

ACTUACIÓN

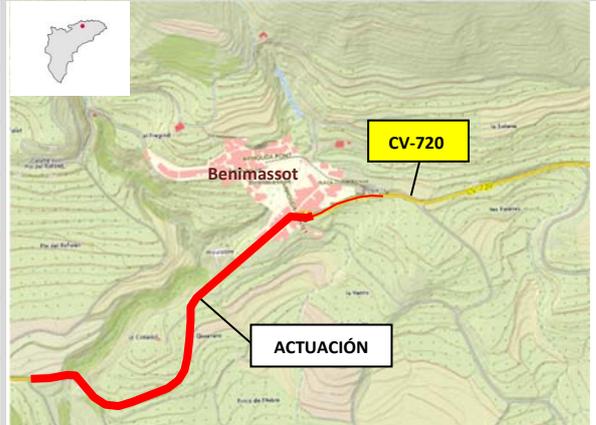


ANDÉN PEATONAL EN LA CARRETERA CV-720, PK 8+305 AL PK 9+000, EN EL T.M. DE BENIMASSOT (ALICANTE).

1. Información General

LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA

| | | |
|--|--|--|
| | CARRETERA: | TRAMO: |
| | CV-720 | PK 8+310 a PK 8+840 |
| | POBLACIÓN: | BENIMASSOT |
| | HABITANTES: | 99 (2017) |
| | TRAVESÍA <input checked="" type="checkbox"/> | CARRETERA PERIURBANA <input checked="" type="checkbox"/> |
| | IMD total: | 368 (2017) |
| | IMD pesados: | - |
| | Tráfico ciclista (bajo/moderado/alto): | bajo |

