



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA



UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA

Escuela Técnica Superior de Ingeniería de Caminos,
Canales y Puertos

Estudio de seguridad vial en paseos de peatones en el
carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).

Trabajo Fin de Grado

Grado en Ingeniería Civil

AUTOR/A: Morte Martínez, Ángel

Tutor/a: Pérez Zuriaga, Ana María

Director/a Experimental: Just Martínez, Víctor

CURSO ACADÉMICO: 2023/2024



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA



ETS INGENIERÍA DE CAMINOS,
CANALES Y PUERTOS

TRABAJO DE FIN DE GRADO

Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril
bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).

Presentado por

Morte Martínez, Ángel

Para la obtención del

Grado en Ingeniería Civil

Curso: 2023/2024

Fecha: Septiembre 2024

Tutor: Ana María Pérez Zuriaga

Director experimental: Victor Just Martínez



AGRADECIMIENTOS

Me gustaría agradecer a todas aquellas personas que han colaborado directa o indirectamente para poder hacer este trabajo de fin de grado.

En primer lugar, a mi tutora Ana María Pérez Zurriaga y a mi director experimental Víctor Just Martínez, por proporcionarme la ayuda necesaria para realizar este trabajo, así como soportar más de tres horas de grabación sentados en medio de la calle.

Al Departamento de Ingeniería e Infraestructura de los transportes de la UPV por prestarme el material necesario para poder realizar en estudio y a la propia UPV por proporcionarme mucho estos 5 años de mi vida.

A mis amigos, por aguantar todos estos años, así como la recta final de esta etapa universitaria, mis idas y venidas, mis desapariciones durante días o mis malas contestaciones en momentos de estrés. Mis poli[warraS], Jordi, Alex, Ali, y en especial a Carlos y Jordan, por aguantarme con el portátil allá donde íbamos y ser un apoyo cada día y una vía de escape en los últimos meses.

También a mi familia, a mis primos por ser el espejo en el que mirarse y a mi madre Pilar y a Pedro, porque no hubiese llegado donde estoy, por su constancia y paciencia y todas las cosas, grandes o pequeñas, que quizá, sin merecerlas, hacíais por mí.

Finalmente, no puedo olvidarme de mis abuelos, Ángel, Aurora, Pilar y Tomás. Una vida llena de sacrificios y con escasas oportunidades, migrantes de ese lugar de la Mancha de cuyo nombre no quiero olvidarme, pues siempre llevasteis con orgullo la tierra que os vio nacer, con humildad y la vida a cuestas, apenas sin saber leer o escribir, hoy veis, aquí o allá donde estéis, a vuestro nieto convertido en ingeniero.

RESUM

L'ús de mètodes de mobilitat sostenible, com la bicicleta o el patinet, ha crescut notablement a ciutats de tot el món. La preferència per aquests transports ha augmentat en els darrers anys, fet que ha provocat un canvi en la mentalitat urbana. Les ciutats estan adaptant les seves infraestructures, reduint l'ús del transport privat tradicional i promovent formes de mobilitat sostenible. Això es reflecteix en la peatonalització d'àrees anteriorment destinades al trànsit i la creació de corredors verds.

L'augment de l'ús de bicicletes i patinets elèctrics ha impulsat canvis en les infraestructures urbanes per millorar la seva mobilitat. Tanmateix, aquest creixement ha causat conflictes amb vianants i altres vehicles, fet que indica que el tema seguirà sent rellevant i objecte d'estudis en seguretat viària.

Aquest estudi té com a objectiu analitzar el comportament de vianants i ciclistes al carril bici del carrer Dr. Manuel Candela, per identificar les millors i més segures disposicions als passos de vianants. A través de petites intervencions, com ajustar el mobiliari urbà o fer obres mínimes, es busca reduir els conflictes de trànsit, protegint usuaris vulnerables com vianants, ciclistes i skaters.

Per dur a terme aquest estudi, es gravaran diferents passos de vianants a la ciclovia del carrer Dr. Manuel Candela de la ciutat de València per poder obtenir totes les dades possibles sobre els conflictes que es produeixen i emprar mètodes d'anàlisi de conflictes com el Time To Collision (TTC) o el Post-Encroachment Time (PET). Obtingudes aquestes dades, es determinarà la gravetat dels conflictes ocorreguts i, per tant, quin pas de vianants podem considerar més segur per als usuaris de la via.

Amb aquestes dades es plantejaran possibles modificacions als passos de vianants per tal de fer-los més segurs i protegir els usuaris vulnerables.

RESUMEN

El uso de métodos de movilidad sostenible, como la bicicleta o el patinete, ha crecido notablemente en ciudades de todo el mundo. La preferencia por estos transportes ha aumentado en los últimos años, lo que ha llevado a un cambio en la mentalidad urbana. Las ciudades están adaptando sus infraestructuras, reduciendo el uso del transporte privado tradicional y promoviendo formas de movilidad sostenibles. Esto se refleja en la peatonalización de áreas antes destinadas al tráfico y la creación de corredores verdes.

El aumento del uso de bicicletas y patinetes eléctricos ha impulsado cambios en las infraestructuras urbanas para mejorar su movilidad. Sin embargo, este crecimiento ha causado conflictos con peatones y otros vehículos, lo que indica que el tema seguirá siendo relevante y objeto de estudios en seguridad vial.

Este estudio tiene como objetivo analizar el comportamiento de peatones y ciclistas en el carril bici de la calle Dr. Manuel Candela, para identificar las mejores y más seguras disposiciones en los pasos de peatones. A través de pequeñas intervenciones, como ajustar el mobiliario urbano o realizar obras mínimas, se busca reducir los conflictos de tráfico, protegiendo a usuarios vulnerables como peatones, ciclistas y skaters.

Para llevar a cabo este estudio se grabarán diferentes pasos de peatones en la ciclovía de la calle Dr. Manuel Candela de la ciudad de València para poder obtener todos los datos posibles sobre los conflictos que se producen y emplear métodos de análisis de conflictos como pueden ser el Time To Collision (TTC) o el Post-Encroachment Time (PET), obtenidos estos datos se determinará la gravedad de los conflictos ocurridos y por tanto que paso de peatones podemos considerar mas seguro para los usuarios de la vía.

Obtenidos estos datos se plantarán posibles modificaciones en los pasos de peatones para así hacerlos mas seguros y proteger a los usuarios vulnerables.

ABSTRACT

The use of sustainable mobility methods, such as bicycles or scooters, has grown significantly in cities around the world. The preference for these modes of transport has increased in recent years, leading to a shift in urban mentality. Cities are adapting their infrastructures, reducing the use of traditional private transportation, and promoting sustainable mobility forms. This is reflected in the pedestrianization of areas previously designated for traffic and the creation of green corridors.

The increase in the use of bicycles and electric scooters has driven changes in urban infrastructures to improve mobility. However, this growth has led to conflicts with pedestrians and other vehicles, indicating that the topic will continue to be relevant and a subject of study in road safety.

This study aims to analyze the behavior of pedestrians and cyclists in the bike lane of Dr. Manuel Candela Street to identify the best and safest arrangements at pedestrian crossings. Through small interventions, such as adjusting street furniture or making minimal changes, the goal is to reduce traffic conflicts, protecting vulnerable users such as pedestrians, cyclists, and skaters.

To conduct this study, different pedestrian crossings on the bike lane of Dr. Manuel Candela Street in the city of Valencia will be recorded to gather all possible data on the conflicts occurring and use conflict analysis methods such as Time To Collision (TTC) or Post-Encroachment Time (PET). Once these data are obtained, the severity of the conflicts will be determined, and thus which pedestrian crossing can be considered safer for road users.

With these data, potential modifications to the pedestrian crossings will be proposed to make them safer and protect vulnerable users.



ÍNDICE DE CONTENIDOS

1	INTRODUCCIÓN	6
2	OBJETIVOS	8
3	HIPÓTESIS	8
4	DESARROLLO EXPERIMENTAL	9
4.1	Clasificación y selección de los pasos de peatones	9
4.2	Grabación de pasos de peatones	11
4.2.1	Procedimiento de grabación.....	12
5	METODOLOGÍA DE ANÁLISIS DE CONFLICTOS.....	14
5.1	Datos iniciales	14
5.1.1	Tipo de conflicto.....	14
5.1.2	Gravedad del conflicto.....	20
5.2	Análisis con KINOVEA.....	21
5.2.1	Time to Collision (TTC).....	22
5.2.2	Post-Encroachment Time (PET)	24
6	ANÁLISIS DE CONFLICTOS.....	27
6.1	Análisis paso de peatones D1.....	28
6.1.1	Geometría.....	28
6.1.2	Toma de datos.....	28
6.1.3	Conflictos analizados.....	29
6.1.4	Velocidades	30
6.1.5	Gravedad de conflictos.....	31
6.1.6	Tabla resumen D1	32
6.2	Análisis paso de peatones A6.....	32
6.2.1	Geometría.....	32
6.2.2	Toma de datos.....	33
6.2.3	Conflictos analizados.....	34
6.2.4	Velocidades	35
6.2.5	Gravedad de conflictos.....	36
6.2.6	Tabla Resumen A6.....	37
6.3	Análisis paso de peatones B2.....	38
6.3.1	Geometría.....	38
6.3.2	Toma de datos.....	39
6.3.3	Conflictos analizados.....	40
6.3.4	Velocidades	40
6.3.5	Gravedad de conflictos.....	42
6.3.6	Tabla Resumen B2.....	43



6.4	Análisis paso de peatones D4.....	43
6.4.1	Geometría.....	43
6.4.2	Toma de datos.....	44
6.4.3	Conflictos analizados.....	45
6.4.4	Velocidades	46
6.4.5	Gravedad de conflictos.....	47
6.4.6	Tabla Resumen D4.....	48
6.5	Análisis paso de peatones C2.....	48
6.5.1	Geometría.....	48
6.5.2	Toma de datos.....	49
6.5.3	Conflictos analizados.....	50
6.5.4	Velocidades	50
6.5.5	Gravedad de conflictos.....	52
6.5.6	Tabla Resumen C2.....	53
7	CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS	54
8	PROPUESTAS DE MEJORA	56
8.1	Propuesta de mejora D1	56
8.1.1	Modificaciones geométricas	56
8.1.2	Modificaciones semafóricas	57
8.2	Propuesta de mejora A6	57
8.2.1	Modificaciones geométricas	57
8.2.2	Modificaciones semafóricas	58
8.3	Propuesta de mejora B2	58
8.3.1	Modificaciones geométricas	58
8.3.2	Modificaciones semafóricas	59
8.4	Propuesta de mejora D4	59
8.4.1	Modificaciones geométricas	59
8.4.2	Modificaciones semafóricas	60
8.5	Propuesta de mejora D4	60
8.5.1	Modificaciones geométricas	60
8.5.2	Modificaciones semafóricas	61
9	REFERENCIAS.....	62
	APÉNDICE 1: FICHAS TÉCNICAS DE CONFLICTOS DE TRÁFICO	63
	APÉNDICE 2: MEDICIONES.....	139
	Mediciones día 23/05/2024.....	141
	Mediciones día 24/05/2024.....	142
	Mediciones día 27/05/2024.....	143
	Mediciones día 28/05/2024.....	144



Mediciones día 30/05/2024.....	145
APÉNDICE 3: PLANOS	146

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 La nueva movilidad (Asociación AMBE).....	6
Figura 2 Mapa de intensidades del carril bici en días laborables (Ajuntament de València)..	7
Figura 3 Numeración Pasos de Peatones en el programa Google Earth. (Elaboración Propia).	11
Figura 4 Histograma de frecuencias total.....	12
Figura 5 Cámara y trípodes para la grabación de pasos de peatones (Google Imágenes)	13
Figura 6 Posicionamiento cámara A6 (Elaboración propia).....	13
Figura 7 Pirámide de eventos de tráfico (Departamento de Ingeniería e Infraestructura de los transportes (UPV)).	21
Figura 8 Logotipo programa informático KINOVEA.	22
Figura 9 Calculo de TTC, gráfico tiempo/distancia de dos usuarios en un conflicto (Departamento de Ingeniería e Infraestructura de los transportes (UPV)).	23
Figura 10 Ejemplo cálculo del TTC (Elaboración propia).....	24
Figura 11 Calculo del PET (Departamento de Ingeniería e Infraestructura de los transportes (UPV)).	25
Figura 12 Ejemplo cálculo del PET (Elaboración propia).....	25
Figura 13 Diagrama de metodología del análisis (Elaboración propia).	27
Figura 14 Geometría paso de peatones D1 (Elaboración propia).	28
Figura 15 Posición cámara paso peatones D1 (Google Earth).	28
Figura 16 Imagen grabación paso de peatones D1.....	29
Figura 17 Gráfico de distribución de conflictos por tipos en D1.	29
Figura 18 Velocidades D1 sentido norte.	30
Figura 19 Velocidades D1 sentido sur.	31
Figura 20 Distribución TTC / Velocidad y categorización de los conflictos en D1.	31
Figura 21 Geometría paso de peatones A6 (Elaboración propia).	33
Figura 22 Posición cámara paso peatones A6 (Google Earth).....	33
Figura 23 Imagen es grabaciones 1 y 2 paso de peatones A6.....	34
Figura 24 Gráfico de distribución de conflictos por tipos en A6.	35
Figura 25 Velocidades A6 sentido norte.	35
Figura 26 Velocidades A6 sentido sur.....	36
Figura 27 Distribución TTC / Velocidad y categorización de los conflictos en A6.	37



Figura 28 Geometría paso de peatones B2 (Elaboración propia).	39
Figura 29 Posición cámara paso peatones B2 (Google Earth).....	39
Figura 30 Imagen grabación paso de peatones B2.	39
Figura 31 Gráfico de distribución de conflictos por tipos en B2.	40
Figura 32 Velocidades B2 sentido norte.	41
Figura 33 Velocidades B2 sentido sur.....	41
Figura 34 Distribución TTC / Velocidad y categorización de los conflictos en B2 (Elaboración propia).	42
Figura 35 Geometría paso de peatones D4 (Elaboración propia).	44
Figura 36 Posición cámara paso peatones D4 (Google Earth).	44
Figura 37 Imagen grabación paso de peatones D4.....	45
Figura 38 Gráfico de distribución de conflictos por tipos en D4.	45
Figura 39 Velocidades D4 sentido norte.	46
Figura 40 Velocidades D4 sentido sur.	46
Figura 41 Distribución TTC / Velocidad y categorización de los conflictos en D4.	47
Figura 42 Geometría paso de peatones C2 (Elaboración propia).	49
Figura 43 Posición cámara paso peatones C2 (Google Earth).	49
Figura 44 Imagen grabación paso de peatones C2.....	49
Figura 45 Gráfico de distribución de conflictos por tipos en C2.	50
Figura 46 Velocidades C2 sentido norte.	51
Figura 47 Velocidades C2 sentido sur.	51
Figura 48 Distribución TTC / Velocidad y categorización de los conflictos en C2.	52
Figura 49 Histograma de frecuencia de tipo de conflicto	54
Figura 50 Propuesta de mejora D1 (Elaboración propia).....	56
Figura 51 Propuesta de mejora A6 (Elaboración propia).....	57
Figura 52 Propuesta de mejora B2 (Elaboración propia).....	58
Figura 53 Propuesta de mejora D4 (Elaboración propia).....	59
Figura 54 Propuesta de mejora C2 (Elaboración propia).....	60
Figura 55 Propuesta de giro Av. del Port - C. Dr. Manuel Candela (Elaboración propia)....	61
Figura 56 Mediciones D1 (Elaboración propia)	141
Figura 57 Mediciones A6 (Elaboración propia)	142
Figura 58 Mediciones B2 (Elaboración Propia).....	143
Figura 59 Mediciones D4 (Elaboración propia).....	144
Figura 60 Mediciones C2 (Elaboración propia).....	145



ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Tipo de conflicto 1.....	15
Tabla 2 Tipo de conflicto 2.....	16
Tabla 3 Tipo de conflicto 3.....	17
Tabla 4 Tipo de conflicto 4.....	18
Tabla 5 Tipo de conflicto 5.....	19
Tabla 6 Tipo de conflicto 6.....	20
Tabla 7 Resumen D1	32
Tabla 8 Resumen A6.....	38
Tabla 9 Resumen B2.....	43
Tabla 10 Resumen D4.	48
Tabla 11 Resumen C2.	53

1 INTRODUCCIÓN

El auge del uso de métodos de movilidad sostenible, como la bicicleta, en las diferentes urbes a nivel global es innegable. La preferencia por este tipo de transporte ha aumentado considerablemente en los últimos años.

La implantación de una mentalidad en la que el transporte privado convencional está siendo cada vez más obstaculizado y reducido para dar paso a nuevas formas de movilidad sostenible se refleja en nuestras ciudades, que están ajustando sus infraestructuras viales para facilitar una mayor movilidad en estos tipos de vehículos, así como en la peatonalización de zonas antes destinadas al tráfico rodado o la creación de corredores verdes.

Estos cambios no se deben únicamente a un cambio de mentalidad generalizado, sino que también cuentan con el respaldo de planes municipales, autonómicos, estatales o europeos, como la Estrategia Estatal de Movilidad o el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, que desembocan en obras de adaptación vial, como la implantación de ciclovías, muchas veces subvencionadas por planes europeos como los fondos "Next Generation".

El crecimiento del uso de bicicletas y patinetes eléctricos como medios de transporte ha provocado un cambio en la mentalidad de las ciudades, que están ajustando sus infraestructuras viales para facilitar una mayor movilidad en estos tipos de vehículos. Sin embargo, este auge ha generado numerosos conflictos tanto con los peatones como con otros vehículos, lo que sugiere que este debate seguirá siendo un tema relevante y objeto de numerosos estudios en el ámbito de la seguridad vial.



Figura 1 La nueva movilidad (Asociación AMBE)

El avance en la adaptación de las ciudades y lo que aparenta ser un cambio generacional en la manera de entender la movilidad chocan habitualmente con otro tipo de medidas que se implantan, ya sea por un juicio social o porque no se han regulado debidamente a tiempo.

Por ejemplo, desde noviembre de 2023, la ciudad de Madrid prohibió el acceso de patinetes eléctricos al metro y al autobús. Este tipo de medidas chocan frontalmente con la idea de una ciudad verde, de movilidad sostenible e interconectada.

En cuanto a la ciudad de València, la existencia de los carriles bici no está exenta de polémicas. No obstante, actualmente existen cerca de 200 km de ciclovías que recorren la ciudad, y es necesario que la seguridad vial también implique directamente a los usuarios más vulnerables en la vía pública.



Figura 2 Mapa de intensidades del carril bici en días laborables (Ajuntament de València).

2 OBJETIVOS

Este estudio de conflictos de tráfico tiene como objetivo analizar el comportamiento de peatones y usuarios del carril bici de la calle Dr. Manuel Candela, con el propósito principal de observar qué situaciones, distribución del espacio, elementos viarios o geometría son los más óptimos para implantarlos en los diferentes pasos de peatones. De esta manera, con pequeñas intervenciones, como el aumento o retirada de mobiliario público, u obras mínimas, se puede lograr reducir al máximo el número de conflictos de tráfico, ya que tanto peatones como ciclistas o "skaters" son usuarios vulnerables en la vía pública. Para cumplir con estos objetivos, se deberá recoger la mayor cantidad de datos posible dentro del carril bici en estudio. Una vez recogidos, se analizarán y parametrizarán todos los conflictos que ocurran para establecer un "canon" de paso de peatones en la ciclovía en cuestión.

3 HIPÓTESIS

Como hipótesis iniciales, podemos establecer que serán más conflictivos aquellos pasos de peatones con un mayor flujo de personas. Esto se debe a que, al tratarse de un carril bici con pocos cruces e intersecciones de inicio a final, funciona como un eje norte-sur en la zona. Por lo tanto, se interpreta que el flujo de usuarios del carril bici será constante a lo largo de la ciclovía. No obstante, es necesario comprobar si dicho flujo es similar en todos los pasos de peatones, tanto en horas pico como en horas valle. Otra hipótesis inicial es que, debido al auge del uso de patinetes eléctricos y a que estos alcanzan velocidades más elevadas que las bicicletas convencionales, es probable que sean los patinetes los que generen más conflictos de tráfico con los peatones.

Por último, considero que, en los pasos de peatones mejor regulados semafóricamente, con mayor visibilidad y cuya disposición provoque una reducción de la velocidad de circulación de los usuarios del carril bici, se obtendrán mejores resultados en cuanto a la seguridad de los usuarios.

4 DESARROLLO EXPERIMENTAL

El desarrollo experimental que se lleva a cabo en el análisis de los conflictos de tráfico tiene como propósito principal examinar el comportamiento y las percepciones de los diferentes usuarios involucrados, así como la interacción entre ellos. Para ello, se han planteado diversas metodologías de recolección de datos.

Todo el análisis se basa en la grabación de varios videos que capturan un plano lo más cenital posible de distintos pasos de peatones en la ciclovia de la calle Dr. Manuel Candela. No obstante, la grabación de todos los pasos de peatones a lo largo de la ciclovia es inviable, ya que en los aproximadamente 950 metros de ciclovia se encuentran 15 pasos de peatones.

4.1 Clasificación y selección de los pasos de peatones

A lo largo de la calle Dr. Manuel Candela el carril bici es atravesado por 15 pasos de peatones, estos se han clasificado según su disposición con el resto de elementos que se encuentran en la calle como pueden ser semáforos o aceras. También en cuanto a la geometría del mismo, ya que esta ciclovia se encuentra en la medianera de la calle y esta esta elevada respecto a la calzada, esto genera que muchos de los pasos de peatones se encuentren más abajo que la ciclovia, lo que dota a esta de rampas a uno o ambos lados del paso de peatones.

De este modo se han categorizado 3 tipos de pasos de peatones, así como 4 pasos de peatones con características diferentes al resto, estos tipos de peatones son:

Tipo A: Paso de peatones con acera en un lado, situado cerca de una intersección, con una única rampa en uno de los lados y con semáforo para peatones, pero sin semáforo de micromovilidad.

Tipo B: Paso de peatones con acera en un lado, situado cerca de una intersección, con una única rampa en uno de los lados, cuenta además con la incorporación de un carril bici perpendicular a la calle de manera unidireccional y con semáforo para peatones, pero sin semáforo de micromovilidad.

Tipo C: Paso de peatones con acera en ambos lados, situado cerca de una intersección, con una única rampa en uno de los lados, próximo a una intersección con otra ciclovia y sin semáforos de ningún tipo.

Estos son los 3 tipos de paso de peatones que podemos encontrar más de una vez en la ciclovia de la calle Dr. Manuel Candela, no obstante, encontramos 4 pasos de peatones sin

poder clasificar en ninguno de los tres tipos, estos pasos de peatones se clasifican en el tipo D (D1, D2, D3, D4), y se describen de la siguiente manera:

- Tipo D1: Paso de peatones con acera en ambos lados, situado cerca de una intersección, sin rampa en ninguno de sus lados y siendo este final de ciclovía, con intersección de una ciclovía perpendicular y sin semáforos de ningún tipo.
- Tipo D2: Paso de peatones con acera en un lado, sin la existencia próxima de una intersección en la calle, con rampa en ambos lados y con semáforo para peatones, pero sin semáforo de micromovilidad.
- Tipo D3: Paso de peatones con acera en un lado, situado cerca de una intersección, con una única rampa en uno de los lados y con la existencia de dos semáforos, uno para peatones y el otro de micromovilidad de ciclo completo.
- Tipo D4: Paso de peatones con acera en un lado, sin la existencia próxima de una intersección en la calle, con rampa en ambos lados, y con la existencia de dos semáforos, uno para peatones y el otro de micromovilidad de ciclo en ámbar intermitente.

Los pasos de peatones se han numerado con un código XY, siendo X su tipo y Y la posición que ocupa en la calle respecto a los de su tipo en sentido norte-sur desde el cruce con la avenida Blasco Ibáñez hasta el cruce con la avenida del Puerto y se ha establecido un código de colores según el tipo de paso de peatones de la clasificación anterior, siendo el verde el tipo A, rojo tipo B, azul tipo C y amarillo tipo D. Recogido todo ello en el plano en la siguiente figura:



Figura 3 Numeración Pasos de Peatones en el programa Google Earth. (Elaboración Propia).

De este modo, y de cara al análisis de los conflictos se han seleccionado para las grabaciones un paso de peatones de cada tipo, del tipo A el paso A6, del tipo B el B2, y del tipo C el C2, estos pasos se han seleccionado debido a que, por su entorno, servicios aledaños (locales, supermercados, estación de metro) o intersecciones próximas a calles de mayor relevancia, aparentemente, pueden ser pasos de peatones más utilizados que otros de su mismo tipo.

En cuanto a los pasos de peatones que son de tipología independiente, se han seleccionado para el estudio los pasos D1 y D4, ya que el D1 es el único paso de peatones de la ciclovía que se sitúa al inicio (o final) de la propia ciclovía, y el D4 es el único que cuenta con un semáforo de micromovilidad de ciclo ámbar.

4.2 Grabación de pasos de peatones

Para poder obtener los datos requeridos en el análisis de conflictos, hay que realizar grabaciones continuadas de los pasos de peatones que se han seleccionado, en este caso los mencionados en el punto anterior (D1, A6, B2, D4, C2).

Para garantizar una homogeneidad en los datos obtenidos, las 5 grabaciones se realizaron entre semana, en el mes de mayo (es necesario evitar los meses de verano ya que al tratarse de la ciudad de València, en los meses de verano vemos como el perfil de población cambia, residentes de la ciudad de València abandonan la ciudad, estudiantes que viven durante el año en València y que, al acabar el año escolar, vuelven a sus pueblos, ciudades, etc. y por otro lado, la ciudad ve incrementado su turismo, tanto nacional como internacional, por lo que un estudio en meses de verano no sería fidedigno al comportamiento en micromovilidad de la ciudad de València la mayoría del año).

Todas las grabaciones inician próximas a la misma hora, se iniciaron entre las 07:40h y las 07:53h y todas ellas con una duración entre las 2 horas y 40 minutos y las 3 horas y 30 minutos, de este modo garantizamos un análisis de conflictos tanto en hora pico como en hora valle, como se muestra en el histograma de frecuencias de la Figura 4, una vez analizados los conflictos.

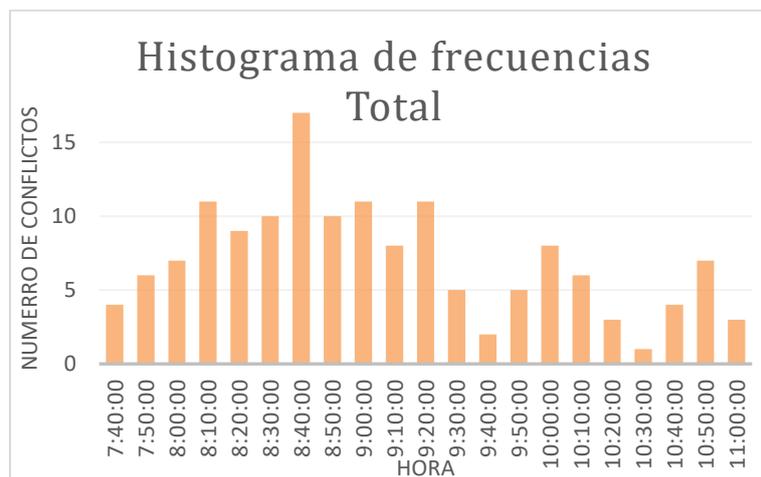


Figura 4 Histograma de frecuencias total.

En el histograma se puede observar que la franja horaria pico se sitúa entre las 8:35h y las 8:55h, horas previas a la entrada generalizada de inicio de la jornada laboral o jornada lectiva, por otro lado, vemos como la hora valle se sitúa pasadas las 9:20h donde vemos dos picos (franja horaria media) entorno a las horas en punto (10:00h y 11:00h).

4.2.1 Procedimiento de grabación

Para realizar las grabaciones se utilizan una cámara de grabación 4K, un trípode extensible que alcanza unos 6-7m y una trípode tipo "pulpo" con un nivel incorporado para poder fijar la cámara al trípode extensible.



Figura 5 Cámara y trípodes para la grabación de pasos de peatones (Google Imágenes)

Al transcurrir la cicloavía de la calle Dr. Manuel Candela por la medianera y necesitando grabar tanto el paso de peatones como el comportamiento previo al paso de peatones de los usuarios de vehículos involucrados en posibles conflictos, es necesario grabar desde una de las aceras, normalmente la acera con menos obstáculos entre esta y la cicloavía, ya que la calle en su medianera también cuenta con un pequeño corredor de césped y árboles que pueden dificultar el posterior análisis.

Seleccionada la acera de grabación se busca una posición lo más discreta posible para la colocación del trípode extensible, puesto que si los usuarios notan su presencia pueden alterar su comportamiento, por lo que este se coloca próximo a mobiliario urbano que pueda disimularlo, como postes, farolas o tras cajas de alimentación, tal y como se muestra en la Figura 6, donde se puede ver la colocación de la cámara en la grabación del paso de peatones A6, el día 24 de mayo de 2024, donde podemos ver, la cámara se sitúa próxima a una farola que además está cubierta por carteles de propaganda y la base del trípode se encuentra entre un dispensador de agua y una caja de alimentación.



Figura 6 Posicionamiento cámara A6 (Elaboración propia)

Tras la colocación del trípode extensible se coloca en la punta de este el trípode tipo “pulpo” y se coloca en este la cámara nivelada, una vez colocada se extiende el trípode y mediante la ayuda de un teléfono móvil o tableta conectado de manera inalámbrica a la cámara se comprueba que estamos obteniendo la imagen deseada del paso de peatones, comprobado esto se inicia la grabación.

Todo el material de grabación fue prestado para el análisis por el departamento de Ingeniería e infraestructura de los transportes de la ETSICCP de la Universitat Politècnica de València.

5 METODOLOGÍA DE ANÁLISIS DE CONFLICTOS

El análisis de conflictos de micromovilidad de la calle Dr. Manuel Candela consiste en la visualización completa de todas las grabaciones realizadas e ir contabilizando los conflictos detectados, observando el comportamiento de los usuarios del carril bici (bicicletas y patinetes) y de los peatones, y de qué manera interactúan entre ellos, ya que los conflictos que se analizan son entre usuarios del carril bici y peatones, considerando un conflicto de micromovilidad cuando unos de los usuarios involucrados se ve obligado a modificar su velocidad, su dirección o ambas y en caso de que no lo hiciera, se produciría un accidente de micromovilidad.

5.1 Datos iniciales

Para poder analizar más adecuadamente los conflictos en el momento de visionado de los videos se anotarán de cada conflicto los siguientes parámetros:

- Tiempo de video en el que se produce el conflicto (que posteriormente se suma a la hora de inicio de grabación de cada video para determinar la hora a la que se produce el conflicto).
- Tipo de vehículo (bicicleta o patinete).
- Sentido del vehículo (desde Av. del Port hacia Av. Blasco Ibáñez (Sentido Norte) o bien desde Av. Blasco Ibáñez hacia Av. del Port (Sentido Sur)).
- Posición del peatón (si el peatón cruza el paso de peatones desde el carril por el que circula el vehículo con el que tiene el conflicto o bien desde el carril de sentido contrario al vehículo).
- Tipo de conflicto.
- Gravedad del conflicto.

5.1.1 Tipo de conflicto

Una vez vistos los videos y anotado todos los conflictos podemos distinguir 6 tipos de conflictos recogidos en las siguientes tablas:

Tabla 1 Tipo de conflicto 1

Tipo de Conflicto	1		
Municipio	València	Calle	Dr. Manuel Candela
Esquema del conflicto			
			
Usuarios involucrados	Peatón	Leyenda	 Peatón
	Vehículo		 Vehículo
			 Trayectoria peatón
			 Trayectoria vehículo
Descripción del conflicto			
<p>El vehículo al aproximarse al paso de peatones reduce la velocidad y desvía su trayectoria pasando por detrás del peatón que se encuentra cruzando el paso de peatones. Invadiendo de este modo el carril de sentido contrario o saliendo de los márgenes del carril bici, invadiendo la acera.</p>			

Tabla 2 Tipo de conflicto 2.

Tipo de conflicto	2			
Municipio	València	Calle	Dr. Manuel Candela	
Esquema del conflicto				
				
Usuarios involucrados	Peatón	Leyenda		Peatón
	Vehículo			Vehículo
				Trayectoria peatón
				Trayectoria vehículo
Descripción del conflicto				
<p>El vehículo al aproximarse al paso de peatones reduce la velocidad, en ocasiones llegando a detenerse por completo hasta que el peatón que se encuentra cruzando el paso de peatones le permite continuar su trayectoria con normalidad sin necesidad de esquivarlo.</p>				

Tabla 3 Tipo de conflicto 3.

Tipo de conflicto	3			
Municipio	València	Calle	Dr. Manuel Candela	
Esquema del conflicto				
				
Usuarios involucrados	Peatón	Leyenda		Peatón
	Vehículo			Vehículo
				Trayectoria peatón
				Trayectoria vehículo
Descripción del conflicto				
<p>El vehículo al aproximarse al paso de peatones no reduce la velocidad, por lo que es el peatón que se dispone a cruzar el que ha de modificar su velocidad, incluso detenerse por completo, para que el vehículo continúe.</p>				

Tabla 4 Tipo de conflicto 4.

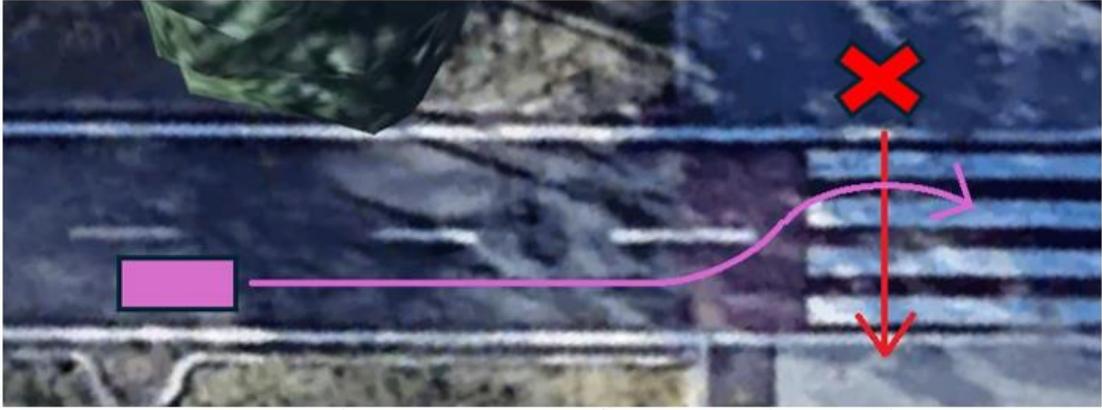
Tipo de conflicto	4			
Municipio	València	Calle	Dr. Manuel Candela	
Esquema del conflicto				
				
Usuarios involucrados	Peatón	Leyenda		Peatón
				Vehículo
	Vehículo			Trayectoria peatón
				Trayectoria vehículo
Descripción del conflicto				
<p>El vehículo al aproximarse al paso de peatones no reduce la velocidad, sin embargo, el peatón tampoco se detiene por lo que el vehículo se ve obligado a modificar su trayectoria por detrás del peatón. Invadiendo de este modo el carril de sentido contrario o saliendo de los márgenes del carril bici, invadiendo la acera.</p>				

Tabla 5 Tipo de conflicto 5.

Tipo de conflicto	5			
Municipio	València	Calle	Dr. Manuel Candela	
Esquema del conflicto				
Usuarios involucrados	Peatón	Leyenda		Peatón
				Vehículo
	Vehículo			Trayectoria peatón
				Trayectoria vehículo
Descripción del conflicto				
<p>El vehículo al aproximarse al paso de peatones no reduce la velocidad, sin embargo, el peatón tampoco se detiene por lo que el vehículo se ve obligado a modificar su trayectoria por delante del peatón. Invadiendo de este modo el carril de sentido contrario o saliendo de los márgenes del carril bici, invadiendo la acera.</p>				

Tabla 6 Tipo de conflicto 6.

Tipo de conflicto	6			
Municipio	València	Calle	Dr. Manuel Candela	
Esquema del conflicto				
Usuarios involucrados	Peatón	Leyenda		Peatón
				Vehículo
	Vehículo			Trayectoria peatón
				Trayectoria vehículo
Descripción del conflicto				
<p>El vehículo al aproximarse al paso de peatones reduce la velocidad y desvía su trayectoria pasando por delante del peatón que se encuentra cruzando el paso de peatones. Invadiendo de este modo el carril de sentido contrario o saliendo de los márgenes del carril bici, invadiendo la acera.</p>				

5.1.2 Gravedad del conflicto

En cuanto a la gravedad del conflicto podemos diferenciar entre conflictos leves, moderados o graves, para realizar esta clasificación no hay parámetros fijados para clasificar en que categoría está un conflicto, ya que intervienen muchos factores como puede ser la velocidad del vehículo, la distancia con el peatón, la distancia de frenado o el tiempo de frenado, por lo que cada conflicto se tiene que evaluar de manera independiente y personalizada, no obstante más adelante se verán herramientas que, de manera aproximada, nos ayudan a categorizar la gravedad de los conflictos.

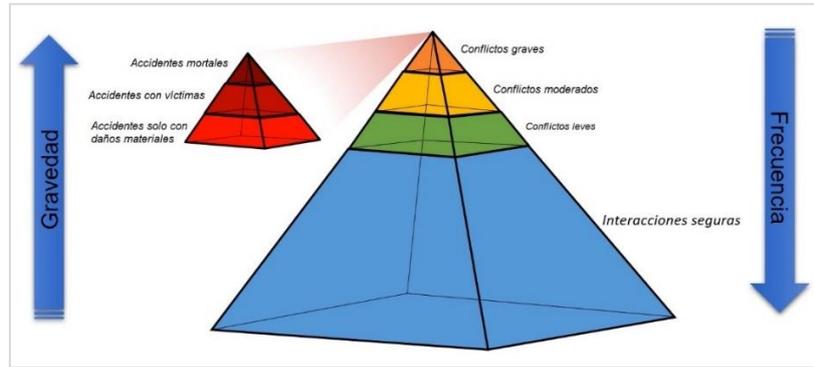


Figura 7 Pirámide de eventos de tráfico (Departamento de Ingeniería e Infraestructura de los transportes (UPV)).

