

## ACTUACIÓN

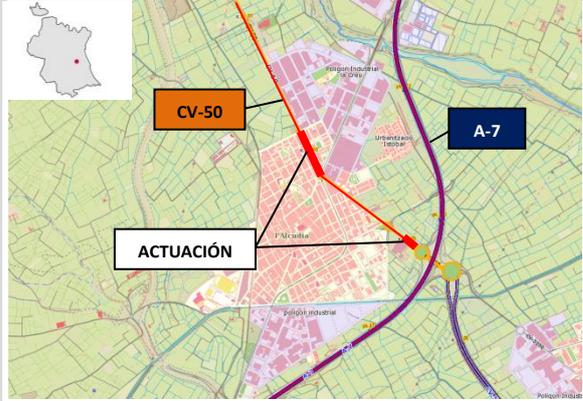


# MEJORA DE LA SEGURIDAD DE LOS ITINERARIOS PEATONALES EN EL ENTORNO DE LA CARRETERA CV-50. L' ALCÚDIA (VALENCIA)

## 1. Información General

### LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA

	CARRETERA:	CV-50	TRAMO:	PK 29+250 – PK 30+180
	POBLACIÓN:	L' ALCÚDIA		
	HABITANTES:	11.926 (2017)		
	TRAVESÍA	<input checked="" type="checkbox"/>	CARRETERA PERIURBANA	<input checked="" type="checkbox"/>
	IMD total:	11.539 (2017)		
	IMD pesados:	335 (2,9%)		
	Tráfico ciclista (bajo/moderado/alto):	bajo		



Accidentalidad (BBDD G.V. Quinquenio 2013/2017): Sin accidentes

## 2. Líneas Generales de Intervención

	ZONA	Moderación de la velocidad.
		Aumento de la permeabilidad peatonal.
		Itinerarios accesibles.

## Actuaciones Específicas



**Actuación 1**  
ZONA

**Actuación 2**  
ZONA

PRESUPUESTO DE INVERSIÓN: 117.000 €

FECHA DE ACTUACIÓN: abril 2017

RESPONSABLE: CHOPVT

CÓDIGO: V01901

### 3. Actuaciones específicas

#### Actuación 1: acondicionamiento de pasos peatonales

##### Problemática existente

- Limitada permeabilidad peatonal transversal entre las glorietas urbanas del pk 29+800 y 30+200, reducida a tres pasos peatonales en un total de 300 m, con distancias elevadas entre los mismos y que no resuelven todos los cruce naturales del tramo, habida cuenta de la existencia de polos de atracción de tráfico peatonal como es el Parque de la Generalitat (alineado con C/Santiago de Les) o la Casa de la Cultura y el CEIP "Batallar" (accesibles por C/Marià Benlliure).
- En general, el diseño del viario urbano y de las intersecciones presenta problemas de compatibilidad entre zonas de estacionamiento lateral y los pasos peatonales existentes o nuevos a implementar. En algunos casos, el espacio de acceso al paso es reducido y la visibilidad del peatón queda comprometida por los vehículos estacionados (paso peatonal C/Metge Fleming). En otros, el cruce peatonal resulta inviable para PMR por la existencia de desniveles insalvables por estos usuarios.

##### Condicionantes y aspectos considerados

- Cordones laterales de estacionamiento y existencia de vados privados de acceso.
- Existencia de mobiliario urbano y árboles ornamentales.
- Radios de giro de vehículos.
- Drenaje longitudinal.
- Accesibilidad a PMR.

#### Esquema Conceptual: Estado Inicial



#### Soluciones integradas en el diseño

ZONA



##### Moderación de la velocidad

- Sustitución de paso peatonal a nivel del pk 30+070 por uno sobreelevado a fin de reducir la velocidad de entrada a la glorieta en sentido hacia Carlet, especialmente debido al efecto de tangencialidad de la glorieta del pk 30+200 de salida desde la población.
- Se mantienen los pasos sobreelevados de los pk 29+780 y 29+920 por su adecuada cadencia en combinación con el nuevo anterior.



##### Aumento de la permeabilidad peatonal

- Implementación de dos nuevos pasos peatonales a nivel intercalados entre los pasos sobreelevados, uno en alineación con C/Santiago de Les (pk 30+000) y otro con C/Marià Benlliure (pk 29+830).
- Con carácter general, para pasos de peatones existente y nuevos, se amplía la acera de la margen izquierda (lado oeste) para compatibilizar las zonas de desembarco en los pasos y vados con el cordón de estacionamiento actual, ofreciendo mayor espacio y visibilidad al viandante.
- En el entorno del paso del pk 29+780, en la margen derecha, se mejora la transición en alzado entre los planos de las aceras mediante una suave rampa que permita el uso cómodo para PMR.
- En el paso peatonal sobreelevado del pk 29+920, se reestructura al completo el ralentizador trapezoidal para eliminar las antiguas rejillas de drenaje longitudinal dispuestas en los contactos con el bordillo, ahora sustituidas por imbornales con mejor mantenimiento.