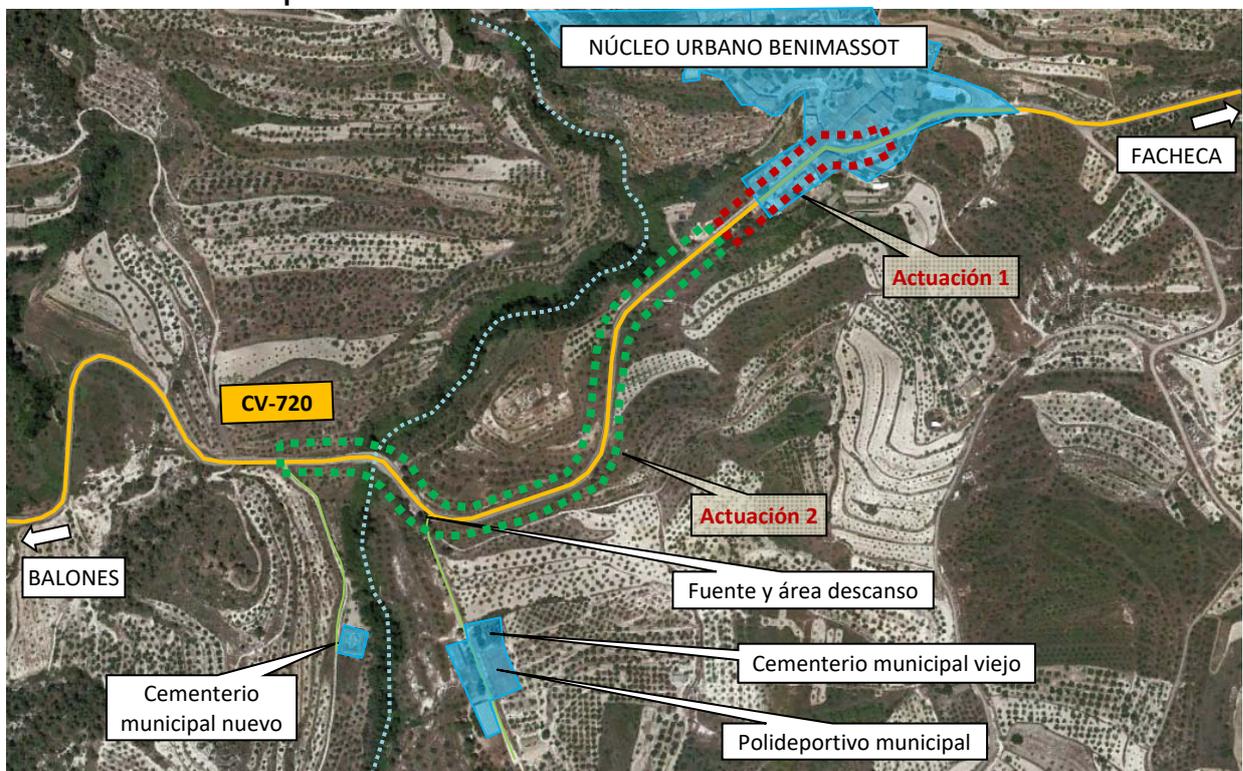


Accidentalidad (BBDD G.V. Quinquenio 2013/2017): 1 Acc. con herido leve

2. Líneas Generales de Intervención

| | |
|--|--|
| | Mejora de la capacidad funcional. |
| | Mejora del itinerario peatonal y/o ciclista. |
| | Moderación de la velocidad. |
| | Aumento de la permeabilidad peatonal. |

Actuaciones Específicas



Actuación 2



Actuación 1



PRESUPUESTO DE INVERSIÓN: 265.000 €

FECHA DE ACTUACIÓN: octubre 2017

RESPONSABLE: CHOPVT

CÓDIGO: A03901

3. Actuaciones específicas

Actuación 1: Adecuación pasos peatonales travesía.

Problemática existente

- Falta de permeabilidad transversal desde el punto de vista peatonal debido a la existencia de dos únicos pasos peatonales a lo largo de los 230 m de la travesía que discurren por el casco urbano de la población que son, además, sobreelevados y se encuentran en puntos con escasa relación con los cruces naturales entre las dos partes del núcleo urbano, cumpliendo una función más asociada a la moderación de la velocidad que a la de facilitar la movilidad en la travesía.

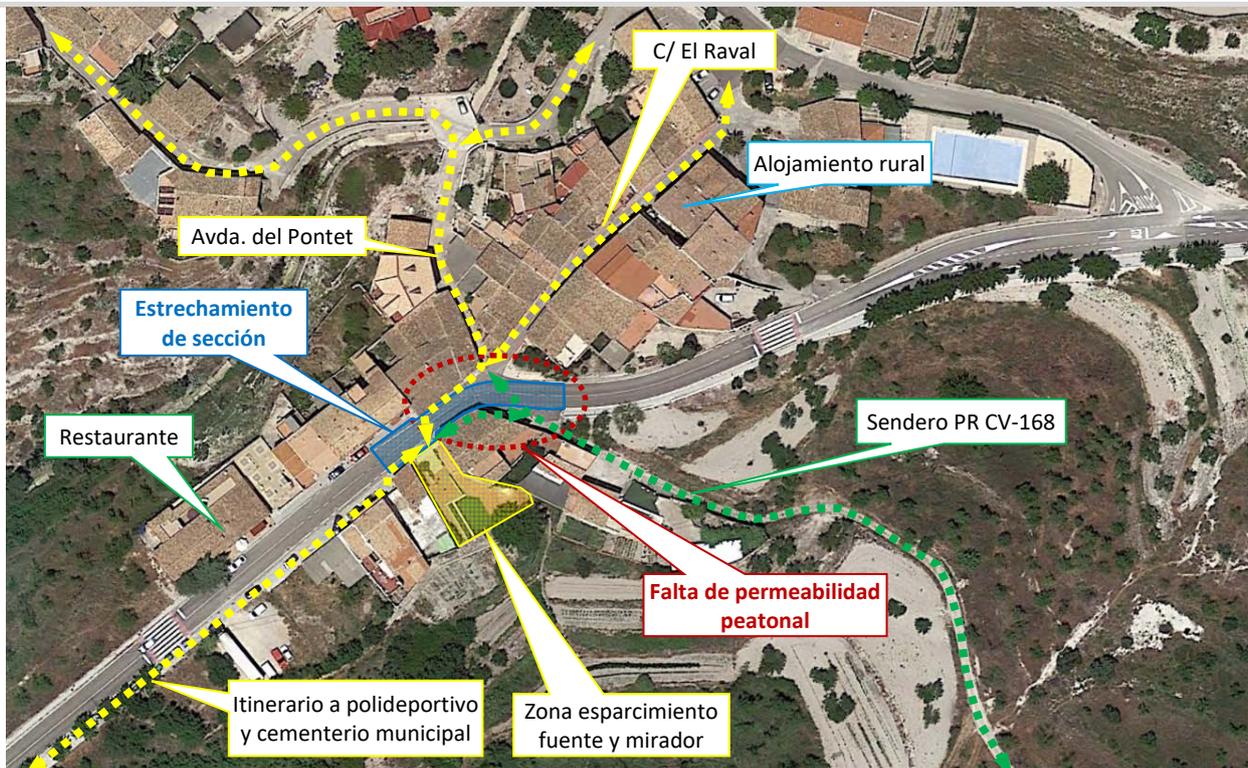
La Avda. del Pontet y la calle del Raval son las principales vías de conexión con la parte sur y, sin embargo, carecen de cruces peatonales con prioridad a pesar de la proximidad de la zona de esparcimiento de la fuente y el mirador así como el enlace con el sendero PR CV-168 al que se accede por el camino alineado con la Avda. del Pontet a la altura del pk 9+000