Como se puede observar en la pirámide de eventos de tráfico de la Figura 7 lo que podemos esperar en el análisis es una mayor frecuencia de conflictos leves, ya que estas son las interacciones más habituales entre los usuarios, seguido de los conflictos moderados y los conflictos graves, en la punta de la pirámide se encuentran los accidentes, aquellas interacciones que acaban en una colisión, no obstante en el ámbito de la micromovilidad son muy poco habituales y en este estudio no se ha producido ninguno, por lo que el estudio se basa únicamente en las interacciones que generan conflictos.

De este modo se clasifican los conflictos del siguiente modo:

- Leves: Cuando la acción no influye de una forma muy brusca o directa en el recorrido del usuario de la ciclovía o peatón.
- Moderado: Cuando se realizan acciones, infracciones o imprudencias que podrían provocar una colisión, pero no se teme por la integridad física de ninguno de los usuarios involucrados en el conflicto.
- Grave: Cuando el conflicto producido podría convertirse en un accidente, donde debido a la velocidad de los usuarios o la manera en la que se produciría el impacto, también teniendo en cuenta la vulnerabilidad de los usuarios (niños, personas mayores, personas con movilidad reducida) podría conllevar daños físicos relevantes.

5.2 Análisis con KINOVEA

Una vez obtenidos los datos iniciales de los conflictos producidos en las grabaciones, y con tal de tener más datos acerca de los conflictos producidos, se analiza cada uno de estos en mayor profundidad, para ello se utilizan dos de las técnicas de análisis de conflictos viarios, que para este estudio se utilizan el Time To Collision (TTC) y el Post-Encroachment Time (PET).

Para poder llevar a cabo estas dos técnicas de análisis utilizamos el programa KINOVEA, este es un visor de video que nos permite además de visualizar el video, insertar datos en el cómo pueden ser distancias, lo que nos permite obtener datos como son la velocidad de los usuarios y si trayectoria, el tiempo y la distancia que recorren, etc.



Figura 8 Logotipo programa informático KINOVEA.

5.2.1 Time to Collision (TTC)

El Time to Collision (TTC) es una técnica de análisis de conflictos de tráfico que consiste en el cálculo del tiempo desde que uno de los usuarios involucrados en el conflicto modifica uno de sus parámetros (velocidad, dirección) con tal de evitar el posible accidente, y el tiempo en hasta que este posible accidente se hubiese producido, es decir, es la diferencia de tiempo desde que un usuario frena o se desvía hasta el tiempo en el que se hubiese producido el accidentes si no hubiese frenado o cambiado de dirección.

Esta técnica es utilizada habitualmente cuando los usuarios involucrados circulan en la misma dirección y sentido o similar, en los cruces no suele ser tan utilizada, no obstante, nos proporciona dos datos relevantes para el análisis de micromovilidad.

Nos proporciona la velocidad a la que se habría producido el accidente, ya que es necesario hacer un seguimiento de la velocidad para saber en qué momento el usuario empieza a reducir su velocidad, o en caso de que no reduzca la velocidad y simplemente modifique su dirección, nos proporciona la velocidad que tiene el usuario al modificar su dirección. Una velocidad elevada nos indica que el conflicto ha sido más grave mientras que a velocidades bajas el conflicto es más leve.

También nos proporciona el propio TTC, este es un indicador de lo próxima que ha estado la posible colisión, ya que un TTC bajo implica que la colisión ha estado muy cerca de producirse, por lo que podemos considerarlo como un conflicto grave, por otro lado, si el TTC es alto, podemos considerar que el conflicto es leve, incluso una simple interacción.

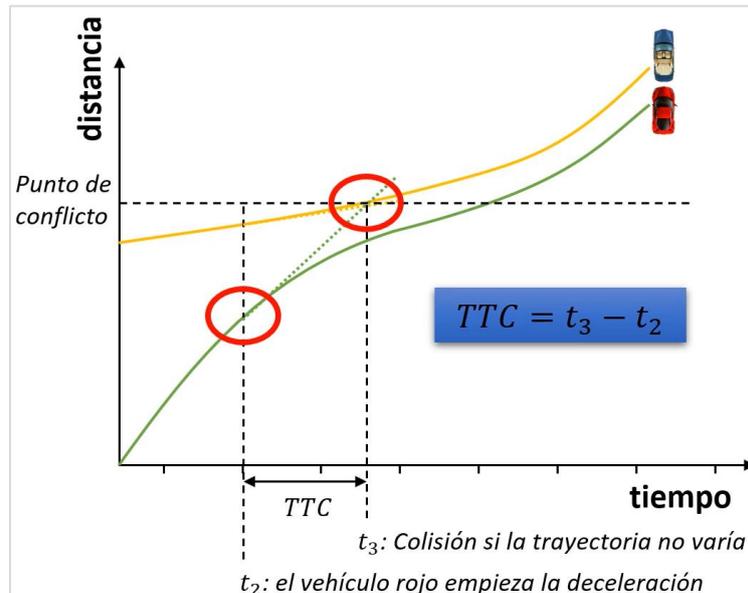


Figura 9 Cálculo de TTC, gráfico tiempo/distancia de dos usuarios en un conflicto (Departamento de Ingeniería e Infraestructura de los transportes (UPV)).

5.2.1.1 Time To Collision (TTC) con KINOVEA

Para poder calcular el TTC mediante KINOVEA se tiene que obtener la velocidad de los vehículos que circulan por la ciclovía, para ello inicialmente se inserta un rectángulo con medidas reales en el video, de este modo, el programa generará un plano mediante cuadrícula con las dimensiones reales. Estas medidas se han obtenido en el desarrollo experimental.

Una vez introducida la cuadrícula se obtiene la velocidad del vehículo, para ello se hace el seguimiento de la trayectoria de este y se obtiene la velocidad de este cada metro desde los -5m a los 5m, tomando como 0m el momento en el que el vehículo entra en la zona de análisis, el paso de peatones.

Obtenidas las velocidades anotamos la velocidad que tiene el vehículo inmediatamente antes de que este comience a decelerar, o bien en el momento en el que este cambia de trayectoria y se marca el punto en el que esto sucede.

En caso de que el vehículo no modifique ninguno de sus parámetros y sea el peatón quien lo hace, lo que se obtiene es la velocidad del vehículo en el momento que el peatón de detiene.

Finalmente se marca el punto donde se produciría la colisión. Obtenidos los dos puntos y el momento en el que se producen, restando el tiempo del punto de colisión con el tiempo del punto de modificación de velocidad o dirección se obtiene el TTC.

También se mide la distancia entre los dos puntos, esto aporta además la distancia de margen entre la posible colisión y el momento de reacción.

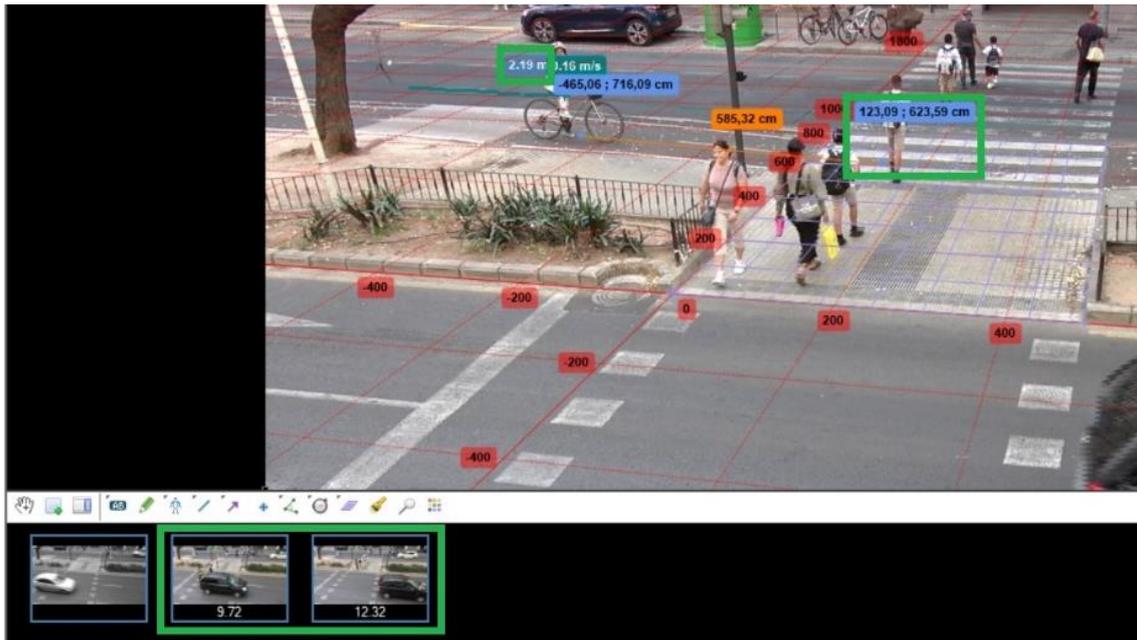


Figura 10 Ejemplo cálculo del TTC (Elaboración propia).

En la Figura 10 podemos ver un ejemplo del cálculo del TTC, donde se hace el seguimiento de la velocidad de la bicicleta involucrada en el conflicto, se marca el punto en el que la bicicleta comienza a decelerar, obteniendo una velocidad de 2,19 m/s, seguidamente se marca el punto donde se produciría la colisión con el peatón, obteniendo así los dos tiempos de 9,72s y 12,32s, por lo que el TTC es de $TTC = T_3 - T_2 = 12,32 - 9,72 = 2,60$ s.

También obtenemos que la distancia es de 5,85 m.

5.2.2 Post-Encroachment Time (PET)

El Post-Encroachment time consiste en el cálculo del tiempo entre en el que el primer usuario involucrado en el conflicto abandona la trayectoria del segundo y el momento en el que el segundo usuario involucrado alcanza la trayectoria del primero.

Esta técnica de análisis es muy utilizada en los cruces, por lo tanto, es muy útil para analizar los pasos de peatones. Esta nos permite ver la diferencia de tiempo por la que se ha evitado una colisión.

Para poder calcular el PET se necesita establecer la zona por la que los usuarios atraviesan el cruce que estamos analizando, establecidas las zonas de paso de los dos usuarios involucrados se genera un polígono de 4 lados, esta es la zona de paso que comparten ambos usuarios.

Delimitada esta zona podemos calcular el PET, este es la diferencia entre el tiempo en el que entra el segundo usuario a la zona de interacción y el tiempo en el que el primer usuario abandona la zona de interacción. Como se muestra en la Figura 11.

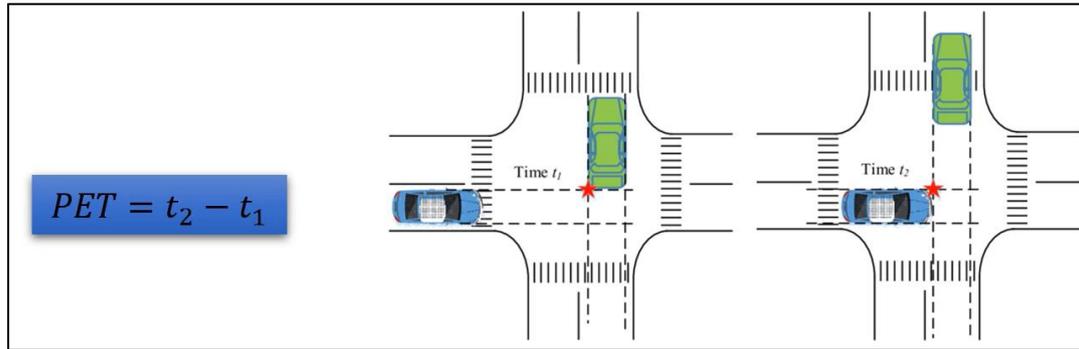


Figura 11 Cálculo del PET (Departamento de Ingeniería e Infraestructura de los transportes (UPV).

Cabe destacar que, en zonas urbanas, conflictos con un PET menos a 1s se pueden considerar como situaciones críticas, habitualmente conflictos graves, por lo que es una buena herramienta para fijar la gravedad de los conflictos.

5.2.2.1 Post-Encroachment con KINOVEA

Para poder calcular el PET en KINOVEA únicamente hay que fijar la zona por la que pasa cada uno de los dos usuarios involucrados en el conflicto, para ello se observa la trayectoria de los usuarios y se dibujan dos líneas paralelas que abarcan el ancho del usuario, de esta manera generamos la zona de intersección de las dos trayectorias.

Fijada la zona únicamente hay que marcar los instantes en los que entra y sale el segundo y el primer usuario involucrado en el conflicto, respectivamente.

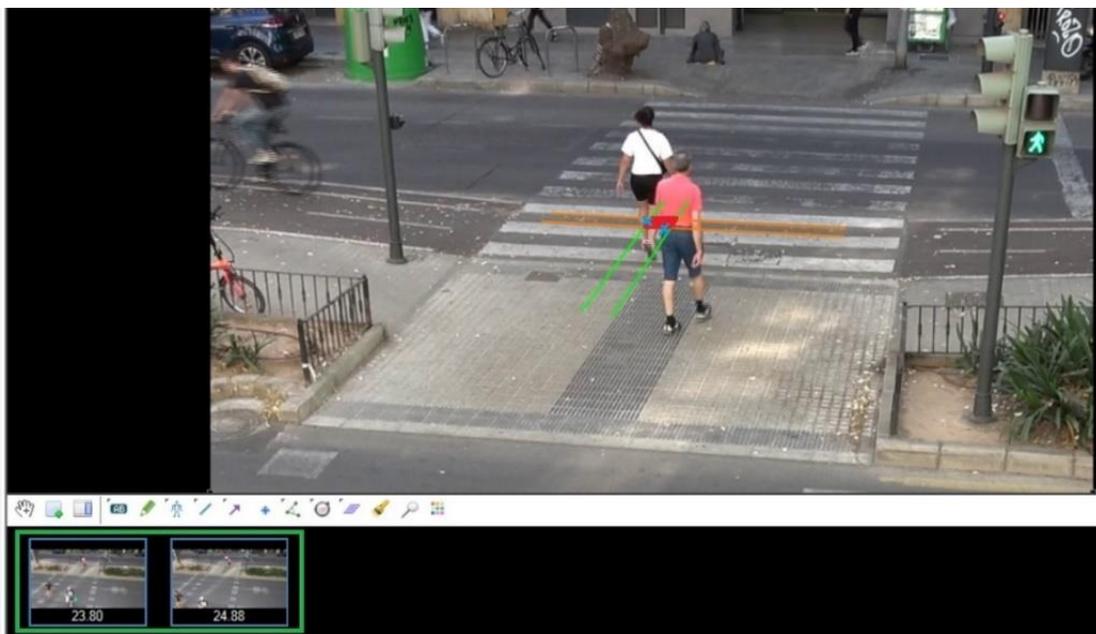


Figura 12 Ejemplo cálculo del PET (Elaboración propia).

En la Figura 12 podemos ver un ejemplo del cálculo del PET, fijadas las franjas de paso de la bicicleta (zona naranja) y del peatón (zona verde) se obtiene la zona de interacción,



sombreada en el ejemplo de rojo. Seguidamente se marcan los instantes de salida de la zona del primer usuario (bicicleta) y de entrada del segundo usuario (peatón) a la zona de interacción, obteniendo así $t_1 = 23,80$ s y $t_2 = 24,88$ s.

De tal forma que se obtiene el PET como $PET = t_2 - t_1 = 24,88 - 23,80 = 1,08$ s.

6 ANÁLISIS DE CONFLICTOS

En este apartado se expondrán los resultados obtenidos tras analizar una serie de pasos de peatones en la ciclo vía de la calle Dr. Manuel Candela, analizados los conflictos generados durante las horas de grabación, junto con una evaluación de dichos resultados.

Como se menciona anteriormente, las intersecciones elegidas son los pasos de peatones D1, A6, B2, D4 y C2.

Las grabaciones de estos pasos de peatones se han realizado los siguientes días:

- D1: jueves, 23 de mayo de 2024
- A6: viernes, 24 de mayo de 2024
- B2: lunes, 27 de mayo de 2024
- D4: martes, 28 de mayo de 2024
- C2: jueves, 30 de mayo de 2024

En el análisis se procederá a describir la geometría de los distintos pasos de peatones seleccionados, realizando un estudio de los conflictos y de las velocidades a las que circulan los usuarios de la ciclo vía implicados en estos conflictos. Esto permitirá analizar el comportamiento de cada uno de los implicados.

Para una mayor comprensión de análisis efectuado se presenta un diagrama con los datos de partida que disponemos (videos), así como los datos obtenidos (TTC, PET y Gravedad del conflicto).

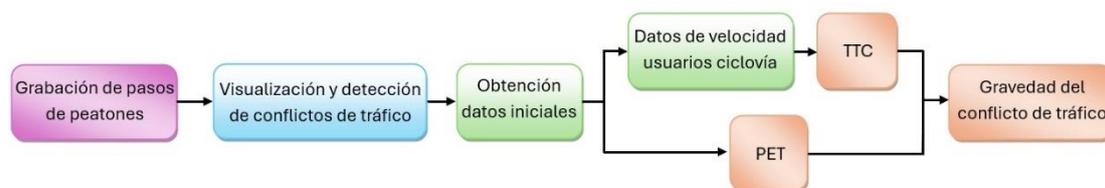


Figura 13 Diagrama de metodología del análisis (Elaboración propia).

Cabe destacar, que en este apartado únicamente se expondrá los datos obtenidos del análisis de cada uno de los pasos de peatones, mediante gráficas y porcentajes, no obstante, el análisis de cada conflicto se encuentra en el **Apéndice 1: Fichas técnicas de conflictos de tráfico**.

6.1 Análisis paso de peatones D1

6.1.1 Geometría

La geometría del paso de peatones D1 se define en un paso peatonal de 4,90 metros de largo por 2,23 metros de ancho, se trata del inicio de la ciclovía de la calle Dr. Manuel Candela, esta parte de la ciclovía de la Av. Blasco Ibáñez. El paso de peatones no cuenta con rampas en ninguno de sus extremos, cuenta con aceras de espera a ambos lados del paso de peatones, estos pasos de peatones están regulados por semáforos, pasado el paso de peatones en dirección sur continua por el centro de la mediana con zonas ajardinadas a ambos lados

La imagen siguiente se puede ver la geometría del paso de peatones, así como el entorno que le rodea, la franja roja corresponde al carril bici, la zona sombreada en gris en forma de adoquín es la acera y la zona verde es zona ajardinada:

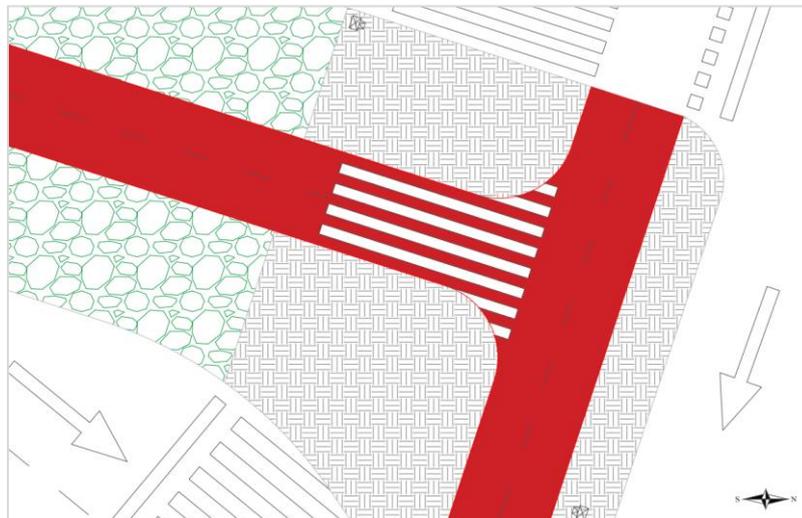


Figura 14 Geometría paso de peatones D1 (Elaboración propia).

6.1.2 Toma de datos

La toma de datos del paso de peatones D1 se realizó desde la acera par de Dr. Manuel candela (este) en el cruce con la Av. Blasco Ibáñez, como se muestra en la Figura 15, la cámara se encuentra en el círculo rojo, próxima a una zona ajardinada con palmeras.

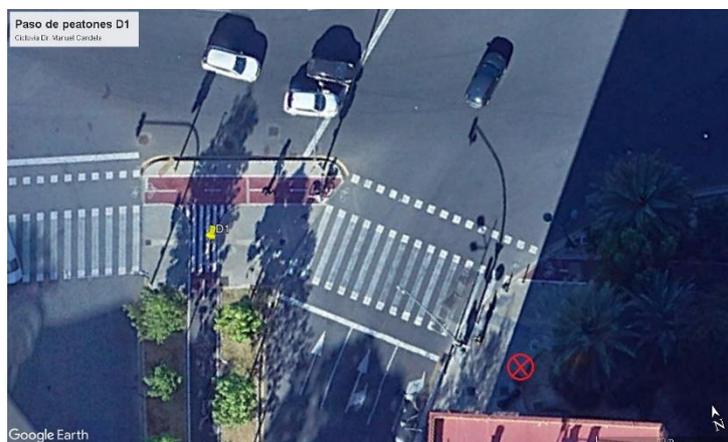


Figura 15 Posición cámara paso peatones D1 (Google Earth).

La grabación del paso de peatones D1 se inicia a las 07:51 h del jueves, 23 de mayo de 2024, y la grabación de este paso de peatones tiene una duración de 2:38:07 h.

Desde la posición de la cámara seleccionada se obtiene la imagen de la Figura 16, donde podemos observar la zona de análisis (paso de peatones) marcado en amarillo.



Figura 16 Imagen grabación paso de peatones D1.

6.1.3 Conflictos analizados

Durante el periodo de grabación del paso de peatones D1 se han detectado 31 conflictos de micromovilidad, de estos conflictos, 25 se han producido entre una bicicleta y un peatón, es decir el 80,65%, mientras que los 6 restantes se han producido entre un patinete y un peatón, es decir el 19,35% restante.

Para poder clasificar los conflictos de utiliza la tipología de conflictos descrita en el apartado **5.1.1 Tipos de conflictos**, seguida la clasificación establecida, obtenemos el siguiente grafico de los conflictos producidos en el paso de peatones D1:



Figura 17 Gráfico de distribución de conflictos por tipos en D1.

En el paso de peatones D1 predominan los conflictos de tipo 1, este consiste en la deceleración, incluso en algunos casos llegando a detenerse, de los vehículos de la cicloavía, y cambiando su trayectoria pasando por detrás del peatón que está en el paso de peatones, con un total de 11 casos, seguido del tipo 4, con 7 casos, el tipo 5, con 6 casos, el tipo 3, con 4 casos, y finalmente el tipo 2 con 3 casos. No se ha detectado ningún conflicto tipo 6 en el paso de peatones D1.

6.1.4 Velocidades

Seguidamente se analiza la velocidad de los usuarios de la cicloavía que generan conflictos de tráfico en el paso de peatones D1.

Del análisis de la velocidad en los conflictos de tráfico se ha obtenido el gráfico de velocidades en el que se ha marcado la zona de conflicto de manera sombreada, es decir, el paso de peatones, y tomando como 0 el inicio del paso de peatones, (hay que tener en cuenta que el 0 siempre es el punto de entrada al paso de peatones, por lo que, dependiendo del sentido del vehículo su respectivo 0 cambia).

Para poder realizar un análisis más detallado de la velocidad se crean gráficos de velocidad separando el sentido de circulación de los vehículos.

De tal modo tenemos la gráfica en sentido norte (desde Av. del Port hasta Av. Blasco Ibáñez):

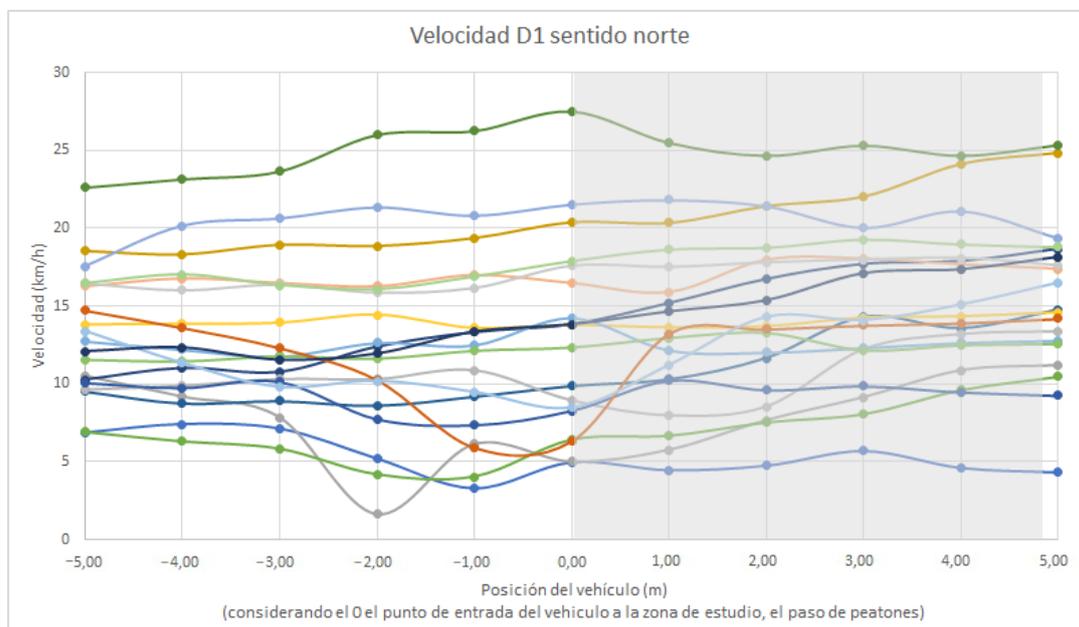


Figura 18 Velocidades D1 sentido norte.

Y la gráfica de velocidades en sentido sur (Desde Av. Blasco Ibáñez hasta Av. del Port):

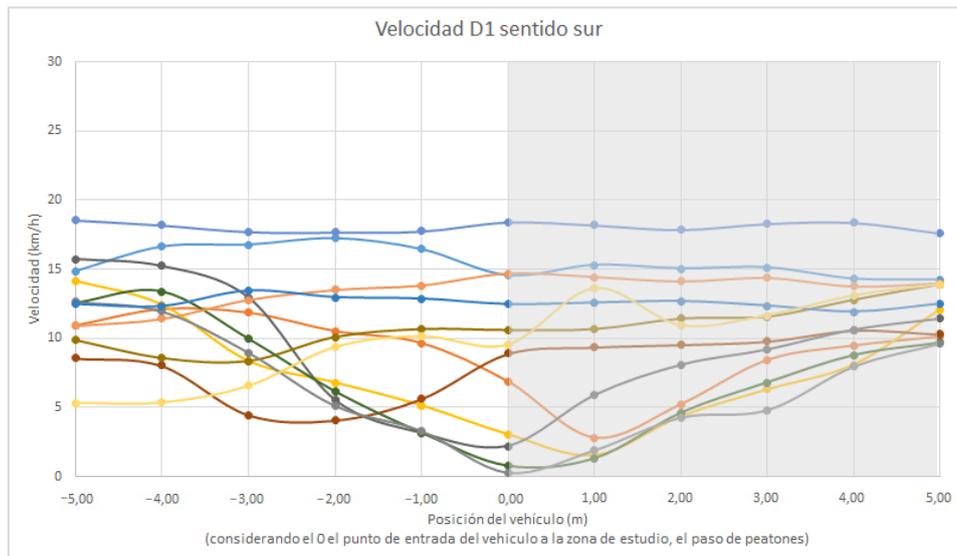


Figura 19 Velocidades D1 sentido sur.

Podemos observar como en el sentido norte se producen más conflictos, la velocidad es más elevada y hay más conflictos en los que el vehículo tiende a acelerar más que a reducir su velocidad mientras que en el sentido sur se producen menos, la velocidad es menor y hay mas tendencia a reducir la velocidad por parte de los usuarios.

Esto se debe a que los vehículos que circulan hacia el sur entran en el paso de peatones al inicio de la ciclovía, es decir, entran al paso de peatones teniendo que realizar una curva, lo que hace que su velocidad sea menos, también están condicionados por el semáforo del paso de peatones del cruce.

6.1.5 Gravedad de conflictos

Se observan los parámetros obtenidos en el análisis y viendo cada uno de los parámetros se obtiene la siguiente distribución de los conflictos en el paso de peatones D1:

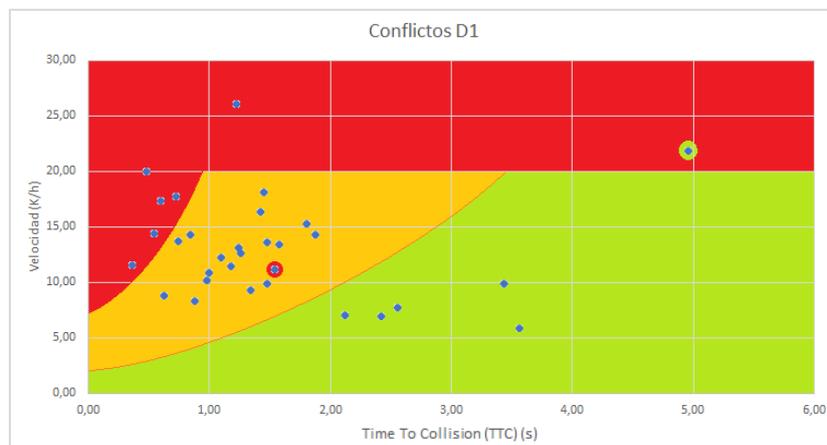


Figura 20 Distribución TTC / Velocidad y categorización de los conflictos en D1.

En la gráfica se puede ver a simple vista la distribución de los conflictos del paso de peatones D1, donde el grueso son los conflictos moderados, con 18 conflictos (franja ámbar), seguidos de los conflictos graves, con 7 conflictos (franja roja) y los leves, con 6 conflictos (franja verde).

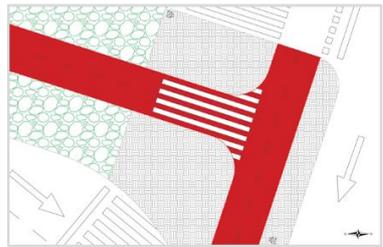
De manera excepcional vemos como en la franja de los conflictos moderados hay un conflicto que pertenece a los graves, esto se debe a que en este conflicto es el Post-Encroachment Time (PET) el que nos indica que es grave, ya que este conflicto tiene un PET de 0,36s.

También podemos ver un conflicto leve en la franja de los conflictos graves, esto se debe a que pese a la circulación superior a los 20 km/h del vehículo, el tiempo que transcurre desde que los peatones se detienen hasta que la bicicleta entra al paso de peatones es tan grande que apenas se puede considerar conflicto, es prácticamente una interacción segura.

6.1.6 Tabla resumen D1

Como resumen del análisis de los datos obtenidos en el paso de peatones D1 se ha realizado la siguiente tabla:

Tabla 7 Resumen D1

Paso de peatones D1		
Geometría		
	Conflictos	<ul style="list-style-type: none"> - 6 conflictos leves - 19 conflictos moderados - 6 conflictos graves
	Ventajas	El giro para incorporarse a la ciclo vía influye positivamente a que la velocidad de los vehículos sea más reducida.
	Desventajas	El semáforo del cruce genera que los vehículos de la ciclo vía y los peatones se encuentren en el paso de peatones de manera simultánea. La velocidad que adquieren los vehículos en la recta dirección norte.

6.2 Análisis paso de peatones A6

6.2.1 Geometría

La geometría del paso de peatones A6 se define en un paso peatonal de 5,23 metros de largo por 2,44 metros de ancho. El paso de peatones cuenta con rampas ambos lados, en el extremo norte una rampa de 3,04 metros de largo por 0,15 metros de alto y la rampa norte

con 4,68 metros de largo por 0,23 metros de alto. El paso de peatones cuenta con acera de espera en el lado oeste y está regulado por tres semáforos, dos regulan los pasos de peatones y el tercero es un semáforo de micromovilidad de regula el cruce al norte del paso de peatones, pasado el paso de peatones en dirección sur continua por el lado este de la mediana con zonas ajardinadas a lado.

La imagen siguiente se puede ver la geometría del paso de peatones, así como el entorno que le rodea, la franja roja corresponde al carril bici, la zona sombreada en gris en forma de adoquín es la acera y la zona verde es zona ajardinada:

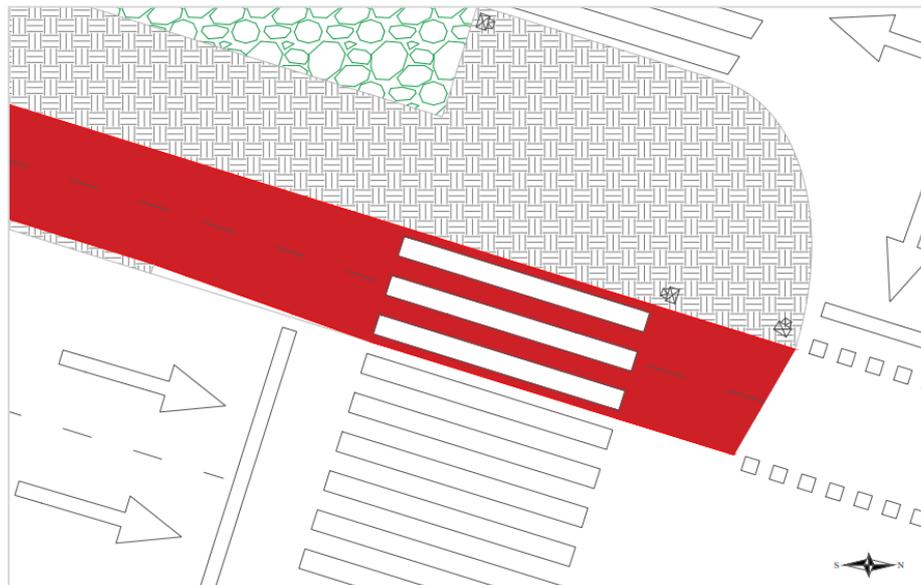


Figura 21 Geometría paso de peatones A6 (Elaboración propia).

6.2.2 Toma de datos

La toma de datos del paso de peatones A6 se realizó desde la acera par de Dr. Manuel candela (este) en el cruce con la C. de los Santos Justo y Pastor, como se muestra en la Figura 22, la cámara se encuentra en el círculo rojo, situada al lado de una farola y entre diferentes objetos de mobiliario público, una fuente de agua potable y una caja eléctrica.



Figura 22 Posición cámara paso peatones A6 (Google Earth).

La grabación del paso de peatones A6 se inicia a las 07:53 h del viernes, 24 de mayo de 2024, no obstante la grabación de tiene que detener 1:28:28 debido a que en la farola había carteles electorales, que debido al viento se movían delante de la cámara limitando la zona

de grabación de la cicloavía, por lo que se detiene la grabación, se extiende el trípode hasta que la cámara se encuentra ligeramente por encima del cartel y de reanuda la grabación a las 9:23, esta segunda grabación tiene una duración de 1:37:22 h.

Sabiendo la hora de inicio y duración de los videos se puede ver que la recolocación de la cámara y la nueva grabación no supero los 2 minutos de tiempo, por lo que no se consideran alterados los resultados del análisis.

Desde la posición de la cámara seleccionada se obtiene la imagen de la Figura 23, donde podemos observar la zona de análisis (paso de peatones) marcado en amarillo, se observan el primer y el segundo punto de vista respectivamente.



Figura 23 Imagen es grabaciones 1 y 2 paso de peatones A6.

6.2.3 Conflictos analizados

Durante el periodo de grabación del paso de peatones A6 se han detectado 29 conflictos de micromovilidad, de estos conflictos, 18 se han producido entre una bicicleta y un peatón, es decir el 62,07%, mientras que los 11 restantes se han producido entre un patinete y un peatón, es decir el 37,93% restante.

Para poder clasificar los conflictos de utiliza la tipología de conflictos descrita en el apartado **5.1.1 Tipos de conflictos**, seguida la clasificación establecida, obtenemos el siguiente grafico de los conflictos producidos en el paso de peatones A6:

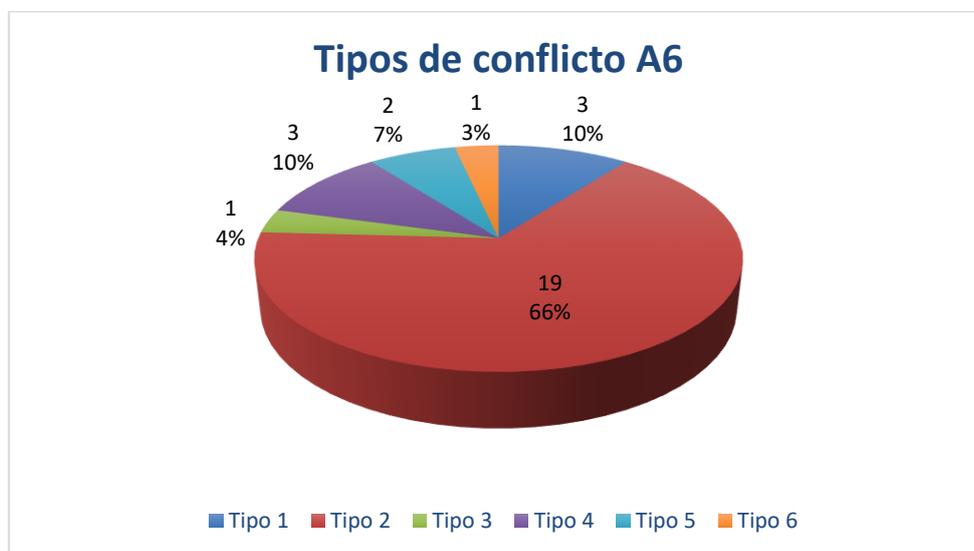


Figura 24 Gráfico de distribución de conflictos por tipos en A6.

