

Acondicionamiento y mejora de la N-340a, travesía de Vinaròs. Tramo Sur, Alternativa 1

Autor: Irene Teomiro Bañuls.

Tutor: José Sergio Palencia Jiménez

Cotutor: Josep Llin Belda

SITUACIÓN ACTUAL.PROBLEMÁTICA.



Los pocos espacios peatonales existentes en el entorno de las principales intersecciones se encuentran en un estado muy deficiente, con numerosas discontinuidades, sin empleo de baldosas o con el bordillo ya enterrado por las sucesivas capas de asfalto .



Al haber sido una carretera perteneciente a la Red de Carreteras del Estado, los cruces con otras vías principales son intersecciones a distinto nivel o complejos enlaces realizados con el fin e priorizar el flujo de vehículos en la red principal, carentes de seguridad vial.



A pesar del creciente uso de la bicicleta por los vecinos de la población, actualmente la travesía carece de espacio segregado para ciclistas, esto ocasiona que en la misma plataforma convivan ciclistas con vehículos motorizados circulando a velocidad inadecuada, comprometiendo con ello la seguridad de todos los usuarios de la vía.



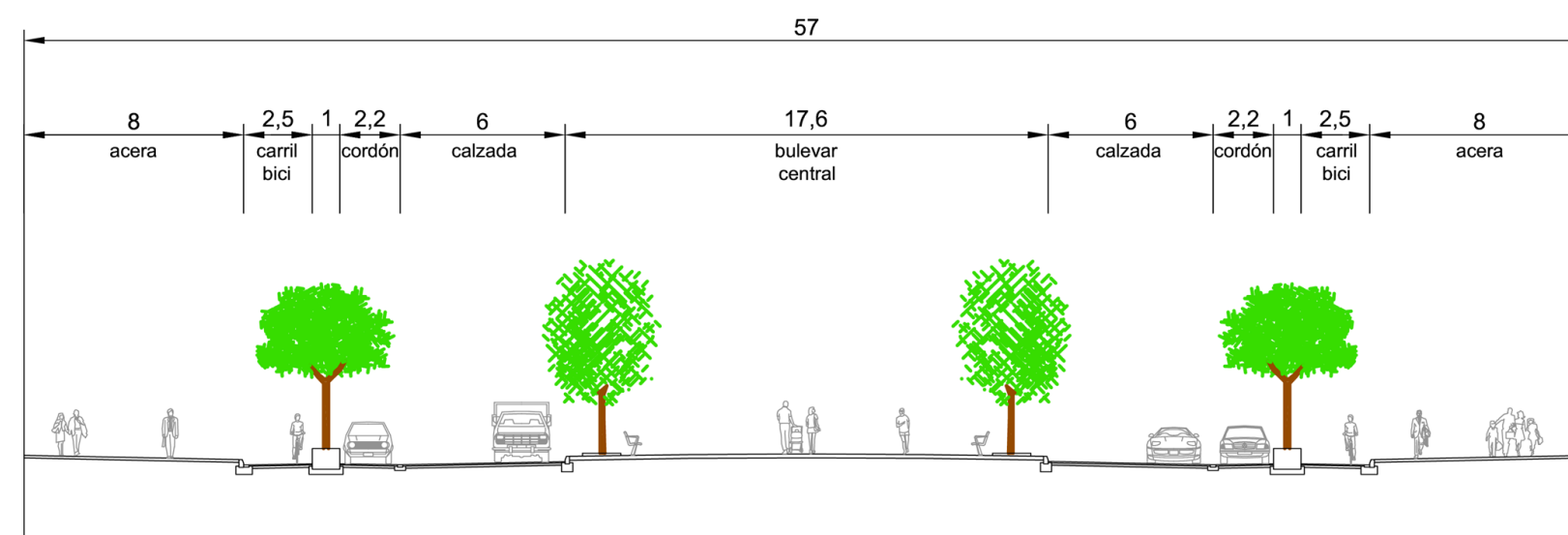
A lo largo de la travesía no existe un espacio continuo reservado para el estacionamiento de vehículos. Esto, sumado a la cercanía de los polígonos industriales ,obliga a los conductores a invadir los grandes espacios libres, en ocasiones sin pavimentar, que quedan entorno a la travesía y sus vías de servicio allí donde las hay. Esta ocupación sin regulación ni orden alguno supone un impacto visual negativo en el entorno de la vía

