

ACTUACIÓN

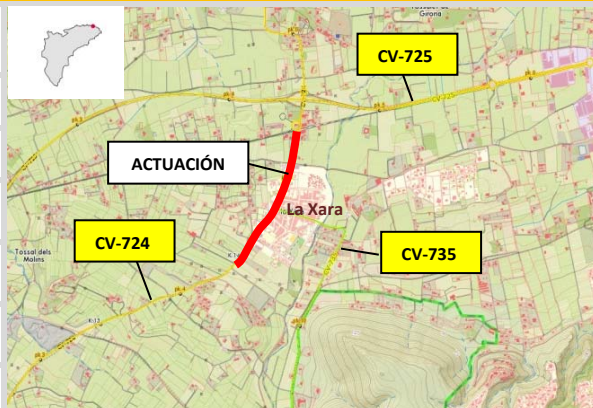


ACTUACIONES DE MODERACIÓN DE LA VELOCIDAD Y AUMENTO DE LA PERMEABILIDAD EN LA TRAVESÍA DE LA XARA. DÉNIA (ALICANTE)

1. Información General

LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA

CARRETERA:	CV-724	TRAMO:	PK 4+460 a PK 5+330
POBLACIÓN:	DÉNIA (LA XARA)		
HABITANTES:	41.568 (2017)		
TRAVESÍA	☒	CARRETERA PERIURBANA	☐
IMD total:	5.793 (2017)		
IMD pesados:	197 (3,4%)		
Tráfico ciclista (bajo/moderado/alto):	moderado		