En el paso de peatones A6 predominan los conflictos de tipo 2, este consiste en la deceleración, incluso en algunos casos llegando a detenerse, de los vehículos de la ciclovía, sin embargo, los vehículos no tienen que modificar su trayectoria por lo que esperan a que el peatón abandone completamente su trayectoria, con un total de 19 casos, seguido de los tipos 1 y 4, con 3 casos cada uno, el tipo 5, con 2 casos, y los tipos 3 y 6 con un caso cada uno.

6.2.4 Velocidades

Seguidamente se analiza la velocidad de los usuarios de la ciclovía que generan conflictos de tráfico en el paso de peatones A6.

Del análisis de la velocidad en los conflictos de tráfico se ha obtenido el gráfico de velocidades en el que se ha marcado la zona de conflicto de manera sombreada, es decir, el paso de peatones, y tomando como 0 el inicio del paso de peatones, (hay que tener en cuenta que el 0 siempre es el punto de entrada al paso de peatones, por lo que, dependiendo del sentido del vehículo su respectivo 0 cambia).

Para poder realizar un análisis más detallado de la velocidad se crean gráficos de velocidad separando el sentido de circulación de los vehículos.

De tal modo tenemos la gráfica en sentido norte (desde Av. del Port hasta Av. Blasco Ibáñez):

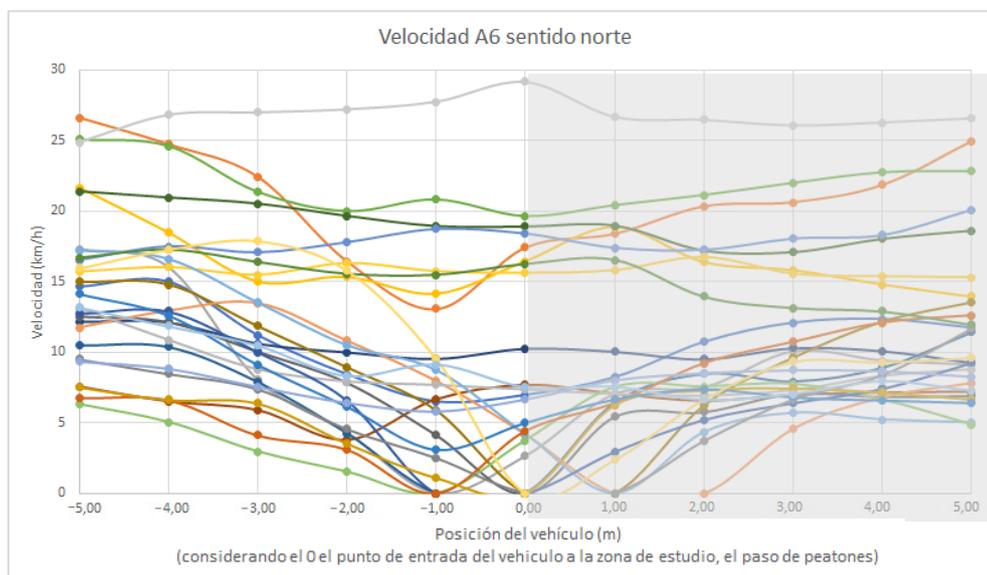


Figura 25 Velocidades A6 sentido norte.

Y la gráfica de velocidades en sentido sur (Desde Av. Blasco Ibáñez hasta Av. del Port):

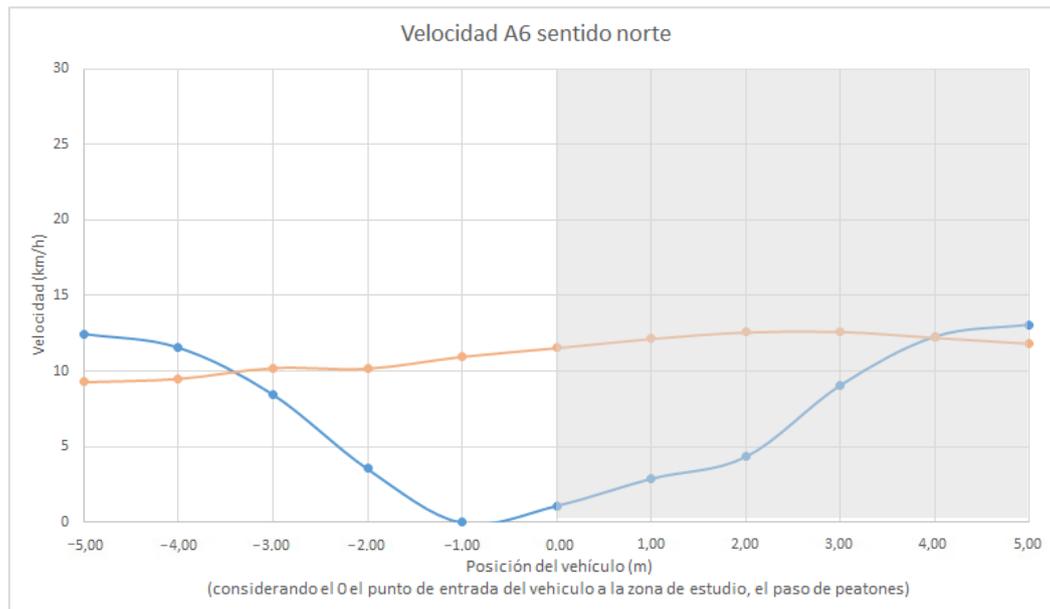


Figura 26 Velocidades A6 sentido sur.

En el paso de peatones A6 vemos una clara diferencia entre ambos sentidos de circulación, esto está ligado directamente a los semáforos de peatones y el semáforo de micromovilidad del cruce entre la calle Dr. Manuel Candela y la calle de los Santos Justo y Pastor, el paso de los vehículos por el paso de peatones que circulan en sentido sur se produce cuando el semáforo de peatones está en rojo, por lo que apenas se producen conflictos.

Por otro lado, vemos que con los vehículos que circulan en sentido norte generan muchos más conflictos, no obstante, se puede observar en la gráfica de velocidades como por norma general en los conflictos los vehículos en su mayoría tienden a reducir la velocidad, muchos de ellos a detenerse por completo, esta reducción de debe también al semáforo del cruce, pues si este está en rojo, los vehículos se detienen antes incluso del paso de peatones aunque no es este paso de peatones el que regula el cruce.

Este semáforo también provoca que muchos usuarios de vehículos aumenten su velocidad cuando ven que está parpadeando para cambiar a rojo, lo que puede también generar conflictos.

6.2.5 Gravedad de conflictos

Se observan los parámetros obtenidos en el análisis y viendo cada uno de los parámetros se obtiene la siguiente distribución de los conflictos en el paso de peatones A6:

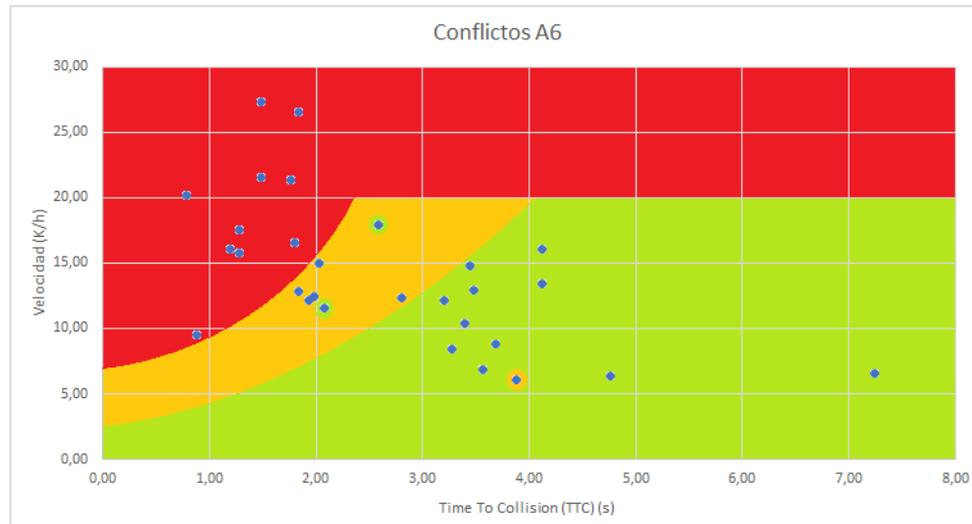


Figura 27 Distribución TTC / Velocidad y categorización de los conflictos en A6.

En la gráfica se puede ver a simple vista la distribución de los conflictos del paso de peatones A6, donde se puede ver que la mayoría de conflictos de tráfico son leves, con 13 conflictos (franja verde), seguidos de los conflictos graves, con 10 conflictos (franja roja) y los moderados, con 6 conflictos (franja ámbar).

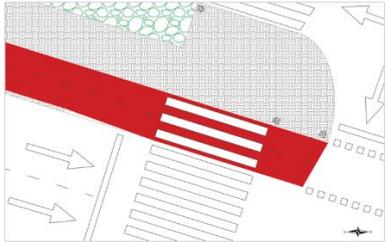
En esta distribución nos encontramos tres excepciones, dos conflictos que se encuentran en la franja de los moderados son conflictos leves, y por otro lado un conflicto que se encuentra en la franja de los leves es un conflicto moderado. Estas tres excepciones nos las genera el Post-Encroachment Time (PET), ya que en los conflictos de tráfico que supondríamos moderados por su TTC tienen un PET muy elevado, de 16,56s y 23,96s, lo que prácticamente se podría considerar una interacción segura.

Por otro lado, el conflicto moderado en la franja de los leves tiene un PET de 0,80s.

6.2.6 Tabla Resumen A6

Como resumen del análisis de los datos obtenidos en el paso de peatones A6 se ha realizado la siguiente tabla:

Tabla 8 Resumen A6.

Paso de peatones A6		
Geometría		
	Conflictos	<ul style="list-style-type: none"> - 13 conflictos leves - 6 conflictos moderados - 10 conflictos graves
	Ventajas	El estar condicionado al semáforo de micromovilidad del cruce hace que se reduzcan los conflictos en sentido sur y que los usuarios de la ciclovía en sentido norte obtén por detenerse antes del paso de peatones
	Desventajas	El semáforo de micromovilidad del cruce también genera que usuario de la ciclovía en sentido norte aumenten su velocidad en el paso de peatones para poder cruzar antes del cambio a rojo.

6.3 Análisis paso de peatones B2

6.3.1 Geometría

La geometría del paso de peatones B2 se define en un paso peatonal de 4,41 metros de largo por 2,50 metros de ancho. El paso de peatones cuenta con una rampa en el extremo norte una rampa de 3,43 metros de largo por 0,23 metros de alto. El paso de peatones cuenta con acera de espera en el lado oeste, así como una zona a la altura de la calzada al sur de este, donde se encuentra la incorporación y el desvío. El paso de peatones está regulado por tres semáforos, dos regulan los pasos de peatones y el tercero es un semáforo de micromovilidad de regula el cruce al sur del paso de peatones, pasado el paso de peatones en dirección norte este continua por el lado este de la mediana con zonas ajardinadas a lado, en la zona sur nos encontramos con un pequeño giro, pasando la ciclovía al lado oeste de la medianera antes del cruce, aquí se encuentra una incorporación y un desvío de la calle de la Pobra de Farnals.

La imagen siguiente se puede ver la geometría del paso de peatones, así como el entorno que le rodea, la franja roja corresponde al carril bici, la zona sombreada en gris en forma de adoquín es la acera y la zona verde es zona ajardinada:

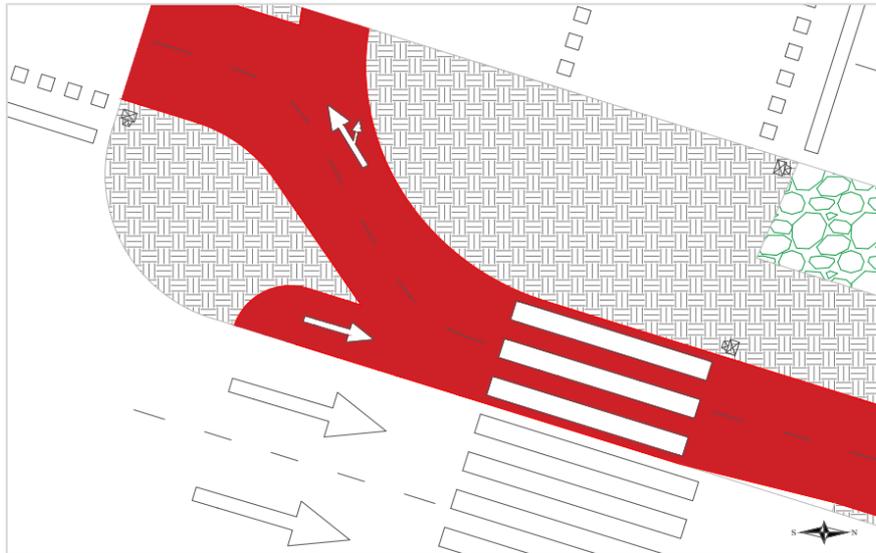


Figura 28 Geometría paso de peatones B2 (Elaboración propia).

6.3.2 Toma de datos

La toma de datos del paso de peatones B2 se realizó desde la acera impar de Dr. Manuel Candela (oeste) en el cruce con la C. de la Pobla de Farnals, como se muestra en la Figura 29, la cámara se encuentra en el círculo rojo, situada al lado de un semáforo.



Figura 29 Posición cámara paso peatones B2 (Google Earth).

La grabación del paso de peatones B2 se inicia a las 07:40 h del lunes, 27 de mayo de 2024, y la grabación de este paso de peatones tiene una duración de 3:31:45 h.

Desde la posición de la cámara seleccionada se obtiene la imagen de la Figura 30, donde podemos observar la zona de análisis (paso de peatones) marcado en amarillo.



Figura 30 Imagen grabación paso de peatones B2.

6.3.3 Conflictos analizados

Durante el periodo de grabación del paso de peatones B2 se han detectado 22 conflictos de micromovilidad, de estos conflictos, 15 se han producido entre una bicicleta y un peatón, es decir el 68,18%, mientras que los 7 restantes se han producido entre un patinete y un peatón, es decir el 31,82% restante.

Para poder clasificar los conflictos se utiliza la tipología de conflictos descrita en el apartado **5.1.1 Tipos de conflictos**, seguida la clasificación establecida, obtenemos el siguiente gráfico de los conflictos producidos en el paso de peatones B2:



Figura 31 Gráfico de distribución de conflictos por tipos en B2.

En el paso de peatones B2 predominan los conflictos de tipo 2, este consiste en la deceleración, incluso en algunos casos llegando a detenerse, de los vehículos de la ciclovía, sin embargo, los vehículos no tienen que modificar su trayectoria por lo que esperan a que el peatón abandone completamente su trayectoria, con un total de 13 casos, seguido del tipo 1, con 6 casos, y los tipos 3, 4 y 5, con 1 caso cada uno. No se ha detectado ningún conflicto tipo 6 en el paso de peatones B2.

6.3.4 Velocidades

Seguidamente se analiza la velocidad de los usuarios de la ciclovía que generan conflictos de tráfico en el paso de peatones B2.

Del análisis de la velocidad en los conflictos de tráfico se ha obtenido el gráfico de velocidades en el que se ha marcado la zona de conflicto de manera sombreada, es decir, el paso de peatones, y tomando como 0 el inicio del paso de peatones, (hay que tener en cuenta que el 0 siempre es el punto de entrada al paso de peatones, por lo que, dependiendo del sentido del vehículo su respectivo 0 cambia).

Para poder realizar un análisis más detallado de la velocidad se crean gráficos de velocidad separando el sentido de circulación de los vehículos.

De tal modo tenemos la gráfica en sentido norte (desde Av. del Port hasta Av. Blasco Ibáñez):

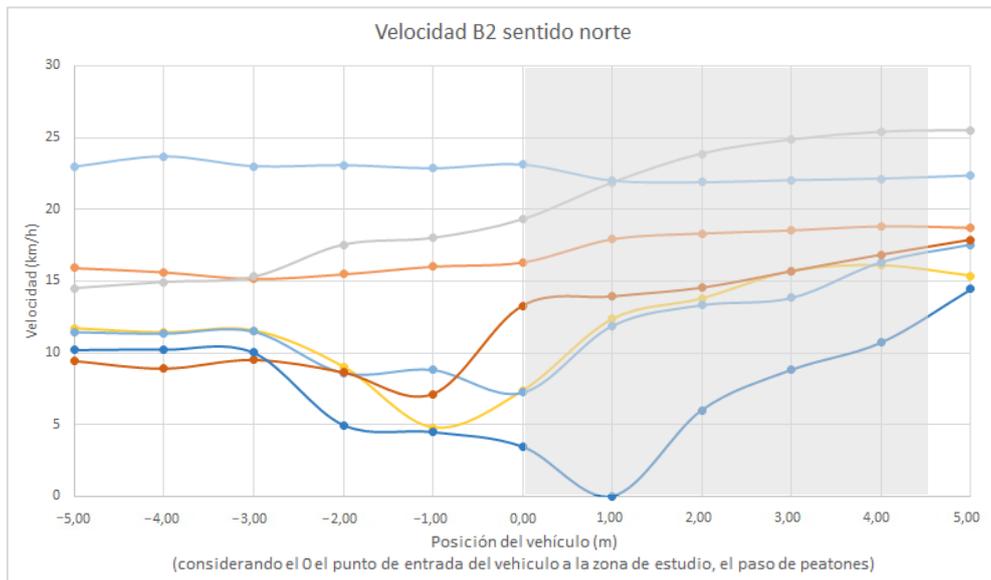


Figura 32 Velocidades B2 sentido norte.

Y la gráfica de velocidades en sentido sur (Desde Av. Blasco Ibáñez hasta Av. del Port):

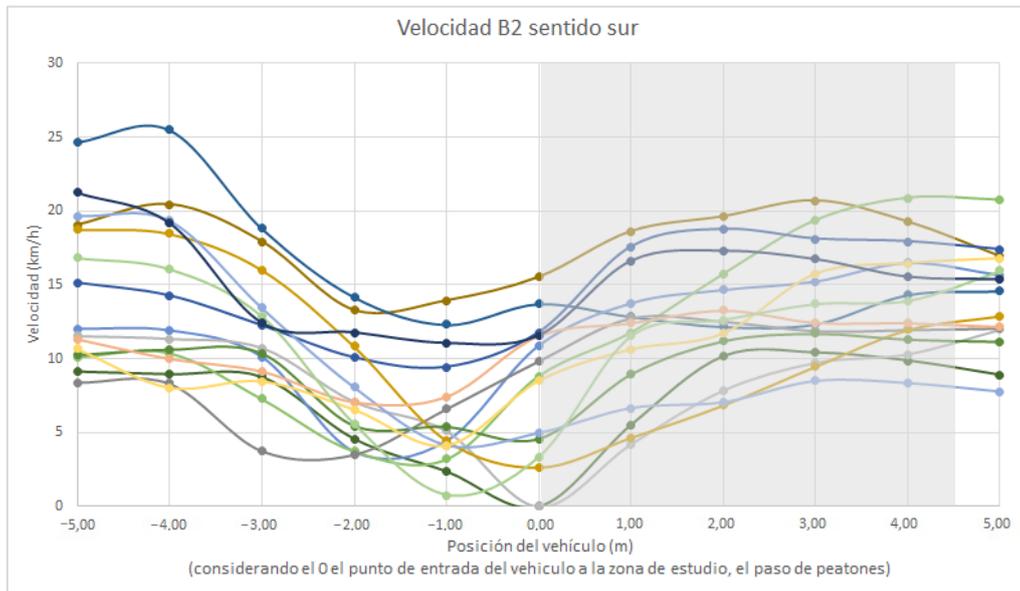


Figura 33 Velocidades B2 sentido sur.

En el caso del paso de peatones B2 se puede observar un comportamiento completamente diferente en cada sentido, mientras que en sentido norte se producen menos conflictos además estos tienden a mantener su velocidad, e incluso aumentarla, en el caso de los

conflictos en sentido sur todos los conflictos consisten en una deceleración, incluso llegando a detenerse, previa al paso de peatones.

Los vehículos que circulan en sentido norte, exceptuando los que se incorporan en la incorporación de la calle de la Pobla de Farnals, debido a la proximidad del cruce con el paso de peatones, están vinculados al ciclo de semáforo de micromovilidad, por lo que habitualmente los peatones y los vehículos de micromovilidad no coinciden en el paso de peatones.

En el caso de la circulación sentido sur, no cuentan con ningún tipo de señalización semafórica para ellos, también el hecho que la ciclovia cuente con un pequeño giro inmediatamente después del paso de peatones puede favorecer el hecho de que los usuarios de la ciclovia obtén por reducir la velocidad en lugar de mantener o aumentar su velocidad.

6.3.5 Gravedad de conflictos

Se observan los parámetros obtenidos en el análisis y viendo cada uno de los parámetros se obtiene la siguiente distribución de los conflictos en el paso de peatones B2:

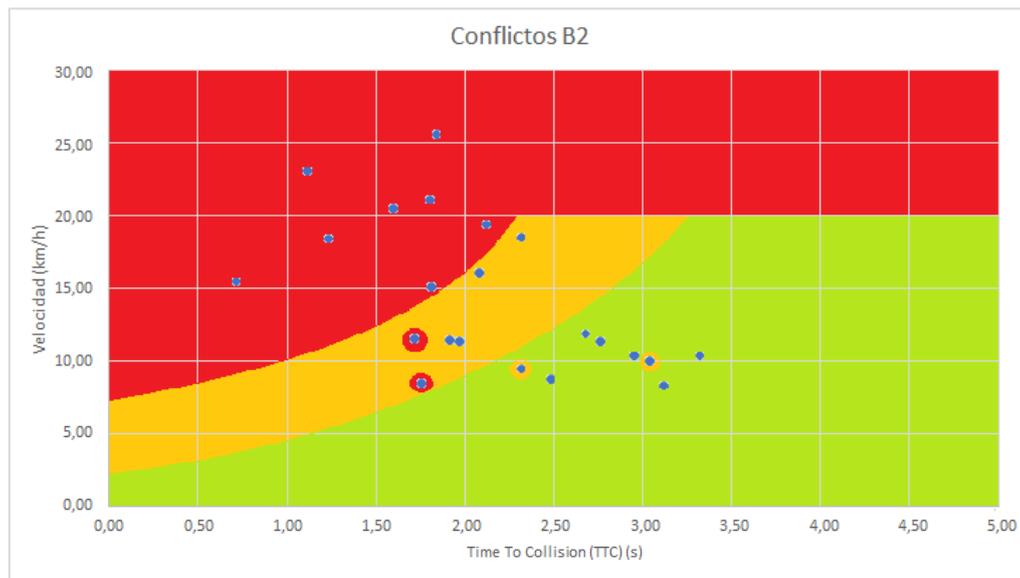


Figura 34 Distribución TTC / Velocidad y categorización de los conflictos en B2 (Elaboración propia).

En la gráfica se puede ver a simple vista la distribución de los conflictos del paso de peatones B2, donde el grueso son los conflictos graves, con 10 conflictos (franja roja), seguidos de los conflictos leves y moderados, con 6 conflictos cada uno (franjas verde y ámbar respectivamente).

De manera excepcional vemos como en la franja de los conflictos moderados hay dos conflictos que pertenece a los graves, esto se debe a que en estos conflictos es el Post-

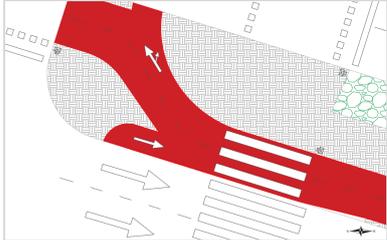
Encroachment Time (PET) el que nos indica que son graves, ya que estos conflictos tienen un PET de 0,52 y 0,68s.

También podemos ver dos conflictos moderados en la franja de los conflictos leves, esto también se debe al Post-Encroachment Time (PET), ya que estos conflictos tienen un PET de 0,78 y 0,95s.

6.3.6 Tabla Resumen B2

Como resumen del análisis de los datos obtenidos en el paso de peatones B2 se ha realizado la siguiente tabla:

Tabla 9 Resumen B2.

Paso de peatones B2		
Geometría		
	Conflictos	<ul style="list-style-type: none"> - 6 conflictos leves - 6 conflictos moderados - 10 conflictos graves
	Ventajas	El estar condicionado al semáforo de micromovilidad del cruce hace que se reduzcan los conflictos en sentido norte. Que exista una pequeña curva próxima al paso de peatones hace que los vehículos reduzcan la velocidad.
	Desventajas	La incorporación a la ciclo vía desde la calle de la Pobla de Farnals está coordinada con el semáforo del paso de peatones para peatones, lo que hace que los vehículos que circulan por este se encuentren con los peatones en la zona de estudio (paso de peatones).

6.4 Análisis paso de peatones D4

6.4.1 Geometría

La geometría del paso de peatones D4 se define en un paso peatonal de 4,87 metros de largo por 2,49 metros de ancho. El paso de peatones cuenta con rampas ambos lados, en el extremo norte una rampa de 7,70 metros de largo por 0,28 metros de alto y la rampa norte con 4,51 metros de largo por 0,23 metros de alto. El paso de peatones cuenta con acera de espera en el lado oeste y está regulado por dos semáforos, los dos regulan los pasos de

peatones, pero uno de ellos también tiene un semáforo de micromovilidad para la ciclovía de ciclo en ámbar, también cuenta con zonas ajardinada a un lado del carril bici.

La imagen siguiente se puede ver la geometría del paso de peatones, así como el entorno que le rodea, la franja roja corresponde al carril bici, la zona sombreada en gris en forma de adoquín es la acera y la zona verde es zona ajardinada:

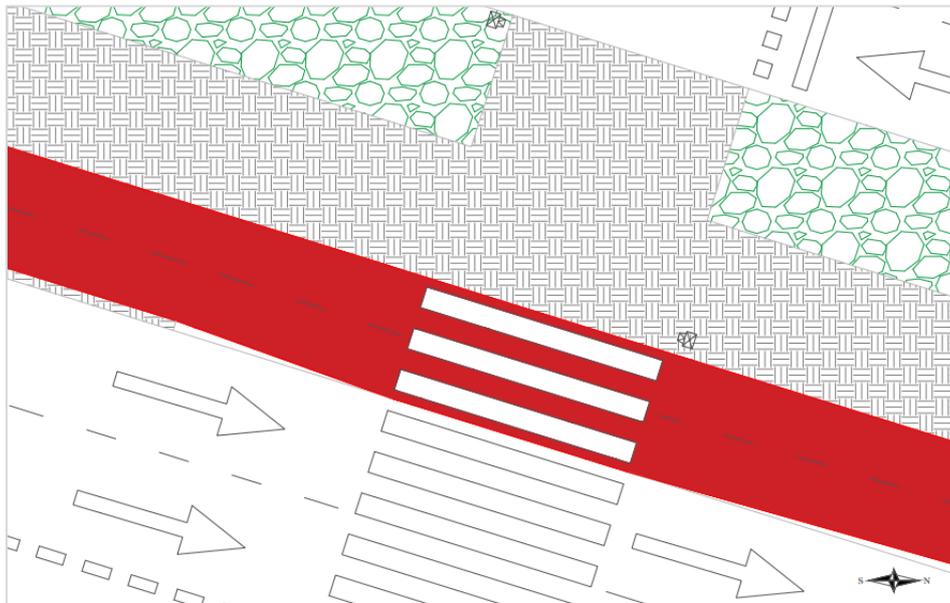


Figura 35 Geometría paso de peatones D4 (Elaboración propia).

6.4.2 Toma de datos

La toma de datos del paso de peatones D4 se realizó desde la acera impar de Dr. Manuel candela (oeste), como se muestra en la Figura 36, la cámara se encuentra en el círculo rojo, situada entre una farola y un árbol, junto a una zona de la acera donde se encontraban motocicletas estacionadas, aunque no se trataba de una zona habilitada para ello.

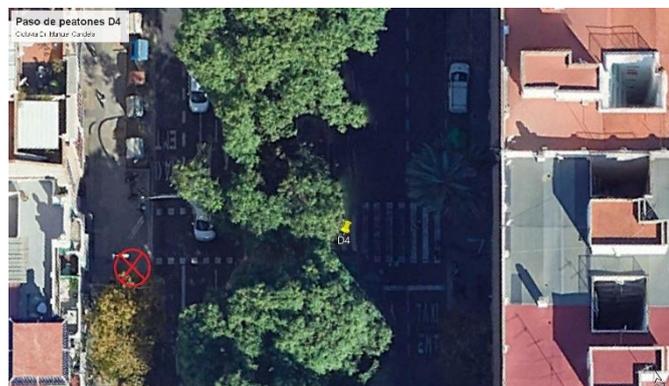


Figura 36 Posición cámara paso peatones D4 (Google Earth).

La grabación del paso de peatones D4 se inicia a las 07:44 h del martes, 28 de mayo de 2024, y la grabación de este paso de peatones tiene una duración de 3:13:46 h.

Desde la posición de la cámara seleccionada se obtiene la imagen de la Figura 37, donde podemos observar la zona de análisis (paso de peatones) marcado en amarillo.



Figura 37 Imagen grabación paso de peatones D4.

6.4.3 Conflictos analizados

Durante el periodo de grabación del paso de peatones D4 se han detectado 17 conflictos de micromovilidad, de estos conflictos, 13 se han producido entre una bicicleta y un peatón, es decir el 76,47%, mientras que los 4 restantes se han producido entre un patinete y un peatón, es decir el 23,53% restante.

Para poder clasificar los conflictos se utiliza la tipología de conflictos descrita en el apartado **5.1.1 Tipos de conflictos**, seguida la clasificación establecida, obtenemos el siguiente gráfico de los conflictos producidos en el paso de peatones D4:

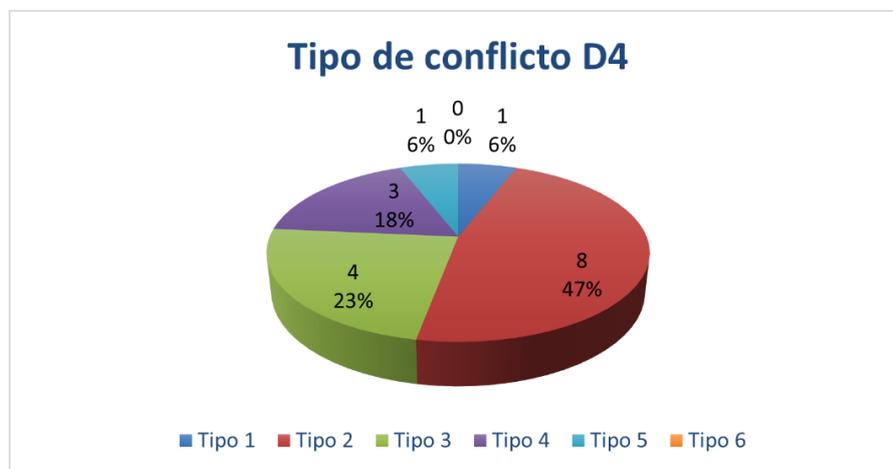


Figura 38 Gráfico de distribución de conflictos por tipos en D4.

En el paso de peatones D4 predominan los conflictos de tipo 2, este consiste en la deceleración, incluso en algunos casos llegando a detenerse, de los vehículos de la ciclovía, sin embargo, los vehículos no tienen que modificar su trayectoria por lo que el peatón abandone completamente su trayectoria, con un total de 8 casos, seguido del tipo 3, con 4 casos, el tipo 4, con 3 casos y los tipos 1 y 5, con 1 caso cada uno. No se ha detectado ningún conflicto tipo 6 en el paso de peatones D4.

6.4.4 Velocidades

Seguidamente se analiza la velocidad de los usuarios de la ciclovía que generan conflictos de tráfico en el paso de peatones D4.

Del análisis de la velocidad en los conflictos de tráfico se ha obtenido el gráfico de velocidades en el que se ha marcado la zona de conflicto de manera sombreada, es decir, el paso de peatones, y tomando como 0 el inicio del paso de peatones, (hay que tener en cuenta que el 0 siempre es el punto de entrada al paso de peatones, por lo que, dependiendo del sentido del vehículo su respectivo 0 cambia).

Para poder realizar un análisis más detallado de la velocidad se crean gráficos de velocidad separando el sentido de circulación de los vehículos.

De tal modo tenemos la gráfica en sentido norte (desde Av. del Port hasta Av. Blasco Ibáñez):

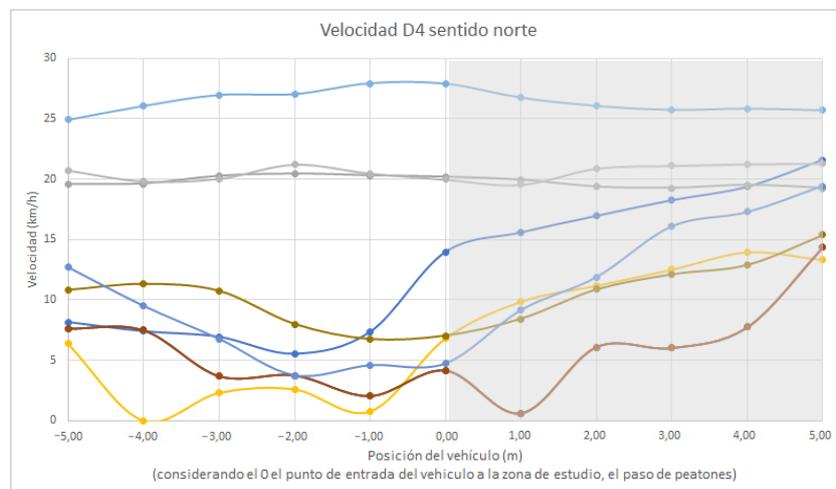


Figura 39 Velocidades D4 sentido norte.

Y la gráfica de velocidades en sentido sur (Desde Av. Blasco Ibáñez hasta Av. del Port):

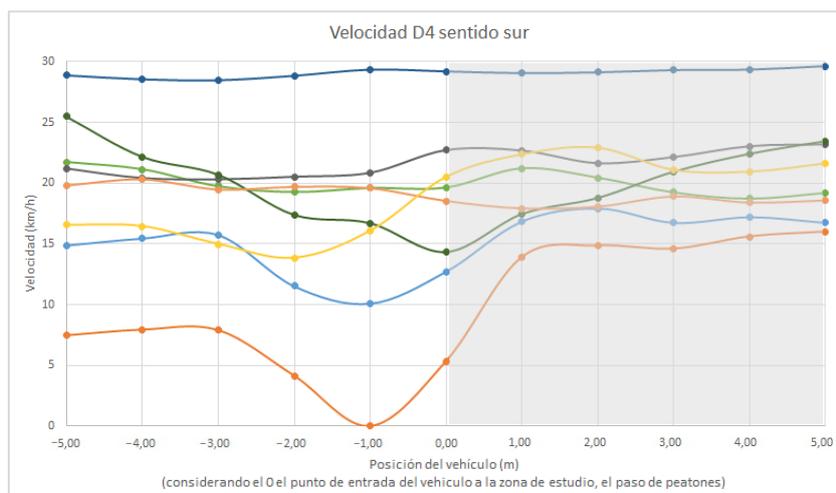


Figura 40 Velocidades D4 sentido sur.

En el caso del paso de peatones D4 podemos ver que el número de conflictos es muy similar en ambos sentidos, prácticamente idéntico, ya que en sentido norte se han detectado 8 conflictos y en el sentido sur 9 conflictos, esta similitud de conflictos de tráfico se debe a la simetría de este paso de peatones en cuanto al su entorno, ya que se encuentra en el centro de una manzana, alejado en ambos lados de cruces, y ambos lados cuentan con una rampa antes de llegar al paso de peatones.

No obstante, en sentido norte las velocidades tienden a ser más bajas y se puede observar que más usuarios de la ciclovía tienden a reducir su velocidad al llegar al paso de peatones. Esta diferencia entre ambos sentidos se debe a que los vehículos que circulan en sentido norte cuentan con un semáforo de micromovilidad de ciclo en ámbar, es decir, este semáforo únicamente puede estar en rojo, impidiendo que los vehículos usuarios de la ciclovía atraviesen el paso de peatones, o bien en ámbar intermitente, cuando los peatones pueden cruzar el paso de peatones, lo que habitualmente genera que los usuarios reduzcan su velocidad.

6.4.5 Gravedad de conflictos

Se observan los parámetros obtenidos en el análisis y viendo cada uno de los parámetros se obtiene la siguiente distribución de los conflictos en el paso de peatones D4:

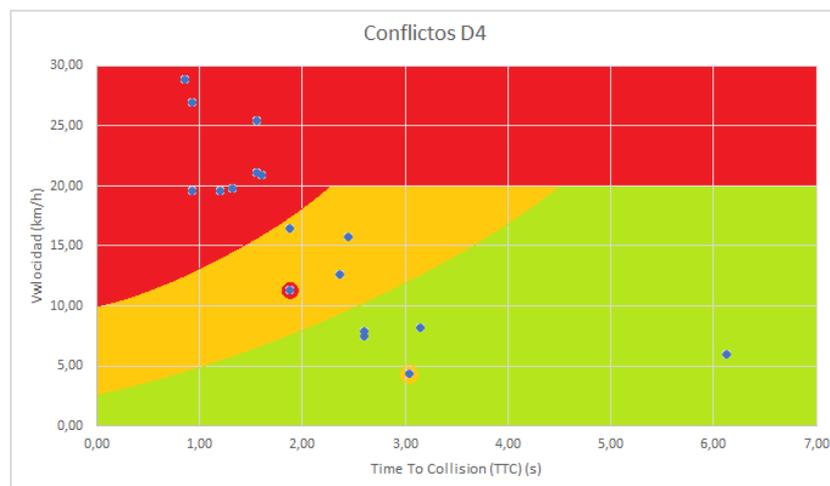


Figura 41 Distribución TTC / Velocidad y categorización de los conflictos en D4.