- La travesía dispone de una calzada formada por carriles de 3 m, no obstante, al inicio de las curvas enlazadas situadas en la intersección con la calle el Raval se produce un estrangulamiento drástico de la sección transversal debido a la disminución de la distancia entre fachadas que deja una calzada de circulación de 4,5 m, sin arcenes y con exiguas aceras de apenas 40-50 cm a ambos lados, situación de muy difícil resolución.

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.
- Colectores y servicios.
- Drenaje.
- Accesos.

Esquema Conceptual: Estado inicial



Actuación 1: Adecuación pasos peatonales travesía.

Soluciones integradas en el diseño



Mejora de la capacidad funcional

- Aprovechando el refuerzo del firme en todo el tramo, en la recta de aproximación por el este al casco urbano, se realiza un ligero desplazamiento del eje de la calzada hacia el lado derecho (margen sur) para compensar el desequilibrio existente en el ancho de los arcenes a lo largo de la travesía, planteándose una sección simétrica dotada de carriles de 3 m y arcenes de 0,5 m.
- Se incorpora el balizamiento del estrechamiento de la calzada y la pérdida de los arcenes en su extremo oeste mediante el cebreado del arcén en las transiciones a cada lado, empleando para ello marcas viales M-7.2 a lo largo de un tramo de 17 m para potenciar su visibilidad e integración urbana, en este caso sobre fondo rojo. En este tramo realiza la transición de ancho de carril de 3 a 2,25 m correspondiente al estrechamiento.

ZONA



Moderación de la velocidad

- Repintado de los pasos peatonales sobreelevados existentes manteniendo sus dimensiones originales (meseta de 7 m y rampas de 1,5 m).



Aumento de la permeabilidad peatonal

- Ejecución de dos nuevos pasos peatonales sobreelevados, como elementos delimitadores de la zona estrecha, uno en el extremo oeste alineado con las escaleras de acceso a la fuente y mirador y, otro, en el pk 9, inmediatamente antes del acceso al camino que desciende hacia el valle y que emplea el sendero PR CV-168.

En ambos casos, el paso de peatones sobreelevado tiene un ancho de 4 m en su meseta y dispone de rampas de 2 m de longitud.

Estado final



3. Actuaciones específicas

Actuación 1: Adecuación pasos peatonales travesía.



3. Actuaciones específicas

Actuación 1: Adecuación pasos peatonales travesía.



Problemática existente

- Existencia de puntos de afluencia de tráfico ciclo-peatonal separados del casco urbano que obligan, tanto a los habitantes de la población como a sus visitantes, al uso inseguro de la calzada de la carretera para el desplazamiento a estos puntos. Destacan el polideportivo y antiguo cementerio municipales, situados a 750 m al sudoeste del pueblo, con acceso desde la CV-720 a la altura del pk 8+500, y en cuya intersección se ubica además una fuente dotada de un pequeño merendero, y el acceso al nuevo cementerio, que se realiza a través de un camino ubicada a la altura del pk 8+300 y que supone un recorrido por la CV-720 de aproximadamente 750 m.
- Carretera con sección estricta, a media ladera en la mayor parte del tramo de actuación, carente de arcenes o bermas, y delimitada lateralmente bien por sistemas de contención o por cunetas a pie de desmonte que hacen inviable la circulación de peatones y ciclistas con unas mínimas condiciones de seguridad, con el agravante de problemas de visibilidad en las curvas de los puntos kilométricos 8+500 y 8+650 debido a su reducido radio. Pese a ello, los peatones se desplazan hasta los citados enclaves por la margen derecha de calzada de la carretera (lado sur).

