

ANEJO N° 3:

ANÁLISIS DE DEFICIENCIAS, CARENCIAS Y MEJORAS PROPUESTAS

ÍNDICE:

1. INTRODUCCIÓN 1

2. DEFICIENCIAS Y SUS MEJORAS PROPUESTAS 1

3. CARENCIAS Y SUS MEJORAS PROPUESTAS 7

ANEXO FOTOGRÁFICO 12

1. INTRODUCCIÓN

El presente Anejo: “Análisis de deficiencias, carencias y mejoras propuestas” ha sido elaborado para analizar todos los defectos que presenta el entramado ciclista de Paiporta y para proponer actuaciones para corregirlos.

Para ello se han realizado dos tipologías de tablas. La primera de ellas establece las deficiencias actuales que presenta cada uno de los diez tramos existentes, proponiendo mejoras para enriquecerlas. Y en la segunda, se realiza lo equivalente con las carencias existentes.

Bien es cierto, que aun teniendo en cuenta estas mejoras, no ha sido el objetivo de este Estudio, por lo que no se han realizado planos al respecto, sólo se ha tenido en cuenta a grosso modo en el Presupuesto.

Además, al final de este capítulo se agrega un ANEXO FOTOGRÁFICO para poder percibir de una manera visual estos fallos.

Para establecer la anchura mínima que debía de tener cada tipología ciclista se ha tomado como referente las recomendaciones del “Manual para el Diseño de vías ciclistas de Cataluña”. Ésta dice que:

- La anchura mínima que puede tener una *acera-bici* bidireccional para el seguro movimiento de ciclistas es de 2 m, siendo el recomendado de 2,20-2,50 m y con una anchura mínima de acera de 2 m.
- La anchura mínima que puede tener una *carril-bici* protegido bidireccional para el seguro movimiento de ciclistas es de 2 m, siendo el recomendado de 2,50 m.
- La anchura mínima que puede tener una *pista-bici* bidireccional para el seguro movimiento de ciclistas es de 2,20-2’5 m.
- La anchura recomendada que puede tener una *senda-bici* bidireccional para el seguro movimiento de ciclistas es de 3 m.

Como en Paiporta no existe un flujo tan alto de ciclistas, se van a elegir el ancho mínimo posible.

2. DEFICIENCIAS Y SUS MEJORAS PROPUESTAS

DEFICIENCIAS	MEJORAS PROPUESTAS
• Tramo 1: - No dispone del ancho mínimo para <i>acera-bici</i> bidireccional. - Presenta un estado malo de conservación.	- En este caso, habrá que ampliar la <i>acera-bici</i> actual 0,40 m, teniendo de este modo una nueva anchura de 2 m y reduciendo la de la acera de 2,5 m a 2,1 m. - Se realizará un cepillado, barrido y limpieza de carril existente y de los 0,4 m de acera que necesita para cumplir los requisitos de anchura mínima. Posteriormente un riego de imprimación ECI y para terminar un tratamiento superficial a base de slurry asfáltico, coloreado de rojo, de 3 mm de espesor, todo ello con las bandas blancas de borde de carril.