##### Itinerarios accesibles

- En los nuevos pasos de peatones a nivel, se proyectan vados para cubrir el desnivel entre acera y calzada.
- Las zonas de desembarco de los pasos peatonales se tratan con pavimentos podotáctiles (baldosas de botones y direccionales) siguiendo las normativa de accesibilidad.
- Se acomoda la meseta del paso peatonal sobreelevado del pk 29+780 a la cota de las aceras, eliminando el desnivel existente entre acera y ralentizador trapezoidal, y se ejecuta una suave rampa para amortiguar el desnivel entre el plano de la acera y el de la parada de bus.

### 3. Actuaciones específicas

#### Actuación 1: acondicionamiento de pasos peatonales

Estado final



PK 30+070: sustitución paso a Nivel por paso sobreelevado



PK 30+000: nuevo paso de peatones a nivel



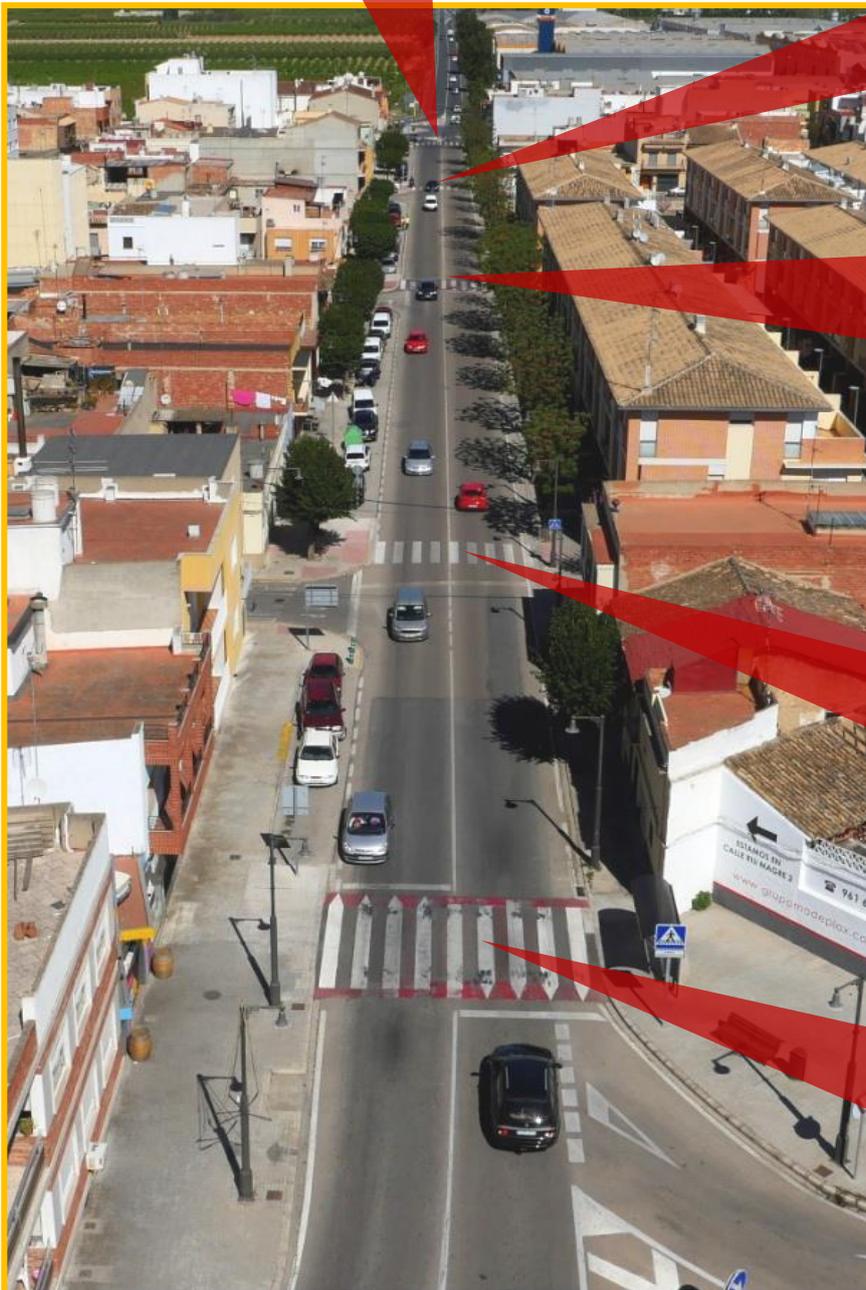
PK 29+920: ampliación de acera para compatibilizar desembarco con zona de aparcamiento