Condicionantes y **a**spectos considerados

- Itinerarios peatonales y enclaves naturales o de interés socio-cultural.
- Orografía y disponibilidad de terrenos adicionales.
- Ancho de la plataforma existente. Calzada de 6,25 m de anchura, sin arcenes ni bermas.
- Existencia de curvas de reducido radio y visibilidad.
- Elementos de drenaje de la carretera
- La CV-720 cruza el Bco. de Ferrandis mediante una obra de fábrica de mampostería de planta poligonal que ofrece, a diferencia del resto del tramo, unos arcenes a ambos lados de la calzada de ancho variable (entre 1,7 m en el lado norte y entre 0,8 y 3 m en el lado sur con un estrangulamiento puntual de 0,6 m en el cambio de alineación de los paramentos).
- Accesos a parcelas de cultivo.

Esquema Conceptual

Soluciones integradas en el diseño



Mejora de la capacidad funcional

- Adecuación del trazado de la carretera entre los puntos kilométricos 8+400 y 8+840 que incluye el refuerzo de firme y una ligera ampliación y afirmado de la plataforma por ambos márgenes. En su margen noroeste se lleva a cabo una ligera rectificación de las curvas de los pk 8+500 y 8+650 con aumento del radio de las mismas pasando de 55 a 60,5 m en el primer caso, y de 70 a 73,5 m en el segundo.
Por su parte, en el margen sur se realizan los rellenos necesarios sobre el terraplén existente para configurar el nuevo andén peatonal, todo ello con la cesión de los terrenos necesarios por parte del Ayuntamiento de la localidad.
La sección tipo está formada por carriles de 3,1 m y arcenes de ancho variable entre 0,5 y 0,90 m según la zona.
- Ejecución de cuneta de seguridad de 1 m de anchura media en el lado norte en la zona de desmonte desde el estribo este de la obra de fábrica sobre el Bco. de Ferrandis hasta el vértice de la curva del p.k. 8+800. Se prolonga lateralmente la obra de drenaje transversal existente a la altura del pk 8+570, adecuando su arqueta de entrada y conexión con cuneta de seguridad.
- Se traslada la señal S-500 de inicio de poblado a la zona del merendero para ampliar la cobertura urbana de la actuación.



Mejora del itinerario peatonal y/o ciclista.

- Reordenación de la calzada mediante marcas viales en el tramo entre los accesos a los cementerios antiguo y nuevo. El eje de la carretera se desplaza hacia el norte reduciendo el arcén norte al mínimo necesario por distancia al sistema de contención y manteniendo carriles de entre 3 y 3,75 m. Con ello se consigue habilitar un arcén por el lado sur con ancho comprendido entre 0,90 y 5 m, aumentando el ancho de paso disponible en el estrangulamiento de 0,6 a 1,8 m.
Para reforzar la visibilidad del arcén peatonal, se aplica un slurry antideslizante color teja y se jalona mediante balizas H-75 cada 2,70 m.
- Ejecución de andén peatonal desde el extremo occidental de acera sur del casco urbano hasta el acceso al polideportivo y cementerio municipal viejo. La longitud total de este andén es de 434 m con un ancho 2,50 m y está formado por una solera de hormigón impreso pintado. Discurre delimitado interiormente por un bordillo no montable 12/15x25x50 cm confiriendo una sobreelevación del paseo de 15 cm sobre la calzada de circulación. Este bordillo se deprime para poder permitir el acceso existente a las parcelas de cultivo.
- Instalación de barandilla metálica en borde exterior del paseo, excepto en accesos, para proteger a los peatones frente a los desniveles del andén respecto al terreno natural.
- Ejecución de alcorques de 95x95 cm cada 20 a lo largo de todo el nuevo andén y plantación de arbolado para ofrecer mayor confort al viandante y mejorar la integración medioambiental de la actuación.
- Instalación de dos bancos en el entorno de la curva del pk 8+650 donde se disponen de magníficas vistas de la sierra y el valle para ofrecer descanso al usuario. En este entorno, el andén se amplía ligeramente hasta los 4 m de anchura para mantener el ancho de paso.
- Preinstalación, a lo largo de todo su recorrido del andén, de canalización alumbrado y arquetas de registro cada 30 m, en previsión de una futura iluminación del paseo.