- En algunos casos el “ceda el paso” está mal señalado, como en cruces de calles, cuando la vía ciclista está situada paralela al paso de cebra, teniendo peatones y ciclistas preferencia frente a vehículos motorizados. Además de no tener en cuenta que se trata de una carril bidireccional en toda su longitud. - Encontramos dos tipos de tipologías diferentes de señalización horizontal de “ceda el paso” en todo el tramo. - En el primer tramo de la <i>acera-bici</i>, empezando por la rotonda Mestre Palau, existe una farola invadiendo 20 cm la vía ciclista.	- En este caso, al tratarse de un carril bidireccional, en su lugar ubicaremos flechas que indiquen el sentido del carril, la marca longitudinal discontinua de separación de carriles y un pictograma de bicicleta a cada lado del cruce, como aparece en el detalle 2 en el plano 6.3 del Documento Nº 2: “Planos”, todo ello realizado con su previo premarcado. Para todo ello utilizaremos pintura blanca antideslizante, con microesferas de vidrio para alta visibilidad. Al verter una capa de slurry encima, no hará falta eliminar este símbolo, ya que quedará completamente oculto. Además habrá que mejorar su señalización horizontal en toda su longitud ya que se había tratado como carril unidireccional tratándose de uno bidireccional. - Homogeneizaremos la señalización horizontal de “ceda el paso” en toda la vía ciclista, utilizando para ello la que se indica en el Anejo Nº 5: “Señalización y balizamiento”. - Se arrancará la farola existente y se moverá, no alcanza un metro, hasta su nueva ubicación que estará en la zona arenosa que existe entre la <i>acera-bici</i> y la zona de aparcamiento. Se izará, aplomará y se conectará de nuevo. En primer lugar, se había estudiado que fuera la vía ciclista quien bordeara la farola, pero al ser su nueva ubicación tan cercana a la anterior pudiéndose reutilizar todo el cableado y sin tener que realizar un nuevo proyecto para su nueva posición, no compensaba poner en peligro al ciclista.
• Tramo 2: - El <i>carril-bici</i> tiene un aspecto muy desgastado - La marca vial de cruce de ciclistas por calzada, se encuentran en mal estado. - Los elementos separadores entre <i>carril-bici</i> y calzada están orientados de manera incorrecta, ya que actualmente las ruedas del coche podrían invadir con facilidad este carril. - Sólo hay dos pictogramas de bicicletas a lo largo de todo el carril y están separados uno del otro 10 cm. - Presenta una mala señalización horizontal, ya que en ningún caso trata este carril como bidireccional.	- Se realizará un cepillado, barrido y limpieza de carril existente. Posteriormente un riego de imprimación ECI y para terminar un tratamiento superficial a base de slurry asfáltico, coloreado de rojo, de 3 mm de espesor, todo ello con las bandas blancas de borde de carril. - Repasar la marca vial de cruce de ciclistas por calzada, para todo ello utilizaremos pintura blanca antideslizante con microesferas de vidrio para alta visibilidad, con previo premarcado. - Habría que invertir la dirección de los separadores para impedir que los coches invadan este carril. - Al verter la nueva capa de slurry encima, estos pictogramas quedarán ocultos, por lo que no hará falta eliminarlos. En el Anejo Nº 5: “Señalización y balizamiento” se explica donde se ubicarán estos pictogramas. - Habrá que mejorar su señalización horizontal en toda su longitud, ya que se había tratado como carril unidireccional tratándose de uno bidireccional.

• Tramo 3: - No dispone del ancho mínimo para <i>acera-bici</i> bidireccional. - Presenta un estado desgastado además de no presentar bandas blancas de borde de carril que delimiten la vía a ambos lados para una mejor comprensión. - En algunos casos el “ceda el paso” está mal señalado, como en cruces de calles, cuando la vía ciclista está situada paralela al paso de cebra, teniendo peatones y ciclistas preferencia frente a vehículos motorizados. - No se tiene en cuenta, en su señalización horizontal, que se trata de una carril bidireccional.	- En este caso, habrá que ampliar la <i>acera-bici</i> actual 0,30 m, teniendo de este modo una nueva anchura de 2 m. Este tramo está ubicado en el bulevar teniendo espacio suficiente para una cómoda circulación de peatones y ciclistas. - Se realizará un cepillado, barrido y limpieza de carril existente y de los 0,3 m de acera que necesita para cumplir los requisitos de anchura mínima. Posteriormente un riego de imprimación ECI y para terminar un tratamiento superficial a base de slurry asfáltico, coloreado de rojo, de 3 mm de espesor, todo ello con las bandas blancas de borde de carril. - En este caso, al tratarse de un carril bidireccional, en su lugar ubicaremos flechas que indiquen el sentido del carril, la marca longitudinal discontinua de separación de carriles y un pictograma de bicicleta a cada lado del cruce, como aparece en el detalle 2 en el plano 6.3 del Documento N° 2: “Planos”, todo ello realizado con su previo premarcado. Para todo ello utilizaremos pintura blanca antideslizante, con microesferas de vidrio para alta visibilidad. Al verter una capa de slurry encima, no hará falta eliminar este símbolo, ya que quedará completamente oculto. - Mejorar su señalización horizontal en toda su longitud ya que se había tratado como carril unidireccional tratándose de uno bidireccional.
• Tramo 4: - No dispone del ancho mínimo para <i>acera-bici</i> bidireccional. - En algunos tramos el adoquinado esta suelto, siendo difícil circular por él. - Tiene el mismo color que el adoquinado, no diferenciándose bien lo que es vía ciclista ,de lo que no.	- En este caso, habrá que ampliar la <i>acera-bici</i> actual 0,60 m, teniendo de este modo una nueva anchura de 2 m. Este tramo esta ubicado entre parques y jardines teniendo espacio suficiente para una cómoda circulación de peatones y ciclistas. - Retirada y limpieza del adoquinado existente en malas condiciones para su posterior reposición en condiciones adecuadas. - Se realizará un cepillado, barrido y limpieza, de los 2 m de nueva vía ciclista. Posteriormente un riego de imprimación ECI y para terminar un tratamiento superficial a base de slurry asfáltico, coloreado de rojo, de 3 mm de espesor, todo ello con las bandas blancas de borde de carril.