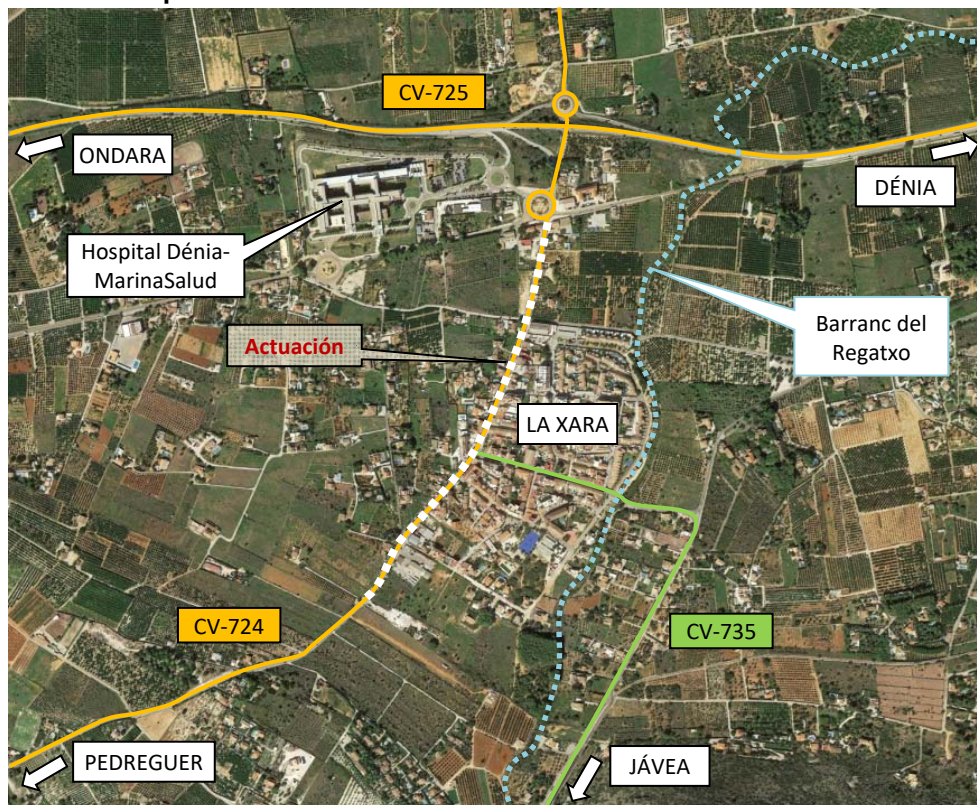


Accidentalidad (BBDD G.V. Quinquenio 2013/2017): 3 Acc. con leves

2. Líneas Generales de Intervención

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

Actuaciones Específicas



PRESUPUESTO DE INVERSIÓN: 250.000€

FECHA DE ACTUACIÓN: enero 2019

RESPONSABLE: CHOPVT

CÓDIGO: A06301

3. Actuaciones específicas

Actuación: ejecución pasos sobreelevados y modificación de aceras

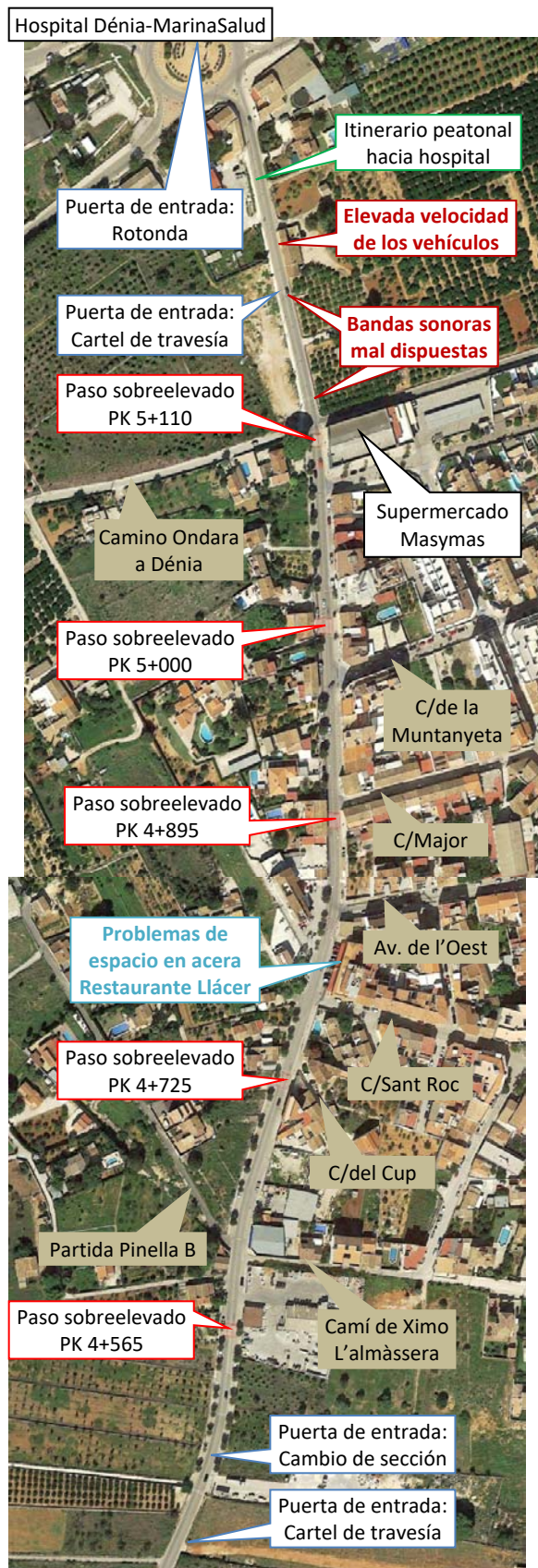
Problemática existente

- La pedanía cuenta con una rotonda y un cartel de “Atención travesía” como puerta de entrada por su extremo norte. No obstante, entre la rotonda y el casco urbano se advierte una velocidad elevada de los vehículos, dada la distancia (200 m), la sección amplia y sin urbanizar de la calzada, y la rectitud en planta de ésta. Además, los dispositivos de moderación de velocidad en este tramo, que son dos bandas sonoras, no realizan su función ya que no cumplen, ni en cantidad ni en separación, con lo recomendado en la “Instrucción Técnica para la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta en carreteras de la Red de Carreteras del Estado”, del Ministerio de Fomento. Por el sur, la puerta de entrada consiste en un cambio drástico de la sección (aceras, aparcamiento, alcorques) y un cartel de “Atención travesía”.
- Por otro lado, el control de la velocidad dentro de la travesía se consigue mediante pasos sobreelevados, que además permiten permeabilizar la misma. Sin embargo, éstos no son puntos seguros ni accesibles, ya que sus desembarcos no están acompañados de aceras y que la presencia de aparcamientos, e incluso alcorques, en sus proximidades, confieren poca visibilidad, tanto al peatón como al conductor.
- El problema del exceso de aparcamiento en la travesía y la disposición de los alcorques también crea situaciones inseguras en las entradas y salidas al viario urbano.
- Problemas de permeabilidad peatonal longitudinal en la travesía.
- La acera junto al restaurante Llácer (margen este CV-724) cuenta con un ancho libre escaso, ya que los viandantes han de compartir el espacio con el mobiliario de la terraza de este establecimiento.