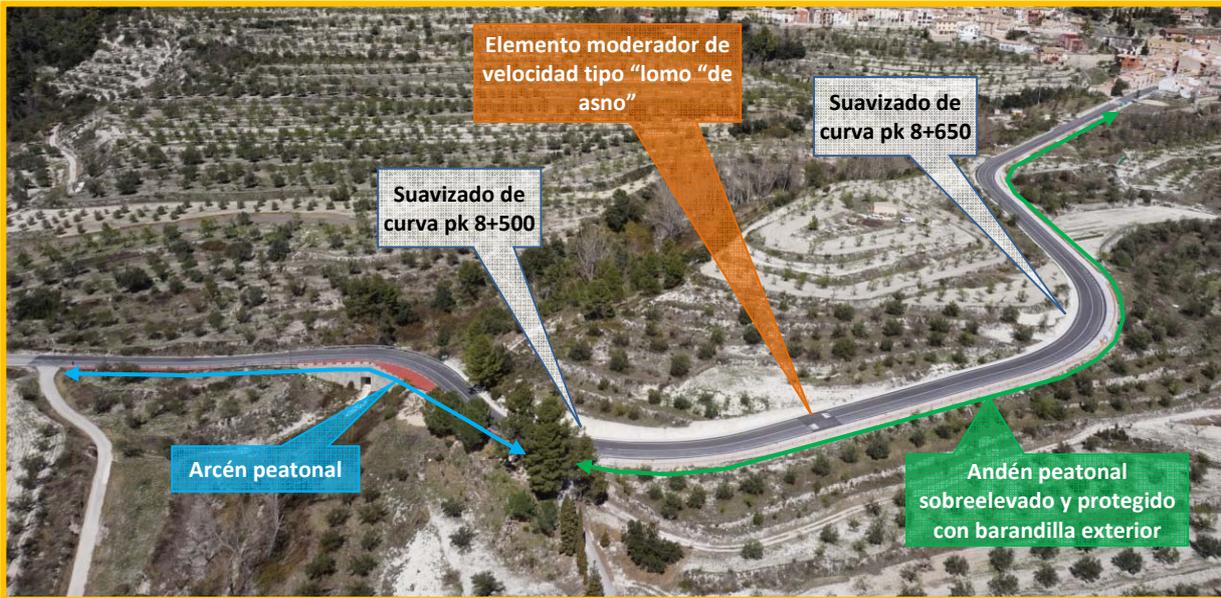
ZONA



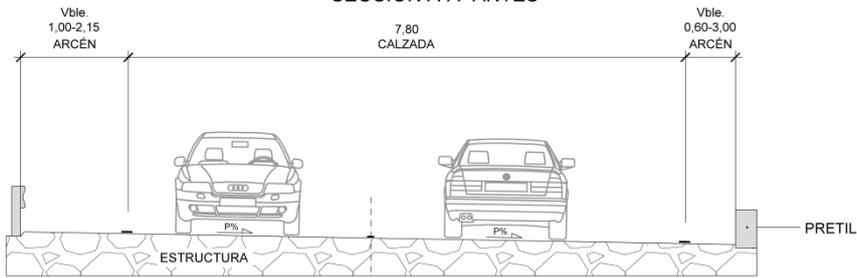
Moderación de la velocidad

- Ejecución de un elemento moderador de la velocidad tipo "lomo de asno", de dimensiones 8 m de largo y 10 cm de altura, a la altura del p.k. 8+550 para moderar la velocidad a la llegada a la curva del pk 8+500 donde se inicia el andén peatonal a nivel de calzada.