- En su enlace con la <i>acera-bici</i> del Carrer Xipre hay una señal horizontal incorrecta de “STOP” para ciclistas, a ambos lados del cruce, cuando cruza paralelo al paso de cebra. Además de no tener en cuenta que se trata de un carril bidireccional. - No se tiene en cuenta, en su señalización horizontal, que se trata de una carril bidireccional. - Cuando atraviesa los distintos parques a veces no tiene continuidad, se corta y aparece a escasos metros.	- En este caso, al tratarse de un carril bidireccional, en su lugar ubicaremos flechas que indiquen el sentido del carril, la marca longitudinal discontinua de separación de carriles y un pictograma de bicicleta a cada lado del cruce, todo ello realizado con su previo premarcado. Para todo ello utilizaremos pintura blanca antideslizante, con microesferas de vidrio para alta visibilidad. Al verter una capa de slurry encima, no hará falta eliminar este símbolo, ya que quedará completamente oculto. - Mejorar su señalización horizontal en toda su longitud ya que se había tratado como carril unidireccional tratándose de uno bidireccional. - Conectar la <i>acera-bici</i> en las zonas dentro de los propios tramos en los que aparece separada.
• Tramo 5: - No dispone de la anchura recomendada para <i>pista-bici</i> bidireccional. - Presenta un mal estado deteriorado y agrietado.	- En este caso, habrá que ampliar la <i>acera-bici</i> actual 0,50 m, teniendo de este modo una nueva anchura de 2,20 m. Este tramo tenía un resguardo bastante grande, por lo que podrá ampliarse la vía ciclista, disminuyendo éste a 0,5. - Se retirará el pavimento de slurry mediante medios mecánicos, posteriormente se realizará un cepillado, barrido y limpieza de carril existente. Posteriormente un riego de imprimación ECI y para terminar un tratamiento superficial a base de slurry asfáltico, coloreado de rojo, de 3 mm de espesor, todo ello con las bandas blancas de borde de carril.

• Tramo 6: - Al principio de este tramo hay una señalización vertical de “peligro por proximidad de paso de ciclistas”, la única señal vertical que hay en toda Paiporta. Esta situada en dirección opuesta ya que actualmente está ubicada de manera que indica que existen ciclistas cuando el tramo ya ha terminado, en vez de cuando éste empieza, como aparece en el Anexo fotográfico. - No dispone del ancho mínimo para <i>acera-bici</i> bidireccional ni dispone del resguardo mínimo de 0,8 para que los vehículos aparcados en cordón puedan abrir libremente la puerta sin poner en riesgo al ciclista. - Además hay farolas y señales indicativas existentes en este tramo invaden el carril más de 60 cm. - Presenta un mal estado deteriorado y agrietado.	- Se arrancará el poste y se llevará a su nuevo emplazamiento que es en la entrada de la Carretera de Benetússer con la CV-400. - En este caso, habrá un resguardo de 0,8 m, luego la <i>acera-bici</i> se ampliará 0,10 m, teniendo de este modo una nueva anchura de 2 m y quedando reducida la acera de 3 m a 2,1 m. - En vez de mover las farolas y carteles, como no existía el resguardo mínimo para los coches aparcado en cordón, se ha visto preferible mover la vía ciclista 0,8 m dejando los carteles y farolas en ese resguardo, y reduciendo la acera a 2,1 m. - Se retirará el pavimento de slurry mediante medios mecánicos, posteriormente se realizará un cepillado, barrido y limpieza de carril existente. Posteriormente un riego de imprimación ECI y para terminar un tratamiento superficial a base de slurry asfáltico, coloreado de rojo, de 3 mm de espesor, todo ello con las bandas blancas de borde de carril.
• Tramo 7: - Tiene un estado muy desgastado. - Además termina en uno de los jardines situados alrededor de la rotonda.	- Se realizará un cepillado, barrido y limpieza de carril existente. Posteriormente un riego de imprimación ECI y para terminar un tratamiento superficial a base de slurry asfáltico, coloreado de rojo, de 3 mm de espesor, todo ello con las bandas blancas de borde de carril. - Prolongar la <i>senda-bici</i> para que no termine en uno de los jardines situados alrededor de la rotonda.