PK 29+830: nuevo paso de peatones a nivel

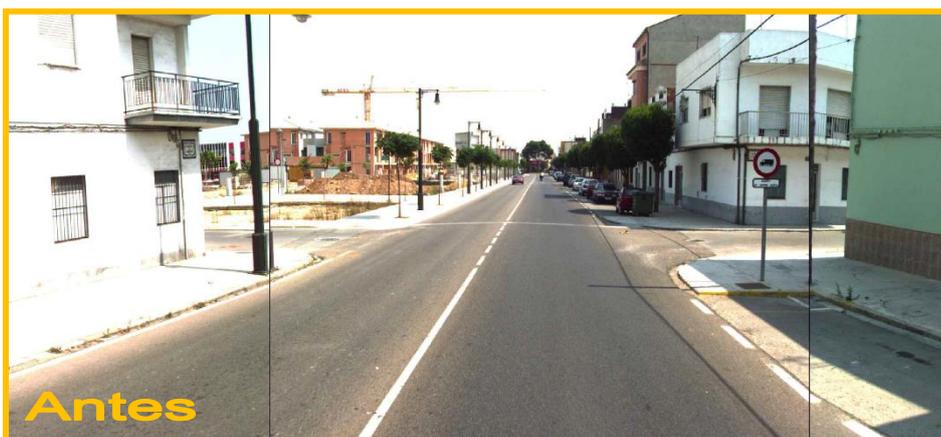


PK 29+780: ampliación de acera para compatibilizar desembarco con zona de aparcamiento