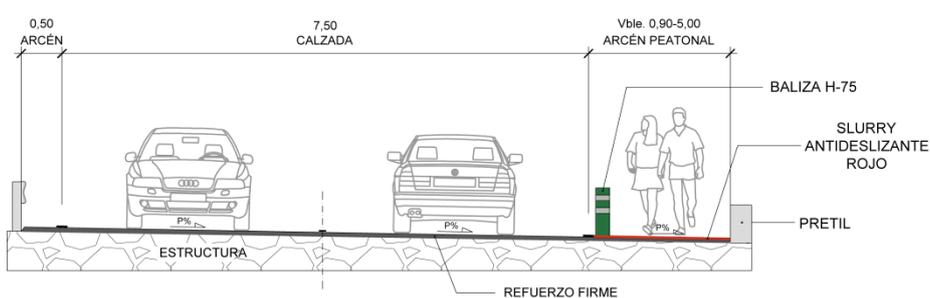
Estado final



SECCIÓN A-A' ANTES



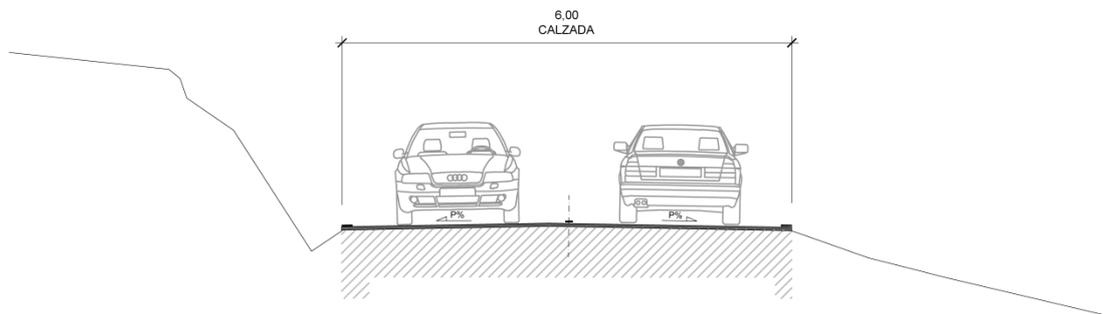
SECCIÓN A-A' DESPUÉS



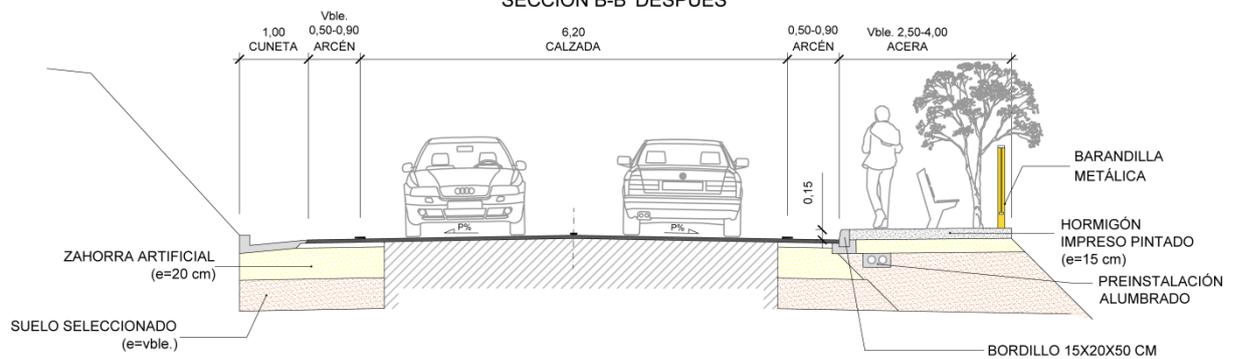
Estado final



SECCIÓN B-B' ANTES



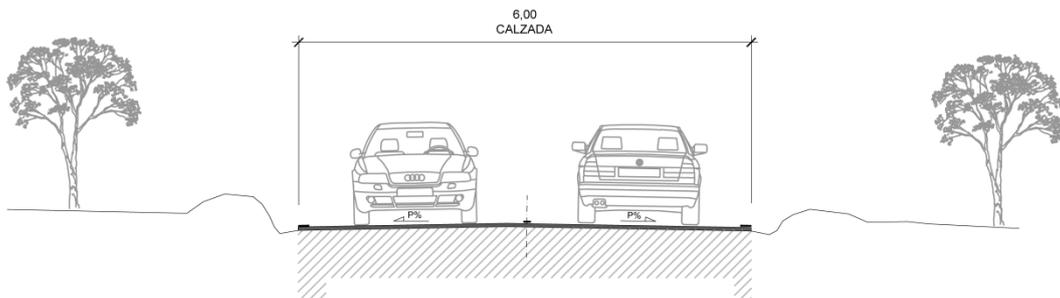
SECCIÓN B-B' DESPUÉS



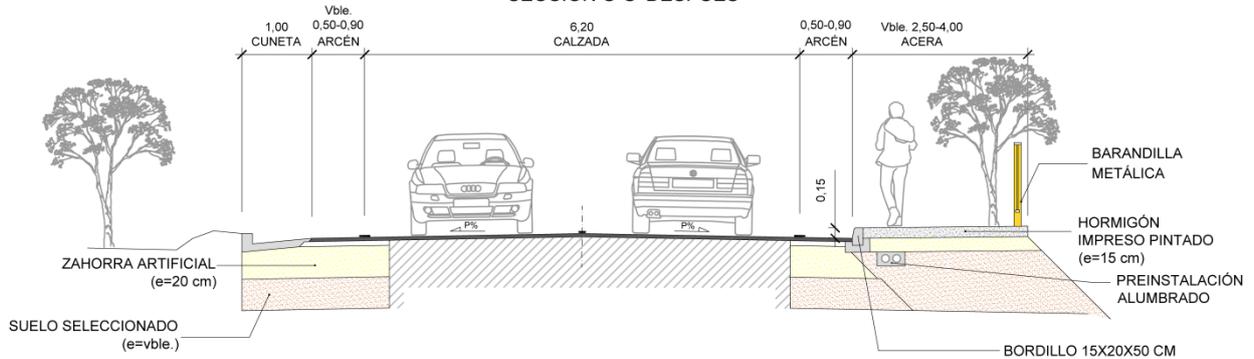
Estado final



SECCIÓN C-C' ANTES



SECCIÓN C-C' DESPUÉS













Mejora de la capacidad funcional

- Mejorar las condiciones generales de seguridad de la carretera, tanto para el tráfico motorizado como el ciclo-peatonal, al mejorar la visibilidad en las curvas, reforzar el firme con una nueva capa de rodadura que permite, además, aumentar la adherencia pavimento-neumático, ofreciendo al conductor nuevos espacios al incorporar arcenes, cunetas de seguridad y bermas revestidas que colaboren a reducir las consecuencias de una posible salida de vía al ofrecer un espacio franqueable de emergencia.



Mejora del itinerario peatonal y/o ciclista

- El municipio de Benimassot se encuentra en un enclave natural privilegiado. Encaramado en la Sierra de la Almudaina, es conocido como el Balcón de la Serrella por su imponentes vistas del valle del río Valleseta y la ladera oeste de la Serra de la Serrella tanto desde el núcleo urbano como desde la carretera CV-720, siendo punto de partida de numerosas rutas excursionistas. Fruto de ello, el incipiente crecimiento del turismo rural en esta población que, sin embargo, adolece de ciertas carencias propias de las poblaciones de interior con pocos recursos.