Condicionantes y aspectos considerados

- Calzada de la CV-724 en la travesía de la Xara que mide entre 6,30 m y 6,60 m, con aceras, mucho aparcamiento en ambas márgenes y alcorques.
- Línea de fachada de las edificaciones.
- Presencia de pasos de peatones sobreelevados en PK 4+565, PK 4+725, PK 4+895, PK 5+000, PK 5+110.
- Emplazamiento del Hospital de Dénia-MarinaSalud, al oeste de la rotonda de acceso a la Xara por el norte.
- Necesidad de mantener accesos a garajes.
- Drenaje.
- Instalaciones y servicios municipales.

Esquema Conceptual: Estado inicial



Soluciones integradas en el diseño

ZONA



Moderación de la velocidad

- Se homogeneizan los dispositivos de moderación de la velocidad a lo largo de toda la zona de actuación, dándole consistencia a la travesía, usando para ello pasos sobreelevados, que además, tienen la función añadida de permeabilizar transversalmente la CV-724 para los flujos peatonales. Para ello, se eliminan las bandas sonoras, tanto en el extremo norte como en el sur de la travesía, se conservan algunos pasos sobreelevados existentes, se modifica la ubicación de otros y se añaden nuevos, con la intención de adoptar una separación entre los mismos comprendida entre 135 y 50 m, lo que permite cumplir con su función de mantener una velocidad apta para una zona urbana, sin afectar sustancialmente a la comodidad de los conductores durante su viaje. Además, debido a la doble funcionalidad de estos elementos, permiten dar continuidad a los flujos peatonales entre ambos márgenes de la CV-724, disminuyendo de esta forma el efecto barrera de la misma. Todos estos pasos sobreelevados cuentan con las mismas dimensiones: rampas de 2 m (aconsejable para velocidades máximas de 40 km/h, la establecida en esta travesía) y meseta de 4 m. Además, para dar continuidad al drenaje de la calzada y que estos elementos no supongan un impedimento para ello, se disponen canaletas en ambos extremos de 200x150 mm.
- En la entrada a la pedanía por el norte, que cuenta con la rotonda como puerta de entrada, se consigue disminuir la velocidad de los vehículos en el tramo rectilíneo, y conferirle al tramo aspecto de travesía, mediante las siguientes actuaciones:
 - Se construye una nueva acera en la margen este de la CV-724, con un ancho de 2,80 m, entre la rotonda de acceso a la Xara por el norte y el Camino Ondara a Dénia. La continuidad de esta nueva acera queda interrumpida por una vivienda que se sitúa pegada a la calzada, por lo que queda dividida en dos tramos. El que se encuentra al norte de la vivienda emplea todo el espacio existente entre la calzada y el vallado de las parcelas privadas; mientras que el que se encuentra al sur precisa del retranqueo del muro que cerca las parcelas privadas, y que continuaba con la alineación de la vivienda, para poder albergar la nueva acera. La acera se materializa mediante una solera de hormigón, pavimentada mediante baldosa cuadrada color gris de 10 cm de lado, encintada con un bordillo 12/15x25x50 cm.
 - Las dos bandas sonoras que, por su disposición, no cumplían con su función de moderar la velocidad, se suprimen, implantando en su lugar dos nuevos pasos sobreelevados en los PK 5+185 y PK 5+250.
- En la entrada a la pedanía por el sur, la puerta de entrada la componen el cambio de sección de la calzada (pasa de carretera abierta a carretera con aceras, cordones de aparcamiento y alcorques) y un cartel de "Atención travesía". En este caso, y hasta la zona urbanizada, se realiza lo siguiente:
 - Para darle más énfasis a esta entrada, se refuerza el cartel de "Atención travesía", pintándolo de amarillo y trasladándolo al mismo inicio de la travesía.
 - Se implanta un nuevo paso sobreelevado (PK 4+510).
 - Se traslada 10 m hacia el norte el paso sobreelevado del PK 4+565, de forma que el nuevo (PK 4+575) queda más próximo a la puerta del comercio de la margen este.
- En cuanto a las modificaciones dentro de la zona urbanizada (desde Camí de Ximo L'almàssera hasta Camino de Ondara a Dénia), las acciones realizadas han sido, en orden ascendente de PKs:
 - Nuevo paso sobreelevado en el PK 4+630, permitiendo la posible continuidad de los itinerarios peatonales procedentes del Camí de Ximo L'almàssera y de la Partida Pinella B.
 - Se traslada el paso sobreelevado del PK 4+725 al PK 4+765. De esta forma se aumenta la separación entre pasos sobreelevados y se permite una mayor movilidad para los flujos peatonales derivados de esa manzana de viviendas.
 - Se sobreleva el paso de peatones a nivel existente en el PK 4+830.
 - Se mantiene el paso sobreelevado del PK 4+895.
 - Nuevo paso sobreelevado en el PK 4+945, que aporta un nuevo punto de cruce para los desplazamientos de los peatones de la C/de la Muntanyeta.
 - Se mantiene el paso sobreelevado del PK 5+000.
 - Se traslada hacia el sur el paso sobreelevado del PK 5+110, quedando ahora el nuevo (PK 5+095) a continuación de la calle situada al sur del Masymas (supermercado).

