

ANEJO N° 4:

ESTUDIO DE SOLUCIONES

ÍNDICE:

1. INTRODUCCIÓN	1
2. ESTUDIO DE SOLUCIONES DE LA RED	1
2.1 CARRETERA DE BENETÚSSER.....	2
2.2 CV-404	4
2.3 AVINGUDA FRANCESC CISCAR.....	5
2.4 CV-4062 – AVINGUDA DE LA INDEPENDÈNCIA	7
2.5 CARRER: MESTRE SERRANO + SANT JOAN DE RIBERA + SANT ANTONI.....	9
2.6 CARRER CATARROJA + CARRER COLOMBICULTURA.....	11
2.7 CARRER JAUME I	12
2.8 CARRER SANTA ANNA	14
2.9 CARRER DR. FLEMING.....	16
2.10 CARRER ESGLÉSIA.....	18
2.11 CARRER SANT JORDI	20
2.12 CARRER ANTONIO MACHADO 1	22
2.13 CARRER CONVENT	23
2.14 CARRER ANTONIO MACHADO 2	25
2.15 UNIÓN CALLE LITERAT AZORÍN CON CARRER JOSÉP CAPUZ.....	27
3. ACTUACIONES PARTICULARES DE CONEXIÓN CON REDES LIMÍTROFES	28
3.1 CONEXIÓN CON BENETÚSSER, ALFAFAR, MASANASA Y CATARROJA.....	29
3.2 CONEXIÓN CON PICANYA	30

1. INTRODUCCIÓN

La nueva ruta ciclista que se propone, se ha diseñado con el fin de que conecte los puntos de mayor interés para los ciudadanos, como son los colegios, el polideportivo, el Ayuntamiento, etc., para hacer más accesible en bicicleta la estación del FFCC y para que pase por todos los puntos expendedores de Bikeporta. Por lo que se cree que es la única y mejor alternativa posible para hacer una vía ciclista que conecte todo Paiporta y conecte con los municipios colindantes.



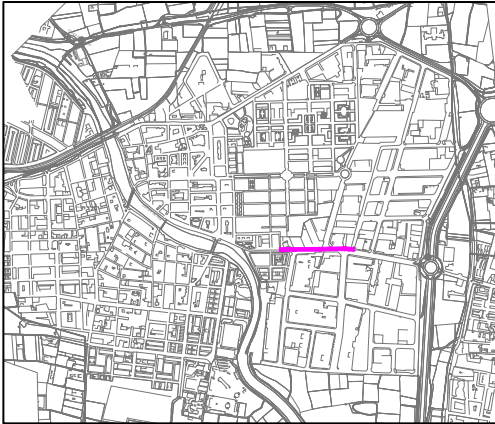
Figura 1.1. Nuevos tramos proyectados

2. ESTUDIO DE SOLUCIONES DE LA RED

En el presente Anejo: “Estudio de soluciones” se describe el estado actual de las vías elegidas, se estudian las posibles alternativas de tipologías ciclistas que se podrían realizar y se elige cual es la opción más viable, apareciendo un croquis de como quedarían las secciones transversal de cada tramo después de la intervención.

Partimos de la premisa, como se ha explicado en la introducción del Documento Nº1: “Memoria y Anejos” del presente Estudio, que siempre que fuera posible se elegiría la opción de la ciclocalle ya que se cree que es la tipología ciclista más adecuada.

2.1 Carretera de Benetússer



Estado actual

- Longitud aproximada 315 m.
- Viario de salida/entrada de la CV-400 con un carril de circulación en cada sentido.
- Acera de 2.00 m únicamente en el margen izquierdo (el opuesto a los tramos de *acera-bici* ya existentes en esta carretera).
- Margen derecho carente de acera peatonal.
- Arcén de 2 m en el margen derecho.
- Grandes descampados, zona sin urbanizar, previo a la entrada de fábricas ubicadas en el margen derecho.

Posibles alternativas

- *Ciclocalle* con dos sentidos de circulación.
- *Acera-bici* realizando un recredido de acera, en el margen izquierdo, desplazando la calzada hacia la derecha.
- *Acera-bici* con urbanización del margen derecho donde actualmente no existe nada.

PROPUESTA

Por las características de la Carretera de Benetússer, tanto en su actual diseño como en cuanto al tráfico que circula por la misma, ya que se trata de una de las entradas por carretera a Paiporta por donde los vehículos circulan a velocidades más elevadas, no se ve factible sustituir este vial como calle 30 para convertirla en ciclocalle.

Se cree que es un mejor opción la de construir una acera de 4.50 m para completar la urbanización de la zona que la de hacer el recredido de la acera en el margen opuesto, permitiendo de este modo un mejor acceso peatonal a las fábricas y ubicando ahí una *acera-bici* de 2.00 m.

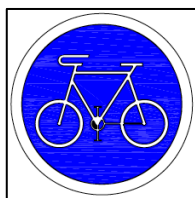
Para ello se realizará un cajado de 4,5 m de ancho y de 20 cm de alto de la superficie existente, se verterá 20 cm de zahorra artificial, posteriormente una solera de hormigón de 15 cm, todo ello con su correspondiente bordillo de 20x30. Posteriormente:

- Acera: pavimento de baldosa hidráulica de 20x20.
- Acera-bici: riego de imprimación ECI y 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.

