir a otros usuarios del uso de los carriles y espacios destinados al trasporte público.

Itinerarios accesibles

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