### 3. Actuaciones específicas

#### Actuación 1: acondicionamiento de pasos peatonales



## 4. Actuaciones específicas

### Actuación 2: nuevo paso peatonal glorieta pk 29+200

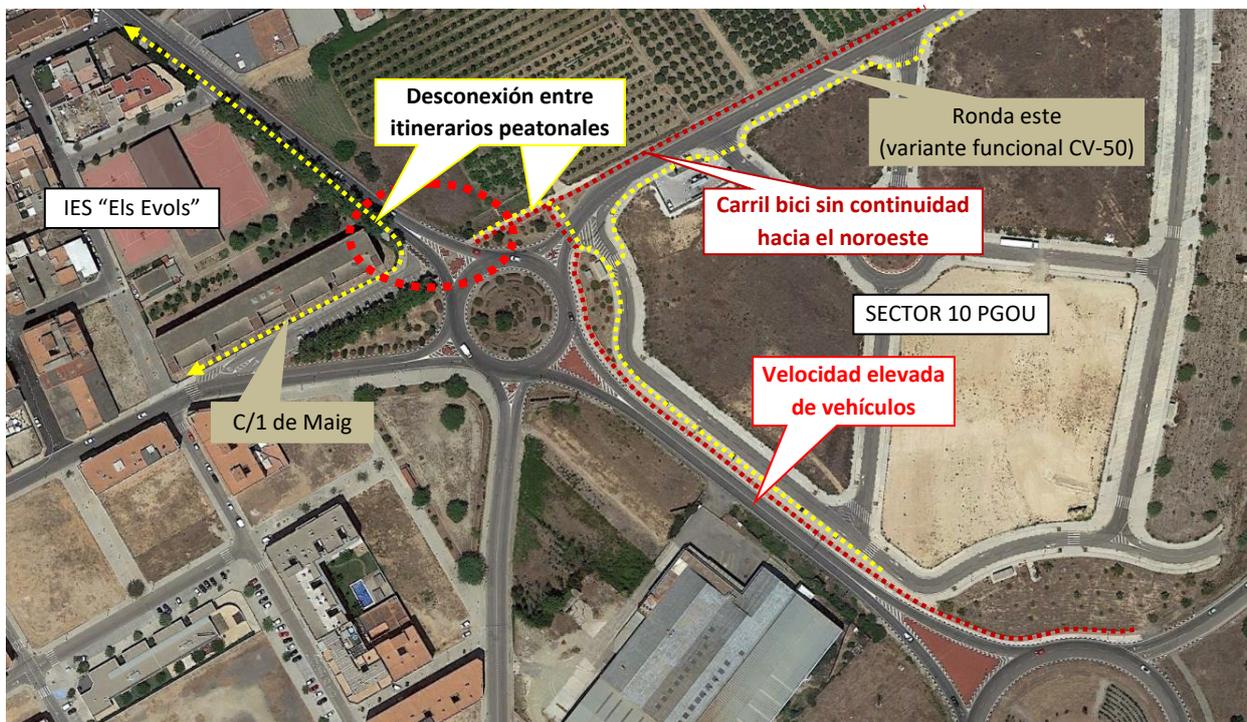
#### Problemática existente

- El itinerario ciclo-peatonal que forma parte de la ronda este de l'Alcudia es frecuentado por peatones para la práctica de actividades saludables, sin embargo, queda seccionado por la CV-50 dejándolo totalmente incomunicado, al igual que sucede con el Sector 10, del casco urbano.
- Tramo periurbano, en el que las velocidades difieren del comportamiento dentro de la trama urbana. Velocidades no controladas en la aproximación a la rotonda en dirección hacia Alcira que requieren medidas complementarias de moderación de la velocidad.

#### Condicionantes y aspectos considerados

- Cruce peatonal pre-configurado excesivamente próximo a la calzada anular.
- La C/ 1 de Maig forma un fondo de saco cuya función principal es la de facilitar el estacionamiento de vehículos frente al acceso principal del I.E.S. "Els Evols". Mantener clausurado el acceso desde CV-50.
- No existe continuidad del carril bici en la zona urbana por lo que no tiene, por el momento, sentido y paso ciclista.
- Existencia de infraestructuras de riego y de electricidad próximas.

### Esquema Conceptual: Estado inicial



#### Soluciones integradas en el diseño



##### Aumento de la permeabilidad peatonal

- Interconexión de itinerarios peatonales limítrofes a la glorieta mediante la creación de un cruce peatonal con refugio central en isleta deflectora correspondiente al ramal noroeste de la glorieta. Se remodela el diseño de esta isleta para situar el paso peatonal a una distancia mínima de 10 m respecto a la calzada anular, conforme el estándar de seguridad vial de la Conselleria.
- Se modifica el trazado de itinerario ciclo-peatonal de la ronda en sus últimos metros, con la incorporación de sendas curvas de pequeño radio para acomodarlo a la posición del paso y salvar infraestructuras existentes (poste eléctrico).
- Se elimina el tramo de carril bici entre el nuevo paso peatonal y la divergencia para el cruce de la ronda dado que no tiene continuidad por el entramado urbano, no obstante, la nueva plataforma peatonal permitirá también el uso por ciclistas que podrán utilizarla para cruzar la CV-50, en todo caso, apeados de sus vehículos.
- Sustitución de la jardinera que forma el cierre de la C/1 de Maig con la CV-50 por una acera que comunica el paso peatonal con la acera perimetral al IES.
- Se pavimenta con grava las jardineras próximas al paso peatonal para mejorar la visibilidad de los peatones.

ZONA



##### Moderación de la velocidad

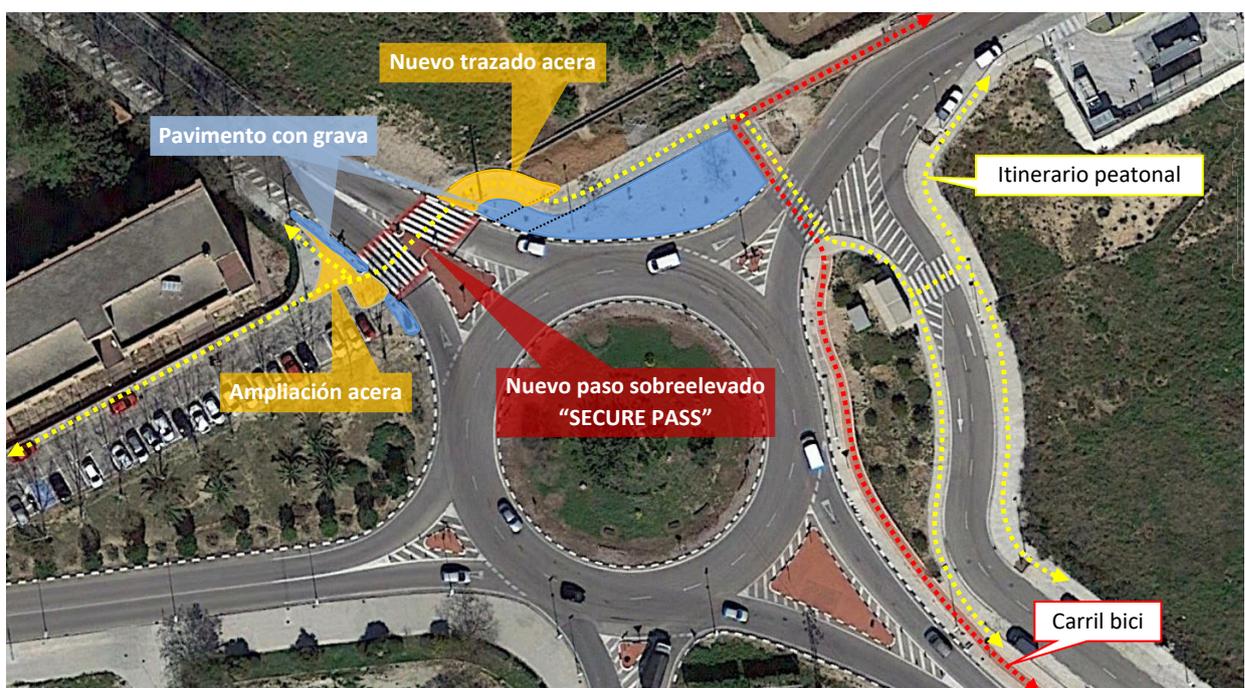
- Paso peatonal trapezoidal con rampas de 2,5 m que ayude a moderar la velocidad tanto a la salida como a la entrada a la glorieta.
- Implementación del sistema ITS "Secure Pass" de refuerzo de la visibilidad del cruce peatonal formado por balizas luminosas destellantes (3 uds. por carril) empotradas en capa de rodadura, báculos integrados con señales S-13 reforzadas con leds, semáforos ámbar DN 180 mm y luminarias led, accionados por detectores de movimiento del peatón.