3. Actuaciones específicas

Actuación: ejecución pasos sobreelevados y modificación de aceras

Soluciones integradas en el diseño



Mejora del itinerario peatonal/ciclista

- Con la nueva acera desde la rotonda de acceso a la Xara hasta el Camino de Ondara a Dénia se genera una nueva alternativa de movilidad, anteriormente únicamente posible por la margen oeste, entre el núcleo urbano de la Xara y el Hospital Dénia-MarinaSalud.
- Entre la C/Sant Roc y la Av. de L'Oest, donde se sitúa el Restaurante Llácer, se aumenta considerablemente el ancho de la acera existente, pasando de 3 m (que pertenecían a la terraza de este establecimiento), a una de 5,60 m. Para ello, se cambia la configuración de los aparcamientos de batería a cordón, ganando el espacio necesario para ampliar la acera y disponer de un cordón de aparcamiento de 2,40 m.



Aumento de la permeabilidad peatonal

- Los nuevos pasos sobreelevados suponen nuevos puntos de cruce seguro sobre la CV-724, y contribuyen a aumentar la permeabilidad transversal de los flujos peatonales a lo largo de la travesía, posicionándose cerca de las calles para dar continuación a los trayectos procedentes de las mismas.
- En cuanto a los problemas de continuidad longitudinal del itinerario peatonal existentes a lo largo de la travesía, se solucionan de la siguiente forma:
 - Prolongación de la acera situada al norte de la C/del Cup, con un ancho de 2,35 m, hasta alcanzar la alineación de esta calle. Puesto que en este tramo se sitúa un acceso a un garaje, se ejecuta un vado para permitir el paso de vehículos sobre la misma de forma cómoda.
 - Nuevo paso de peatones a nivel, de 2,35 m de ancho, que cruza la C/del Cup y conecta la acera ya existente al sur con el nuevo tramo ejecutado al norte.
 - Nuevo paso de peatones a nivel, de 3,50 m de ancho, que conecta las aceras frente a la C/del Cup.
 - Nuevo paso de peatones a nivel, de 3,00 m de ancho, situado en el camino al sur de paso sobreelevado del PK 5+000, en la margen oeste.
 - Nuevo paso de peatones a nivel, de 2,50 m de ancho, en el Camino Ondara a Dénia, necesario ahora para conectar el itinerario peatonal de la margen este de la CV-724 ya existente con el nuevo ejecutado.
 - En los dos accesos a los garajes de las viviendas, que se encuentran retranqueados con respecto a la línea de fachada, entre las calles de La Muntanyeta y la que se sitúa justo al sur del Masymas (margen este), se sustituye la zona asfaltada por acera, homogénea a la presente en toda la travesía, y en forma de vado.



Ordenación del entorno

- Se ejecutan una serie de orejetas a lo largo de la zona de actuación, en detrimento de espacio para el estacionamiento, con el fin de mejorar la seguridad y visibilidad en las entradas y salidas a la CV-724.
- Para dar cobertura a los pasos sobreelevados (tanto nuevos como ya existentes), se llevan a cabo una serie de modificaciones de las aceras existente a lo largo de la travesía, con la finalidad de estrechar la distancia de paso de los peatones sobre la calzada y mejorar la visibilidad de los mismos, acercándolos al borde de la calzada y dejando un cierto margen entre el punto donde se coloca el paso sobreelevado y la zona en la que se permite el estacionamiento de vehículos. Por tanto:
 - En el paso sobreelevado del PK 4+510, se amplía la acera existente de la margen este 2,45 m en una longitud de 20 m.
 - En el paso sobreelevado del PK 4+575, se amplían las aceras en ambas márgenes. En la margen este se amplía 2,80 m, en una longitud de 22 m. En la margen oeste se amplía 2,50 m, en una longitud de 16,50 m.
 - En el paso sobreelevado del PK 4+630, se amplían las aceras en ambas márgenes. En la margen este se amplía 2,65 m, en una longitud de 20 m. En la margen oeste se amplía 3 m, en una longitud de 14 m.
 - En el paso sobreelevado del PK 4+765, no se realiza ninguna modificación.
 - En el paso sobreelevado del PK 4+830, se amplía la acera de la margen este 1,20 m.
 - En el paso sobreelevado del PK 4+895, se amplía la acera de la margen este 1,00 m, en una longitud de 22 m.
 - En el paso sobreelevado del PK 4+945, se amplían las aceras en ambas márgenes. En la margen este se amplía 2,60 m. En la margen oeste se amplía lo mismo, en una longitud de 15 m.

