

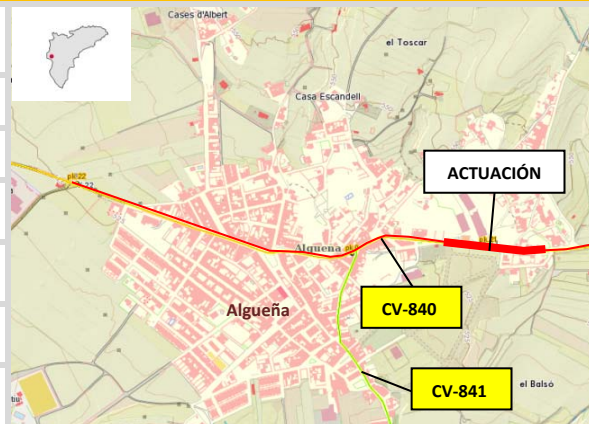


CONECTIVIDAD PEATONAL EN LA TRAVESÍA DE ALGUEÑA (ALICANTE)

1. Información General

LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA

	CARRETERA:	CV-840	TRAMO:	PK 20+740 a PK 21+920
	POBLACIÓN:	ALGUEÑA		
	HABITANTES:	1.372 (2017)		
	TRAVESÍA	☒	CARRETERA PERIURBANA	☐
	IMD total:	1.850 (2017)		
	IMD pesados:	533 (28,8%)		
	Tráfico ciclista (bajo/moderado/alto):	bajo		



Accidentalidad (BBDD G.V. Quinquenio 2013/2017): 1 Acc. con herido leve

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 entorno.

Actuaciones Específicas



PRESUPUESTO DE INVERSIÓN: 260.000 €

FECHA DE ACTUACIÓN: octubre 2016

RESPONSABLE: CHOPVT

CÓDIGO: A01301

3. Actuaciones específicas

Actuación: Ejecución de aceras y muros en la travesía

Problemática existente

- El desarrollo urbanístico de la población ha permitido desplegar hacia el este espacios peatonales protegidos que, hasta el momento, alcanzan la estación de servicio existente junto a la carretera. Sin embargo, éstos resultan insuficientes para promover, en adecuadas condiciones de seguridad, la movilidad peatonal de los vecinos que residen en el diseminado residencial situado en el extremo este de la travesía, los cuales se ven obligados a recurrir, de forma peligrosa, al uso de los arcenes de la carretera en un entorno en el que las velocidades no están controladas y resultan elevadas con el consiguiente riesgo de accidente.
A esto hay que añadir, además del considerable tráfico de vehículos pesados de esta carretera, la singularidad del tramo alrededor del cual se desarrolla el diseminado de viviendas, formado por una trinchera con procesos erosivos en los taludes que reducen el ancho disponible para la circulación de peatones por el desprendimiento de material y que incrementa la inseguridad de la circulación, tanto para estos como para el tráfico motorizado.
- Travesía con pavimento muy castigado por el importante tráfico de vehículos pesados procedentes, en su mayoría, de canteras de mármol localizadas en los montes que conforman el valle que recorre la carretera con una importante pérdida de la adherencia fruto del polvo generado el acarreo de este material.

Condicionantes y aspectos considerados

- Itinerarios peatonales naturales o de interés socio-cultural y existencia de instalaciones o servicios de que actúen con focos de atracción.
- Sección transversal existente y distancia entre fachadas y terreno natural.
- Disponibilidad de terrenos.
- Pendiente longitudinal y cambio de rasante convexo.
- Velocidad.
- Colectores y servicios de alumbrado.
- Drenaje.
- Accesos.
- Red de alumbrado.
- Línea eléctrica aérea.

Esquema Conceptual: Estado Inicial



Soluciones integradas en el diseño



Mejora de la capacidad funcional

- Refuerzo de firme en toda la travesía a fin de detener la degradación de los pavimentos fruto fundamentalmente del tráfico de vehículos pesados, aumentar su capacidad portante y, al mismo tiempo, recuperar la textura de la capa de rodadura y la adherencia neumático-pavimento, de gran importancia para la seguridad de la circulación de los vehículos.
- Renovación de la señalización vertical y horizontal. Se reubica el cartel de inicio de poblado.



Puerta de entrada

- Creación de una puerta de entrada a la travesía por el este, aprovechando la singular disposición en trinchera y en ligera curva de los primeros 150 m de la travesía, mediante una reordenación de espacios en la sección transversal para materializar una sección más urbana que refuerce la percepción del conductor de un cambio de escenario en la vía, de tal forma que le invite a reducir su velocidad.