En la gráfica se puede ver a simple vista la distribución de los conflictos del paso de peatones B2, donde el grueso son los conflictos graves, con 10 conflictos (franja roja), seguidos de los conflictos leves y moderados, con 4 conflictos cada uno (franjas verde y ámbar respectivamente).

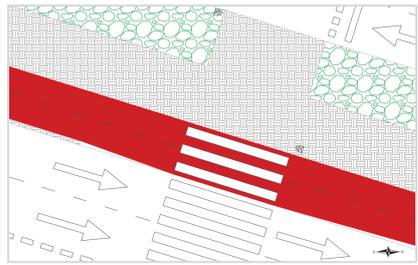
De manera excepcional vemos como en la franja de los conflictos moderados hay un conflicto que pertenece a los graves, esto se debe a que en estos conflictos es el Post-Encroachment Time (PET) el que nos indica que es grave, ya que este conflicto tiene un PET de 0,64s.

También podemos ver un conflicto moderado en la franja de los conflictos leves, esto también se debe al Post-Encroachment Time (PET), ya que este conflicto tiene un PET de 0,87.

6.4.6 Tabla Resumen D4

Como resumen del análisis de los datos obtenidos en el paso de peatones D4 se ha realizado la siguiente tabla:

Tabla 10 Resumen D4.

Paso de peatones D4		
Geometría		
	Conflictos	<ul style="list-style-type: none"> - 4 conflictos leves - 4 conflictos moderados - 10 conflictos graves
	Ventajas	<p>Al estar alejado de los cruces el único estímulo para los vehículos es el paso de peatones, por lo que se producen menos conflictos.</p> <p>La circulación en sentido norte es más propensa a la reducción de velocidad al contar con un semáforo de micromovilidad de ciclo en ámbar.</p>
	Desventajas	<p>Las rampas pueden provocar que en los conflictos en los que los vehículos no reducen su velocidad tiendan a aumentarla ligeramente antes de entrar al paso de peatones.</p> <p>La circulación en sentido sur no cuenta con semáforo de micromovilidad.</p>

6.5 Análisis paso de peatones C2

6.5.1 Geometría

La geometría del paso de peatones C2 se define en un paso peatonal de 5,05 metros de largo por 2,20 metros de ancho, se trata del final de la ciclo vía de la calle Dr. Manuel Candela, que se une como continuación del tramo de la calle Padre Tomás Montañana y tiene un cruce con la ciclo vía de la Av. del Port. El paso de peatones cuenta con una rampa en el extremo norte, de 4,30 metros de largo y 0,26 metros de altura, cuenta con aceras de espera a ambos lados del paso de peatones, estos pasos de peatones están regulados por semáforos además de que, tras el cruce con la otra ciclo vía, las tres ramas cuentan con un semáforo de micromovilidad. Pasado el paso de peatones en dirección norte continua por el

lado este de la mediana haciendo un pequeño giro en la rampa, con zonas ajardinadas al lado.

La imagen siguiente se puede ver la geometría del paso de peatones, así como el entorno que le rodea, la franja roja corresponde al carril bici, la zona sombreada en gris en forma de adoquín es la acera y la zona verde es zona ajardinada:

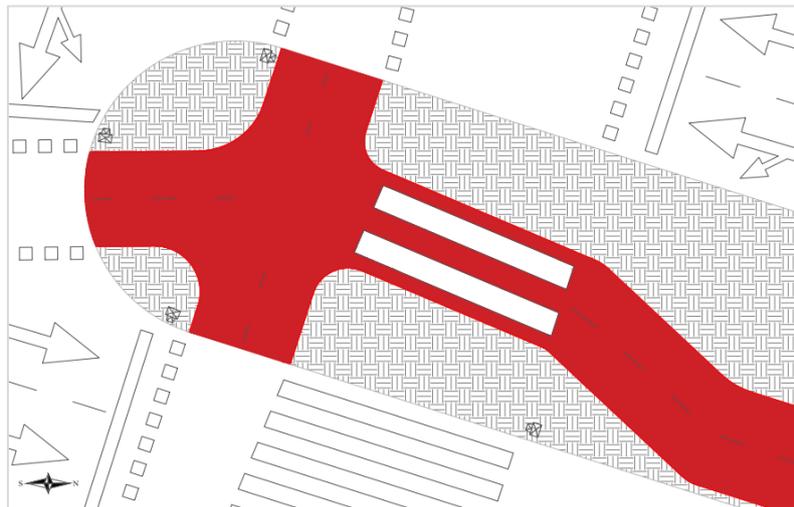


Figura 42 Geometría paso de peatones C2 (Elaboración propia).

6.5.2 Toma de datos

La toma de datos del paso de peatones C2 se realizó desde la mediana de la calle Padre Tomás Montañana, como se muestra en la Figura 43, la cámara se encuentra en el círculo rojo, situada entre un poste de cámaras, una farola y dos cajas eléctricas. La grabación del paso de peatones C2 se inicia a las 07:45 h del jueves, 30 de mayo



Figura 43 Posición cámara paso peatones C2 (Google Earth).

de 2024, y la grabación de este paso de peatones tiene una duración de 3:14:19 h.

Desde la posición de la cámara seleccionada se obtiene la imagen de la Figura 44, donde podemos observar la zona de análisis (paso de peatones) marcado en amarillo.

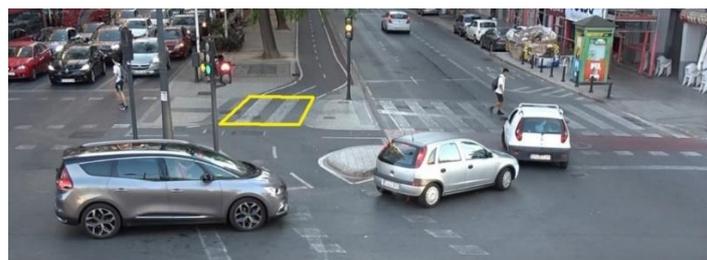


Figura 44 Imagen grabación paso de peatones C2.

6.5.3 Conflictos analizados

Durante el periodo de grabación del paso de peatones C2 se han detectado 49 conflictos de micromovilidad, de estos conflictos, 26 se han producido entre una bicicleta y un peatón, es decir el 53,06%, mientras que los 23 restantes se han producido entre un patinete y un peatón, es decir el 46,94% restante.

Para poder clasificar los conflictos se utiliza la tipología de conflictos descrita en el apartado **5.1.1 Tipos de conflictos**, seguida la clasificación establecida, obtenemos el siguiente gráfico de los conflictos producidos en el paso de peatones C2:

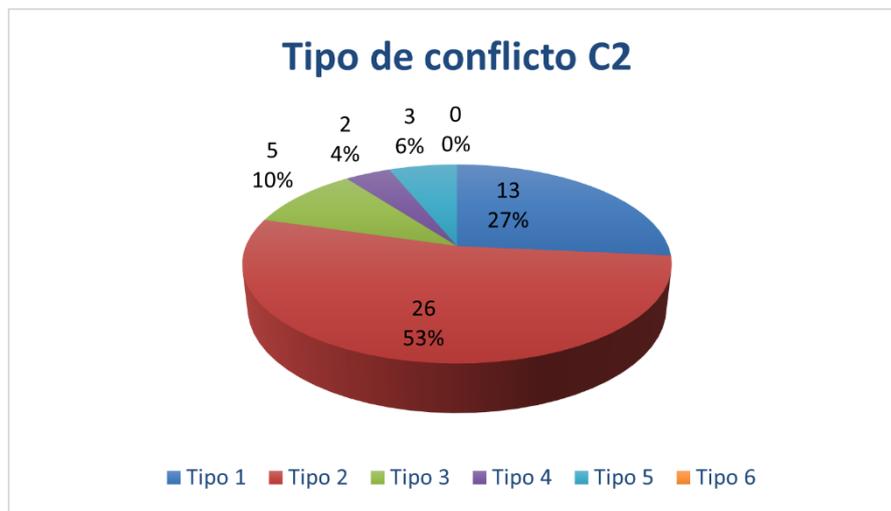


Figura 45 Gráfico de distribución de conflictos por tipos en C2.

En el paso de peatones C2 predominan los conflictos de tipo 2, este consiste en la deceleración, incluso en algunos casos llegando a detenerse, de los vehículos de la ciclovía, sin embargo, los vehículos no tienen que modificar su trayectoria por lo que esperan a que el peatón abandone completamente su trayectoria, con un total de 26 casos, seguido del tipo 1, con 13 casos, el tipo 3, con 5 casos, el tipo 5, con 3 casos, y finalmente el tipo 4 con 2 casos. No se ha detectado ningún conflicto tipo 6 en el paso de peatones C2.

6.5.4 Velocidades

Seguidamente se analiza la velocidad de los usuarios de la ciclovía que generan conflictos de tráfico en el paso de peatones D4.

Del análisis de la velocidad en los conflictos de tráfico se ha obtenido el gráfico de velocidades en el que se ha marcado la zona de conflicto de manera sombreada, es decir, el paso de peatones, y tomando como 0 el inicio del paso de peatones, (hay que tener en cuenta que el 0 siempre es el punto de entrada al paso de peatones, por lo que, dependiendo del sentido del vehículo su respectivo 0 cambia).

Para poder realizar un análisis más detallado de la velocidad se crean gráficos de velocidad separando el sentido de circulación de los vehículos.

De tal modo tenemos la gráfica en sentido norte (desde Av. del Port hasta Av. Blasco Ibáñez):

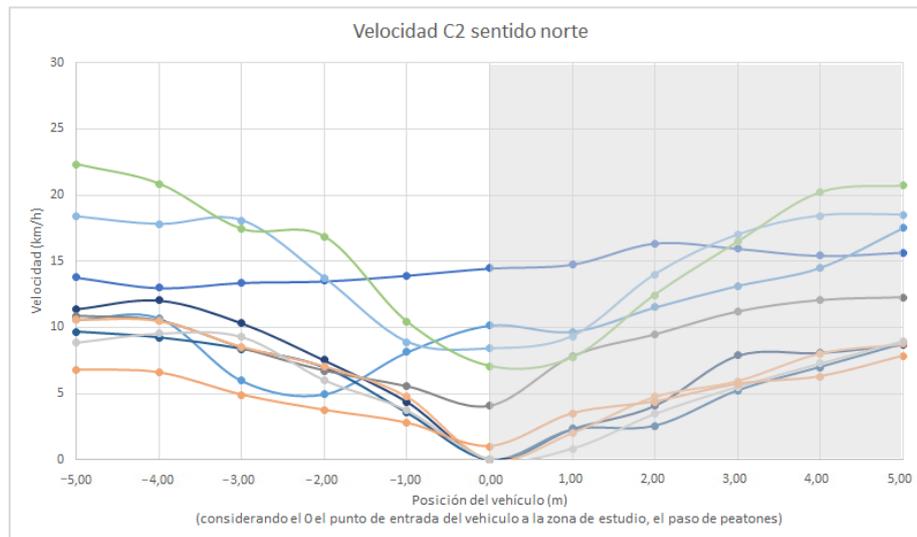


Figura 46 Velocidades C2 sentido norte.

Y la gráfica de velocidades en sentido sur (Desde Av. Blasco Ibáñez hasta Av. del Port):

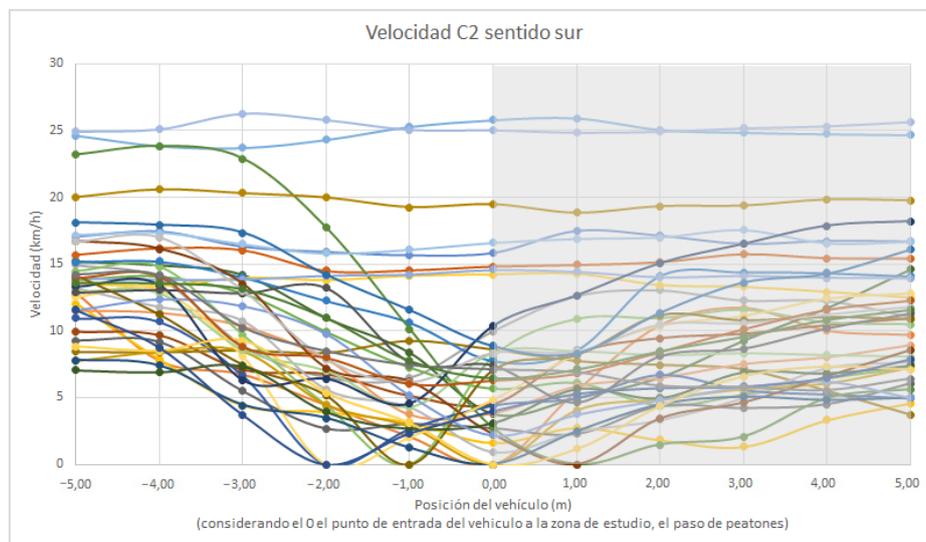


Figura 47 Velocidades C2 sentido sur.

En el caso del paso de peatones C2 observamos como el grosor de conflictos se encuentra en los vehículos que circulan en sentido sur, en muchos de ellos el vehículo reduce su velocidad, en muchos casos llegando a detenerse, esto se debe a que el volumen de peatones que transita por este paso de peatones es muy elevado, ya que se trata de la circulación de la Av. del Port, este volumen de gente impide en gran parte que se produzcan conflictos que impliquen que la velocidad del vehículo, ya que estos no encuentran por donde desviar su trayectoria por lo que se ven obligados a reducir, e incluso detenerse por completo

antes del paso de peatones. También puede influir la complejidad del cruce, puesto que inmediatamente después del paso de peatones contamos con un cruce con otra ciclovia muy transitada, teniendo tres opciones para circular, dos de ellas implican un giro de 90 grados, y que a su vez las tres opciones están condicionadas por semáforos de micromovilidad.

En cuanto a la circulación en sentido norte vemos pocos conflictos, ya que muchos de los usuarios de la ciclovia están condicionados por semáforos, por lo que no coinciden con los peatones en la zona de conflicto o bien si lo hacen es a muy bajas velocidades ya que se incorporan desde la ciclovia de la Av. del Port.

6.5.5 Gravedad de conflictos

Se observan los parámetros obtenidos en el análisis y viendo cada uno de los parámetros se obtiene la siguiente distribución de los conflictos en el paso de peatones C2:

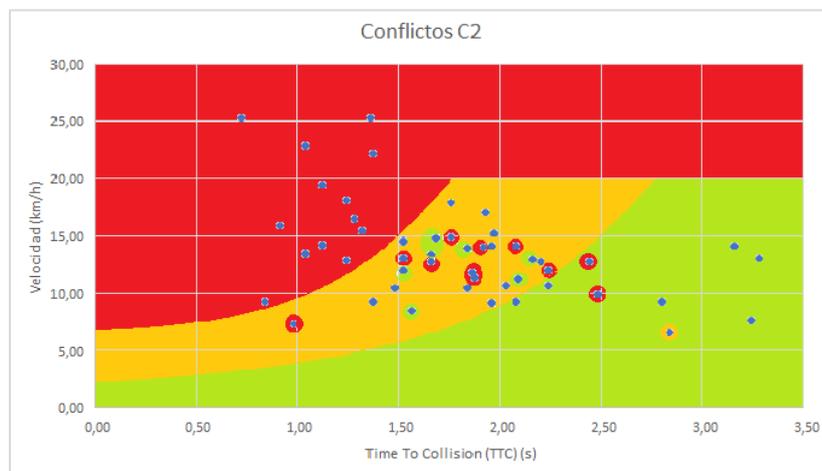


Figura 48 Distribución TTC / Velocidad y categorización de los conflictos en C2.

En la gráfica se puede ver la distribución de los conflictos del paso de peatones C2, donde el grueso son los conflictos graves, con 24 conflictos (franja roja), seguidos de los conflictos leves, con 13 conflictos (franja verde) y los conflictos moderados, con 12 conflictos cada uno (franja ámbar).

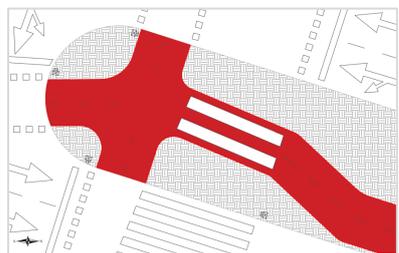
Como podemos ver, hay mucha interacción o excepciones en la franja de conflictos moderados en este paso de peatones, esto se debe a que el Post-Encroachment Time es más dispar al Time To Collision (TTC), esto se puede entender gracias a la complejidad del cruce y el volumen de vehículos que, pese a no entrar en la zona de conflicto, ya que únicamente circulan por la ciclovia de Av. del Port, contribuyen a generar conflictos, también el nulo espacio que hay entre el cruce y el paso de peatones.

El TTC y el PET de cada uno de los conflictos están recogidos en el **Apéndice 1: Fichas técnicas de conflictos de tráfico**.

6.5.6 Tabla Resumen C2

Como resumen del análisis de los datos obtenidos en el paso de peatones C2 se ha realizado la siguiente tabla:

Tabla 11 Resumen C2.

Paso de peatones C2		
Geometría		
	Conflictos	<ul style="list-style-type: none"> - 13 conflictos leves - 12 conflictos moderados - 24 conflictos graves
	Ventajas	A complejidad del cruce hace que los vehículos tengan que reducir su velocidad, además que la llegada al paso de peatones en sentido norte está regulada por semáforos.
	Desventajas	La cercanía y falta de espacio entre el cruce de las ciclovías y el paso de peatones genera muchos conflictos, así como la acumulación de vehículos que para poder esperar en muchos casos han de salir de la ciclovía y acumularse en las aceras.

7 CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS

Una vez analizados cada uno de los conflictos de tráfico de micromovilidad en los 5 pasos de peatones analizados se pueden observar diferentes fenómenos que se repiten en todos ellos.

En cuanto al tipo de conflicto que más se genera en la ciclovia de la calle Dr. Manuel Candela es el tipo de conflicto número 2, este es el más frecuente en todos los pasos de peatones analizados excepto en el paso de peatones D1, donde el más frecuente es el tipo 1.

Estos tipos de conflicto tienen en común que en ambos el vehículo reduce su velocidad por lo que lo más habitual es que antes de la zona de estudio, los usuarios de los vehículos reduzcan a velocidad e incluso en algunos casos detengan por completo el vehículo.

Se puede ver en el siguiente histograma de frecuencia el cómputo total de los tipos de conflictos en todos los pasos de peatones analizados:

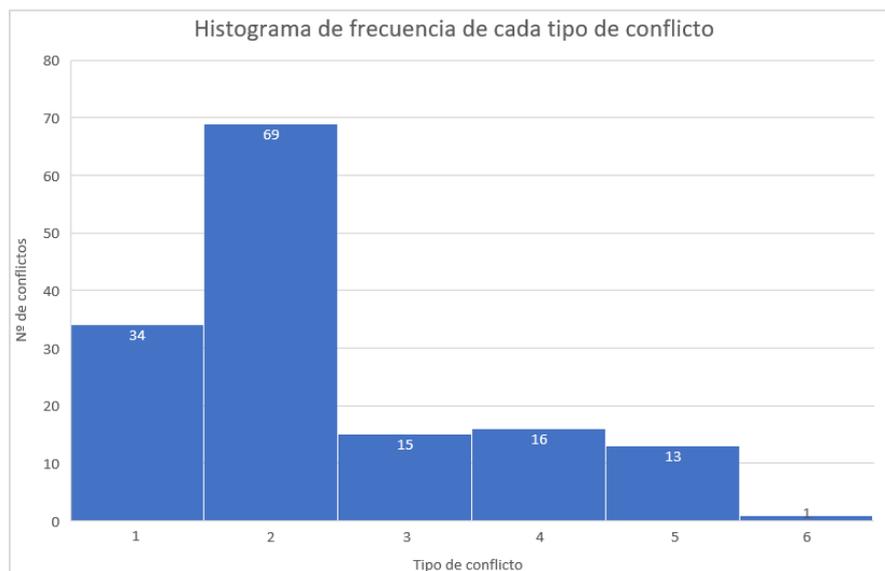


Figura 49 Histograma de frecuencia de tipo de conflicto

Se puede observar cómo los tipos de conflicto más frecuentes son aquellos que implican una deceleración del vehículo.

También se ha podido observar que, en contra de las hipótesis iniciales, han sido las bicicletas y no los patinetes los que han generado o han estado implicados en más conflictos de tráfico.

Por otro lado, se ha podido deducir del análisis que el paso de peatones más seguro es el paso de peatones D4, por lo que el objetivo sería replicar en mayor medida las condiciones de este paso de peatones en todos los pasos de peatones, también se ha observado que otras situaciones que reducen el número de conflictos son la proximidad del paso de peatones a cruces con semáforos de micromovilidad, la existencia de semáforos de



movilidad en el propio paso de peatones, la reducción de rampas o la incorporación de pequeños giros en los extremos del paso de peatones.

En contraposición hay que evitar los pasos de peatones adyacentes a cruces, con rampas excesivamente pronunciadas o sin regulación semafórica propia o próxima.

8 PROPUESTAS DE MEJORA

Tras el análisis se han comprobado las diferentes disposiciones que mejor funcionan a la hora de evitar los conflictos de tráfico, rampas más tendidas o el uso de semáforos de micromovilidad, dos de los mejores ejemplos son el paso de peatones D4 o el paso de peatones A6 en sentido de circulación Sur.

De tal modo que para cada uno de los pasos analizados se proponen pequeñas actuaciones o modificaciones para una mayor seguridad de los mismos y asegurando a los usuarios más vulnerables.

8.1 Propuesta de mejora D1

Se muestra en la siguiente imagen la propuesta para la mejora de la seguridad vial en el paso de peatones D1:

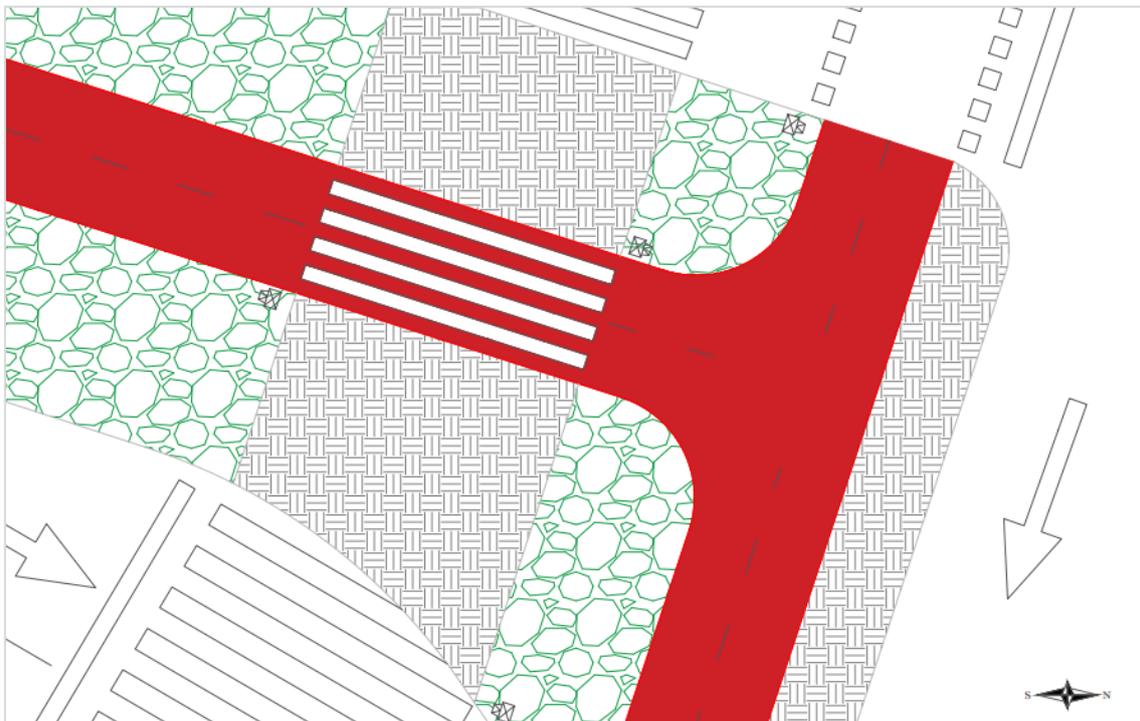


Figura 50 Propuesta de mejora D1 (Elaboración propia).

8.1.1 Modificaciones geométricas

En el caso del paso de peatones D1 se opta por el retranqueo del paso de peatones 2,5 metros hacia el sur, dejando una franja entre la nueva zona de paso de peatones y el carril bici de la Av. Blasco Ibáñez, esta franja será una nueva zona ajardinada, de este modo se evita que los usuarios de la ciclo vía realicen en giro para incorporarse a la calle Dr. Manuel Candela por la franja peatonal y se vean obligados a realizarlo dentro del paso de peatones.

Este retranqueo también proporciona un pequeño tramo de carril bici antes del paso de peatones lo que genera una zona de espera que evitaría que muchos usuarios esperen en la propia ciclo vía de la Av. Blasco Ibáñez para incorporarse en dirección sur.

8.1.2 Modificaciones semafóricas

Al retranquearse el paso de peatones se propone incluir dos semáforos de micromovilidad para regular el paso de peatones de la ciclo vía, uno para cada sentido, ya que al generar la el espacio entre la zona de peatones y el carril bici de la Av. Blasco Ibáñez se pueden detener los usuarios de la ciclo vía.

Se propone que ambos sean de ciclo en ámbar para que se agilice el flujo de vehículos cuando no haya peatones cruzando.

8.2 Propuesta de mejora A6

Se muestra en la siguiente imagen la propuesta para la mejora de la seguridad vial en el paso de peatones A6:

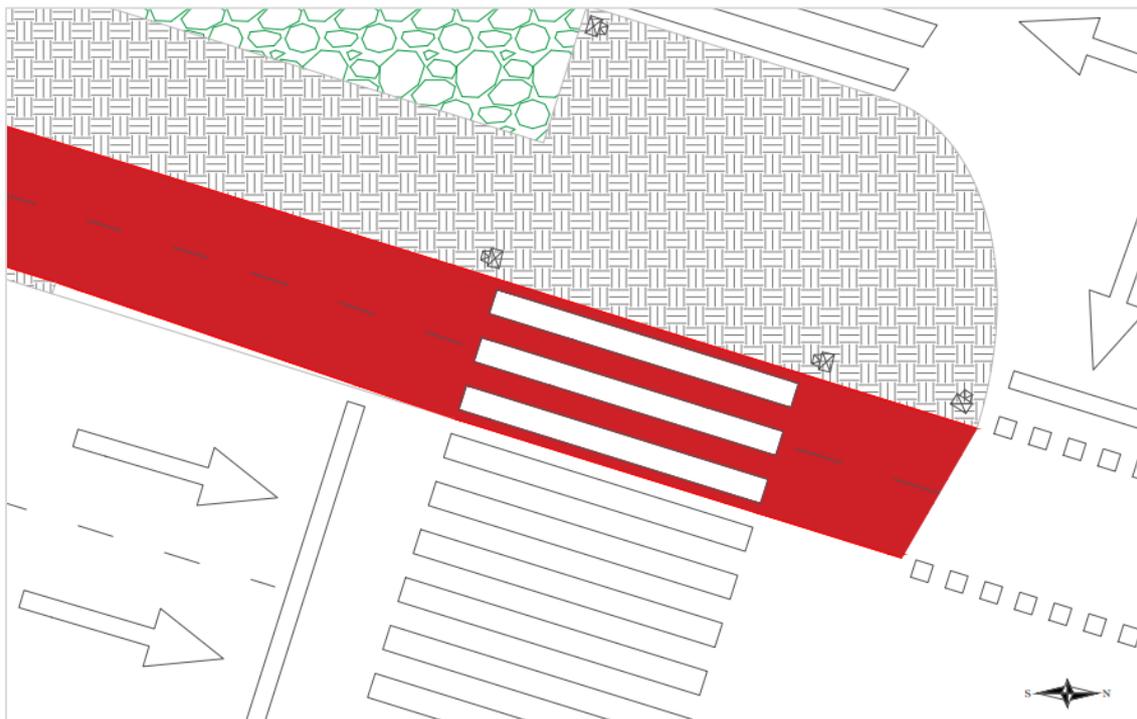


Figura 51 Propuesta de mejora A6 (Elaboración propia).

8.2.1 Modificaciones geométricas

En el caso del paso de peatones A6 no se proponen modificaciones en planta, no obstante, se propone la eliminación de la rampa norte, así como la extensión hasta los 7 m de la rampa

sur para tener una menor inclinación y reducir la aceleración en rampa de los vehículos que circulan dirección norte.

8.2.2 Modificaciones semafóricas

Como única modificación semafórica se propone incluir un semáforo de micromovilidad previo al paso de peatones para los usuarios de la ciclovía en sentido norte ya que el sentido sur queda regulado por el semáforo del cruce debido a su proximidad.

8.3 Propuesta de mejora B2

Se muestra en la siguiente imagen la propuesta para la mejora de la seguridad vial en el paso de peatones B2:

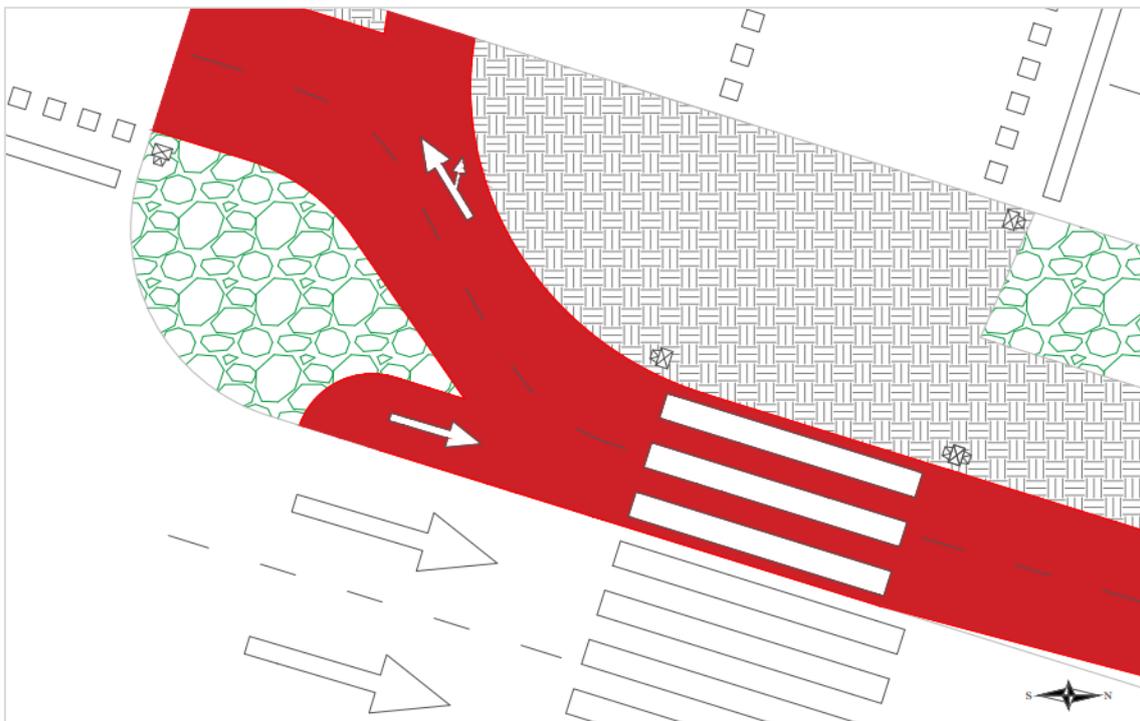


Figura 52 Propuesta de mejora B2 (Elaboración propia).

8.3.1 Modificaciones geométricas

En el caso del paso de peatones B2 no se proponen modificaciones en planta, no obstante, se propone la extensión hasta los 7 m de la rampa norte para tener una menor inclinación y reducir la aceleración en rampa de los vehículos que circulan dirección norte.

También se propone convertir la zona comprendida entre el cruce y el giro del carril bici al sur del paso de peatones en una zona ajardinada, de este modo se evita que los usuarios del carril bici continúen con una trayectoria recta y tengan que realizar el pequeño giro del carril bici, ayudando a disminuir la velocidad de los vehículos en ambos sentidos de circulación.

8.3.2 Modificaciones semafóricas

Se propone incluir dos semáforos de micromovilidad para regular el paso de peatones de la ciclo vía, uno para cada sentido, ambos de ciclo en ámbar ya que este paso de peatones no tiene un elevado flujo de peatones, pero también contribuyen a la reducción de velocidad de los vehículos al aproximarse al paso de peatones.

Si bien podemos considerar que la llegada al paso de peatones en sentido norte esta regulada por el semáforo del cruce, la distancia no es tan pequeña como en el paso de peatones A6, además hay que considerar también que la circulación en sentido norte cuenta con la incorporación de la calle Pobla de Farnals, por estos motivos se propone el semáforo de micromovilidad en ambos sentidos.

8.4 Propuesta de mejora D4

Se muestra en la siguiente imagen la propuesta para la mejora de la seguridad vial en el paso de peatones D4:

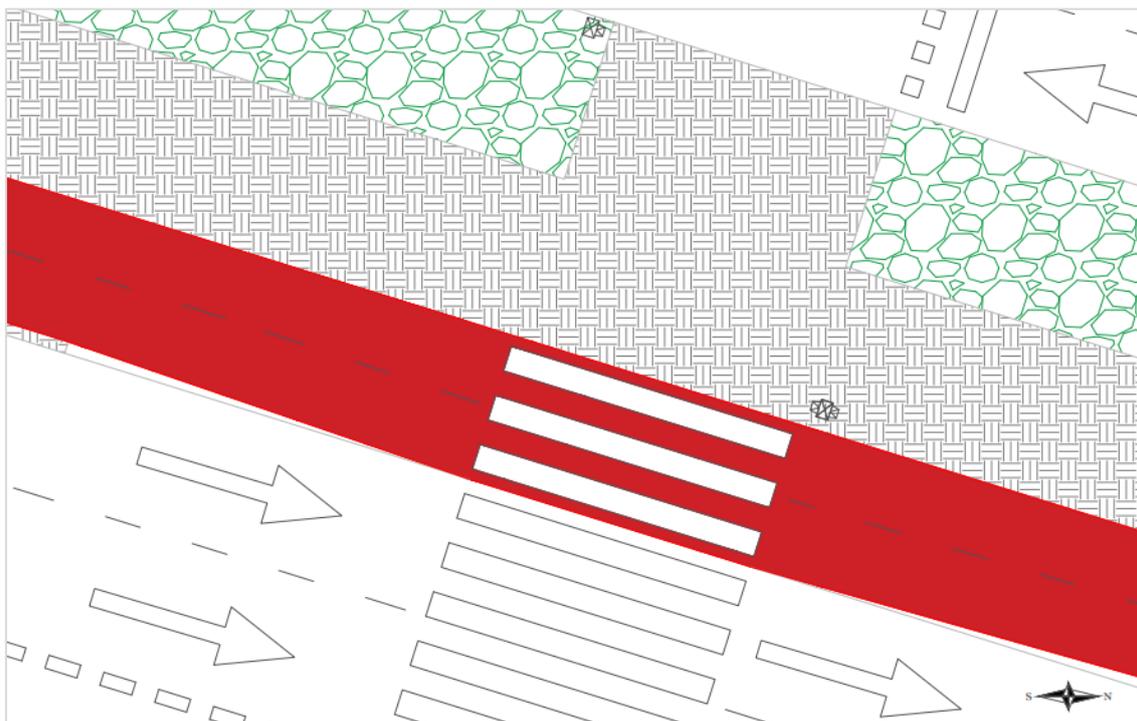


Figura 53 Propuesta de mejora D4 (Elaboración propia).

8.4.1 Modificaciones geométricas

En el caso del paso de peatones D4 no se proponen modificaciones en planta, no obstante, se propone la extensión hasta los 7 m de la rampa sur para tener una menor inclinación y reducir la aceleración en rampa de los vehículos que circulan dirección norte.

8.4.2 Modificaciones semafóricas

Únicamente se propone incluir también un semáforo de micromovilidad de ciclo en ámbar para regular la circulación en sentido sur, al igual que lo está en sentido norte.

8.5 Propuesta de mejora D4

Se muestra en la siguiente imagen la propuesta para la mejora de la seguridad vial en el paso de peatones D4:

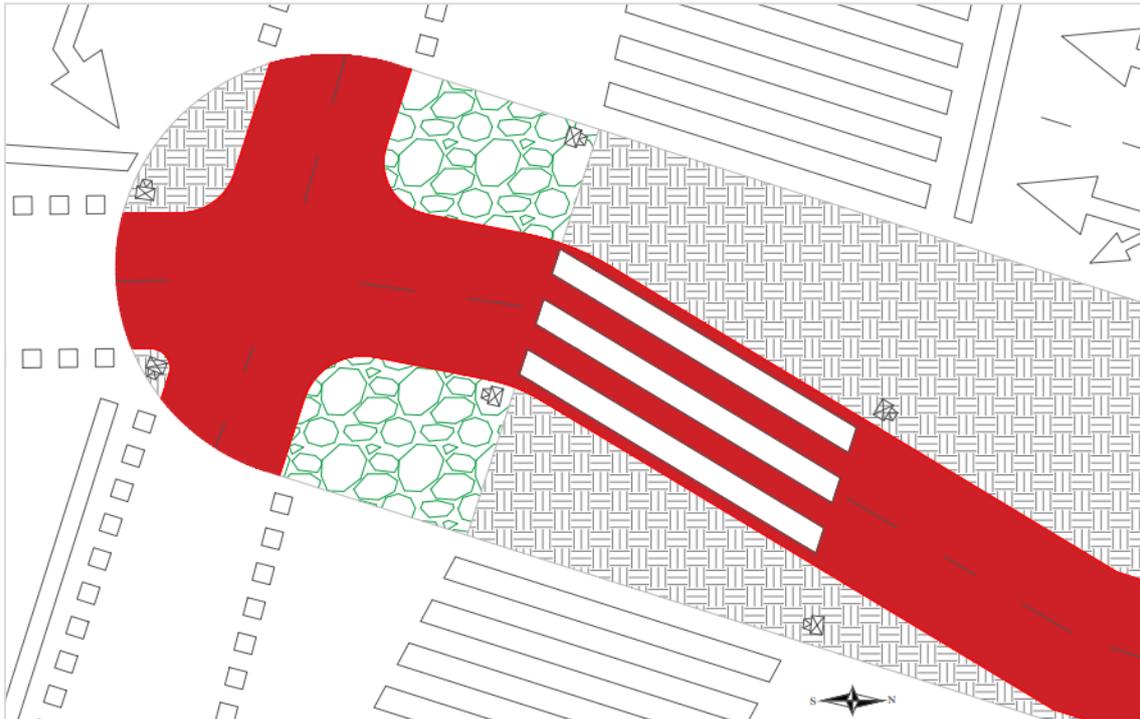


Figura 54 Propuesta de mejora C2 (Elaboración propia).