Soluciones integradas en el diseño



Ordenación del entorno

- o En el paso sobreelevado del PK 5+000, se amplía la acera de la margen oeste 3 m, en una longitud de 15 m.
- o En el paso sobreelevado del PK 5+095, se amplía la acera de la margen oeste un ancho medio de 2,70 m, en una longitud de 15 m.

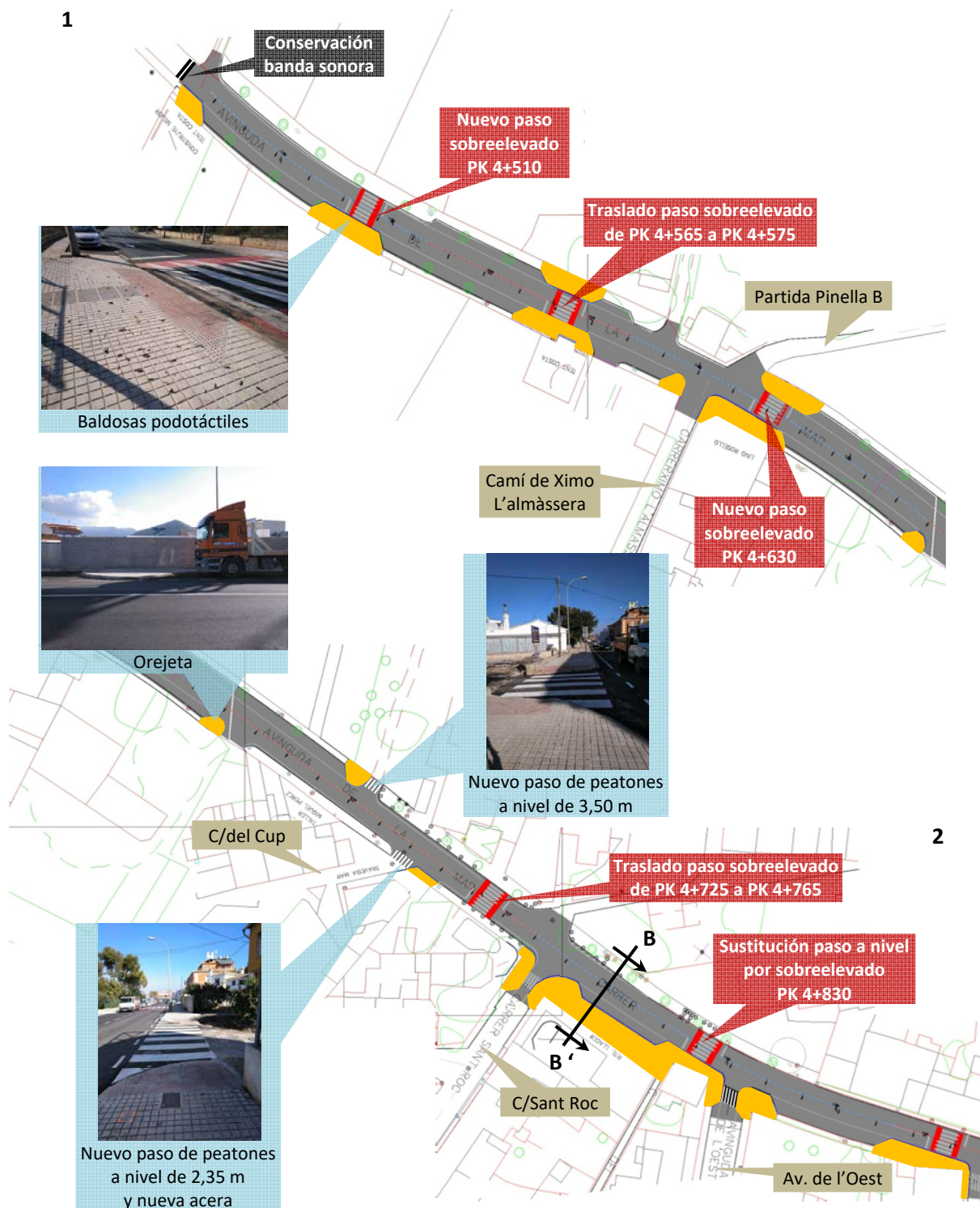
El espacio ocupado para aumentar la sección de las aceras corresponde a los cordones de aparcamiento existentes en la zona.