• Tramo 8: - No dispone del ancho mínimo para <i>acera-bici</i> bidireccional. - Tiene un color verde desgastado.	- En este caso, habrá que ampliar la <i>acera-bici</i> actual 0,40 m, teniendo de este modo una nueva anchura de 2 m y reduciendo la de la acera de 2,5 m a 2,1 m. - Para homogeneizar las vías ciclistas de Paiporta y aprovechando que no tiene un buen estado, se realizará un cepillado, barrido y limpieza de carril existente. Posteriormente un riego de imprimación ECI y para terminar un tratamiento superficial a base de slurry asfáltico, coloreado de rojo, de 3 mm de espesor, todo ello con las bandas blancas de borde de carril.
• Tramo 9: - No dispone del ancho mínimo para <i>acera-bici</i> bidireccional. - Presenta un estado desgastado. - No se tiene en cuenta, en su señalización horizontal, que se trata de una carril bidireccional.	- En este caso, habrá que ampliar la <i>acera-bici</i> actual 0,40 m, teniendo de este modo una nueva anchura de 2 m y reduciendo la de la acera de 2,5 m a 2,1 m. - Se realizará un cepillado, barrido y limpieza de carril existente. Posteriormente un riego de imprimación ECI y para terminar un tratamiento superficial a base de slurry asfáltico, coloreado de rojo, de 3 mm de espesor, todo ello con las bandas blancas de borde de carril. - Mejorar su señalización horizontal en toda su longitud ya que se había tratado como carril unidireccional tratándose de uno bidireccional.
• Tramo 10: - Tiene un estado muy desgastado.	- Se realizará un cepillado, barrido y limpieza de carril existente. Posteriormente un riego de imprimación ECI y para terminar un tratamiento superficial a base de slurry asfáltico, coloreado de rojo, de 3 mm de espesor, todo ello con las bandas blancas de borde de carril.