OBJETIVOS:

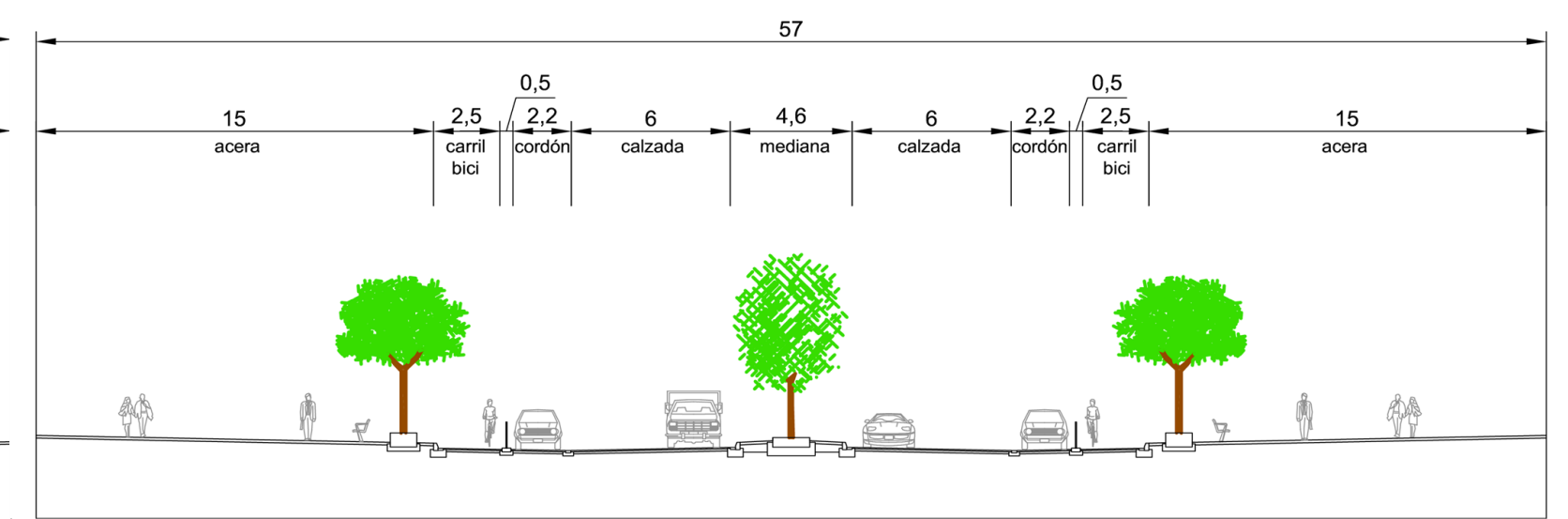
- **Integración urbana.** Este es el objetivo global del proyecto. La actual N-340 a tiene características propias de una carretera, por lo que con el nuevo diseño se pretende transformarla en una avenida urbana.
- **Compatibilizar el tránsito de peatones, ciclistas y vehículos rodados** en la travesía mediante la creación de espacios propios para cada grupo de usuarios de la vía.
- **Velocidades inferiores a 50Km/h.** La nueva funcionalidad de la travesía requiere menores velocidades por parte de los vehículos. Asimismo, la disminución del tráfico de vehículos pesados puede incitar al resto de usuarios a elevar las velocidades por lo que se deberá tener en cuenta este factor en la fase de diseño.
- **Aumento de la seguridad vial**
- **Favorecer la permeabilidad transversal.** Este objetivo es necesario cumplirlo tanto para peatones como para vehículos.
- **Creación de plazas de aparcamiento** a lo largo de la travesía. Serán necesarias en el desarrollo futuro de la nueva vía urbana.