8.5.1 Modificaciones geométricas

En el caso del paso de peatones C2 se opta por el retranqueo del paso de peatones 1 metro hacia el norte, así como el desplazamiento de la ciclovía de la Av. del Port 2 metros hacia el sur a su paso por la mediana de la calle Dr. Manuel Candela, desplazando por tanto el cruce de estas dos ciclovías, dejando de este modo una franja entre la nueva zona de paso de peatones y el carril bici de la Av. del Port de 3 metros, esta franja será una nueva zona ajardinada, de este modo se evita que los usuarios de la ciclovía realicen en giro para incorporarse a la calle Dr. Manuel Candela por la franja peatonal y se vean obligados a realizarlo dentro del paso de peatones.

Este retranqueo también proporciona un tramo de carril bici para usarse zona de espera que evitaría que muchos usuarios esperen en la propia ciclovía de la Av. de Port para incorporarse en dirección norte.

Hay que tener en cuenta que el desplazamiento de la ciclovia de la Av. del Port 2 metros hacia dejaría sin espacio para detenerse a los vehículos que circulan por la Av. del Port y realizan un giro a izquierdas para incorporarse a la calle Dr. Manuel Candela por lo que el carril izquierdo de la avenida debería de modificarse a únicamente giro a izquierdas para evitar posibles conflictos o bien prohibir



Figura 55 Propuesta de giro Av. del Port - C. Dr. Manuel Candela (Elaboración propia).

el giro y en su defecto realizar tres giros a derechas por las calles Lebón, Islas Canarias y Montañana, como se muestra en la figura 55, este tipo de giros son muy habituales en la ciudad de València y únicamente modificaría la ruta en unos escasos 280 metros.

8.5.2 Modificaciones semafóricas

Al generarse esta franja de 3 metros se propone incluir dos semáforos de micromovilidad para regular el paso de peatones de la ciclovia, uno para cada sentido, ya que al generar la el espacio entre la zona de peatones y el carril bici de la Av. del Port se pueden detener los usuarios de la ciclovia.

En este caso se propone que el semáforo de micromovilidad que regula la circulación sentido norte sea de ciclo en ámbar, para que se agilice el flujo de vehículos cuando no haya peatones cruzando, sin embargo, el que regula la circulación en sentido sur sea de ciclo completo al menos en las horas pico, ya que tanto el paso de peatones C2 como la ciclovia de la AV. del Port tienen mucha afluencia al tratarse de una avenida que vertebrará gran parte de los barrios marítimos de la ciudad así como un eje entre el centro y la playa por lo que un semáforo de ciclo completo evitaría gran parte de los conflictos o posibles cruces con otros usuarios de las ciclovias.

9 REFERENCIAS

- Cátedra de Economía Colaborativa y Transformación Digital. (2021, noviembre 15). *Informe de movilidad sostenible y colaborativa en València*. Universidad de Valencia.
<https://www.uv.es/catedra-economia-colaborativa-transformacion-digital/es/novedades/informe-movilidad-sostenible-colaborativa-valencia-1286057015758/Novetat.html?id=1286226409050>
- Navarro, N. (2023, abril 24). *Cómo cambió el carril-bici el uso social de la bicicleta en València*. La Vanguardia.
<https://www.lavanguardia.com/local/valencia/20230424/8912411/como-cambio-valencia-carril-bici-social-bicicleta.html>
- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. (2021). *Ejes estratégicos de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030*.
<https://esmovilidad.transportes.gob.es/ejes-estrategicos>
- Gobierno de España. (2021). *Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia*.
<https://planderecuperacion.gob.es/>
- Unión Europea. (2021). *NextGenerationEU: Haz que sea real*.
https://next-generation-eu.europa.eu/index_es
- Asociación de Marcas y Bicicletas de España (AMBE). (2021). *Asociación de Marcas y Bicicletas de España*. <https://asociacionambe.com/>
- Dirección General de Tráfico. (2023, 2 de noviembre). *El acuerdo sobre los patinetes eléctricos en Madrid*. Revista DGT.
https://revista.dgt.es/es/motor/noticias/2023/11NOVIEMBRE/1102_Patinetes_transporteMadrid.shtml
- Universidad Politécnica de Valencia, Ana María Pérez Zurriaga. (2021, 4 de noviembre). *Primeros pasos con KINOVEA* [Video]. UPV Media.
<https://media.upv.es/#/portal/video/d5147710-3d7c-11ec-8a9e-a18d1c24491a>
- Universidad Politécnica de Valencia, Ana María Pérez Zurriaga. (2021, 4 de noviembre). *Medición de conflictos de tráfico con KINOVEA* [Video]. UPV Media.
<https://media.upv.es/#/portal/video/04288220-3d7e-11ec-8a9e-a18d1c24491a>



APÉNDICE 1: FICHAS TÉCNICAS DE CONFLICTOS DE TRÁFICO

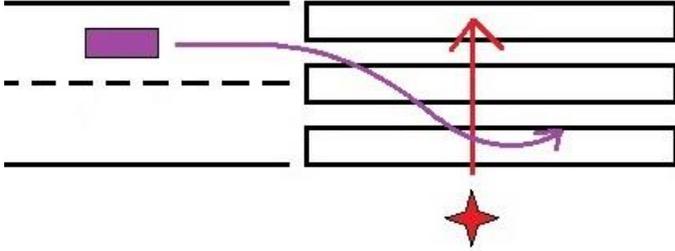


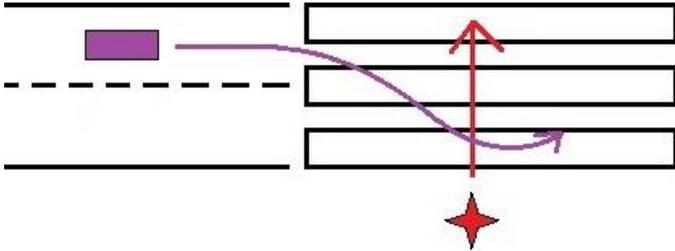
Estudio de seguridad vial en pasos de
peatones en el carril bici de C/ Doctor
Manuel Candela (València).



FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	001	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	23/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	6,98	<u>TTC</u>	2,42	<u>PET</u>	2,26		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
<u>PASO DE PEATONES</u>	D1	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>		T1			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>		Próximo			
<u>GRAVEDAD</u>				LEVE			

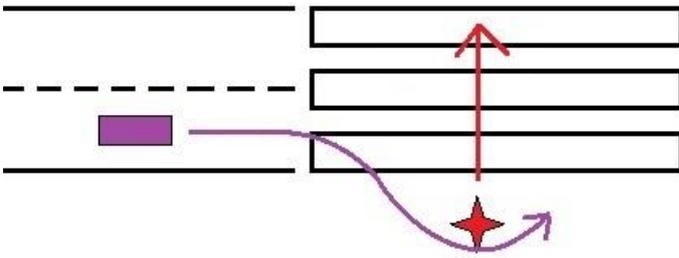
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	002	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Patinete	<u>FECHA</u>	23/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	9,25	<u>TTC</u>	1,34	<u>PET</u>	1,28		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
<u>PASO DE PEATONES</u>	D1	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>		T2			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>		Opuesto			
<u>GRAVEDAD</u>				MODERADO			

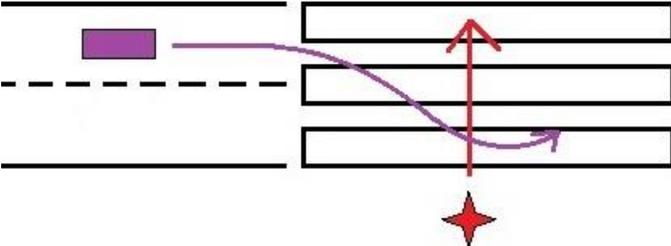
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	003
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).					
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Patinete	<u>FECHA</u>	23/05/2024	
<u>VELOCIDAD</u>	7,02	<u>TTC</u>	2,12	<u>PET</u>	1,66	
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>						
						
<u>PASO DE PEATONES</u>	D1		<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T1		
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte		<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto		
<u>GRAVEDAD</u>			LEVE			

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	004
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).					
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	23/05/2024	
<u>VELOCIDAD</u>	11,16	<u>TTC</u>	1,54	<u>PET</u>	0,36	
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>						
						
<u>PASO DE PEATONES</u>	D1		<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T1		
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur		<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto		
<u>GRAVEDAD</u>			GRAVE			

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	005
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).					
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	23/05/2024	
<u>VELOCIDAD</u>	15,23	<u>TTC</u>	1,80	<u>PET</u>	1,26	
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>						
<u>PASO DE PEATONES</u>	D1	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T5			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto			
<u>GRAVEDAD</u>	MODERADO					

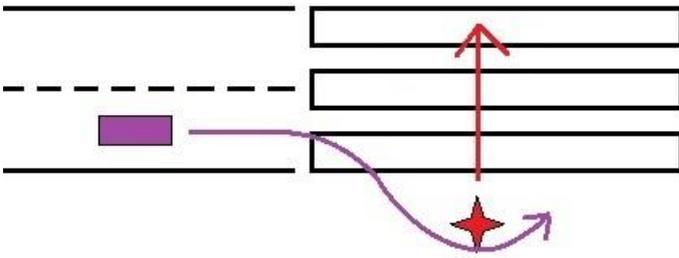
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	006
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).					
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	23/05/2024	
<u>VELOCIDAD</u>	5,83	<u>TTC</u>	3,56	<u>PET</u>	1,89	
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>						
<u>PASO DE PEATONES</u>	D1	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T1			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo			
<u>GRAVEDAD</u>	LEVE					

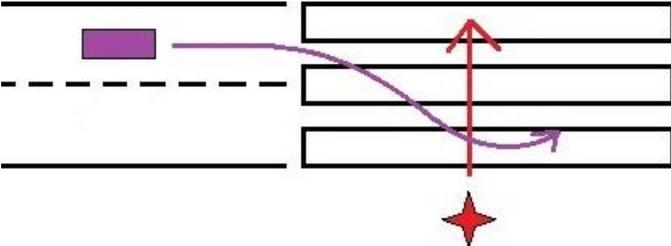
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	007	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	23/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	14,26	<u>TTC</u>	0,84	<u>PET</u>	2,66		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
							
<u>PASO DE PEATONES</u>	D1	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T4				
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo				
<u>GRAVEDAD</u>	MODERADO						

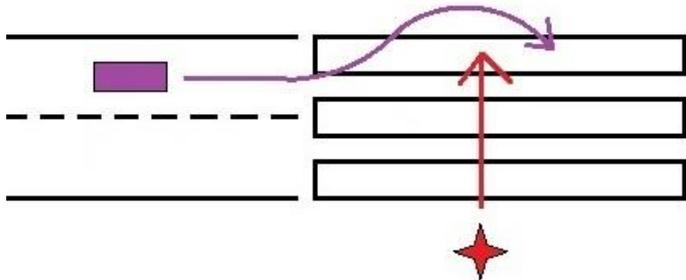
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	008	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	23/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	7,74	<u>TTC</u>	2,56	<u>PET</u>	0,59		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
							
<u>PASO DE PEATONES</u>	D1	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T1				
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto				
<u>GRAVEDAD</u>	LEVE						

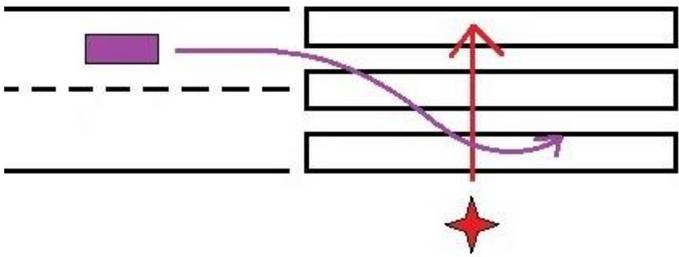
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	009	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Patinete	<u>FECHA</u>	23/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	14,33	<u>TTC</u>	1,88	<u>PET</u>	1,00		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
<u>PASO DE PEATONES</u>	D1		<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte		<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto			
<u>GRAVEDAD</u>			MODERADO				

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	010	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	23/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	9,86	<u>TTC</u>	1,48	<u>PET</u>	0,68		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
<u>PASO DE PEATONES</u>	D1		<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T1			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur		<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto			
<u>GRAVEDAD</u>			MODERADO				

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	011	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	23/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	8,82	<u>TTC</u>	0,62	<u>PET</u>	2,08		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
							
<u>PASO DE PEATONES</u>	D1	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>		T4			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>		Próximo			
<u>GRAVEDAD</u>				MODERADO			

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	012	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	23/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	13,39	<u>TTC</u>	1,58	<u>PET</u>	1,32		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
							
<u>PASO DE PEATONES</u>	D1	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>		T1			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>		Opuesto			
<u>GRAVEDAD</u>				MODERADO			

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO				<u>FICHA</u>	013
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).				
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	23/05/2024
<u>VELOCIDAD</u>	17,32	<u>TTC</u>	0,60	<u>PET</u>	0,92
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>					
					
<u>PASO DE PEATONES</u>	D1	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T5		
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto		
<u>GRAVEDAD</u>	GRAVE				

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO				<u>FICHA</u>	014
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).				
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	23/05/2024
<u>VELOCIDAD</u>	11,48	<u>TTC</u>	1,18	<u>PET</u>	0,78
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>					
					
<u>PASO DE PEATONES</u>	D1	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T4		
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto		
<u>GRAVEDAD</u>	MODERADO				

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	015
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).					
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	23/05/2024	
<u>VELOCIDAD</u>	10,87	<u>TTC</u>	1,00	<u>PET</u>	0,64	
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>						
<u>PASO DE PEATONES</u>	D1	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T1			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo			
<u>GRAVEDAD</u>	MODERADO					

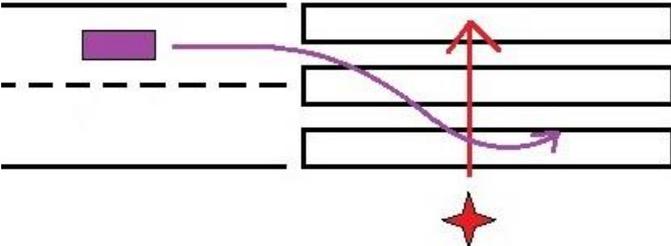
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	016
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).					
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Patinete	<u>FECHA</u>	23/05/2024	
<u>VELOCIDAD</u>	14,44	<u>TTC</u>	0,54	<u>PET</u>	1,88	
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>						
<u>PASO DE PEATONES</u>	D1	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T4			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo			
<u>GRAVEDAD</u>	GRAVE					

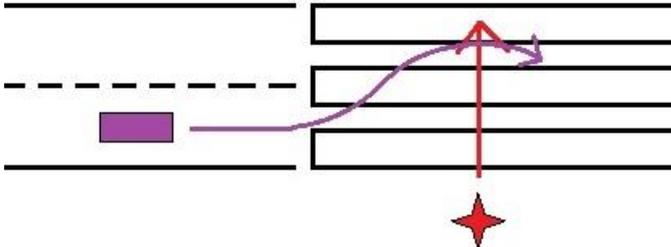
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	017
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).					
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	23/05/2024	
<u>VELOCIDAD</u>	12,64	<u>TTC</u>	1,26	<u>PET</u>	0,96	
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>						
<u>PASO DE PEATONES</u>	D1		<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T5		
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte		<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo		
<u>GRAVEDAD</u>	MODERADO					

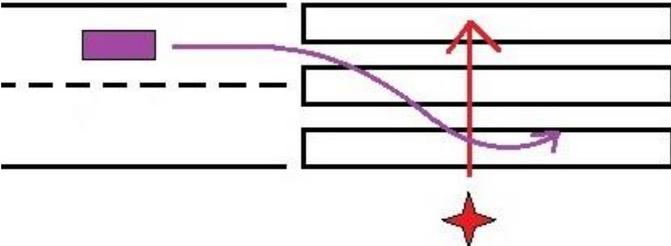
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	018
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).					
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	23/05/2024	
<u>VELOCIDAD</u>	11,56	<u>TTC</u>	0,36	<u>PET</u>	1,18	
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>						
<u>PASO DE PEATONES</u>	D1		<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T5		
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte		<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo		
<u>GRAVEDAD</u>	GRAVE					

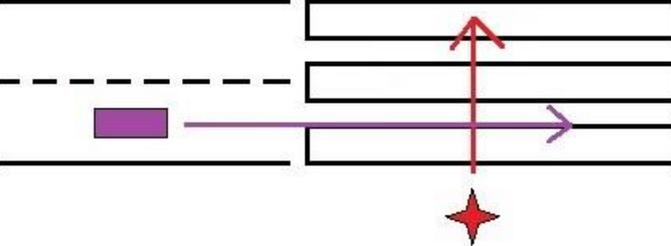
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	019	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	23/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	10,15	<u>TTC</u>	0,98	<u>PET</u>	0,97		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
<u>PASO DE PEATONES</u>	D1		<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte		<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo			
<u>GRAVEDAD</u>			MODERADO				

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	020	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	23/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	13,61	<u>TTC</u>	1,48	<u>PET</u>	0,88		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
<u>PASO DE PEATONES</u>	D1		<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T1			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte		<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto			
<u>GRAVEDAD</u>			MODERADO				

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	021
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).					
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Patinete	<u>FECHA</u>	23/05/2024	
<u>VELOCIDAD</u>	9,86	<u>TTC</u>	3,44	<u>PET</u>	2,02	
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>						
						
<u>PASO DE PEATONES</u>	D1	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T1			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto			
<u>GRAVEDAD</u>						LEVE

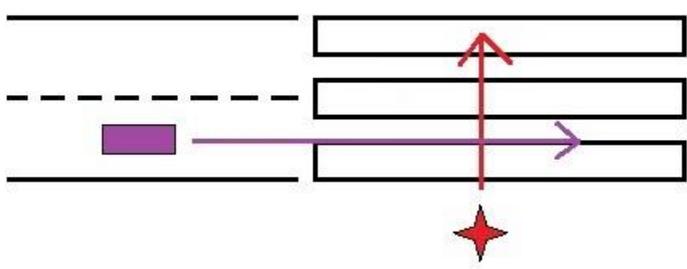
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	022
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).					
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	23/05/2024	
<u>VELOCIDAD</u>	20,02	<u>TTC</u>	0,48	<u>PET</u>	0,26	
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>						
						
<u>PASO DE PEATONES</u>	D1	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T5			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto			
<u>GRAVEDAD</u>						GRAVE

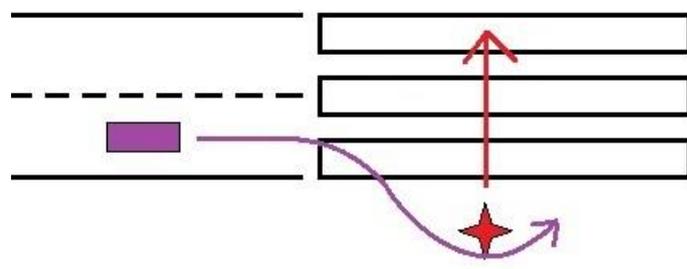
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	023	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	23/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	12,24	<u>TTC</u>	1,10	<u>PET</u>	1,01		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
							
<u>PASO DE PEATONES</u>	D1	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T4				
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto				
<u>GRAVEDAD</u>	MODERADO						

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	024	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	23/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	26,03	<u>TTC</u>	1,22	<u>PET</u>	2,22		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
							
<u>PASO DE PEATONES</u>	D1	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T3				
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo				
<u>GRAVEDAD</u>	GRAVE						

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	025	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	23/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	21,82	<u>TTC</u>	4,96	<u>PET</u>	0,50		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
<u>PASO DE PEATONES</u>	D1		<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T3			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte		<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo			
<u>GRAVEDAD</u>			LEVE				

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	026	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	23/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	16,31	<u>TTC</u>	1,42	<u>PET</u>	1,48		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
<u>PASO DE PEATONES</u>	D1		<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T5			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte		<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo			
<u>GRAVEDAD</u>			MODERADO				

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	027	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Patinete	<u>FECHA</u>	23/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	17,71	<u>TTC</u>	0,72	<u>PET</u>	1,18		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
							
<u>PASO DE PEATONES</u>	D1		<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T3			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte		<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto			
<u>GRAVEDAD</u>	GRAVE						

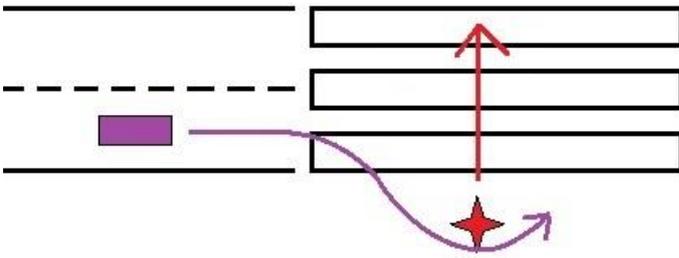
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	028	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	23/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	8,35	<u>TTC</u>	0,88	<u>PET</u>	0,68		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
							
<u>PASO DE PEATONES</u>	D1		<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T4			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur		<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo			
<u>GRAVEDAD</u>	MODERADO						

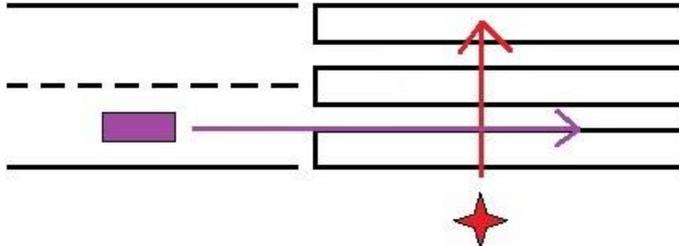
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO				<u>FICHA</u>	029
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).				
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	23/05/2024
<u>VELOCIDAD</u>	13,10	<u>TTC</u>	1,24	<u>PET</u>	0,98
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>					
<u>PASO DE PEATONES</u>	D1	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T1		
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo		
<u>GRAVEDAD</u>	MODERADO				

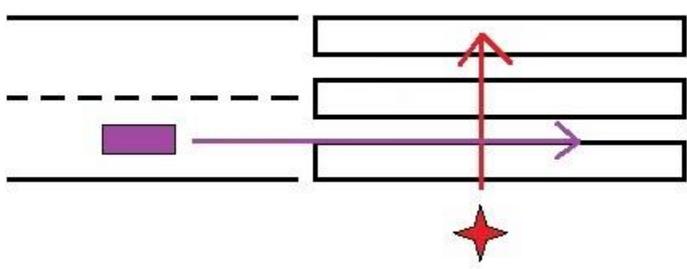
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO				<u>FICHA</u>	030
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).				
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	23/05/2024
<u>VELOCIDAD</u>	18,07	<u>TTC</u>	1,45	<u>PET</u>	1,42
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>					
<u>PASO DE PEATONES</u>	D1	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T3		
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo		
<u>GRAVEDAD</u>	MODERADO				

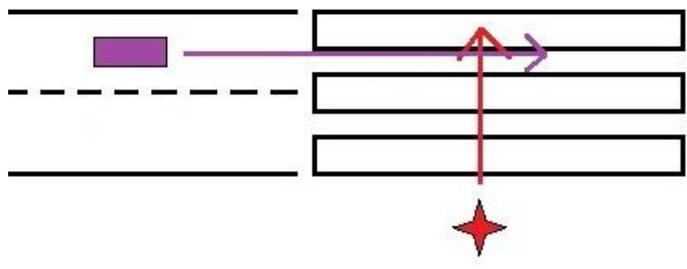
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	031	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	23/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	13,72	<u>TTC</u>	0,74	<u>PET</u>	1,62		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
<u>PASO DE PEATONES</u>	D1		<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T4			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte		<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo			
<u>GRAVEDAD</u>			MODERADO				

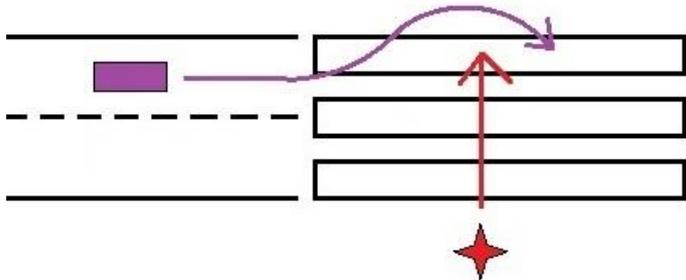
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	032	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Patinete	<u>FECHA</u>	24/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	15,01	<u>TTC</u>	2,03	<u>PET</u>	3,20		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
<u>PASO DE PEATONES</u>	A6		<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte		<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo			
<u>GRAVEDAD</u>			MODERADO				

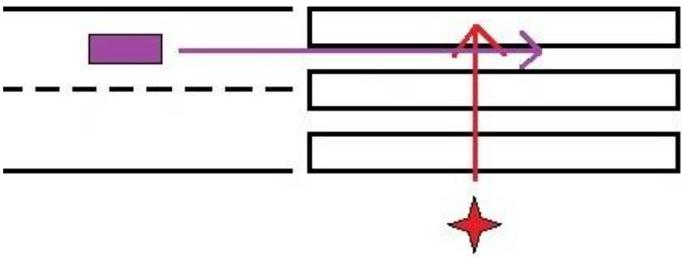
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	033	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	24/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	26,57	<u>TTC</u>	1,84	<u>PET</u>	1,68		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
							
<u>PASO DE PEATONES</u>	A6		<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T1			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte		<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo			
<u>GRAVEDAD</u>	GRAVE						

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	034	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	24/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	16,57	<u>TTC</u>	4,12	<u>PET</u>	1,96		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
							
<u>PASO DE PEATONES</u>	A6		<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte		<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo			
<u>GRAVEDAD</u>	LEVE						

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO				<u>FICHA</u>	035
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).				
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Patinete	<u>FECHA</u>	24/05/2024
<u>VELOCIDAD</u>	21,38	<u>TTC</u>	1,76	<u>PET</u>	0,61
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>					
					
<u>PASO DE PEATONES</u>	A6	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2		
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo		
<u>GRAVEDAD</u>	GRAVE				

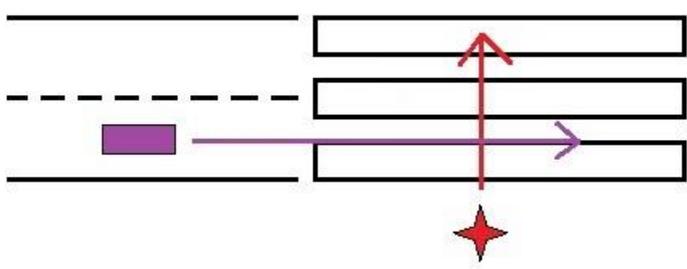
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO				<u>FICHA</u>	036
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).				
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Patinete	<u>FECHA</u>	24/05/2024
<u>VELOCIDAD</u>	11,56	<u>TTC</u>	2,08	<u>PET</u>	16,56
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>					
					
<u>PASO DE PEATONES</u>	A6	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2		
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto		
<u>GRAVEDAD</u>	LEVE				

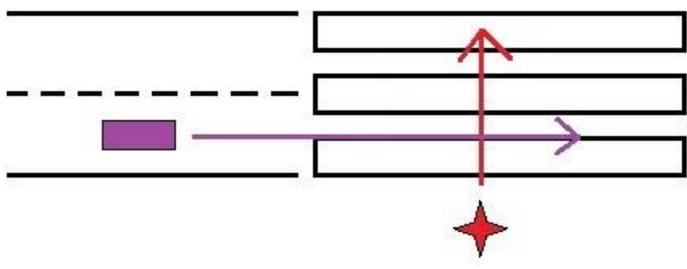
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO				<u>FICHA</u>	037
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).				
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Patinete	<u>FECHA</u>	24/05/2024
<u>VELOCIDAD</u>	21,53	<u>TTC</u>	1,48	<u>PET</u>	1,48
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>					
					
<u>PASO DE PEATONES</u>	A6	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T5		
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto		
<u>GRAVEDAD</u>	GRAVE				

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO				<u>FICHA</u>	038
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).				
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	24/05/2024
<u>VELOCIDAD</u>	12,13	<u>TTC</u>	1,93	<u>PET</u>	1,20
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>					
					
<u>PASO DE PEATONES</u>	A6	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2		
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto		
<u>GRAVEDAD</u>	MODERADO				

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	039	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	24/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	6,84	<u>TTC</u>	3,56	<u>PET</u>	1,76		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
<u>PASO DE PEATONES</u>	A6		<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte		<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto			
<u>GRAVEDAD</u>	LEVE						

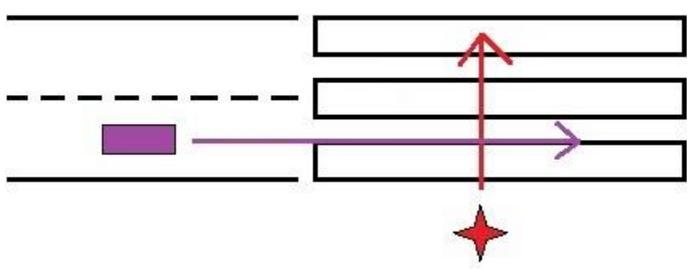
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	040	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	24/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	12,13	<u>TTC</u>	3,20	<u>PET</u>	2,88		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
<u>PASO DE PEATONES</u>	A6		<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T1			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte		<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo			
<u>GRAVEDAD</u>	LEVE						

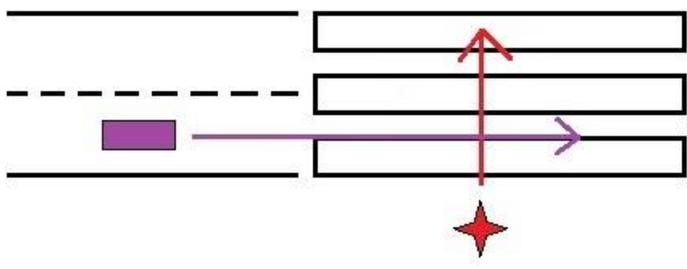
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO				<u>FICHA</u>	041
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).				
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	24/05/2024
<u>VELOCIDAD</u>	14,80	<u>TTC</u>	3,44	<u>PET</u>	83,68
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>					
					
<u>PASO DE PEATONES</u>	A6	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2		
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo		
<u>GRAVEDAD</u>	LEVE				

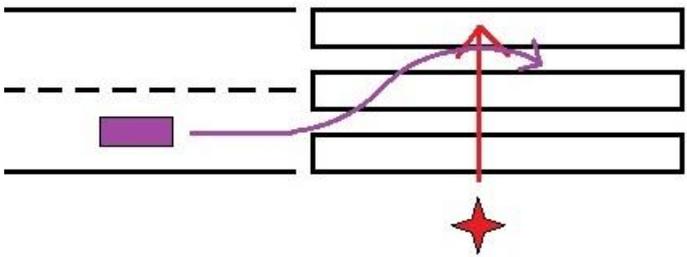
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO				<u>FICHA</u>	042
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).				
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	24/05/2024
<u>VELOCIDAD</u>	10,37	<u>TTC</u>	3,39	<u>PET</u>	73,99
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>					
					
<u>PASO DE PEATONES</u>	A6	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2		
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo		
<u>GRAVEDAD</u>	LEVE				

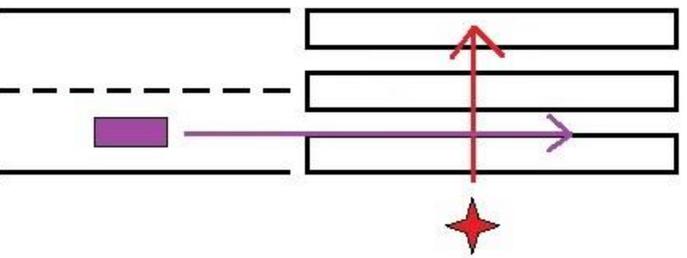
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	043	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	24/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	20,23	<u>TTC</u>	0,78	<u>PET</u>	0,48		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
<u>PASO DE PEATONES</u>	A6		<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T4			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte		<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo			
<u>GRAVEDAD</u>	GRAVE						

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	044	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Patinete	<u>FECHA</u>	24/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	17,50	<u>TTC</u>	1,28	<u>PET</u>	1,00		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
<u>PASO DE PEATONES</u>	A6		<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T4			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte		<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto			
<u>GRAVEDAD</u>	GRAVE						

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	045
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).					
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	24/05/2024	
<u>VELOCIDAD</u>	13,46	<u>TTC</u>	4,12	<u>PET</u>	86,36	
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>						
						
<u>PASO DE PEATONES</u>	A6		<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2		
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte		<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo		
<u>GRAVEDAD</u>	LEVE					

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	046
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).					
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Patinete	<u>FECHA</u>	24/05/2024	
<u>VELOCIDAD</u>	12,38	<u>TTC</u>	2,80	<u>PET</u>	1,28	
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>						
						
<u>PASO DE PEATONES</u>	A6		<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2		
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte		<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo		
<u>GRAVEDAD</u>	MODERADO					

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	047	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	24/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	15,77	<u>TTC</u>	1,28	<u>PET</u>	0,81		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
							
<u>PASO DE PEATONES</u>	A6		<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T6			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte		<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo			
<u>GRAVEDAD</u>	GRAVE						

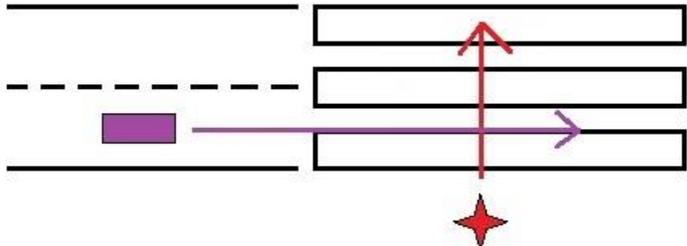
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	048	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	24/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	16,60	<u>TTC</u>	1,80	<u>PET</u>	1,56		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
							
<u>PASO DE PEATONES</u>	A6		<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte		<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo			
<u>GRAVEDAD</u>	GRAVE						

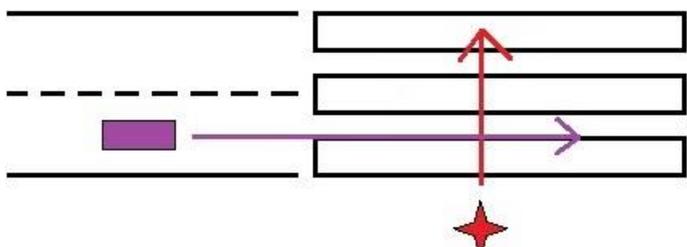
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	049
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).					
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	24/05/2024	
<u>VELOCIDAD</u>	6,08	<u>TTC</u>	3,88	<u>PET</u>	0,80	
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>						
<u>PASO DE PEATONES</u>	A6		<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2		
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte		<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto		
<u>GRAVEDAD</u>			MODERADO			

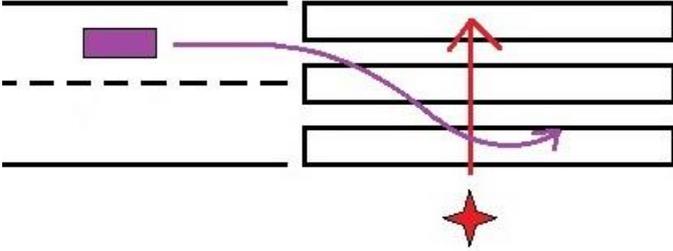
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	050
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).					
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Patinete	<u>FECHA</u>	24/05/2024	
<u>VELOCIDAD</u>	12,89	<u>TTC</u>	3,48	<u>PET</u>	88,56	
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>						
<u>PASO DE PEATONES</u>	A6		<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2		
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte		<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo		
<u>GRAVEDAD</u>			LEVE			

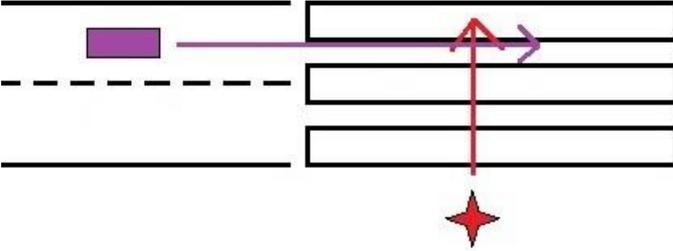
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	051
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).					
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	24/05/2024	
<u>VELOCIDAD</u>	6,59	<u>TTC</u>	7,24	<u>PET</u>	2,56	
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>						
<u>PASO DE PEATONES</u>	A6	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto			
<u>GRAVEDAD</u>						LEVE

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	052
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).					
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	24/05/2024	
<u>VELOCIDAD</u>	8,46	<u>TTC</u>	3,28	<u>PET</u>	75,44	
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>						
<u>PASO DE PEATONES</u>	A6	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo			
<u>GRAVEDAD</u>						LEVE

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	053	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	24/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	6,37	<u>TTC</u>	4,76	<u>PET</u>	8,96		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
							
<u>PASO DE PEATONES</u>	A6	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2				
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo				
<u>GRAVEDAD</u>						LEVE	

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	054	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Patinete	<u>FECHA</u>	24/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	12,49	<u>TTC</u>	1,98	<u>PET</u>	0,92		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
							
<u>PASO DE PEATONES</u>	A6	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2				
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo				
<u>GRAVEDAD</u>						MODERADO	