Para ello, se amplía ligeramente en ancho medio de los carriles de 3,00 a 3,15 m, dejando pequeños resguardos hasta la acera de entre 20 y 25 cm y sustituyendo y se sustituyen los arcones y bermas por dos nuevos andenes peatonales laterales de 96 m de longitud y ancho 1,40 m en el lado norte, y de 112 m de largo y 1,95 m de ancho en el lado sur.

La anchura de estas aceras se consigue, asimismo, mediante el acondicionamiento de los taludes de desmonte, retranqueando su pie y haciéndolos más tendidos, haciendo coincidir su cabeza con el límite de las parcelas.

Estas aceras discurren sobrelevadas sobre la calzada entre 14 y 16 cm, dependiendo del margen y del peralte en curva.

Para aumentar la calidad urbana y la integración paisajística de la actuación, delimitando exteriormente las nuevas aceras en el tramo en trinchera, se ejecutan sendos muros de mampostería de piedra concertada de 40 cm de espesor y alturas de 1,63 m en el lado sur y 0,43 m en el lado norte, dejando pasos para el acceso a los edificios con acceso desde la carretera.

ZONA



Moderación de la velocidad

- Se amplían las medidas de moderación de la velocidad existentes en la travesía (pasos sobreelevados, “lomos de asno”) para recoger la zona de actuación, incorporando dos nuevos pasos peatonales sobreelevados, separados 132 m, uno en concurrencia con los extremos orientales de las nuevas aceras y, otro, en el extremo este de la acera que se construye a lo largo de la explanada, cuya ubicación viene condicionada por la existencia de accesos y por la interdistancia recomendada con otros elementos de moderación de velocidad cercanos.
- Estos dos nuevos pasos sobreelevados están formados por mesetas de 4,5 y 5,25 m, respectivamente, en ambos casos con rampas de 2 m de longitud.



Aumento de la permeabilidad peatonal

- Con la instalación del paso peatonales al inicio de la travesía, se modera la velocidad y se canaliza el flujo peatonal del conjunto de viviendas de ambos lados de la carretera por la margen sur hacia el centro urbano, siendo esta margen la que ofrece mayores ventajas desde el punto de vista de la continuidad del itinerario al presentar menos interacciones con otros flujos motorizados transversales.
- En el segundo paso, permitir el acceso al nuevo andén a los peatones que puedan proceder de la calle Cuesta Blanca.



Itinerarios accesibles

- Los andenes peatonales se han diseñado cumpliendo los mínimos necesarios para considerarlos accesibles (1,50 m) a personas con diversidad funcional.



Ordenación del entorno.

- Se construye, en el lado sur, un andén peatonal de 94 m de longitud y ancho 1,95 m a lo largo de la explanada existente frente a la estación de servicio, con el objetivo de separar la explanada de la carretera, ordenar los accesos a esta y dar continuidad por este margen al itinerario peatonal desde el extremo este de la travesía hasta el casco urbano principal.
 - Desde el punto de vista medioambiental, en el lado sur se realiza un tratamiento de revegetación tanto del talud como del espacio ente el muro y este para reducir los efectos erosivos del terreno.
- Por su parte, en el lado norte, el muro se retranque respecto a la fachada para permitir la construcción de jardineras a lo largo de la fachada de las edificaciones colindantes. En otras zonas, este muro forma bancadas donde el peatón puede descansar.

3. Actuaciones específicas

Actuación: Ejecución de aceras y muros en la travesía

Estado final



Nueva acera en explanada



Nueva acera, muro de mampostería y tratamiento de ajardinamiento en trasdós y talud