- Los desembarcos de los pasos de peatones, a nivel y sobreelevados, se repavimentan mediante una franja de baldosas de botones, en forma trapezoidal y de 60 cm de ancho, acompañada de una franja de 80 cm de ancho, de baldosas longitudinales, perpendicular a la anterior. Éstas ayudan a la señalización de los cruces sobre calzada para las personas con diversidad funcional visual. Además, los desniveles de las aceras se resuelven con vados, que mejoran la accesibilidad a las mismas.
- Ocurre lo mismo en las calles perpendiculares a la CV-724, pertenecientes al viario urbano, donde se ha aumentado la sección de las aceras en el ámbito de los pasos de peatones a nivel existentes, con la misma finalidad que en el caso anterior, además de encauzar mejor la trayectoria de los vehículos que entran o salen a la travesía.
- Se instala junto a las aceras (existente y de nueva ejecución), desde el Camino de Ondara a Dénia hasta la rotonda de acceso a la Xara por el norte, un caz de 30 cm de ancho, que recoge el agua de la calzada y la conduce hacia sus respectivos punto de desagüe (dirección sur).

3. Actuaciones específicas

Actuación: ejecución pasos sobreelevados y modificación de aceras

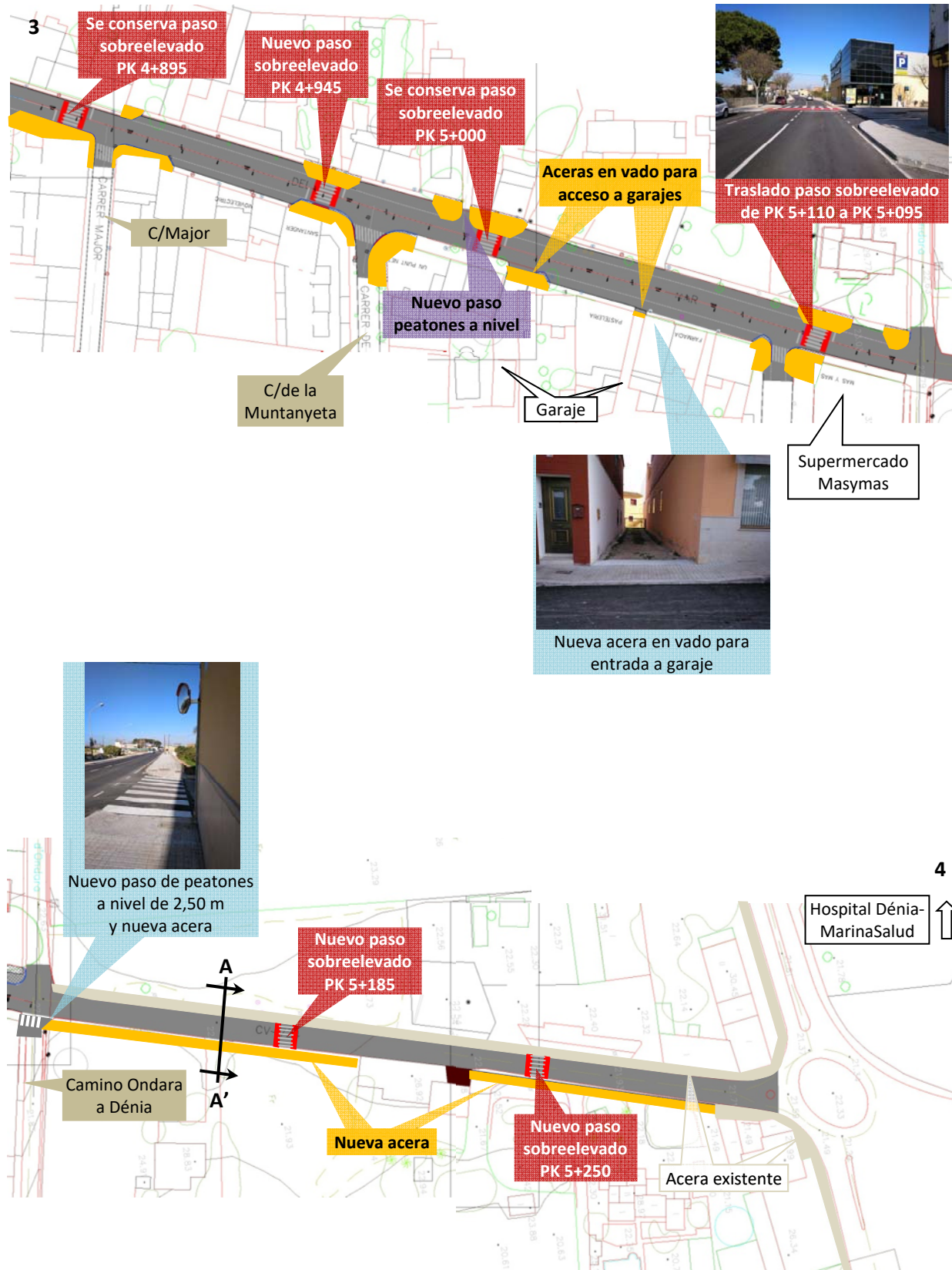
Estado final



3. Actuaciones específicas

Actuación: ejecución pasos sobreelevados y modificación de aceras

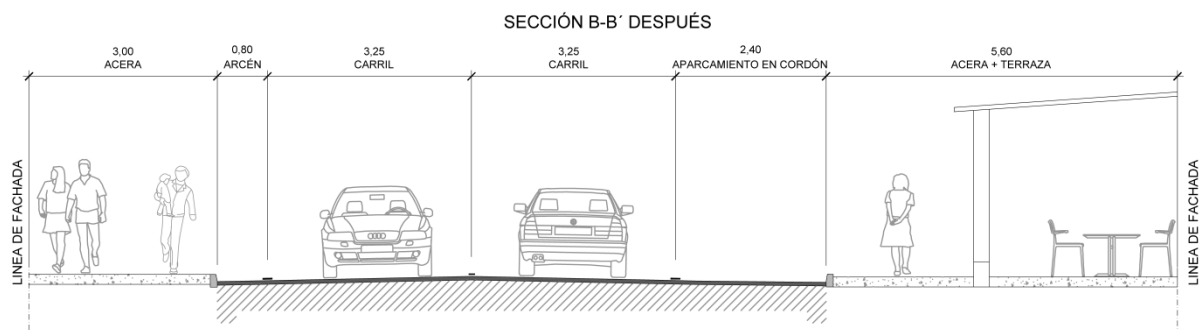
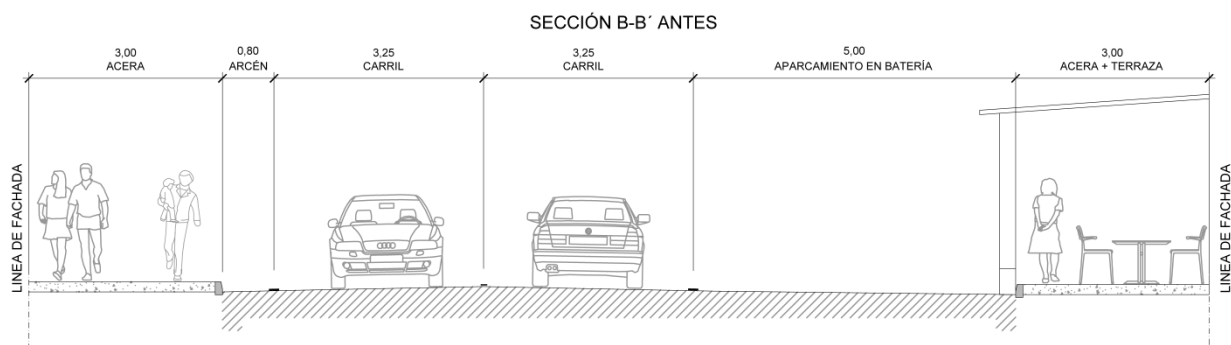
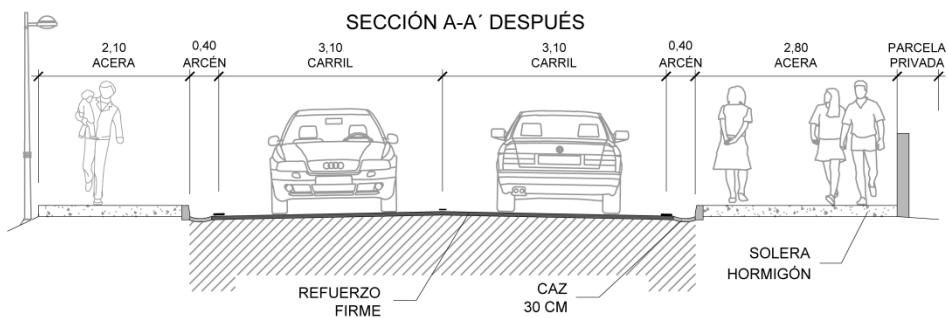
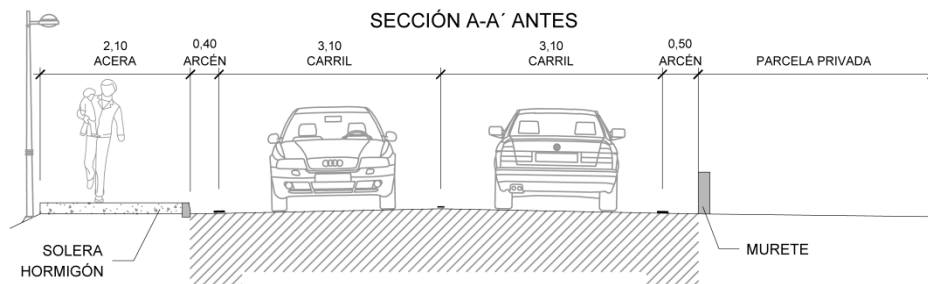
Estado final