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO				<u>FICHA</u>	055
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).				
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	24/05/2024
<u>VELOCIDAD</u>	16,09	<u>TTC</u>	1,20	<u>PET</u>	2,16
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>					
					
<u>PASO DE PEATONES</u>	A6	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T4		
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto		
<u>GRAVEDAD</u>	GRAVE				

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO				<u>FICHA</u>	056
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).				
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	24/05/2024
<u>VELOCIDAD</u>	8,82	<u>TTC</u>	3,68	<u>PET</u>	2,59
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>					
					
<u>PASO DE PEATONES</u>	A6	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2		
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto		
<u>GRAVEDAD</u>	LEVE				

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	057	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	24/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	9,50	<u>TTC</u>	0,88	<u>PET</u>	0,88		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
<u>PASO DE PEATONES</u>	A6	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T5				
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo				
<u>GRAVEDAD</u>	GRAVE						

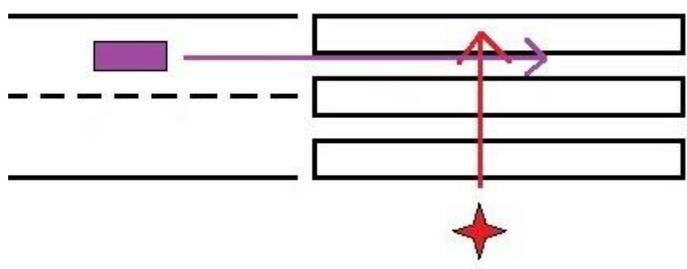
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	058	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Patinete	<u>FECHA</u>	24/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	27,29	<u>TTC</u>	1,48	<u>PET</u>	3,28		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
<u>PASO DE PEATONES</u>	A6	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T3				
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto				
<u>GRAVEDAD</u>	GRAVE						

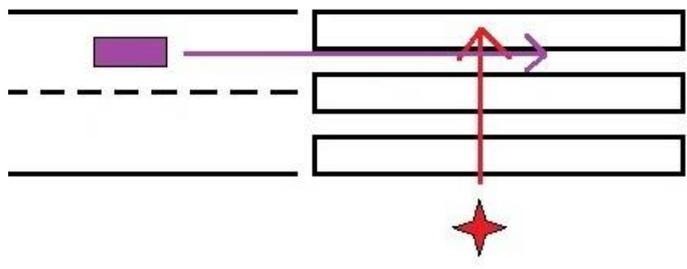
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	059
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).					
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Patinete	<u>FECHA</u>	24/05/2024	
<u>VELOCIDAD</u>	17,89	<u>TTC</u>	2,58	<u>PET</u>	23,96	
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>						
<u>PASO DE PEATONES</u>	A6	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo			
<u>GRAVEDAD</u>	LEVE					

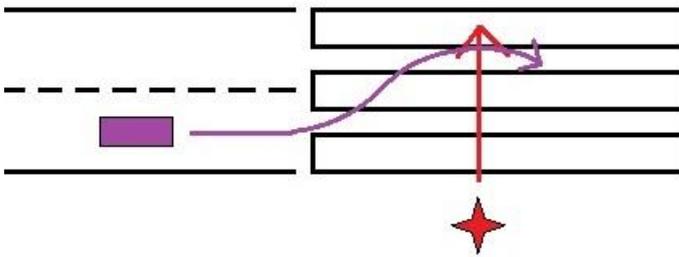
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	060
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).					
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Patinete	<u>FECHA</u>	24/05/2024	
<u>VELOCIDAD</u>	12,85	<u>TTC</u>	1,84	<u>PET</u>	1,84	
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>						
<u>PASO DE PEATONES</u>	A6	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T1			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto			
<u>GRAVEDAD</u>	MODERADO					

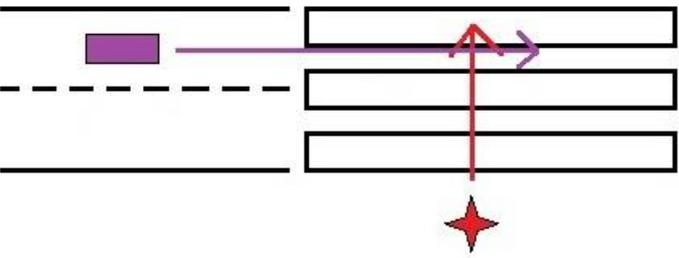
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	061	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	27/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	20,45	<u>TTC</u>	1,60	<u>PET</u>	1,04		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
<u>PASO DE PEATONES</u>	B2	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2				
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo				
<u>GRAVEDAD</u>	GRAVE						

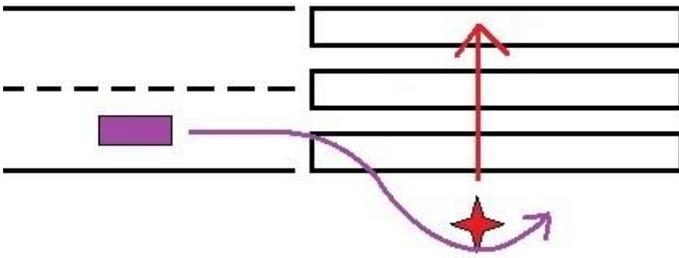
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	062	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Patinete	<u>FECHA</u>	27/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	25,49	<u>TTC</u>	1,84	<u>PET</u>	1,44		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
<u>PASO DE PEATONES</u>	B2	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2				
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo				
<u>GRAVEDAD</u>	GRAVE						

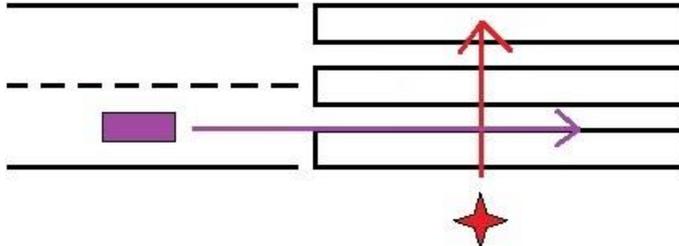
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	063	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	27/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	8,75	<u>TTC</u>	1,84	<u>PET</u>	1,44		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
							
<u>PASO DE PEATONES</u>	B2	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2				
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto				
<u>GRAVEDAD</u>						LEVE	

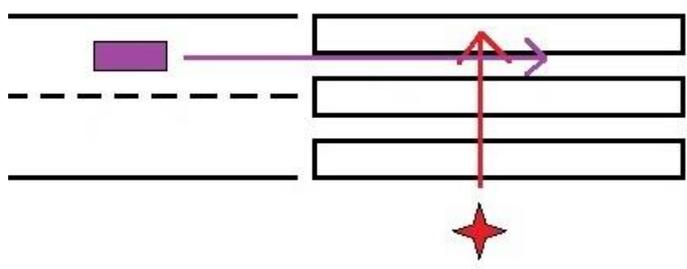
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	064	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	27/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	11,92	<u>TTC</u>	2,68	<u>PET</u>	2,08		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
							
<u>PASO DE PEATONES</u>	B2	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2				
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto				
<u>GRAVEDAD</u>						LEVE	

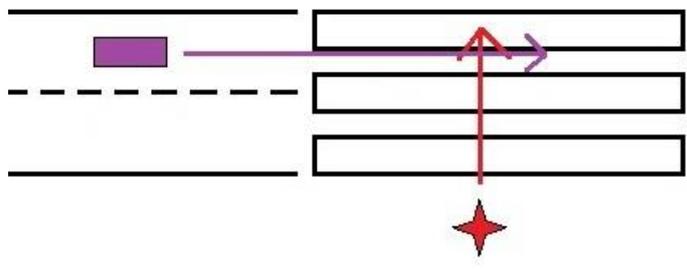
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	065	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	27/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	15,48	<u>TTC</u>	0,72	<u>PET</u>	0,72		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
							
<u>PASO DE PEATONES</u>	B2	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T5				
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo				
<u>GRAVEDAD</u>	GRAVE						

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	066	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Patinete	<u>FECHA</u>	27/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	11,34	<u>TTC</u>	2,76	<u>PET</u>	4,80		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
							
<u>PASO DE PEATONES</u>	B2	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2				
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto				
<u>GRAVEDAD</u>	LEVE						

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	067	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	27/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	11,56	<u>TTC</u>	1,72	<u>PET</u>	0,68		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
							
<u>PASO DE PEATONES</u>	B2	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T1				
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto				
<u>GRAVEDAD</u>	GRAVE						

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	068	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	27/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	11,48	<u>TTC</u>	1,92	<u>PET</u>	0,85		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
							
<u>PASO DE PEATONES</u>	B2	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2				
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo				
<u>GRAVEDAD</u>	MODERADO						

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	069	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Patinete	<u>FECHA</u>	27/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	10,37	<u>TTC</u>	2,95	<u>PET</u>	2,44		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
							
<u>PASO DE PEATONES</u>	B2	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2				
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto				
<u>GRAVEDAD</u>	LEVE						

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	070	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	27/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	15,12	<u>TTC</u>	1,81	<u>PET</u>	0,65		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
							
<u>PASO DE PEATONES</u>	B2	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2				
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto				
<u>GRAVEDAD</u>	GRAVE						

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	071	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	27/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	9,50	<u>TTC</u>	2,32	<u>PET</u>	0,91		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
<u>PASO DE PEATONES</u>	B2		<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte		<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo			
<u>GRAVEDAD</u>	MODERADO						

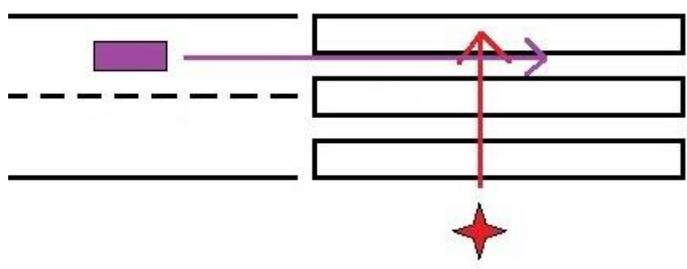
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	072	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	27/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	8,32	<u>TTC</u>	3,12	<u>PET</u>	1,03		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
<u>PASO DE PEATONES</u>	B2		<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur		<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto			
<u>GRAVEDAD</u>	LEVE						

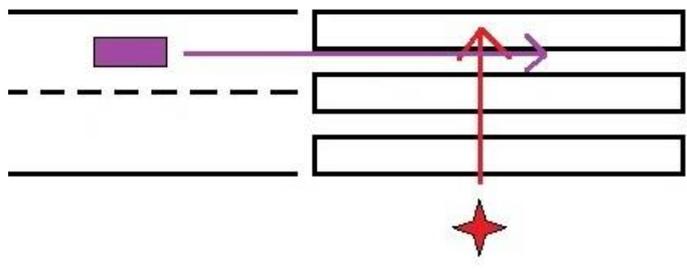
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	073	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	27/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	18,47	<u>TTC</u>	2,32	<u>PET</u>	0,95		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
<u>PASO DE PEATONES</u>	B2	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T1				
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto				
<u>GRAVEDAD</u>	MODERADO						

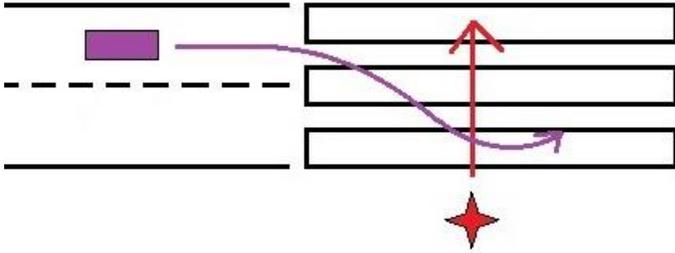
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	074	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Patinete	<u>FECHA</u>	27/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	10,01	<u>TTC</u>	3,04	<u>PET</u>	1,03		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
<u>PASO DE PEATONES</u>	B2	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2				
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo				
<u>GRAVEDAD</u>	LEVE						

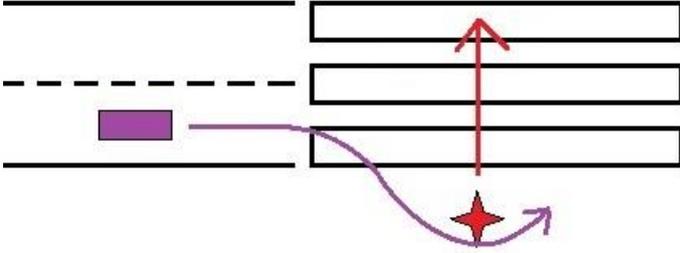
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	075
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).					
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Patinete	<u>FECHA</u>	27/05/2024	
<u>VELOCIDAD</u>	10,37	<u>TTC</u>	3,32	<u>PET</u>	1,44	
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>						
<u>PASO DE PEATONES</u>	B2	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto			
<u>GRAVEDAD</u>	LEVE					

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	076
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).					
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	27/05/2024	
<u>VELOCIDAD</u>	19,33	<u>TTC</u>	2,12	<u>PET</u>	0,56	
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>						
<u>PASO DE PEATONES</u>	B2	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T1			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo			
<u>GRAVEDAD</u>	GRAVE					

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO				<u>FICHA</u>	077
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).				
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	27/05/2024
<u>VELOCIDAD</u>	11,34	<u>TTC</u>	1,97	<u>PET</u>	2,12
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>					
					
<u>PASO DE PEATONES</u>	B2	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2		
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto		
<u>GRAVEDAD</u>	MODERADO				

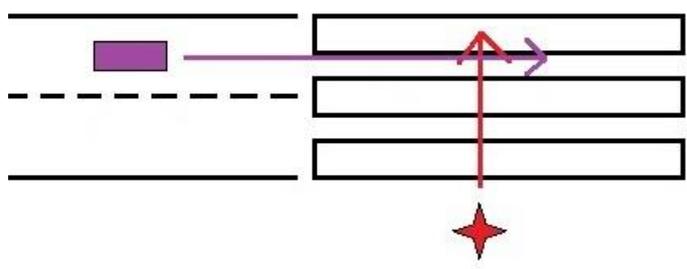
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO				<u>FICHA</u>	078
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).				
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	27/05/2024
<u>VELOCIDAD</u>	18,40	<u>TTC</u>	1,24	<u>PET</u>	1,57
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>					
					
<u>PASO DE PEATONES</u>	B2	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T3		
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto		
<u>GRAVEDAD</u>	GRAVE				

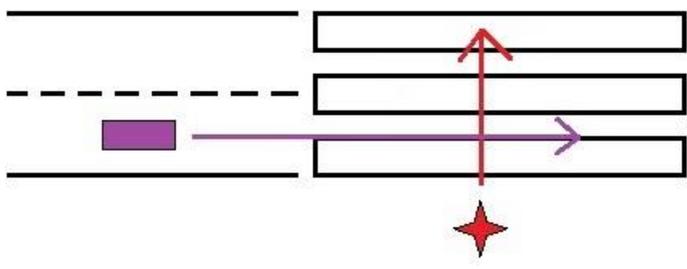
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	079
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).					
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Patinete	<u>FECHA</u>	27/05/2024	
<u>VELOCIDAD</u>	8,46	<u>TTC</u>	1,76	<u>PET</u>	0,52	
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>						
						
<u>PASO DE PEATONES</u>	B2	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T1			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto			
<u>GRAVEDAD</u>	GRAVE					

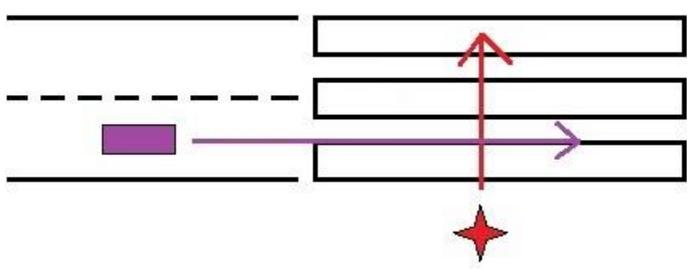
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	080
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).					
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	27/05/2024	
<u>VELOCIDAD</u>	23,04	<u>TTC</u>	1,12	<u>PET</u>	1,48	
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>						
						
<u>PASO DE PEATONES</u>	B2	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T4			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo			
<u>GRAVEDAD</u>	GRAVE					

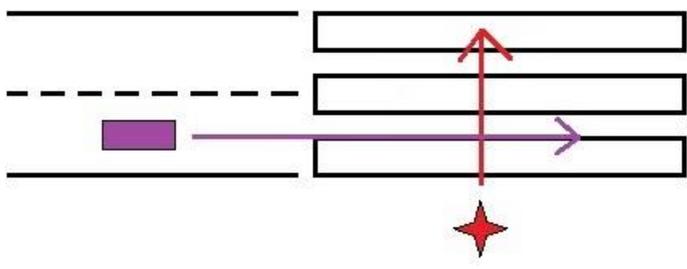
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	081	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Patinete	<u>FECHA</u>	27/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	16,09	<u>TTC</u>	2,08	<u>PET</u>	1,12		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
<u>PASO DE PEATONES</u>	B2	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T1				
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo				
<u>GRAVEDAD</u>						MODERADO	

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	082	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	27/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	21,06	<u>TTC</u>	1,80	<u>PET</u>	1,20		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
<u>PASO DE PEATONES</u>	B2	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T1				
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo				
<u>GRAVEDAD</u>						GRAVE	

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO				<u>FICHA</u>	083
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).				
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Patinete	<u>FECHA</u>	28/05/2024
<u>VELOCIDAD</u>	8,17	<u>TTC</u>	3,14	<u>PET</u>	1,56
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>					
					
<u>PASO DE PEATONES</u>	D4	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2		
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto		
<u>GRAVEDAD</u>	LEVE				

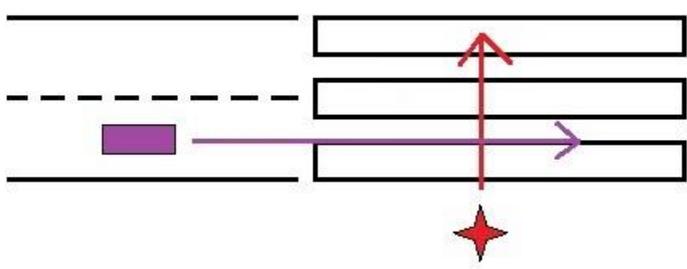
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO				<u>FICHA</u>	084
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).				
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	28/05/2024
<u>VELOCIDAD</u>	7,88	<u>TTC</u>	2,60	<u>PET</u>	1,16
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>					
					
<u>PASO DE PEATONES</u>	D4	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2		
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo		
<u>GRAVEDAD</u>	LEVE				

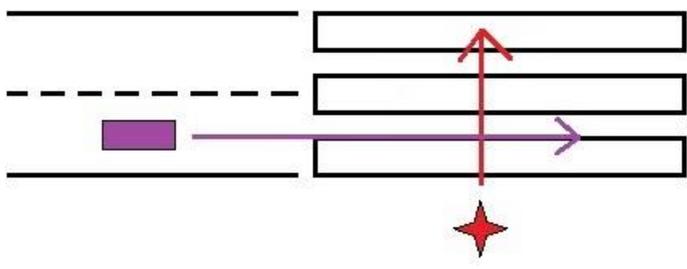
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO				<u>FICHA</u>	085
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).				
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	28/05/2024
<u>VELOCIDAD</u>	19,62	<u>TTC</u>	1,20	<u>PET</u>	0,80
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>					
					
<u>PASO DE PEATONES</u>	D4	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T3		
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo		
<u>GRAVEDAD</u>	GRAVE				

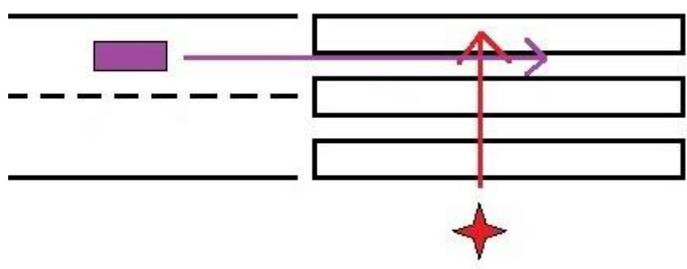
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO				<u>FICHA</u>	086
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).				
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	28/05/2024
<u>VELOCIDAD</u>	5,94	<u>TTC</u>	6,12	<u>PET</u>	9,92
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>					
					
<u>PASO DE PEATONES</u>	D4	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2		
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo		
<u>GRAVEDAD</u>	LEVE				

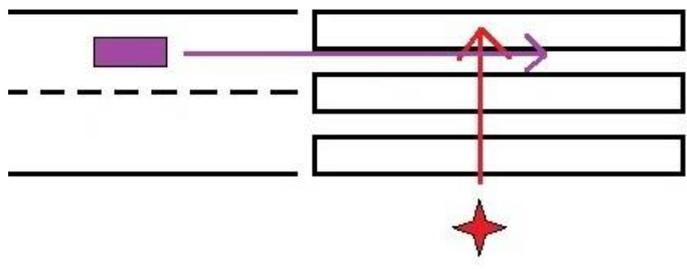
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	087
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).					
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	28/05/2024	
<u>VELOCIDAD</u>	15,73	<u>TTC</u>	2,44	<u>PET</u>	1,48	
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>						
<u>PASO DE PEATONES</u>	D4	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo			
<u>GRAVEDAD</u>						MODERADO

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	088
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).					
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	28/05/2024	
<u>VELOCIDAD</u>	20,88	<u>TTC</u>	1,60	<u>PET</u>	0,76	
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>						
<u>PASO DE PEATONES</u>	D4	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T4			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo			
<u>GRAVEDAD</u>						GRAVE

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	089	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Patinete	<u>FECHA</u>	28/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	7,49	<u>TTC</u>	2,60	<u>PET</u>	2,60		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
							
<u>PASO DE PEATONES</u>	D4		<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte		<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto			
<u>GRAVEDAD</u>			LEVE				

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	090	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Patinete	<u>FECHA</u>	28/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	4,32	<u>TTC</u>	3,04	<u>PET</u>	0,87		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
							
<u>PASO DE PEATONES</u>	D4		<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte		<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo			
<u>GRAVEDAD</u>			MODERADO				

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	091
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).					
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	28/05/2024	
<u>VELOCIDAD</u>	21,06	<u>TTC</u>	1,56	<u>PET</u>	1,80	
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>						
						
<u>PASO DE PEATONES</u>	D4	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T3			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto			
<u>GRAVEDAD</u>	GRAVE					

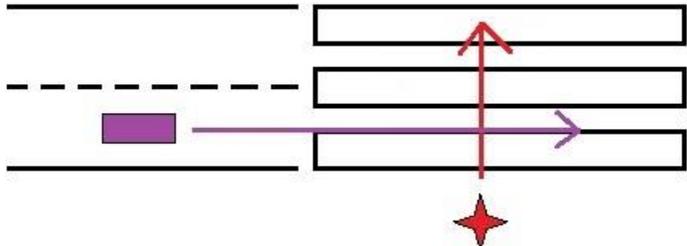
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	092
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).					
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	28/05/2024	
<u>VELOCIDAD</u>	11,34	<u>TTC</u>	1,88	<u>PET</u>	0,64	
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>						
						
<u>PASO DE PEATONES</u>	D4	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto			
<u>GRAVEDAD</u>	GRAVE					

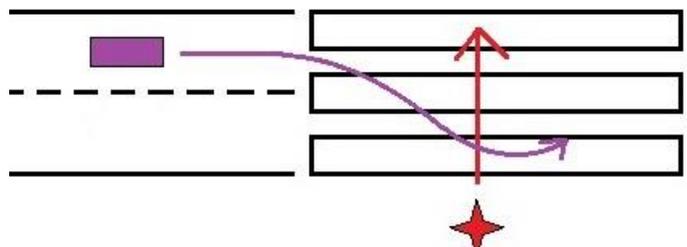
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	093	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	28/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	28,84	<u>TTC</u>	0,85	<u>PET</u>	1,59		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
<u>PASO DE PEATONES</u>	D4	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T5				
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo				
<u>GRAVEDAD</u>						GRAVE	

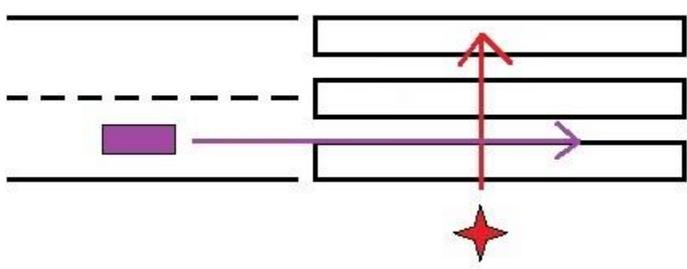
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	094	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	28/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	25,49	<u>TTC</u>	1,56	<u>PET</u>	1,28		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
<u>PASO DE PEATONES</u>	D4	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T4				
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo				
<u>GRAVEDAD</u>						GRAVE	

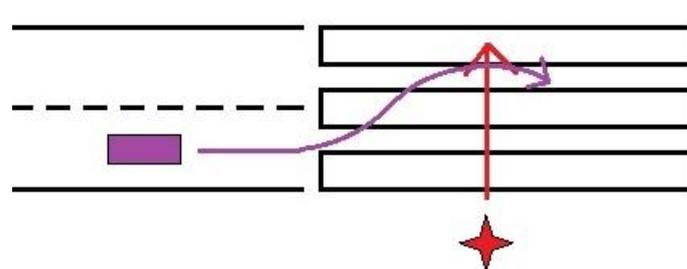
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	095
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).					
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	28/05/2024	
<u>VELOCIDAD</u>	12,60	<u>TTC</u>	2,36	<u>PET</u>	1,66	
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>						
<u>PASO DE PEATONES</u>	D4		<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2		
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte		<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto		
<u>GRAVEDAD</u>	MODERADO					

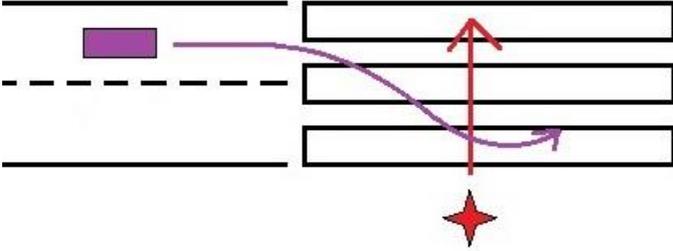
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	096
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).					
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	28/05/2024	
<u>VELOCIDAD</u>	19,58	<u>TTC</u>	0,92	<u>PET</u>	1,78	
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>						
<u>PASO DE PEATONES</u>	D4		<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T4		
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur		<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo		
<u>GRAVEDAD</u>	GRAVE					

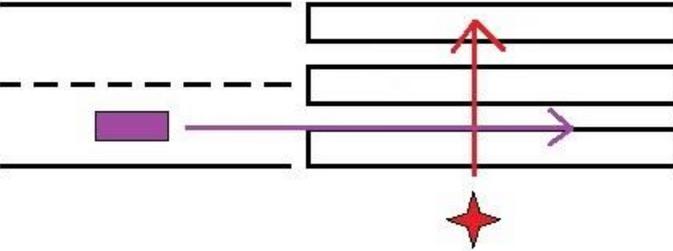
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	097
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).					
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	28/05/2024	
<u>VELOCIDAD</u>	19,84	<u>TTC</u>	1,32	<u>PET</u>	1,08	
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>						
						
<u>PASO DE PEATONES</u>	D4		<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T3		
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte		<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto		
<u>GRAVEDAD</u>	GRAVE					

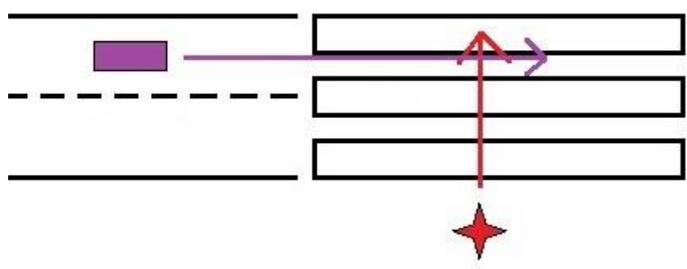
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	098
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).					
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Patinete	<u>FECHA</u>	28/05/2024	
<u>VELOCIDAD</u>	16,45	<u>TTC</u>	1,88	<u>PET</u>	2,48	
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>						
						
<u>PASO DE PEATONES</u>	D4		<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T1		
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur		<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto		
<u>GRAVEDAD</u>	MODERADO					

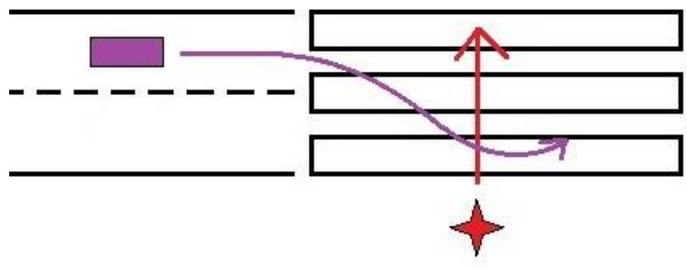
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	099	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	28/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	26,96	<u>TTC</u>	0,92	<u>PET</u>	1,16		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
							
<u>PASO DE PEATONES</u>	D4		<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T3			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte		<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo			
<u>GRAVEDAD</u>			GRAVE				

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	100	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Patinete	<u>FECHA</u>	30/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	13,50	<u>TTC</u>	1,04	<u>PET</u>	0,87		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
							
<u>PASO DE PEATONES</u>	C2		<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T5			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte		<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo			
<u>GRAVEDAD</u>			GRAVE				

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO				<u>FICHA</u>	101
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).				
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Patinete	<u>FECHA</u>	30/05/2024
<u>VELOCIDAD</u>	12,82	<u>TTC</u>	1,66	<u>PET</u>	0,54
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>					
					
<u>PASO DE PEATONES</u>	C2	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T1		
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto		
<u>GRAVEDAD</u>	GRAVE				

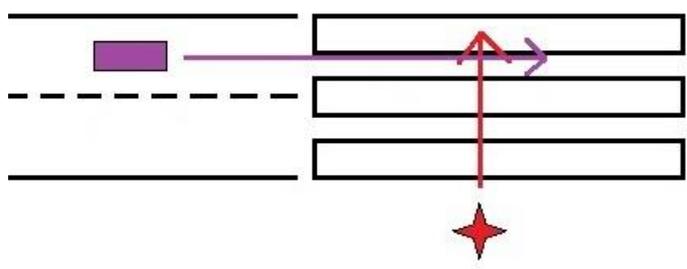
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO				<u>FICHA</u>	102
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).				
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	30/05/2024
<u>VELOCIDAD</u>	13,93	<u>TTC</u>	1,84	<u>PET</u>	1,36
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>					
					
<u>PASO DE PEATONES</u>	C2	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2		
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto		
<u>GRAVEDAD</u>	LEVE				

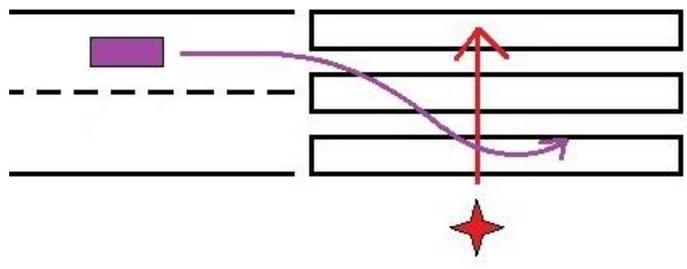
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	103	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	30/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	12,02	<u>TTC</u>	2,24	<u>PET</u>	0,42		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
							
<u>PASO DE PEATONES</u>	C2	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2				
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto				
<u>GRAVEDAD</u>	GRAVE						

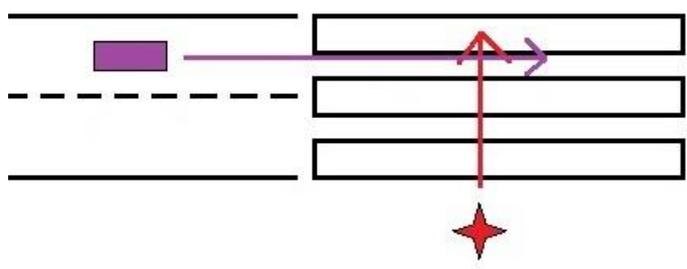
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	104	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Patinete	<u>FECHA</u>	30/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	10,69	<u>TTC</u>	2,03	<u>PET</u>	1,28		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
							
<u>PASO DE PEATONES</u>	C2	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T1				
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto				
<u>GRAVEDAD</u>	MODERADO						

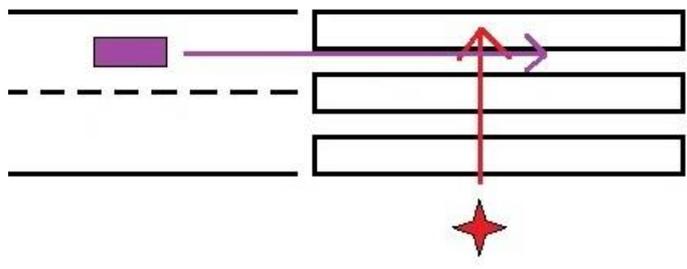
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	105	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	30/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	12,78	<u>TTC</u>	2,44	<u>PET</u>	0,52		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
<u>PASO DE PEATONES</u>	C2	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T1				
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo				
<u>GRAVEDAD</u>	GRAVE						

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	106	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	30/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	12,06	<u>TTC</u>	1,52	<u>PET</u>	6,95		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
<u>PASO DE PEATONES</u>	C2	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2				
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo				
<u>GRAVEDAD</u>	LEVE						

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	107
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).					
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	30/05/2024	
<u>VELOCIDAD</u>	9,90	<u>TTC</u>	2,48	<u>PET</u>	0,51	
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>						
						
<u>PASO DE PEATONES</u>	C2	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto			
<u>GRAVEDAD</u>	GRAVE					

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	108
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).					
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	30/05/2024	
<u>VELOCIDAD</u>	9,14	<u>TTC</u>	1,96	<u>PET</u>	1,34	
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>						
						
<u>PASO DE PEATONES</u>	C2	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T1			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto			
<u>GRAVEDAD</u>	MODERADO					

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	109	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	30/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	9,25	<u>TTC</u>	0,84	<u>PET</u>	0,60		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
							
<u>PASO DE PEATONES</u>	C2	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T3				
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto				
<u>GRAVEDAD</u>	GRAVE						

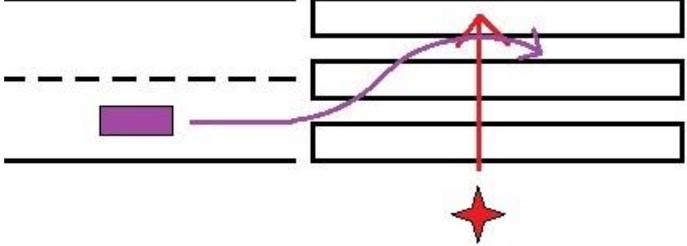
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	110	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Patinete	<u>FECHA</u>	30/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	9,22	<u>TTC</u>	2,08	<u>PET</u>	8,64		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
							
<u>PASO DE PEATONES</u>	C2	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2				
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto				
<u>GRAVEDAD</u>	LEVE						

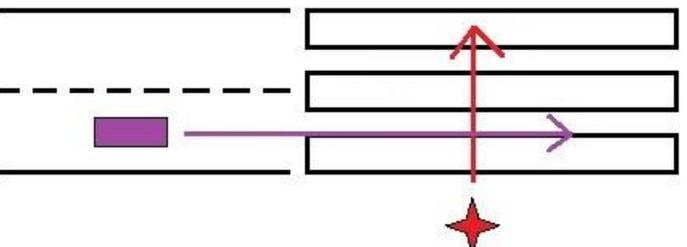
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	111	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	30/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	14,94	<u>TTC</u>	1,76	<u>PET</u>	0,36		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
<u>PASO DE PEATONES</u>	C2	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T1				
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo				
<u>GRAVEDAD</u>	GRAVE						

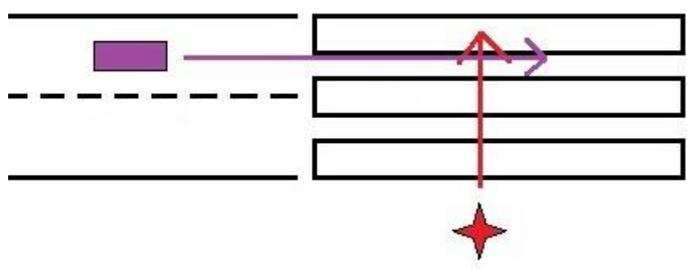
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	112	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Patinete	<u>FECHA</u>	30/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	16,49	<u>TTC</u>	1,28	<u>PET</u>	2,40		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
<u>PASO DE PEATONES</u>	C2	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T3				
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto				
<u>GRAVEDAD</u>	GRAVE						

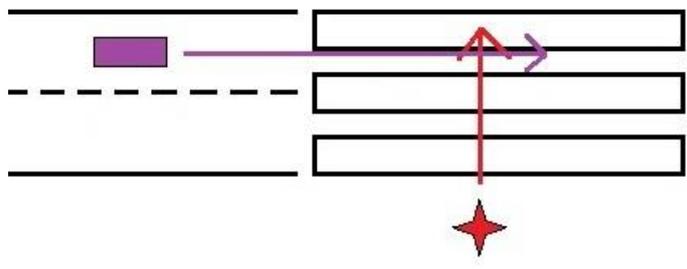
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	113
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).					
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Patinete	<u>FECHA</u>	30/05/2024	
<u>VELOCIDAD</u>	11,34	<u>TTC</u>	1,87	<u>PET</u>	0,61	
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>						
<u>PASO DE PEATONES</u>	C2		<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2		
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur		<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo		
<u>GRAVEDAD</u>	GRAVE					

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	114
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).					
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	30/05/2024	
<u>VELOCIDAD</u>	12,96	<u>TTC</u>	2,16	<u>PET</u>	3,84	
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>						
<u>PASO DE PEATONES</u>	C2		<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2		
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur		<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto		
<u>GRAVEDAD</u>	LEVE					