##### Itinerarios accesibles

- Vados de desembarco en el cruce adaptados a personas con movilidad reducida (PMR).
- Las zonas de desembarco en los pasos de peatones se tratan con pavimentos podotáctiles (botones y direccionales) siguiendo las normativa de accesibilidad.

#### Estado final



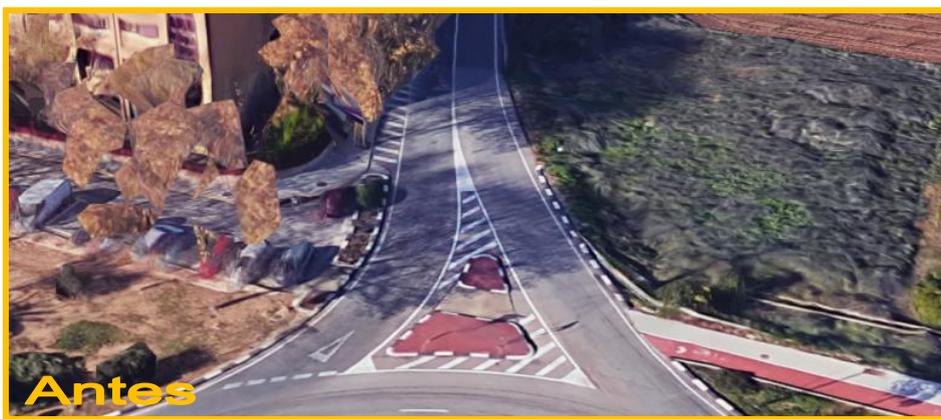
## 4. Actuaciones específicas

*Actuación 2: nuevo paso peatonal glorieta pk 29+200*



### 3. Actuaciones específicas

*Actuación 2: nuevo paso peatonal glorieta pk 29+200*



**Antes**



**Después**



**Antes**



**Después**

## 5. Beneficios de la Intervención

ZONA



### Moderación de la velocidad

- Con la adecuada cadencia de pasos peatonales sobreelevados complementados con nuevos pasos a nivel se potencia la sensación de travesía urbana que invita al calmado del tráfico.
- Con la implementación de cruces peatonales reforzados con nuevas tecnologías ITS como el sistema "Secure Pass" en entornos periurbanos se consigue alertar al conductor a suficiente distancia de la presencia de peatones cruzando. La sensorización de los sistemas permiten aumentar la eficacia global de la actuación actuando sobre los conductores cuando es necesario.



### Aumento de la permeabilidad peatonal

- Respecto a la Actuación 1, reducir el efecto de barrera que supone en sí la CV-50 planteando nuevas alternativas de movilidad urbana donde el peatón sea el protagonista principal y se le facilite el acceso a los puntos de relevancia local con seguridad y comodidad.
- Respecto a la Actuación 2, con la implementación de un nuevo paso de peatones se ofrece una nueva alternativa completa y segura para el uso y disfrute de los habitantes de la población que potencie la práctica de actividades saludables alejadas de la trama urbana.
- 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.



### Itinerarios accesibles

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