3. CARENCIAS Y SUS MEJORAS PROPUESTAS

CARENCIAS	MEJORAS PROPUESTAS
• Tramo 1: - En ninguno de los cruces con las calles existen marca vial de cruce de ciclistas por calzada. - En la entrada al parque por la que se atraviesa la <i>acera-bici</i> no existe “ceda el paso”, por parte de los ciclistas, ya que los peatones tienen la preferencia. - No encontramos la señalización vertical del tipo R-407a, vía reservada para ciclos o vía ciclista. - En ningún caso existe la obligatoria marca transversal discontinua de detención acompañando a la señalización horizontal de “ceda el paso”. - Sólo se observan tres pictogramas de bicicletas (señalización horizontal) a lo largo de toda la vía, al principio (rotonda Mestre Palau), a su altura con el cruce con la Calle Torrent y al final (gasolinera Virgen de la Paz).	- Pintar la marca vial de cruce de ciclistas por calzada, para todo ello utilizaremos pintura blanca antideslizante con microesferas de vidrio para alta visibilidad, con previo premarcado. - En la entrada al parque en la que se atraviesa la <i>acera-bici</i>, pintaremos la marca transversal discontinua de detención junto a la señalización horizontal de “ceda el paso”, para todo ello utilizaremos pintura blanca antideslizante con microesferas de vidrio para alta visibilidad, con previo premarcado. - Ubicaremos la señal vertical del tipo R-407a, vía reservada para ciclos o vía ciclista, en todos los cruces de las calles con la vía ciclista. Como aparece en el plano 7.1 del Documento Nº2: “Planos”. - Pintaremos la marca transversal discontinua de detención junto a la señalización horizontal de “ceda el paso” a lo largo de toda la <i>acera-bici</i>, para todo ello utilizaremos pintura blanca antideslizante con microesferas de vidrio para alta visibilidad, con previo premarcado. - Habrá que pintar más pictogramas de bicicletas, utilizando para ello la que se indica en el Anejo Nº 5: “Señalización y balizamiento”.
• Tramo 2: - No tiene conexión con la <i>acera-bici</i> del tramo 1. - En ningún caso existe la obligatoria marca transversal discontinua de detención acompañando a la señalización horizontal de “ceda el paso”. - Sólo hay dos pictogramas de bicicletas a lo largo de todo el carril.	- Realizaremos su conexión como aparece como aparece en el detalle 1 en el plano 6.3 del Documento Nº 2: “Planos”. - Pintaremos la marca transversal discontinua de detención junto a la señalización horizontal de “ceda el paso” a lo largo de toda la <i>acera-bici</i>, para todo ello utilizaremos pintura blanca antideslizante con microesferas de vidrio para alta visibilidad, con previo premarcado. - En el Anejo Nº 5: “Señalización y balizamiento” se explica donde se ubicarán estos pictogramas.

• Tramo 3: - No está conectado con el <i>carril-bici</i> del tramo 2. - En ningún caso existe la obligatoria marca transversal discontinua de detención acompañando a la señalización horizontal de “ceda el paso”. - En ninguno de los cruces con las calles existen marca vial de cruce de ciclistas por calzada. - En la primera rotonda baja a la carretera y no hay separadores, por lo que los coches pueden invadir el carril. - No encontramos la señalización vertical del tipo R-407a, vía reservada para ciclos o vía ciclista.	- Como se ha explicado anteriormente, habrá que unirlo con el tramo 2 mediante las marcas vial de cruce de ciclistas por calzada. - Pintaremos la marca transversal discontinua de detención junto a la señalización horizontal de “ceda el paso” a lo largo de toda la <i>acera-bici</i>, para todo ello utilizaremos pintura blanca antideslizante con microesferas de vidrio para alta visibilidad, con previo premarcado. - Pintar la marca vial de cruce de ciclistas por calzada, para todo ello utilizaremos pintura blanca antideslizante con microesferas de vidrio para alta visibilidad, con previo premarcado. - Ubicaremos separadores en la primera rotonda en la que la <i>acera-bici</i> baja a la carretera, para evitar que los coches puedan invadir el carril. - Ubicaremos la señal vertical del tipo R-407a, vía reservada para ciclos o vía ciclista, en todos los cruces de las calles con la vía ciclista. Como aparece en el plano 7.1 del Documento Nº2: “Planos”.
• Tramo 4: - No hay enlace con marca vial de cruce de ciclistas por calzada desde la <i>acera-bici</i> situada en el bulevar de la Carretera Jaume I hacia la <i>acera-bici</i> existente en la Carrer Xipre. - En ningún caso existe la obligatoria marca transversal discontinua de detención acompañando a la señalización horizontal de “ceda el paso”. - En ninguno de los cruces con las calles existen marca vial de cruce de ciclistas por calzada. - No encontramos la señalización vertical del tipo R-407a, vía reservada para ciclos o vía ciclista.	- Pintar la marca vial de cruce de ciclistas por calzada, para todo ello utilizaremos pintura blanca antideslizante con microesferas de vidrio para alta visibilidad, con previo premarcado. - Pintaremos la marca transversal discontinua de detención junto a la señalización horizontal de “ceda el paso” a lo largo de toda la <i>acera-bici</i>, para todo ello utilizaremos pintura blanca antideslizante con microesferas de vidrio para alta visibilidad, con previo premarcado. - Pintar la marca vial de cruce de ciclistas por calzada, para todo ello utilizaremos pintura blanca antideslizante con microesferas de vidrio para alta visibilidad, con previo premarcado. - Ubicaremos la señal vertical del tipo R-407a, vía reservada para ciclos o vía ciclista, en todos los cruces de las calles con la vía ciclista. Como aparece en el plano 7.1 del Documento Nº2: “Planos”.