La intervención realizada pretende facilitar, tanto para a los habitantes de Benimassot como a sus visitantes, el acceso a los servicios, recursos patrimoniales, sociales, ambientales y turísticos que esta población dispone en su entorno a través de itinerarios seguros y cómodos tanto para peatones como ciclistas, fomentando así la movilidad sostenible en igualdad de condiciones que el tráfico a motor, promoviendo la práctica de actividades saludables que contribuyan a mejorar su bienestar de las personas y fomentando el desarrollo económico de las poblaciones de interior en base a la explotación de sus recursos y atractivos.

La visita al mirador, el acceso senderos, los desplazamientos hacia el polideportivo y cementerio municipal son ahora más cómodos y seguros para el viandante, a pesar de las dificultades urbanísticas que impiden mejorar los itinerarios peatonales en la zona del estrechamiento del casco urbano.

ZONA



Moderación de la velocidad

- Mejorar la convivencia de los tráficos a motor y ciclo-peatonal en la travesía al incorporar soluciones que contribuyan al calmado del tráfico a lo largo de la misma de forma que se obtenga efectos beneficiosos desde el punto de vista social y medioambiental (reducción de polución, ruido, etc.).



Aumento de la permeabilidad peatonal

- Disminuir el efecto barrera que ejerce la travesía entre las dos partes que conforman el núcleo urbano, ofreciendo nuevas posibilidades de movilidad hacia los puntos de interés que se distribuyen a ambos lados de la carretera contribuyendo a mejorar la calidad urbana de la travesía, acercando al usuario los recursos del pueblo, dando un mayor protagonismo para el peatón y aumentando el atractivo de la población de forma que se potencie la economía local.
- Reducción de las barreras arquitectónicas a lo largo de la travesía, especialmente agresivas para las personas de avanzada edad.