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	115	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	30/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	14,22	<u>TTC</u>	1,12	<u>PET</u>	0,44		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
							
<u>PASO DE PEATONES</u>	C2		<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T5			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur		<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo			
<u>GRAVEDAD</u>	GRAVE						

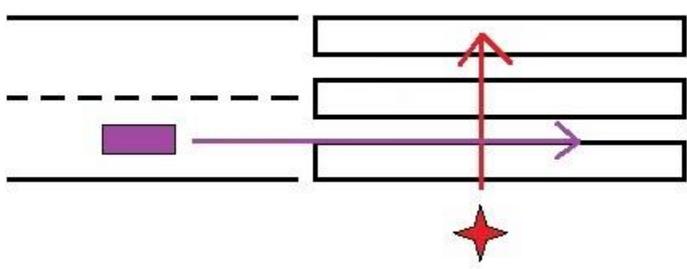
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	116	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	30/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	25,27	<u>TTC</u>	0,72	<u>PET</u>	0,91		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
							
<u>PASO DE PEATONES</u>	C2		<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T3			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur		<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo			
<u>GRAVEDAD</u>	GRAVE						

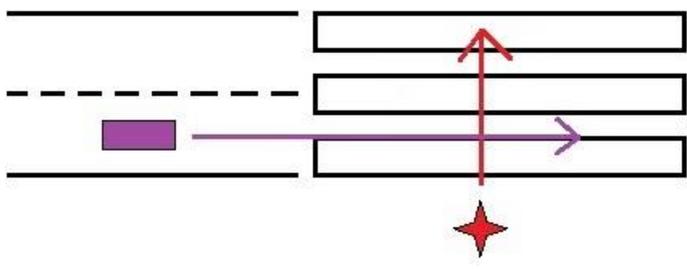
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO				<u>FICHA</u>	117
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).				
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	30/05/2024
<u>VELOCIDAD</u>	14,80	<u>TTC</u>	1,68	<u>PET</u>	6,60
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>					
					
<u>PASO DE PEATONES</u>	C2	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2		
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto		
<u>GRAVEDAD</u>	LEVE				

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO				<u>FICHA</u>	118
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).				
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	30/05/2024
<u>VELOCIDAD</u>	10,69	<u>TTC</u>	2,24	<u>PET</u>	7,84
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>					
					
<u>PASO DE PEATONES</u>	C2	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2		
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto		
<u>GRAVEDAD</u>	LEVE				

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	119	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Patinete	<u>FECHA</u>	30/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	14,51	<u>TTC</u>	1,52	<u>PET</u>	2,44		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
<u>PASO DE PEATONES</u>	C2	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T4				
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo				
<u>GRAVEDAD</u>	MODERADO						

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	120	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	30/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	10,51	<u>TTC</u>	1,48	<u>PET</u>	0,96		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
<u>PASO DE PEATONES</u>	C2	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2				
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo				
<u>GRAVEDAD</u>	MODERADO						

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	121
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).					
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	30/05/2024	
<u>VELOCIDAD</u>	8,42	<u>TTC</u>	1,56	<u>PET</u>	4,28	
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>						
						
<u>PASO DE PEATONES</u>	C2	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo			
<u>GRAVEDAD</u>	LEVE					

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	122
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).					
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Patinete	<u>FECHA</u>	30/05/2024	
<u>VELOCIDAD</u>	15,19	<u>TTC</u>	1,97	<u>PET</u>	1,22	
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>						
						
<u>PASO DE PEATONES</u>	C2	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo			
<u>GRAVEDAD</u>	MODERADO					

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	123
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).					
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Patinete	<u>FECHA</u>	30/05/2024	
<u>VELOCIDAD</u>	22,90	<u>TTC</u>	1,04	<u>PET</u>	0,55	
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>						
<u>PASO DE PEATONES</u>	C2	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo			
<u>GRAVEDAD</u>	GRAVE					

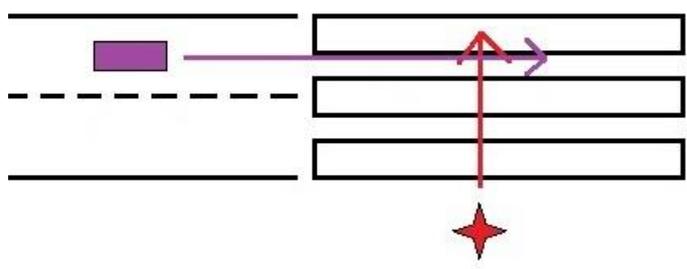
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	124
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).					
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	30/05/2024	
<u>VELOCIDAD</u>	14,11	<u>TTC</u>	1,96	<u>PET</u>	1,04	
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>						
<u>PASO DE PEATONES</u>	C2	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T5			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo			
<u>GRAVEDAD</u>	MODERADO					

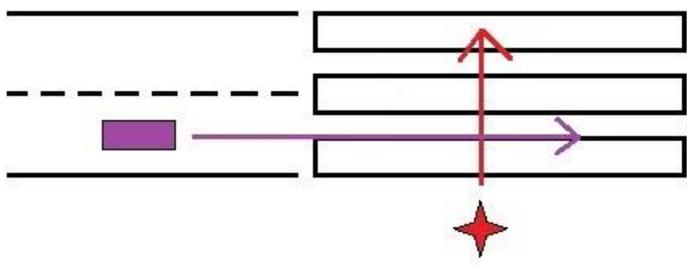
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	125	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Patinete	<u>FECHA</u>	30/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	10,48	<u>TTC</u>	1,84	<u>PET</u>	1,60		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
<u>PASO DE PEATONES</u>	C2		<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte		<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo			
<u>GRAVEDAD</u>	MODERADO						

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	126	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	30/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	9,29	<u>TTC</u>	1,37	<u>PET</u>	3,76		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
<u>PASO DE PEATONES</u>	C2		<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte		<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo			
<u>GRAVEDAD</u>	MODERADO						

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	127
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).					
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	30/05/2024	
<u>VELOCIDAD</u>	13,07	<u>TTC</u>	3,28	<u>PET</u>	10,80	
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>						
<u>PASO DE PEATONES</u>	C2		<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2		
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur		<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto		
<u>GRAVEDAD</u>			LEVE			

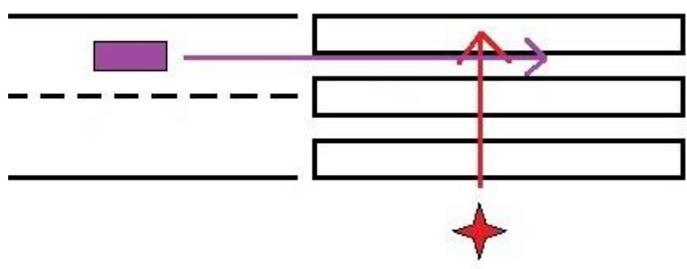
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	128
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).					
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	30/05/2024	
<u>VELOCIDAD</u>	15,91	<u>TTC</u>	1,97	<u>PET</u>	1,22	
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>						
<u>PASO DE PEATONES</u>	C2		<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T4		
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur		<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo		
<u>GRAVEDAD</u>			MODERADO			

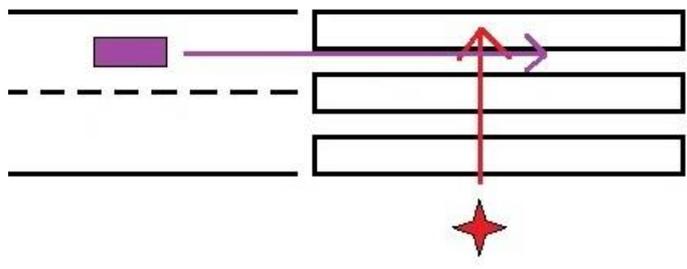
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	129
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).					
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	30/05/2024	
<u>VELOCIDAD</u>	12,82	<u>TTC</u>	2,20	<u>PET</u>	0,72	
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>						
						
<u>PASO DE PEATONES</u>	C2	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto			
<u>GRAVEDAD</u>	MODERADO					

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	130
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).					
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Patinete	<u>FECHA</u>	30/05/2024	
<u>VELOCIDAD</u>	13,39	<u>TTC</u>	1,66	<u>PET</u>	1,72	
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>						
						
<u>PASO DE PEATONES</u>	C2	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo			
<u>GRAVEDAD</u>	LEVE					

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	131
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).					
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	30/05/2024	
<u>VELOCIDAD</u>	15,37	<u>TTC</u>	1,32	<u>PET</u>	7,20	
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>						
<u>PASO DE PEATONES</u>	C2	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T1			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo			
<u>GRAVEDAD</u>						GRAVE

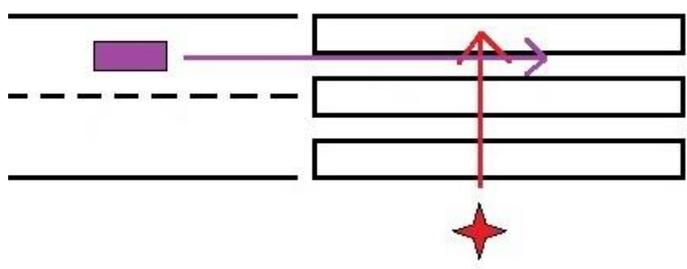
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	132
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).					
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	30/05/2024	
<u>VELOCIDAD</u>	12,92	<u>TTC</u>	1,24	<u>PET</u>	0,48	
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>						
<u>PASO DE PEATONES</u>	C2	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T1			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo			
<u>GRAVEDAD</u>						GRAVE

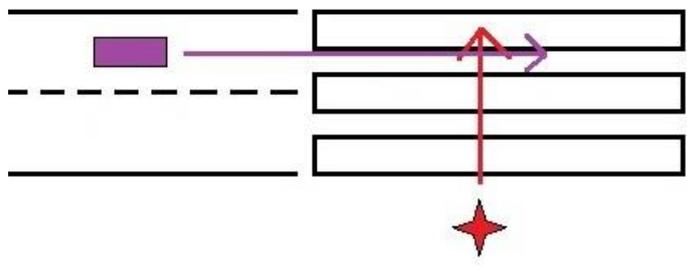
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	133
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).					
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	30/05/2024	
<u>VELOCIDAD</u>	14,11	<u>TTC</u>	3,16	<u>PET</u>	9,80	
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>						
						
<u>PASO DE PEATONES</u>	C2		<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2		
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur		<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto		
<u>GRAVEDAD</u>			LEVE			

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	134
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).					
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	30/05/2024	
<u>VELOCIDAD</u>	7,63	<u>TTC</u>	3,24	<u>PET</u>	3,68	
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>						
						
<u>PASO DE PEATONES</u>	C2		<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2		
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur		<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto		
<u>GRAVEDAD</u>			LEVE			

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO				<u>FICHA</u>	135
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).				
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	30/05/2024
<u>VELOCIDAD</u>	7,34	<u>TTC</u>	0,98	<u>PET</u>	0,92
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>					
<u>PASO DE PEATONES</u>	C2	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T1		
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo		
<u>GRAVEDAD</u>	GRAVE				

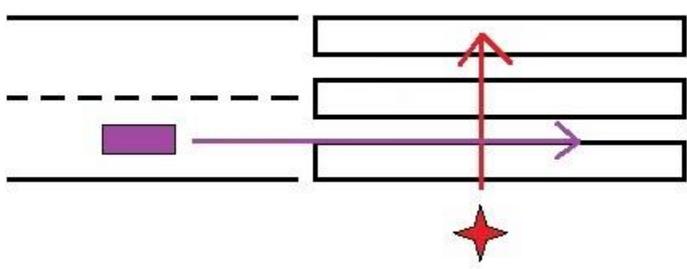
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO				<u>FICHA</u>	136
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).				
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	30/05/2024
<u>VELOCIDAD</u>	11,88	<u>TTC</u>	1,86	<u>PET</u>	1,16
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>					
<u>PASO DE PEATONES</u>	C2	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T1		
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto		
<u>GRAVEDAD</u>	GRAVE				

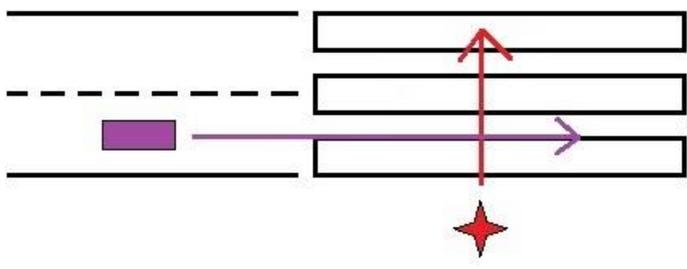
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	137
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).					
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	30/05/2024	
<u>VELOCIDAD</u>	6,59	<u>TTC</u>	2,84	<u>PET</u>	6,64	
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>						
						
<u>PASO DE PEATONES</u>	C2		<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2		
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte		<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto		
<u>GRAVEDAD</u>			MODERADO			

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	138
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).					
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	30/05/2024	
<u>VELOCIDAD</u>	16,99	<u>TTC</u>	1,93	<u>PET</u>	1,20	
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>						
						
<u>PASO DE PEATONES</u>	C2		<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2		
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur		<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto		
<u>GRAVEDAD</u>			MODERADO			

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	139
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).					
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	30/05/2024	
<u>VELOCIDAD</u>	9,25	<u>TTC</u>	2,80	<u>PET</u>	6,64	
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>						
<u>PASO DE PEATONES</u>	C2		<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2		
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur		<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto		
<u>GRAVEDAD</u>				LEVE		

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	140
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).					
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Patinete	<u>FECHA</u>	30/05/2024	
<u>VELOCIDAD</u>	18,07	<u>TTC</u>	1,24	<u>PET</u>	1,00	
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>						
<u>PASO DE PEATONES</u>	C2		<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T1		
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte		<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto		
<u>GRAVEDAD</u>				GRAVE		

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	141
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).					
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	30/05/2024	
<u>VELOCIDAD</u>	22,25	<u>TTC</u>	1,37	<u>PET</u>	0,96	
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>						
						
<u>PASO DE PEATONES</u>	C2	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Norte	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo			
<u>GRAVEDAD</u>	GRAVE					

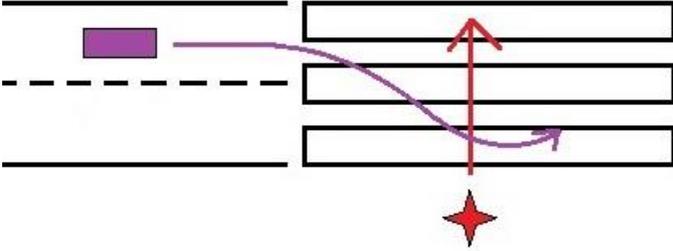
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	142
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).					
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	30/05/2024	
<u>VELOCIDAD</u>	11,23	<u>TTC</u>	2,09	<u>PET</u>	18,20	
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>						
						
<u>PASO DE PEATONES</u>	C2	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2			
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo			
<u>GRAVEDAD</u>	LEVE					

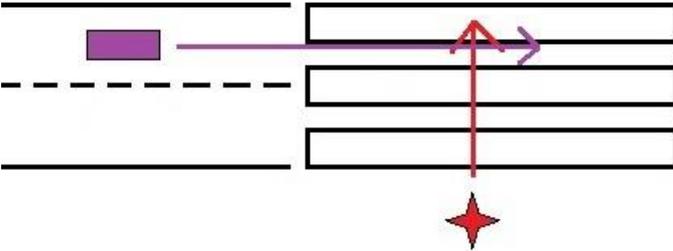
FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	143	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	30/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	14,04	<u>TTC</u>	1,92	<u>PET</u>	0,88		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
<u>PASO DE PEATONES</u>	C2	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T1				
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo				
<u>GRAVEDAD</u>	GRAVE						

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	144	
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).						
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	30/05/2024		
<u>VELOCIDAD</u>	14,15	<u>TTC</u>	2,08	<u>PET</u>	0,34		
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>							
<u>PASO DE PEATONES</u>	C2	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T2				
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto				
<u>GRAVEDAD</u>	GRAVE						

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	145
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).					
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	30/05/2024	
<u>VELOCIDAD</u>	19,48	<u>TTC</u>	1,12	<u>PET</u>	0,62	
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>						
<u>PASO DE PEATONES</u>	C2		<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T3		
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur		<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo		
<u>GRAVEDAD</u>			GRAVE			

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO					<u>FICHA</u>	146
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).					
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Patinete	<u>FECHA</u>	30/05/2024	
<u>VELOCIDAD</u>	17,93	<u>TTC</u>	1,76	<u>PET</u>	1,12	
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>						
<u>PASO DE PEATONES</u>	C2		<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T1		
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur		<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Próximo		
<u>GRAVEDAD</u>			MODERADO			

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO				<u>FICHA</u>	147
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).				
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Bicicleta	<u>FECHA</u>	30/05/2024
<u>VELOCIDAD</u>	13,14	<u>TTC</u>	1,52	<u>PET</u>	0,71
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>					
					
<u>PASO DE PEATONES</u>	C2	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T1		
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto		
<u>GRAVEDAD</u>	GRAVE				

FICHA TÉCNICA DE CONFLICTO				<u>FICHA</u>	148
<u>PROYECTO</u>	Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).				
<u>MUNICIPIO</u>	València	<u>VEHÍCULO</u>	Patinete	<u>FECHA</u>	30/05/2024
<u>VELOCIDAD</u>	25,31	<u>TTC</u>	1,36	<u>PET</u>	0,48
<u>ESQUEMA DE CONFLICTO</u>					
					
<u>PASO DE PEATONES</u>	C2	<u>TIPO DE CONFLICTO</u>	T3		
<u>SENTIDO DEL VEHÍCULO</u>	Sur	<u>POSICIÓN DEL PEATÓN</u>	Opuesto		
<u>GRAVEDAD</u>	GRAVE				



APÉNDICE 2: MEDICIONES



Mediciones día 23/05/2024

Se graba el paso de peatones D1 de la calle Manuel Candela.

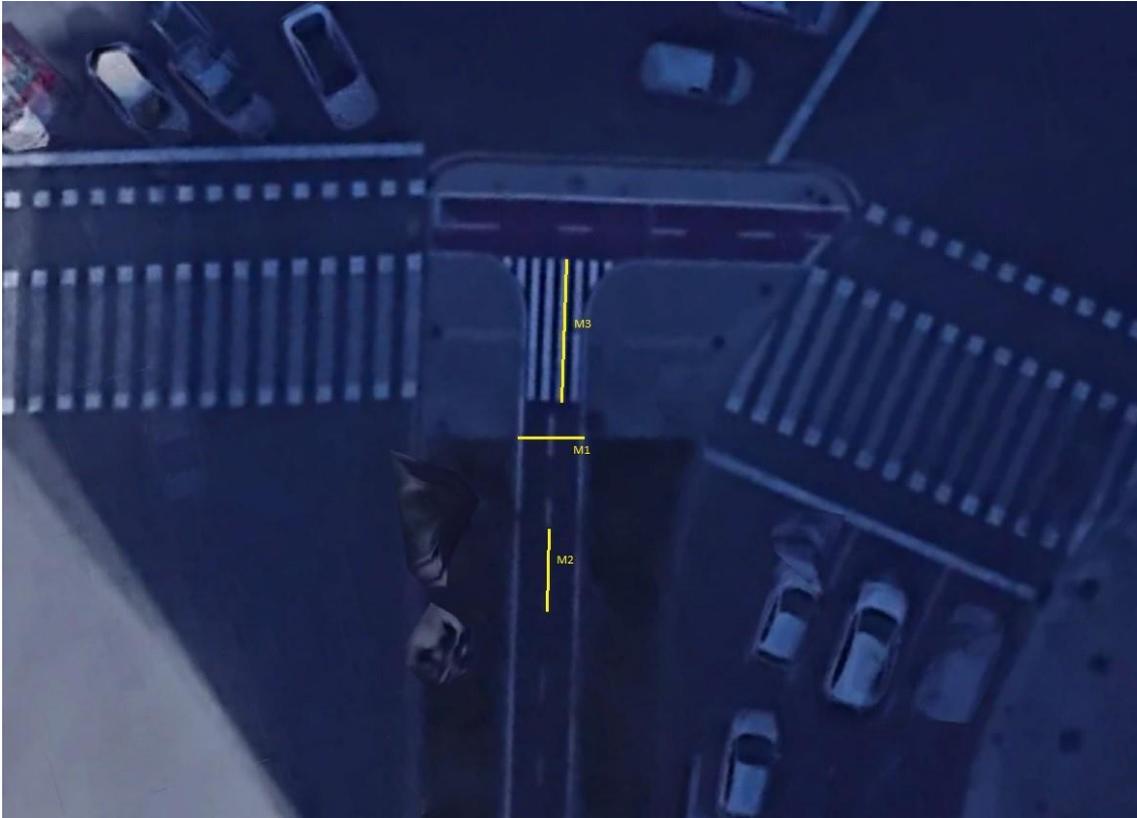


Figura 56 Mediciones D1 (Elaboración propia)

M1: ancho del carril medido desde el exterior de las líneas que delimitan el carril perpendicularmente siguiendo la línea de bordillo; M1=2,23m.

M2: distancia entre en la segunda y la tercera franja de línea discontinua de separación de sentidos contadas desde el paso de peatones, medida desde el extremo final de la segunda franja hasta el extremo final de la tercera franja; M2=3,11m.

M3: largo de una de las franjas del paso de peatones, M3=4,90m.

Mediciones día 24/05/2024

Se graba el paso de peatones A6 de la calle Manuel Candela.

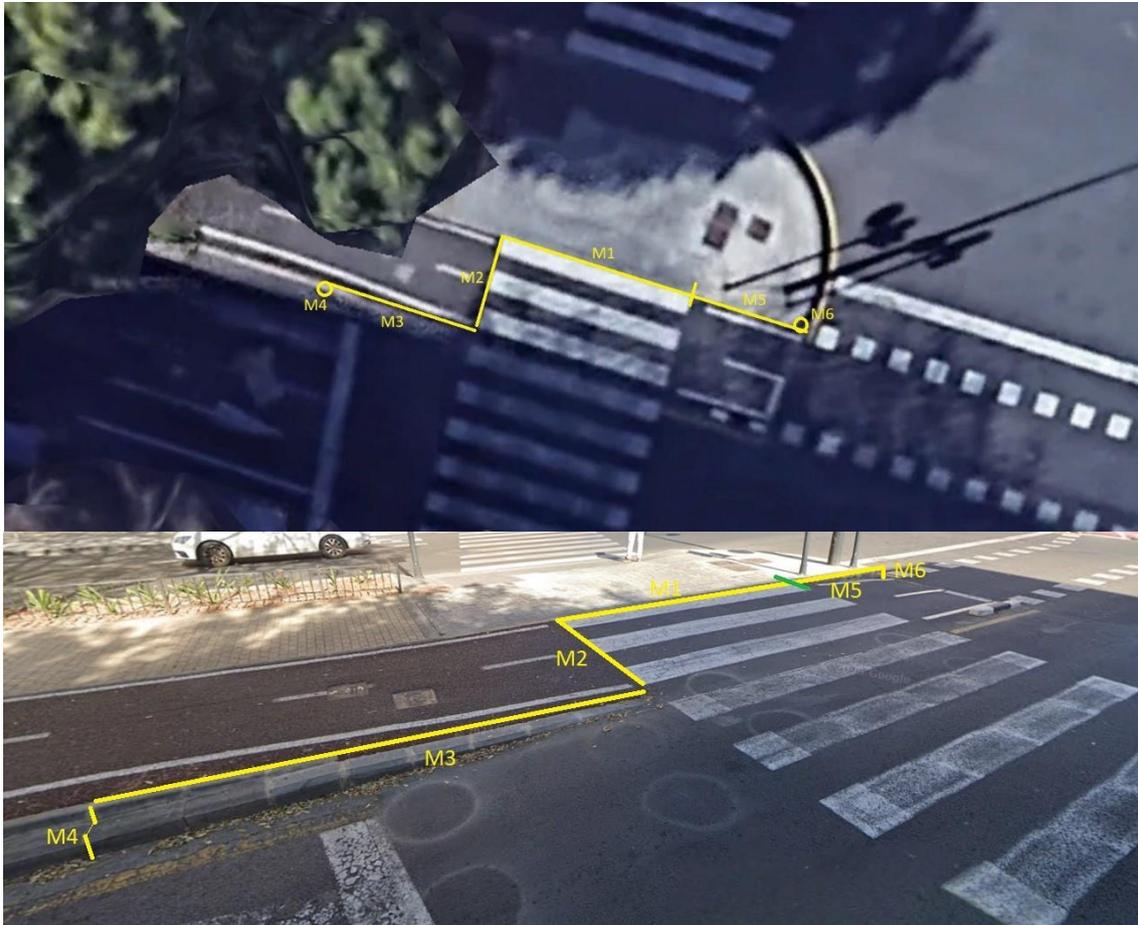


Figura 57 Mediciones A6 (Elaboración propia)

M1: largo de una de las franjas del paso de peatones, $M1=5,23\text{m}$.

M2: ancho del carril medido en el ancho de las tres franjas del paso de peatones del carril bici; $M2=2,44\text{m}$.

M3: largo de la rampa en el sentido de bajada desde el tercer bordillo superior hasta el paso de peatones; $M3=4,68\text{m}$.

M4: altura de la rampa midiendo las alturas de los dos bordillos que la forman, $M4=(0,15+0,08)\text{m}$.

M5: largo de la rampa (medida en planta, horizontal) en sentido de subida desde el inicio de la rampa (fisura entre los tipos de pavimento) hasta el paso de peatones; $M5=3,04\text{m}$.

M6: altura de la rampa midiendo el bordillo; $M6=0,15\text{m}$.

Mediciones día 27/05/2024

Se graba el paso de peatones B2 de la calle Manuel Candela.

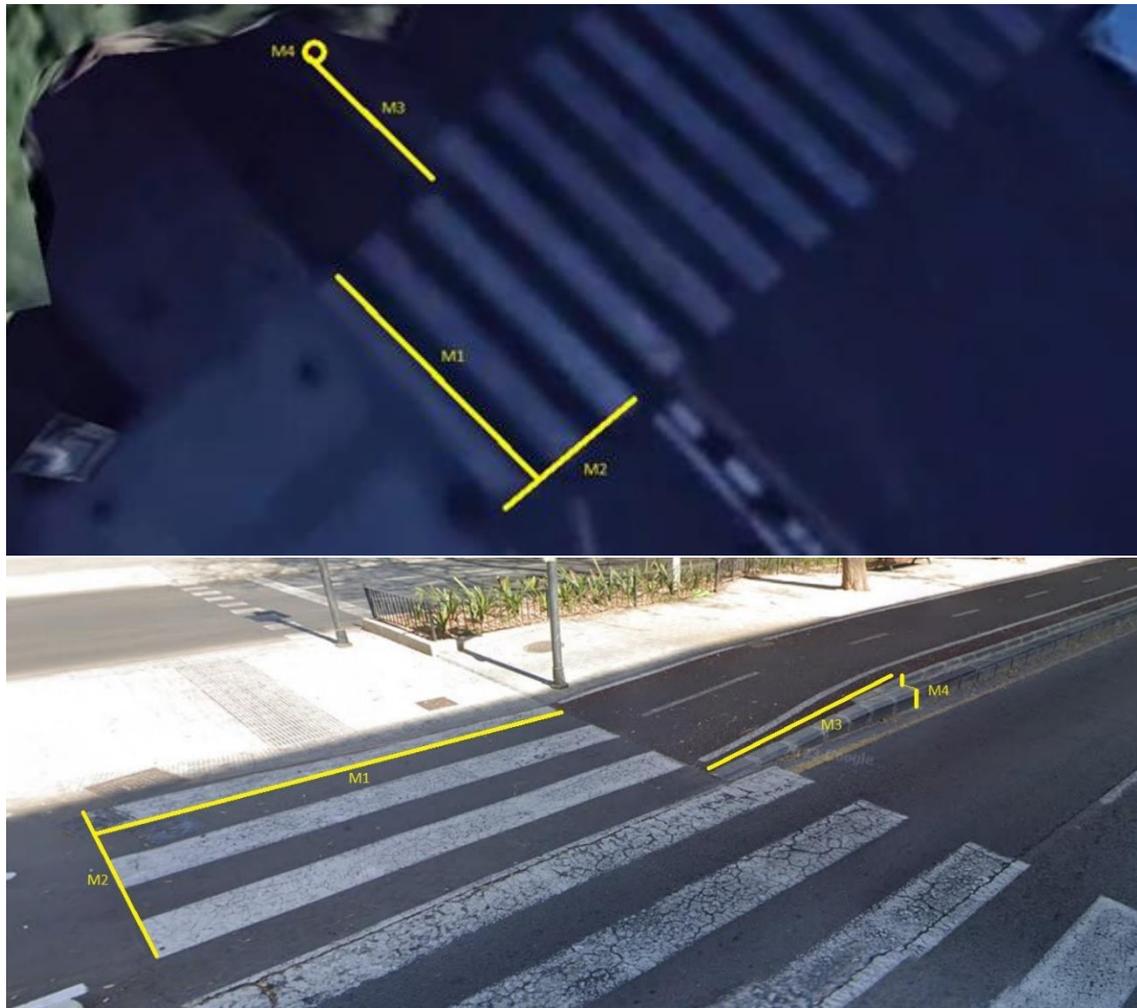


Figura 58 Mediciones B2 (Elaboración Propia)

M1: largo de una de las franjas del paso de peatones, $M1=4,41\text{m}$.

M2: ancho del carril medido en el ancho de las tres franjas del paso de peatones del carril bici; $M2=2,50\text{m}$.

M3: largo de la rampa en el sentido de subida desde el segundo bordillo superior hasta el paso de peatones; $M3=3,43\text{m}$.

M4: altura de la rampa midiendo las alturas de los dos bordillos que la forman, $M4=(0,15+0,08)\text{m}$.

Mediciones día 28/05/2024

Se graba el paso de peatones D4 de la calle Manuel Candela.



Figura 59 Mediciones D4 (Elaboración propia)

M1: largo de una de las franjas del paso de peatones; $M1=4,87\text{m}$.

M2: ancho del carril + acera medida desde la primera franja del paso de peatones del carril bici hasta el final de la acera de la mediana; $M2=7,98\text{m}$.

M3: largo de la rampa norte desde el décimo bordillo superior hasta el paso de peatones; $M3=7,70\text{m}$.

M4: altura de la rampa norte midiendo las alturas de los dos bordillos; $M4=(0,18+0,10)\text{m}$.

M5: largo de la rampa sur (medida en planta, horizontal) desde el cuarto bordillo superior hasta el paso de peatones; $M5=4,51\text{m}$.

M6: altura de la rampa sur midiendo las alturas de los dos bordillos; $M6=(0,18+0,05)\text{m}$.

Mediciones día 30/05/2024

Se graba el paso de peatones C2 de la calle Manuel Candela.

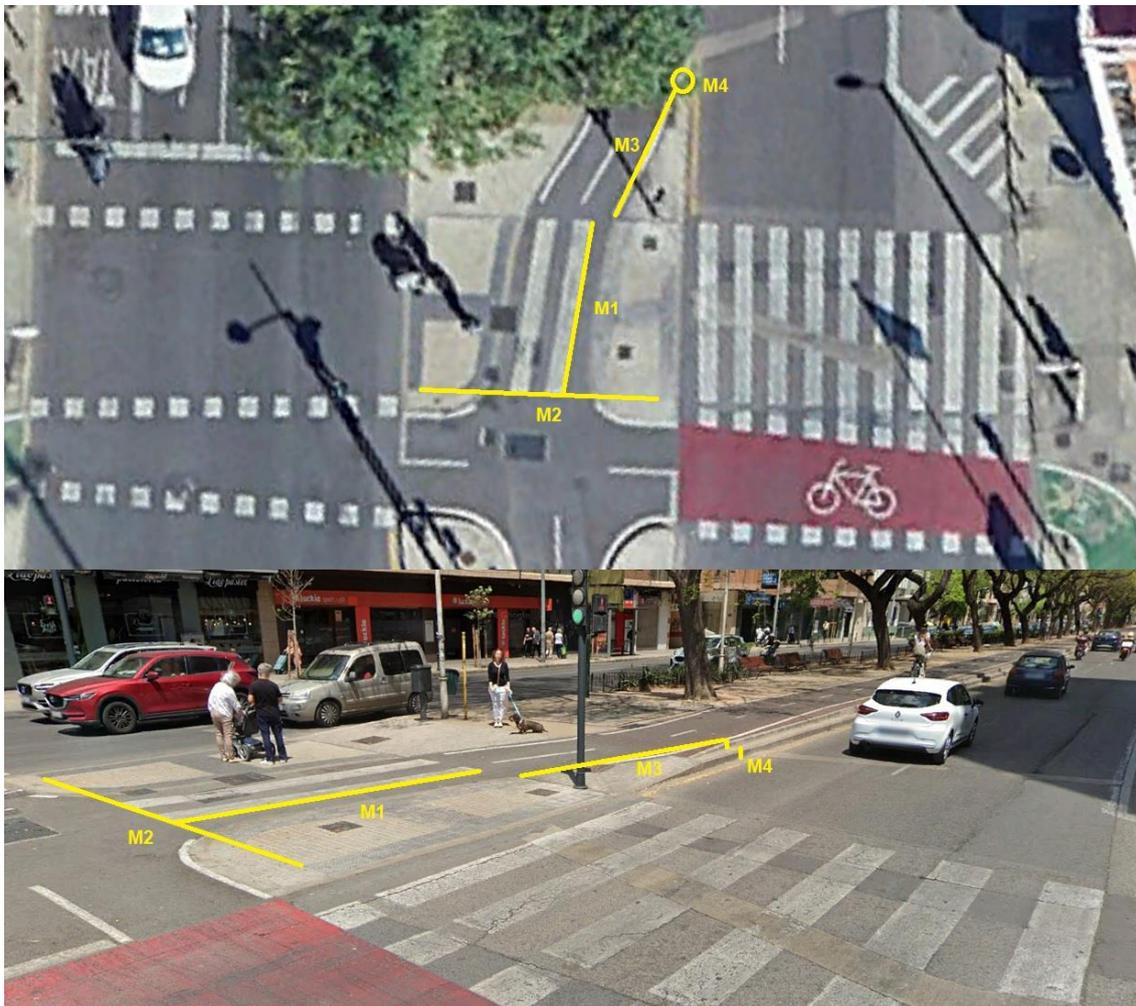


Figura 60 Mediciones C2 (Elaboración propia)

M1: largo de una de las franjas del paso de peatones; $M1=5,05\text{m}$.

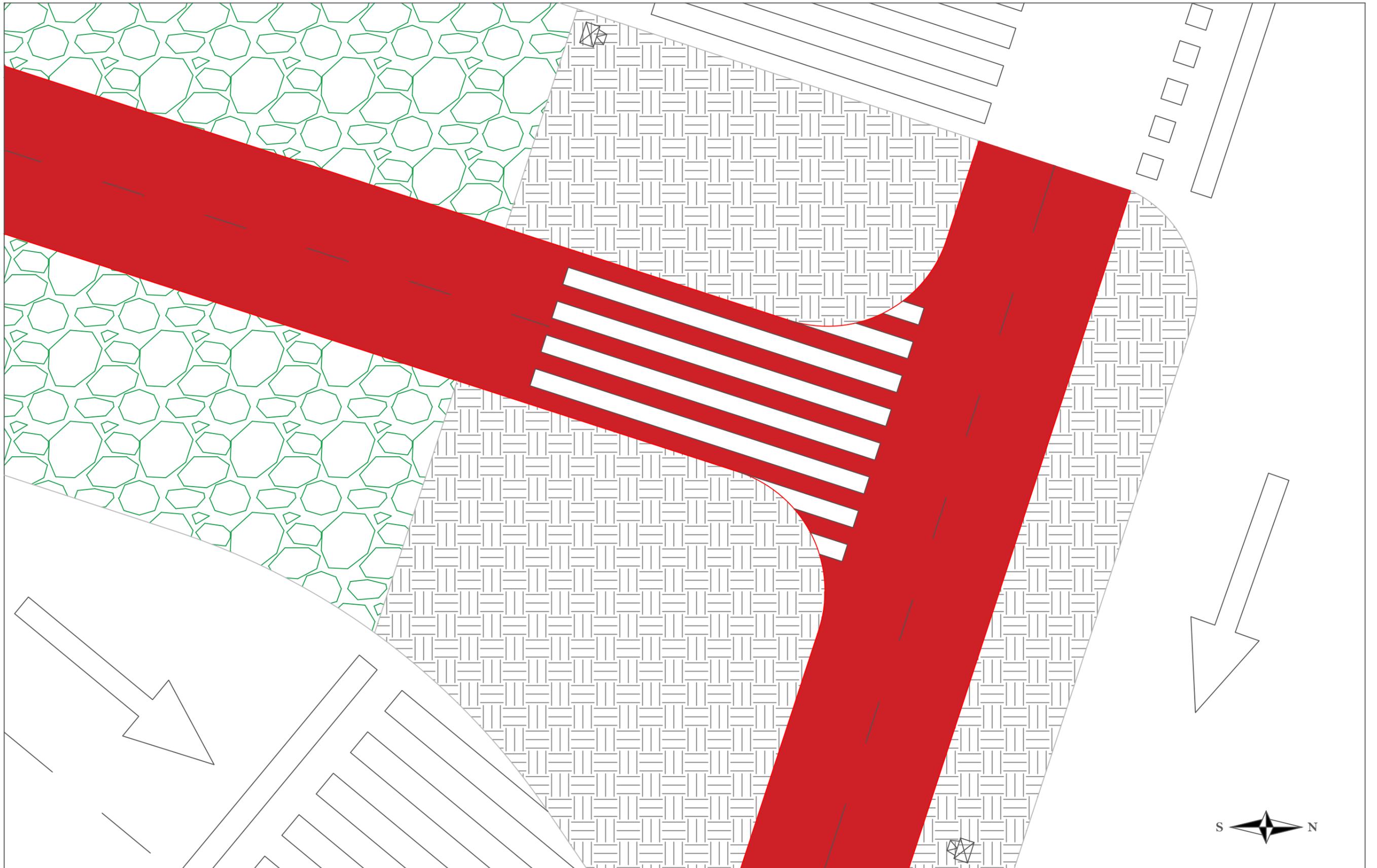
M2: ancho de la acera desde el interior de las dos franjas negras de la acera antes de los pasos de peatones; $M2=6,75\text{m}$

M3: largo de la rampa norte desde el tercer bordillo superior hasta el paso de peatones; $M3=4,30\text{m}$.