• Tramo 5: - No presenta ningún tipo de señalización horizontal, tampoco trata este carril como bidireccional. - No encontramos la señalización vertical del tipo R-407a, vía reservada para ciclos o vía ciclista. - En ninguno de los cruces con las calles existen marca vial de cruce de ciclistas por calzada.	- Habrá que ubicar la correcta señalización horizontal, tratando el carril como bidireccional. - Ubicaremos la señal vertical del tipo R-407a, vía reservada para ciclos o vía ciclista, en todos los cruces de las calles con la vía ciclista. Como aparece en el plano 7.1 del Documento N°2: "Planos". - Pintar la marca vial de cruce de ciclistas por calzada, para todo ello utilizaremos pintura blanca antideslizante con microesferas de vidrio para alta visibilidad, con previo premarcado.
• Tramo 6: - No encontramos la señalización vertical del tipo R-407a, vía reservada para ciclos o vía ciclista. - No presenta ningún tipo de señalización horizontal, tampoco trata este carril como bidireccional.	- Ubicaremos la señal vertical del tipo R-407a, vía reservada para ciclos o vía ciclista, en todos los cruces de las calles con la vía ciclista. Como aparece en el plano 7.1 del Documento N°2: "Planos". - Habrá que ubicar la correcta señalización horizontal, tratando el carril como bidireccional.
• Tramo 7: - No encontramos la señalización vertical del tipo P-22, peligro por la proximidad paso de ciclistas. - No presenta ningún tipo de señalización horizontal, tampoco trata este carril como bidireccional. - En ninguno de los cruces con las calles de la rotonda, existe la marca vial de cruce de ciclistas por calzada.	- Ubicar encontramos la señalización vertical del tipo P-22, peligro por la proximidad paso de ciclistas, en los cruces de la rotonda, avisando así al conductor del vehículo. Como aparece en el plano 7.1 del Documento N°2: "Planos". - Habrá que ubicar la correcta señalización horizontal, tratando el carril como bidireccional. - Pintar la marca vial de cruce de ciclistas por calzada, para todo ello utilizaremos pintura blanca antideslizante con microesferas de vidrio para alta visibilidad, con previo premarcado.

• Tramo 8: - Cuando un paso de cebra la cruza perpendicularmente no hay señal de “ceda el paso”. - No encontramos la señalización vertical del tipo R-407a, vía reservada para ciclos o vía ciclista. - En ninguno de los cruces con las calles de la rotonda, existe la marca vial de cruce de ciclistas por calzada.	- Pintaremos la marca transversal discontinua de detención junto a la señalización horizontal de “ceda el paso” a lo largo de toda la <i>acera-bici</i>, para todo ello utilizaremos pintura blanca antideslizante con microesferas de vidrio para alta visibilidad, con previo premarcado. - Ubicaremos la señal vertical del tipo R-407a, vía reservada para ciclos o vía ciclista, en todos los cruces de las calles con la vía ciclista. Como aparece en el plano 7.1 del Documento Nº2: “Planos”. - Pintar la marca vial de cruce de ciclistas por calzada, para todo ello utilizaremos pintura blanca antideslizante con microesferas de vidrio para alta visibilidad, con previo premarcado.
• Tramo 9: - Cuando un paso de cebra la cruza perpendicularmente no hay señal de “ceda el paso”. - No encontramos la señalización vertical del tipo R-407a, vía reservada para ciclos o vía ciclista. - No encontramos la señalización vertical del tipo P-22, peligro por la proximidad paso de ciclistas. - En ninguno de los cruces con las calles de la rotonda, existe la marca vial de cruce de ciclistas por calzada.	- Pintaremos la marca transversal discontinua de detención junto a la señalización horizontal de “ceda el paso” a lo largo de toda la <i>acera-bici</i>, para todo ello utilizaremos pintura blanca antideslizante con microesferas de vidrio para alta visibilidad, con previo premarcado. - Ubicaremos la señal vertical del tipo R-407a, vía reservada para ciclos o vía ciclista, en todos los cruces de las calles con la vía ciclista. Como aparece en el plano 7.1 del Documento Nº2: “Planos”. - Ubicar encontramos la señalización vertical del tipo P-22, peligro por la proximidad paso de ciclistas, en los cruces de la rotonda, avisando así al conductor del vehículo. Como aparece en el plano 7.1 del Documento Nº2: “Planos”. - Pintar la marca vial de cruce de ciclistas por calzada, para todo ello utilizaremos pintura blanca antideslizante con microesferas de vidrio para alta visibilidad, con previo premarcado.