ESTUDIO DE ALTERNATIVAS:

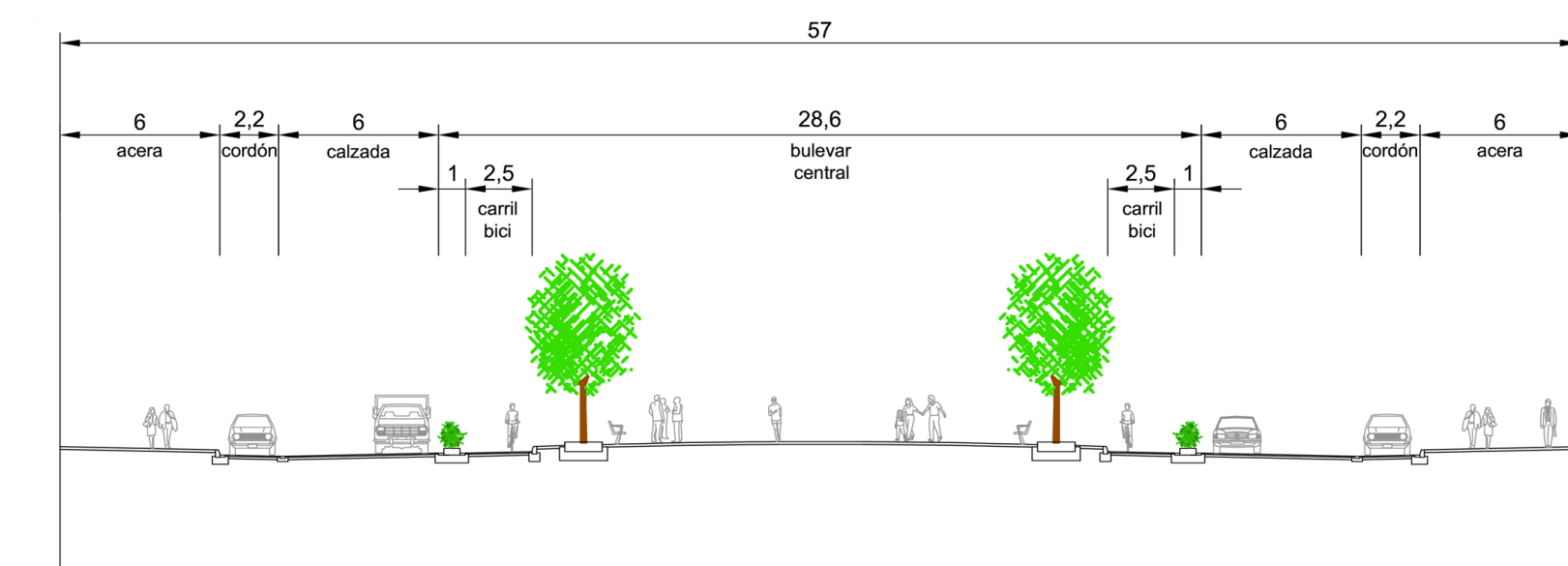
1.



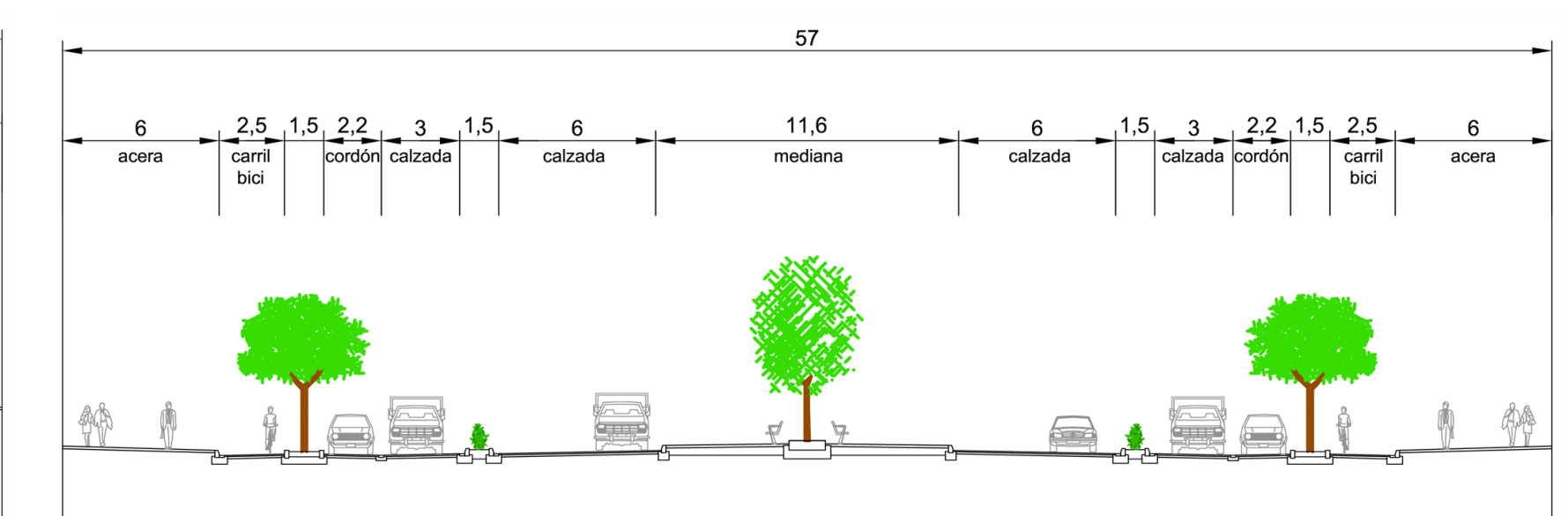
2.