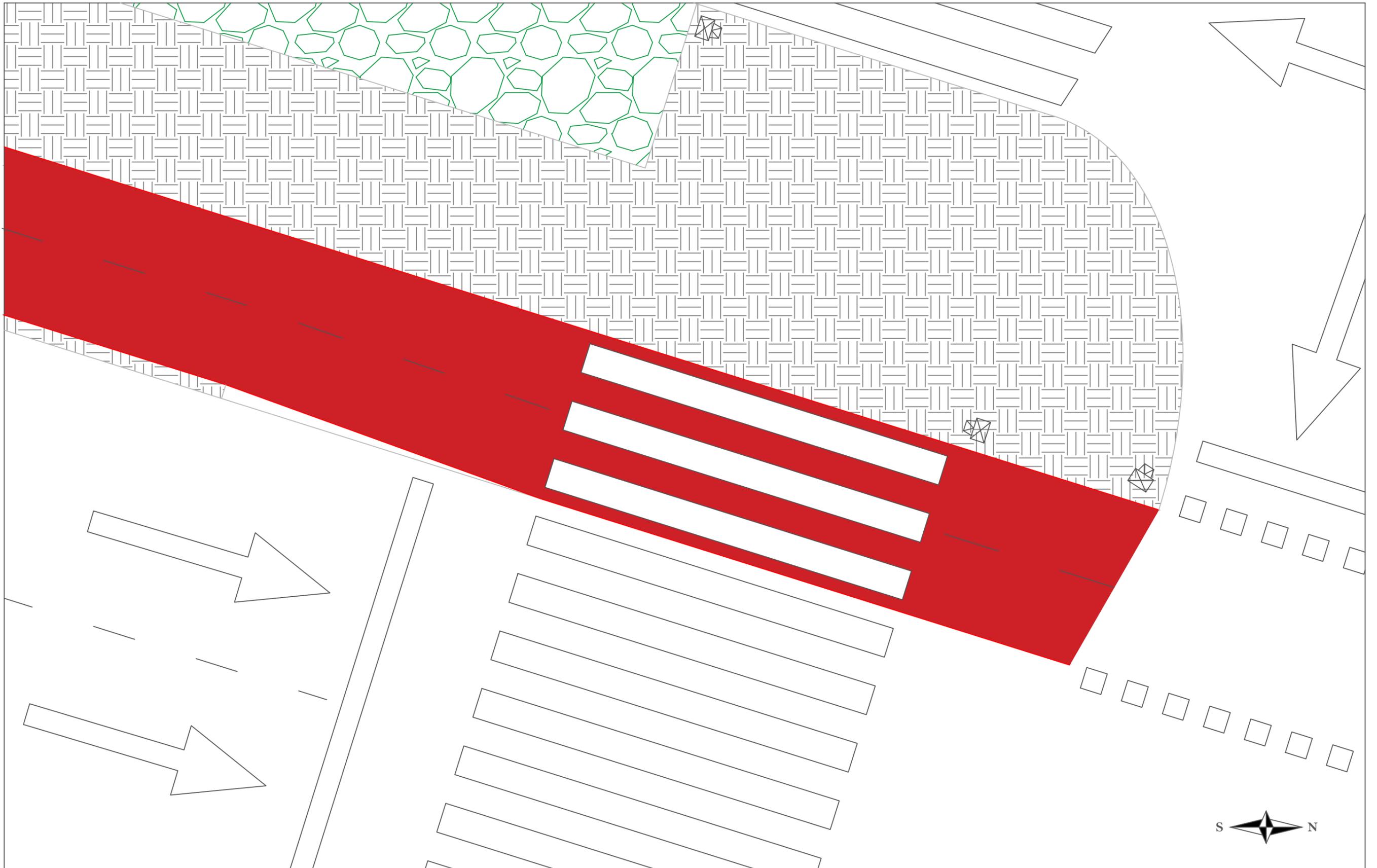
M4: altura de la rampa norte midiendo las alturas de los dos bordillos; $M4=(0,16+0,10)\text{m}$.



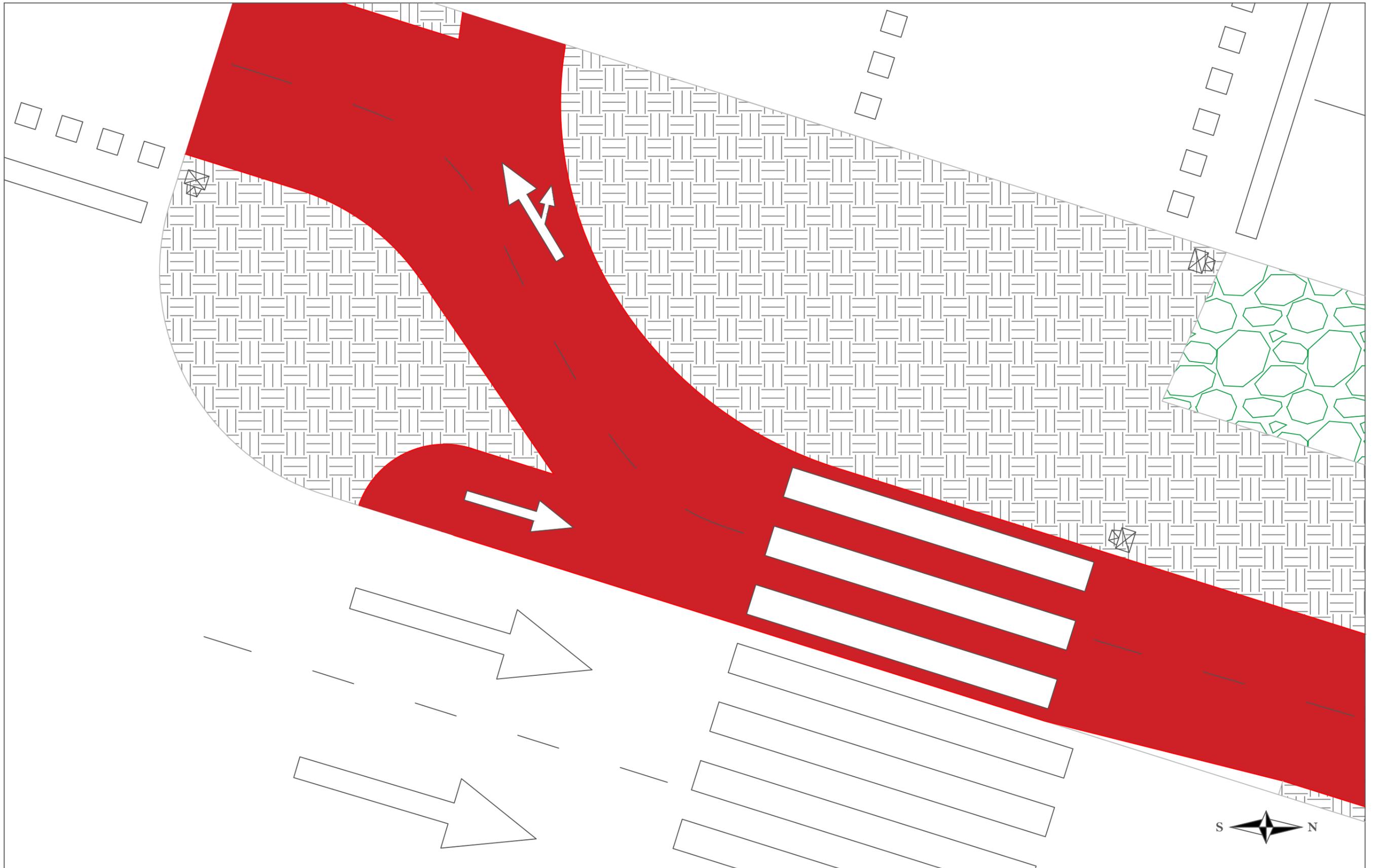
APÉNDICE 3: PLANOS



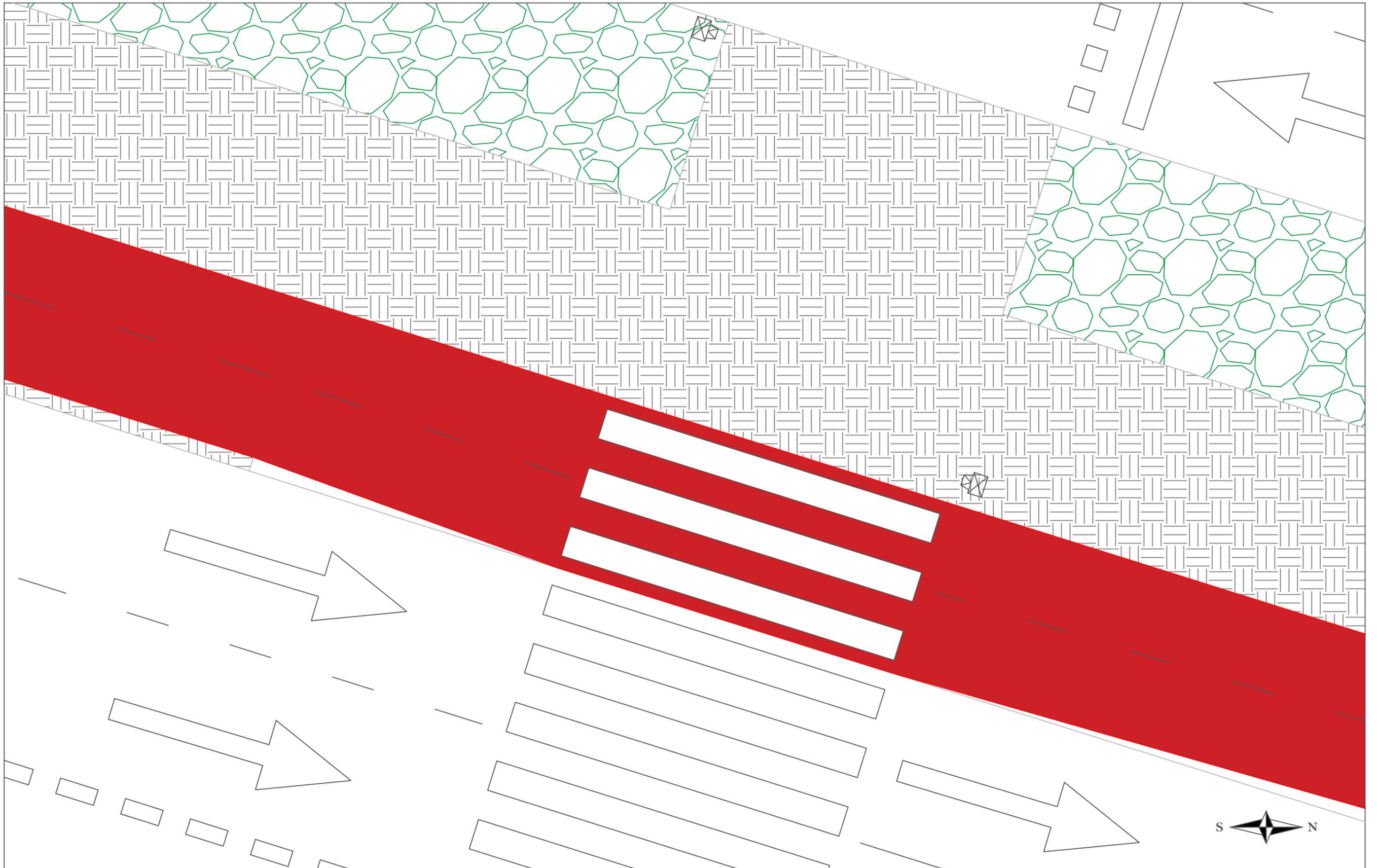
UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS	TÍTULO Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).	AUTOR Ángel Morte Martínez	TÍTULO DE PLANO Paso de peatones D1 ACTUAL	FECHA Agosto 2024	ESCALA DIN-A3 1:50	NÚMERO DE PLANO 1.1
--	---	--------------------------------------	--	-----------------------------	------------------------------	-------------------------------



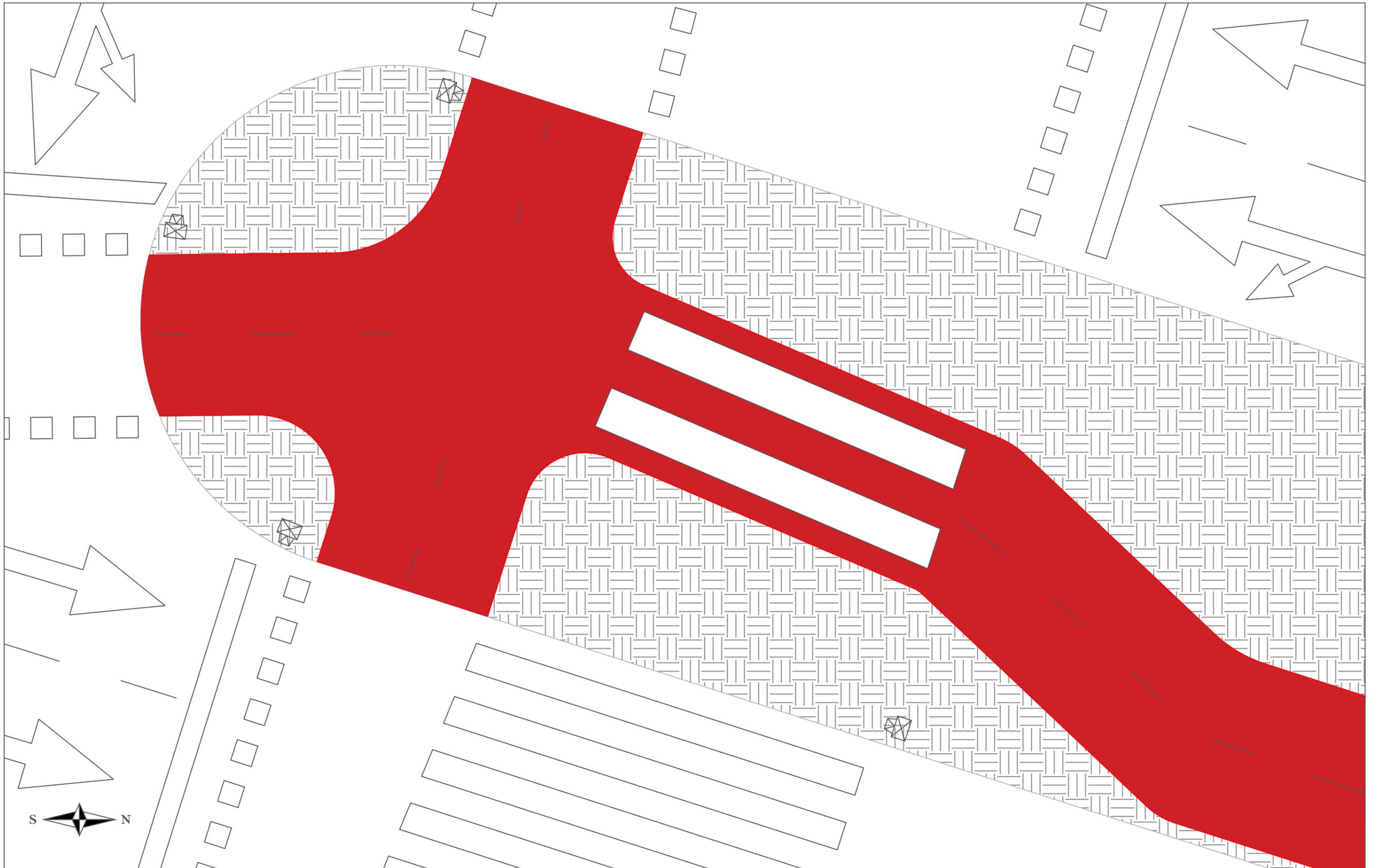
UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS	TÍTULO Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).	AUTOR Ángel Morte Martínez	TÍTULO DE PLANO Paso de peatones A6 ACTUAL	FECHA Agosto 2024	ESCALA DIN-A3 1:50	NÚMERO DE PLANO 2.1
--	--	--------------------------------------	--	-----------------------------	------------------------------	-------------------------------



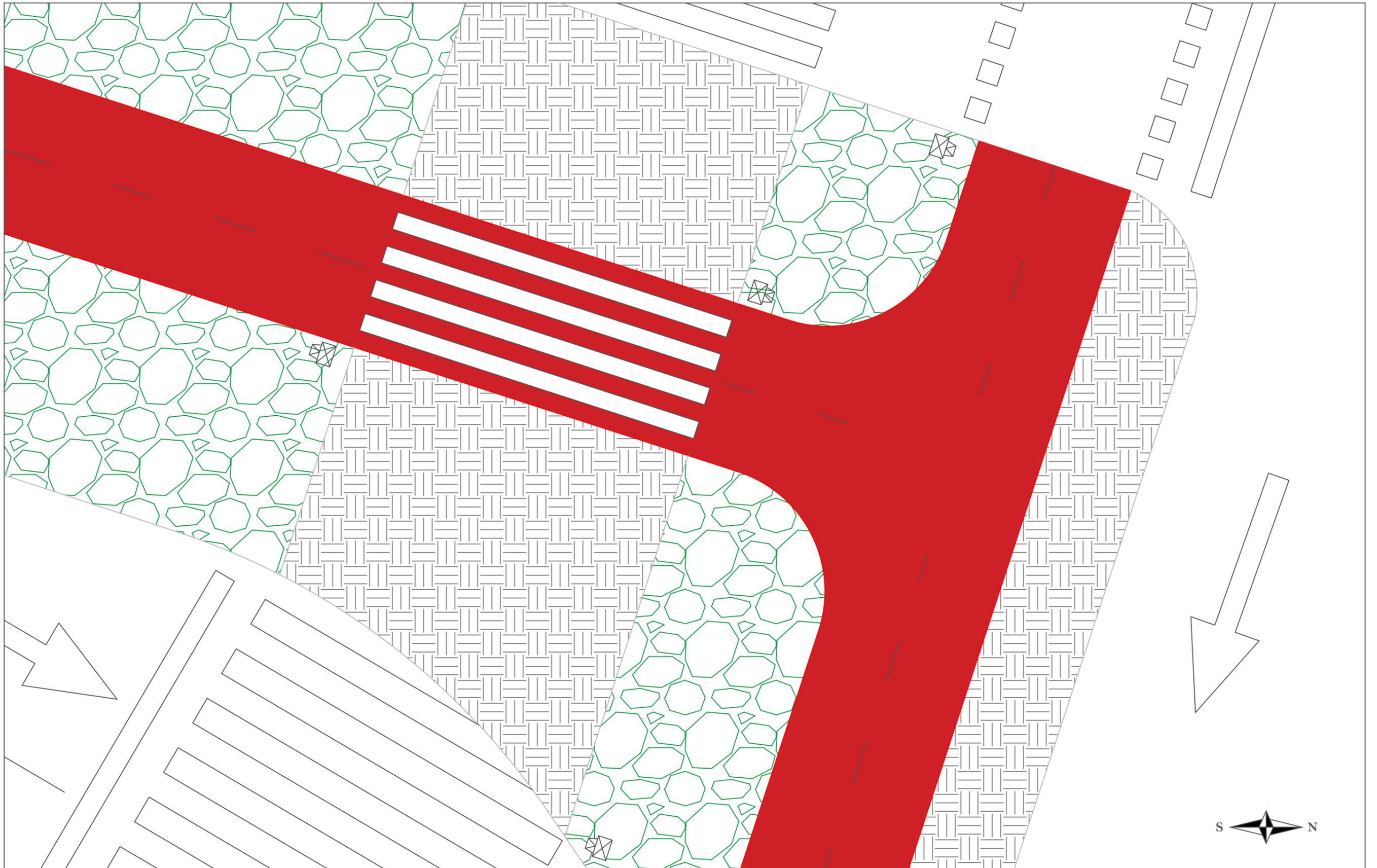
UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS	TÍTULO Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).	AUTOR Àngel Morte Martínez	TÍTULO DE PLANO Paso de peatones B2 ACTUAL	FECHA Agosto 2024	ESCALA DIN-A3 1:50	NÚMERO DE PLANO 3.1
--	--	--------------------------------------	--	-----------------------------	------------------------------	-------------------------------



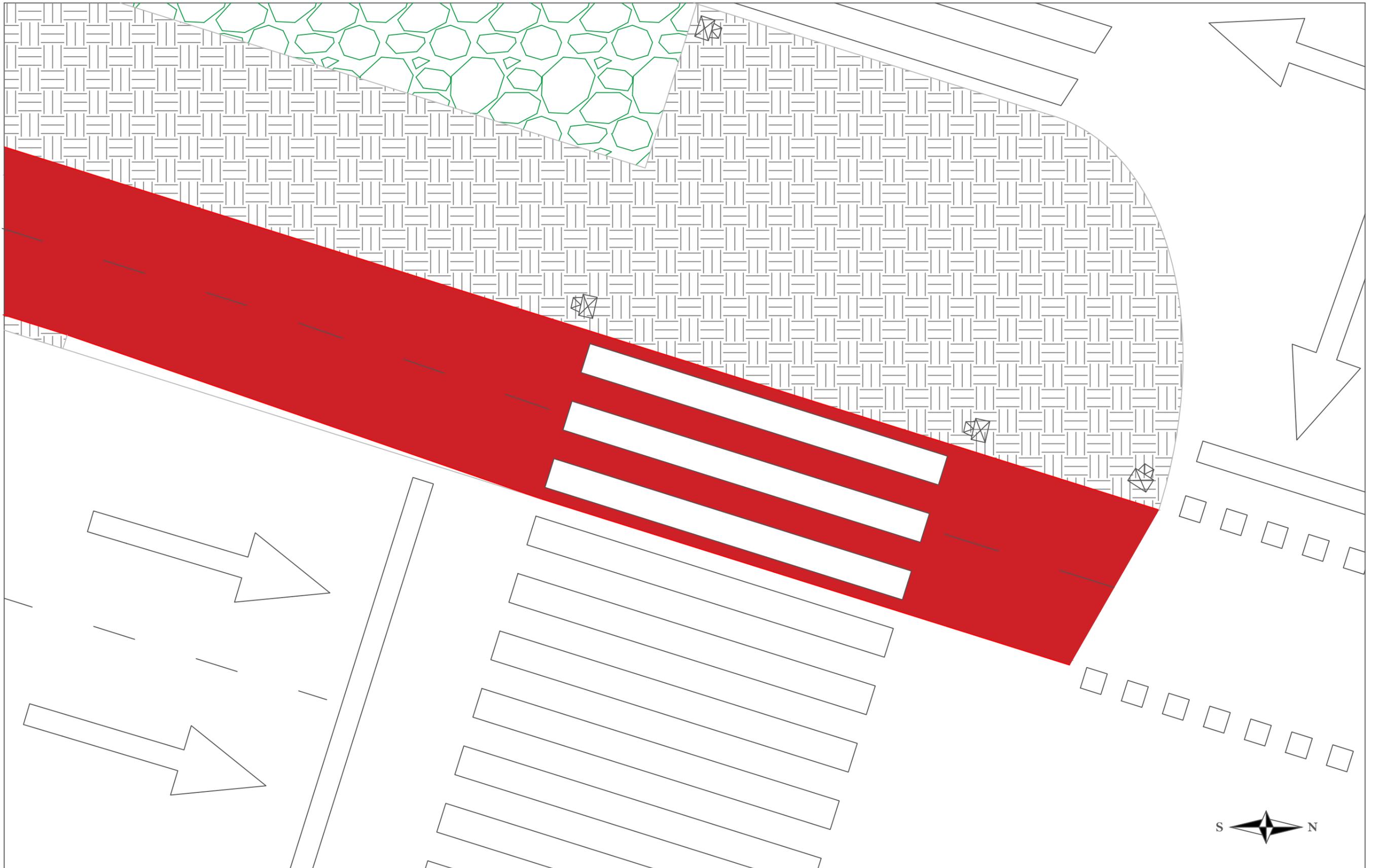
UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS	TÍTULO Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).	AUTOR Ángel Morte Martínez	TÍTULO DE PLANO Paso de peatones D4 ACTUAL	FECHA Agosto 2024	ESCALA DIN-A3 1:50	NÚMERO DE PLANO 4.1
--	--	---	---	------------------------------------	-------------------------------------	--------------------------------------



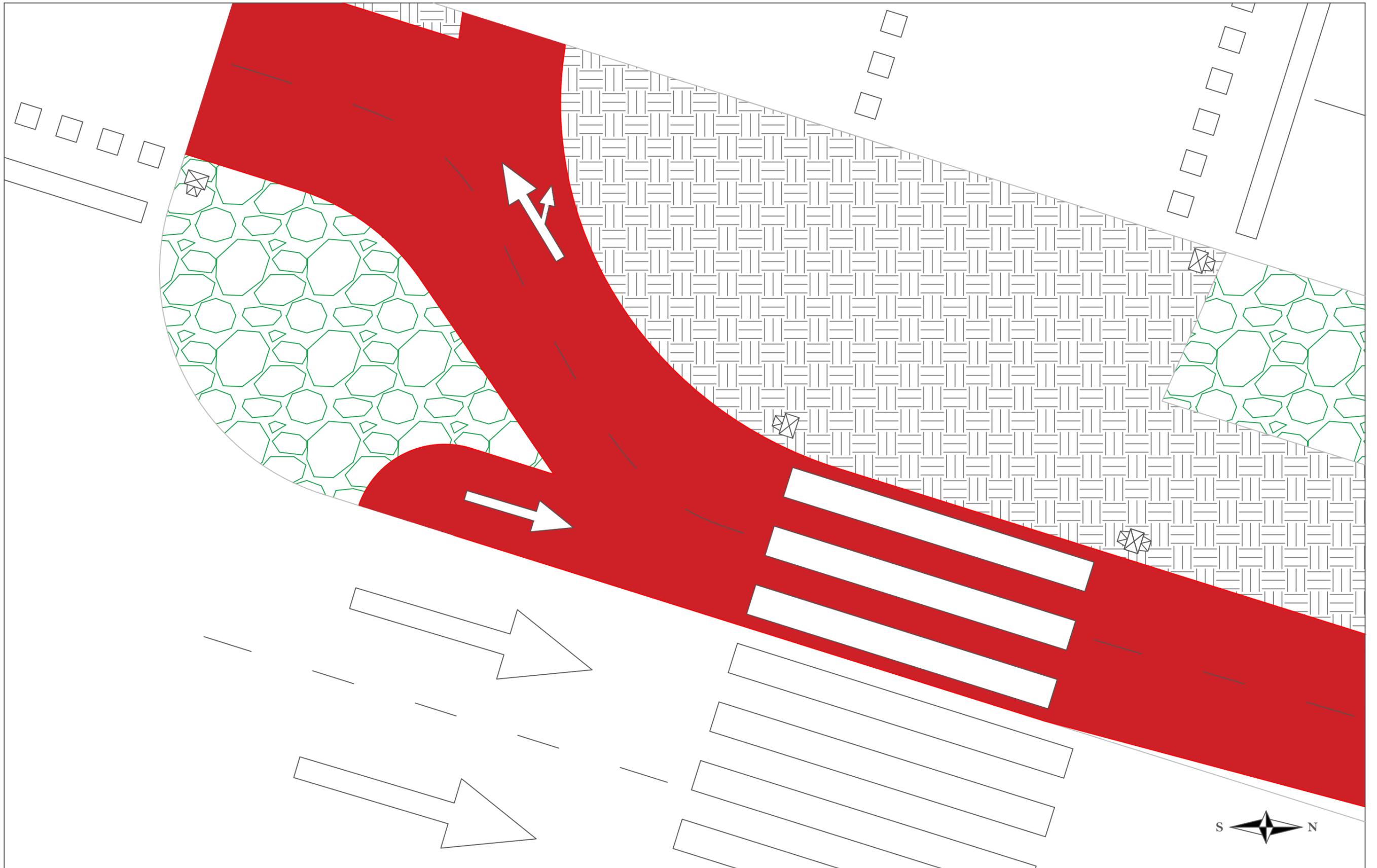
UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS	TÍTULO Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).	AUTOR Ángel Morte Martínez	TÍTULO DE PLANO Paso de peatones C2 ACTUAL	FECHA Agosto 2024	ESCALA DIN-A3 1:50	NÚMERO DE PLANO 5.1
--	--	--------------------------------------	--	-----------------------------	------------------------------	-------------------------------



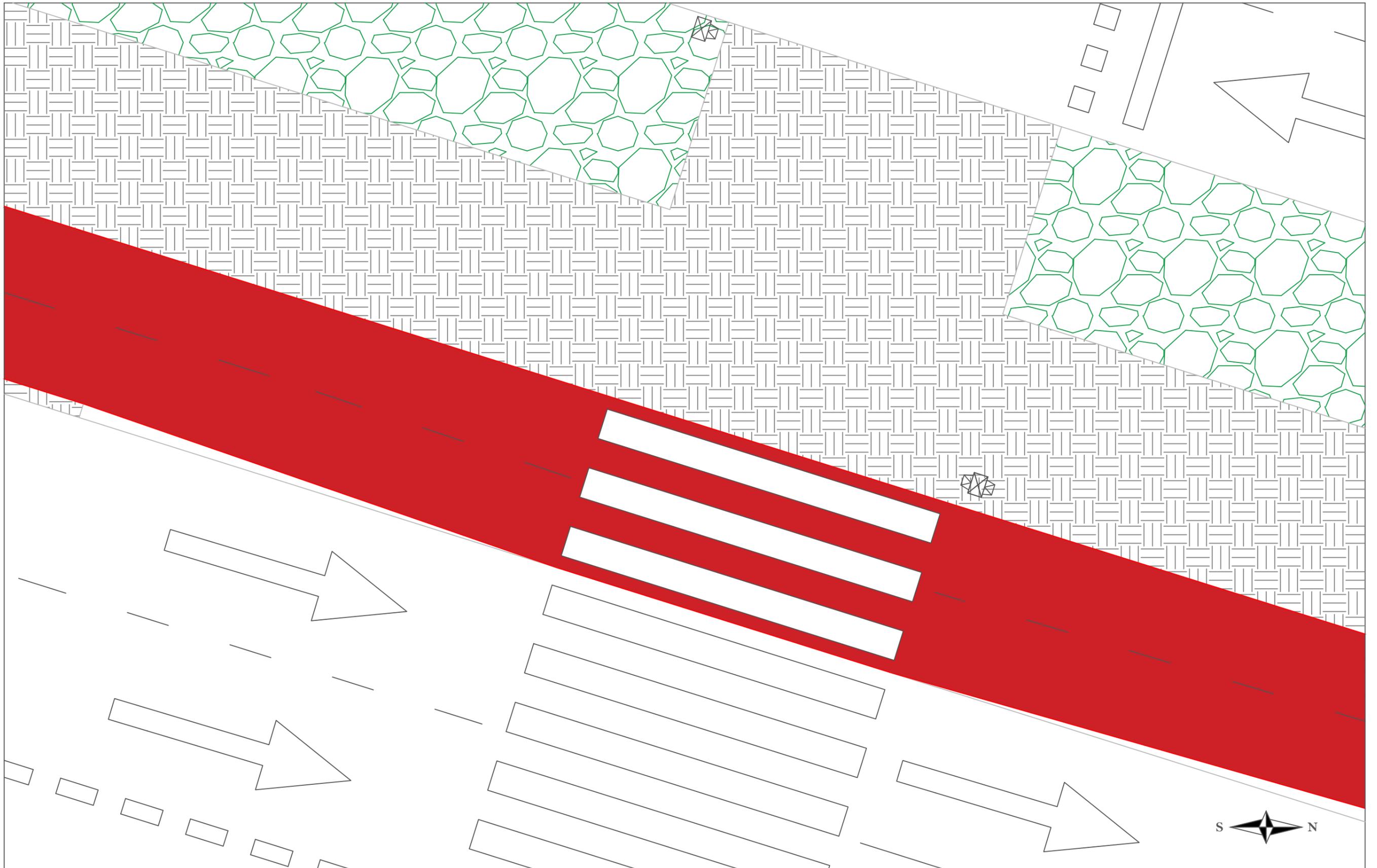
UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS	TÍTULO Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).	AUTOR Àngel Morte Martínez	TÍTULO DE PLANO Paso de peatones D1 PROPUESTA	FECHA Agosto 2024	ESCALA DIN-A3 1:50	NÚMERO DE PLANO 1.2
--	--	--------------------------------------	---	-----------------------------	------------------------------	-------------------------------



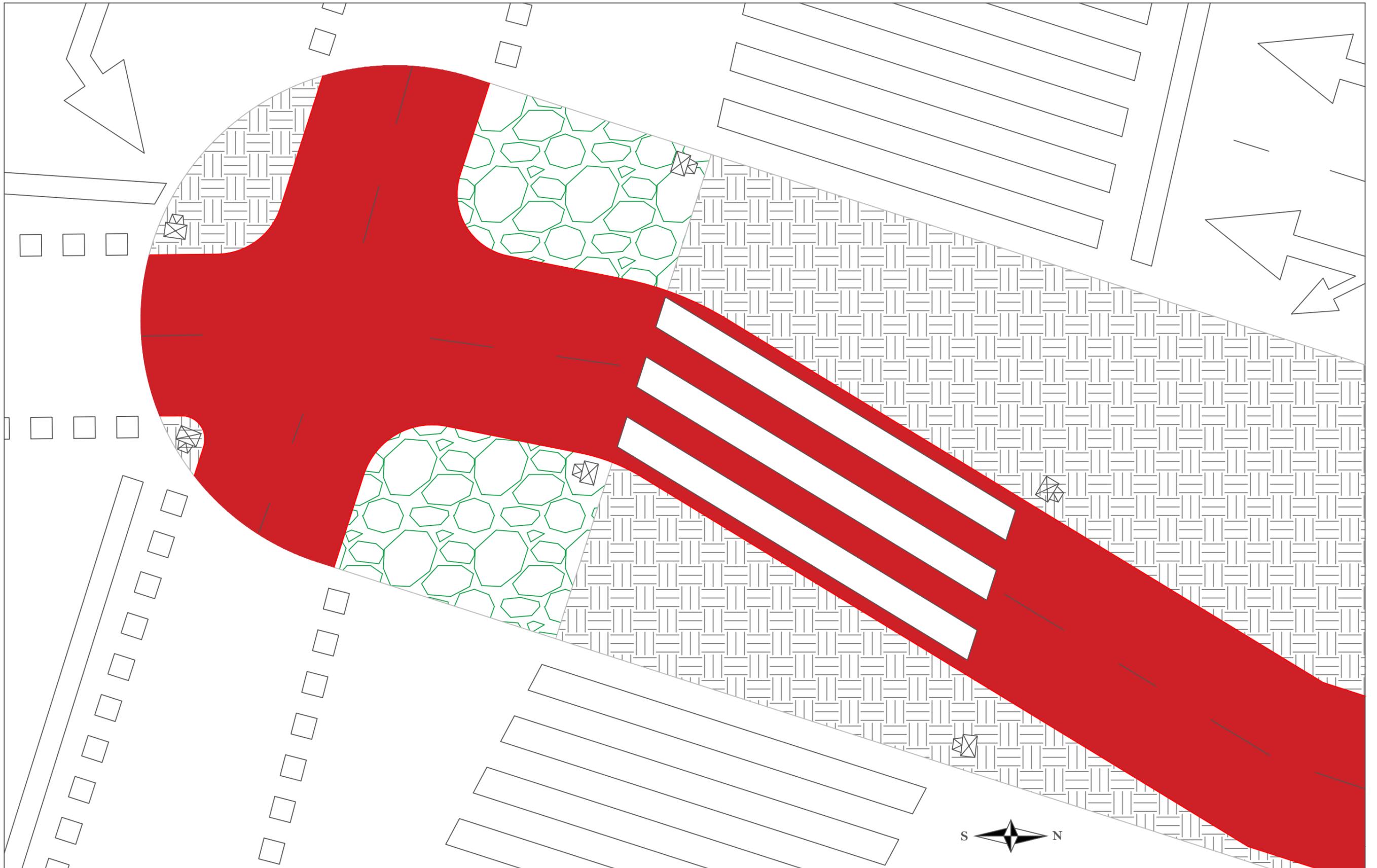
UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS	TÍTULO Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).	AUTOR Ángel Morte Martínez	TÍTULO DE PLANO Paso de peatones A6 PROPUESTA	FECHA Agosto 2024	ESCALA DIN-A3 1:50	NÚMERO DE PLANO 2.2
--	--	--------------------------------------	---	-----------------------------	------------------------------	-------------------------------



UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS	TÍTULO Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).	AUTOR Àngel Morte Martínez	TÍTULO DE PLANO Paso de peatones B2 PROPUESTA	FECHA Agosto 2024	ESCALA DIN-A3 1:50	NÚMERO DE PLANO 3.2
--	---	--------------------------------------	---	-----------------------------	------------------------------	-------------------------------



UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS	TÍTULO Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).	AUTOR Ángel Morte Martínez	TÍTULO DE PLANO Paso de peatones D4 PROPUESTA	FECHA Agosto 2024	ESCALA DIN-A3 1:50	NÚMERO DE PLANO 4.2
--	--	---	--	------------------------------------	-------------------------------------	--------------------------------------



UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS	TÍTULO Estudio de seguridad vial en pasos de peatones en el carril bici de C/ Doctor Manuel Candela (València).	AUTOR Àngel Morte Martínez	TÍTULO DE PLANO Paso de peatones C2 PROPUESTA	FECHA Agosto 2024	ESCALA DIN-A3 1:50	NÚMERO DE PLANO 5.2
--	--	--------------------------------------	---	-----------------------------	------------------------------	-------------------------------