• Tramo 10: - No encontramos la señalización vertical del tipo P-22, peligro por la proximidad paso de ciclistas. - No presenta ningún tipo de señalización horizontal, tampoco trata este carril como bidireccional. - En ninguno de los cruces con las calles de la rotonda, existe la marca vial de cruce de ciclistas por calzada.	- Ubicar encontramos la señalización vertical del tipo P-22, peligro por la proximidad paso de ciclistas, en los cruces de la rotonda, avisando así al conductor del vehículo. Como aparece en el plano 7.1 del Documento N°2: "Planos". - Habrá que ubicar la correcta señalización horizontal, tratando el carril como bidireccional. - Pintar la marca vial de cruce de ciclistas por calzada, para todo ello utilizaremos pintura blanca antideslizante con microesferas de vidrio para alta visibilidad, con previo premarcado.
--	--

Anexo fotográfico

- Tramo 1:



*Figura A.1. Señalización de "ceda el paso" incorrecta
+
sin marca vial de cruce de ciclistas por calzada
+
ni marca transversal discontinua de detención
+
trata el carril como unidireccional*



*Figura A.2. Entrada a parque sin "ceda el paso"
por parte de ciclistas*



Figura A.3. Tipografía de “ceda el paso” diferentes



Figura A.4. Farola invadiendo acera-bici

- **Tramo 2:**



Figura A.5. No existe conexión entre el tramo 1 y el tramo 2



*Figura A.6. Separadores mal orientados
+
trata el carril como unidireccional*



*Figura A.7. Mal estado de marcas viales de cruce de ciclista por calzada
+
no hay marca transversal discontinua de detención junto al "ceda el paso"*

- **Tramo 3:**



*Figura A.8. No existe conexión entre tramos
+
no hay marca transversal discontinua de detención junto al
"ceda el paso"
+
trata el carril como unidireccional*



*Figura A.9. No existe banda de borde de carril
+
no hay marca transversal discontinua de detención junto al
"ceda el paso"
+
ni marca vial de cruce de ciclistas por calzada*



*Figura A.10. No existen elementos separadores en la
rotonda*

- **Tramo 4:**



Figura A.11. Señal incorrecta de STOP

+

no hay marca vial de cruce de ciclistas por calzada

+

trata el carril como unidireccional



Figura A.12.

“ceda el paso” sin marca transversal discontinua de detención



Figura A.13. La acera-bici se corta en el parque y continua metros delante



Figura A.14. Adoquinado en mal estado



- **Tramo 5:**



Figura A.15. No existe señalización alguna



Figura A.16. Mal estado del pavimento

- **Tramo 6:**



*Figura A.17. Pavimento en mal estado
+
Farolas y carteles invaden vía ciclista
+
no hay señalización horizontal*



*Figura A.18. Señalización situada incorrectamente de
“peligro por proximidad de paso ciclista”*

- **Tramo 7:**



Figura A.19. Presenta un estado desgastado



Figura A.20. Termina en la zona ajardinada

- **Tramo 8:**



*Figura A.20. Cruce de peatones sin “ceda el paso”
+
trata el carril como unidireccional*



Figura A.21. Presenta un estado desgastado

- **Tramo 9:**



Figura A.22. Presenta un estado desgastado



*Figura A.23. Trata el carril como unidireccional
+
línea transversal continua de detención en vez de discontinua*



Figura A.24. No hay marca vial de cruce de ciclistas por calzada

- **Tramo 10:**



Figura A.25. Presenta un mal estado