3.

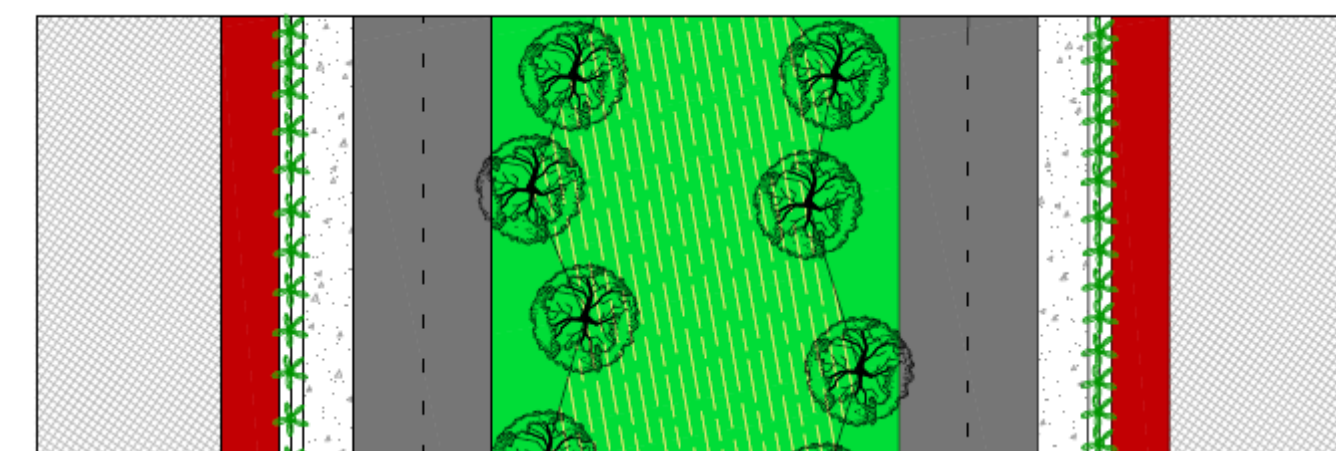
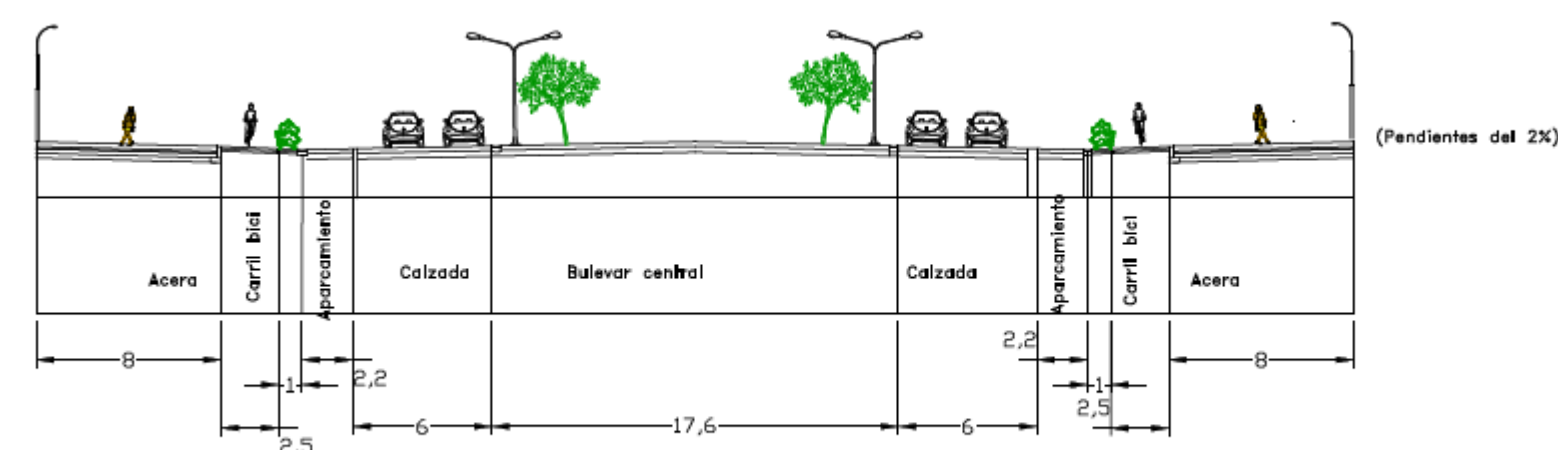