Bancada de descanso



Nuevo paso peatonal sobreelevado



Nueva acera y jardinera



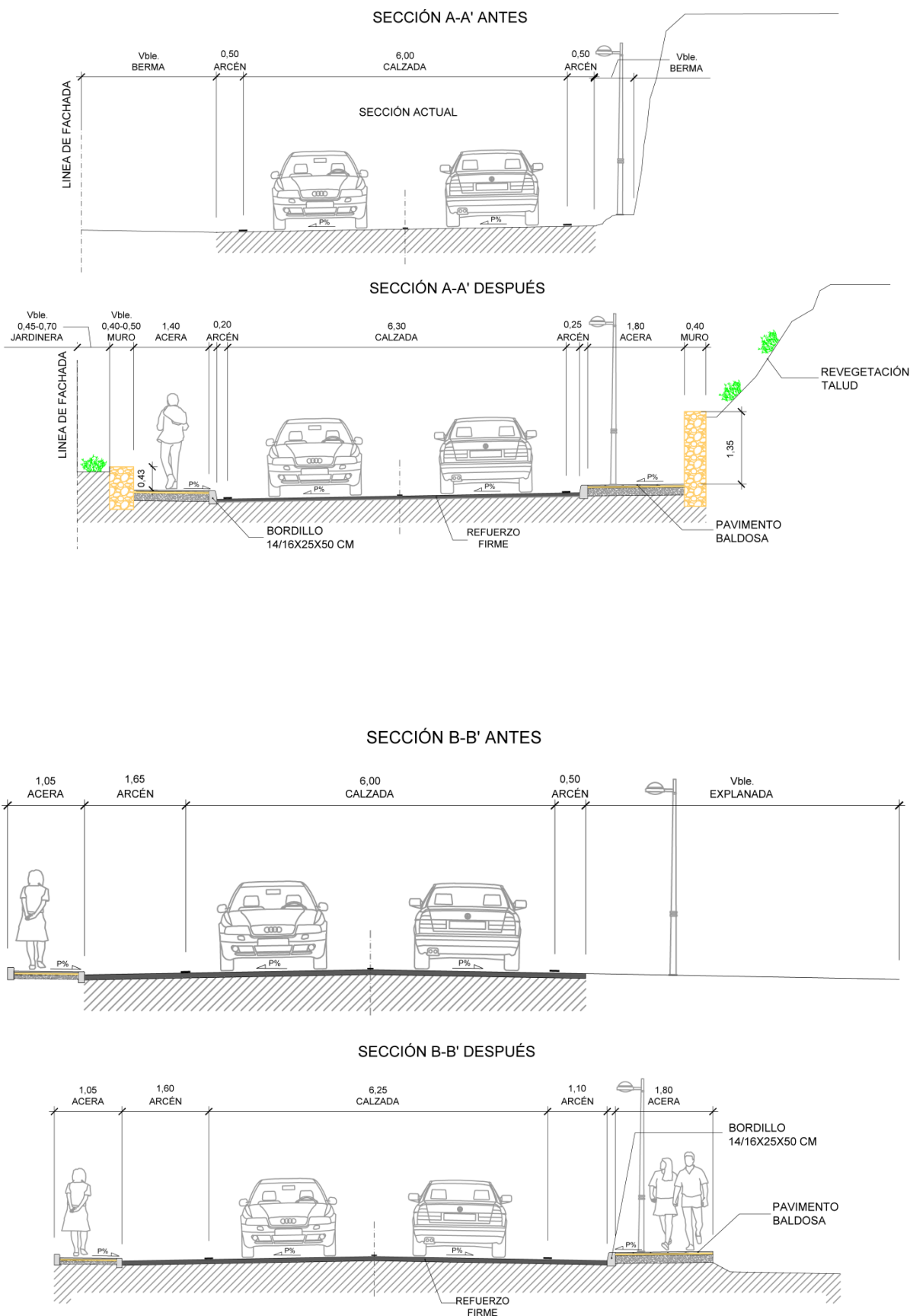
Nuevo paso de peatones sobreelevado extremo travesía

3. Actuaciones específicas

05

Actuación: Ejecución de aceras y muros en la travesía

Estado final



4. Beneficios de la Intervención



Mejora de la capacidad funcional

- Mejorar la seguridad vial de la carretera al renovar la características superficiales y adherentes de la capa de rodadura, aspectos que constituyen un aspecto crítico desde el punto de la seguridad vial, y más tratándose de un tramo con un tráfico pesado elevado como el de la travesía de Algueña.
- Reducir el riesgo de accidentes en entornos abiertos al mejorar el ordenamiento de los accesos a la carretera.



Puerta de entrada

- Con la urbanización del entorno inmediato a la calzada de circulación motorizada se consiguen dos efectos, por un lado, modificar la imagen visual de la entrada a la travesía aumentando su percepción urbana de forma que contribuya a moderar la velocidad en sentido de entrada desde La Romana y, por otro, ofrecer acceso seguro a las viviendas situadas junto a la carretera e itinerarios accesibles y protegidos hasta el centro urbano que aumenten la calidad urbana del tramo.

ZONA



Moderación de la velocidad

- Contribuir al calmando del tráfico motorizado de forma homogénea a lo largo de toda la travesía y mejorar su convivencia con los flujos peatonales.



Aumento de la permeabilidad peatonal

- Mejorar el bienestar de los algueños y algueñas residentes del diseminado residencial periférico al ofrecerles una nueva alternativa segura de movilidad sostenible que los haga sentir más cercanos al núcleo urbano principal y que fomente los desplazamientos a pie, entre sus residencias, centros de trabajo y el casco urbano principal de la población, como actividad favorable desde el punto de vista de la salud, la economía familiar y el medio ambiente.