3. Actuaciones específicas

Actuación: ejecución pasos sobreelevados y modificación de aceras

Estado final



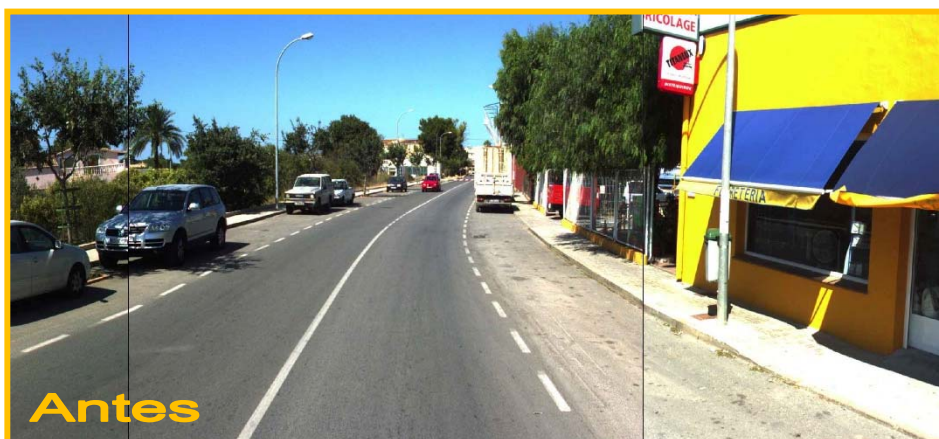
3. Actuaciones específicas

Actuación: ejecución pasos sobreelevados y modificación de aceras



3. Actuaciones específicas

Actuación: ejecución pasos sobreelevados y modificación de aceras



3. Actuaciones específicas

Actuación: ejecución pasos sobreelevados y modificación de aceras



3. Actuaciones específicas

Actuación: ejecución pasos sobreelevados y modificación de aceras



3. Actuaciones específicas

Actuación: ejecución pasos sobreelevados y modificación de aceras



Antes



Después



Antes



Después

4. Beneficios de la Intervención

ZONA



Moderación de la velocidad

- Se consigue una homogeneización en cuanto a los dispositivos de moderación de la velocidad, aportando consistencia a la travesía, gracias a la sucesión de pasos sobreelevados, que aumentan la seguridad tanto de peatones como de conductores, y mejoran la calidad ambiental de la pedanía al disminuir el ruido y la contaminación generada por los vehículos.
- Las puertas de entrada a la pedanía se consolidan, no dando la posibilidad de volver a alcanzar altas velocidades entre éstas y el casco urbano propiamente dicho, de forma que, en toda la travesía, tanto la velocidad como la percepción del entorno concuerdan con una zona urbana.



Mejora del itinerario peatonal/ciclista

- Se aporta continuidad, seguridad y comodidad a los itinerarios peatonales de la zona, de forma que la convivencia entre peatones y tráfico motorizado sea respetuosa y no se generen conflictos.



Aumento de la permeabilidad peatonal

- Se disminuye el efecto barrera que supone la travesía para los desplazamientos a pie de los vecinos, creando nuevos puntos de cruce para ellos, consiguiendo la continuidad de los flujos peatonales procedentes del entramado urbano.



Ordenación del entorno

- Toda la adecuación de las aceras, en el entorno de los cruces de peatones sobre la calzada y las intersecciones con el viario urbano, permite que la presencia de vehículos aparcados en los espacios habilitados para ello no suponga un problema para divisar correctamente a los peatones de la zona o para entrar o salir de las calles de la forma más segura.