4.

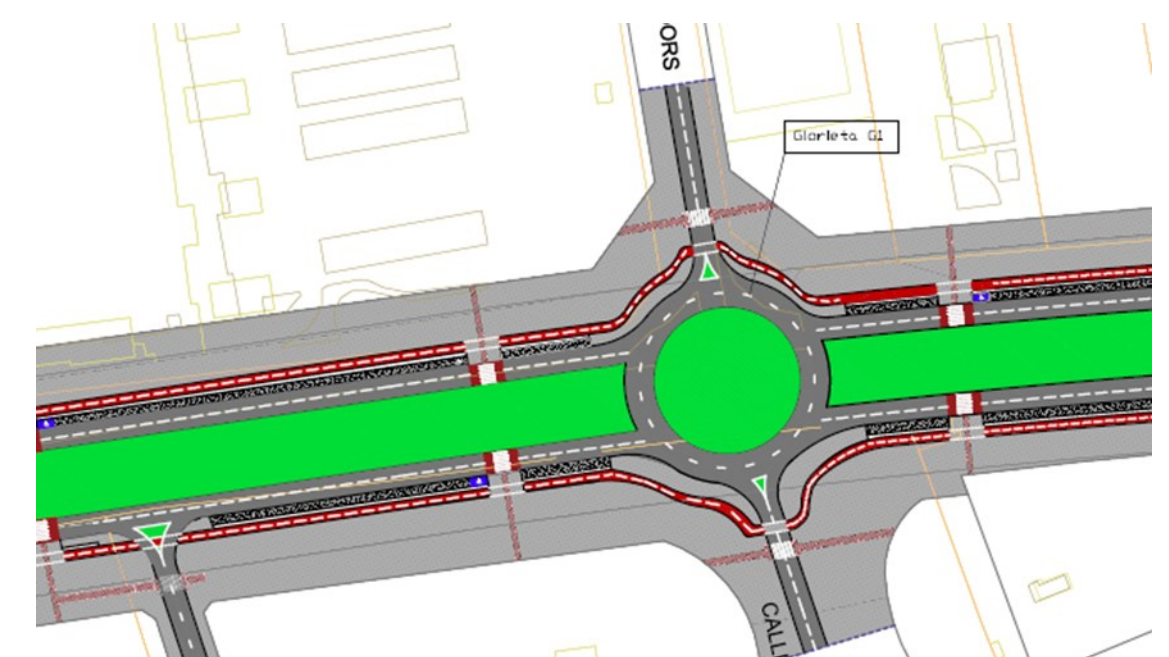


ALTERNATIVA DESARROLLADA: ALTERNATIVA1-TRAMO SUR

Sección tipo:



Planta representativa:



Presupuesto:

- | | |
|--|---------------------------------|
| 1.-Trabajos previos y demoliciones | 7.- Mobiliario urbano |
| 2.- Movimiento de Tierras | 8.- Jardinería y red de riego |
| 3.- Drenaje | 9.- Señalización y balizamiento |
| 4.- Reposiciones y servicios afectados | 10.-Gestión de residuos |
| 5.- Alumbrado público | 11.-Pasarela peatonal |
| 6.- Firms y pavimentos | 12.-Puente |

El presupuesto base de licitación asciende a la cantidad de :

NUEVE MILLONES DOSCIENTO SESENTAY TRES MIL CUATROCIENTOS SESENTA Y NUEVE EUROS CON SETENTA Y TRES CÉNTIMOS (9.263.469,73 €).