Además se unirá con la *pista-bici* existente en el tramo 5, mediante la marca vial de cruce de ciclistas por calzada, que ubicaremos paralelamente a un paso de cebra, como aparece en el cruce 13 del plano 6.2 del Documento Nº 2: “Planos”. Y demostrando a lo largo de la vía que se trata de un carril bidireccional, como se explicará en el Anejo Nº 5: “Señalización y balizamiento”.

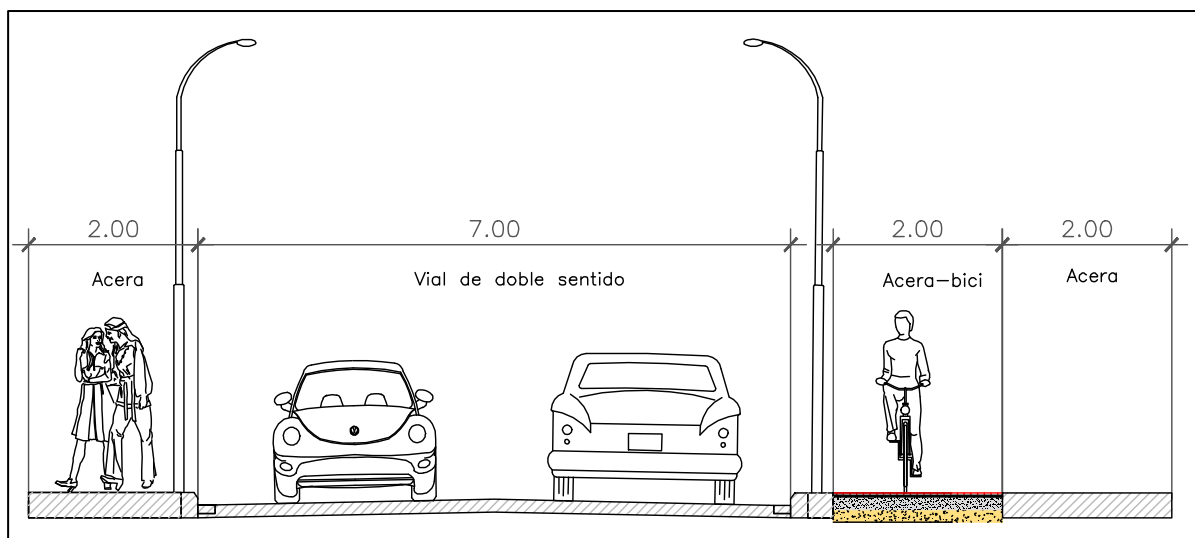
Para todo ello utilizaremos pintura blanca antideslizante, con microesferas de vidrio para alta visibilidad, habiendo realizado un previo premarcado, realizándose un cepillado, barrido y limpieza de superficie existente.

En este tipo de solución, hay que ubicar la señal vertical R-407a en todas las entradas de una calle cualquiera a una con acera-bici, como se explica en el en el Anejo Nº 5: “Señalización y balizamiento”.



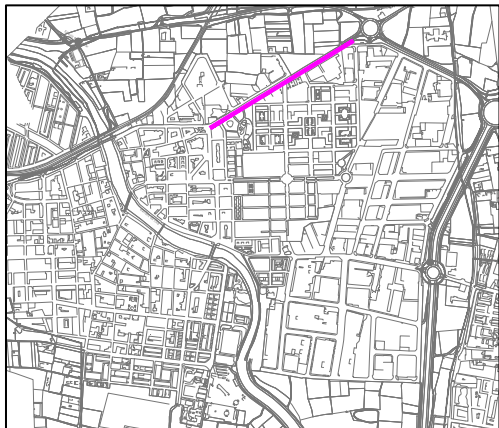
Este caso queda señalado en el plano 7.1 del Documento Nº 2: “Planos”.

Su sección tipo queda según el croquis siguiente:



En el plano 4.6 del Documento Nº 2: “Planos”, aparece acotado.

2.2 CV-404



Estado actual

- Longitud aproximada 690 m.
- Carretera secundaria con un carril de circulación en cada sentido.
- Carril de servicio de 4,1 m separado de la CV-404 mediante vegetación con un único sentido.
- Aparcamiento en batería situado en el carril de servicio.
- Acera de 2.00 m en ese margen.
- Zona de cultivos en el lateral opuesto.
- Arcén de 1.5 m paralelo a la zona de cultivo.

Posibles alternativas

- *Ciclocalle con dos sentidos de circulación.*
- *Acera-bici* con remodelación del aparcamiento en batería por aparcamiento en cordón, para resolver la necesidad del recrecido de la acera.
- *Carril-bici* protegido sustituyendo el aparcamiento en batería por aparcamiento en cordón.

PROPUESTA

Por las características del tráfico, ya que se trata de una de las entradas por carretera a Paiporta, por lo que los coches circulan a velocidades más elevadas, se ha visto peligroso la solución de sustituir este vial por calle 30 y convertirla en una *ciclocalle*.

Por el diseño de la CV-404, se podía realizar de una manera más viable la propuesta de la *acera-bici* o del *carril-bici*, pero como se cree, como se ha explicado en la introducción del Documento Nº1: “Memoria y Anejos” del presente Estudio, que las bicicletas han de ir por la calzada, ya que la opción de la *ciclocalle* se ha visto peligrosa, se cree que la mejor solución será la de sustituir el aparcamiento en batería por aparcamiento en cordón, para poder ubicar un *carril-bici* protegido de 2 m de ancho.

Para ello habrá que reducir 0,6 m el ancho del vial de circulación eliminando con pintura negra tanto las flechas de dirección de sentido de vehículo, que habrá que volver a pintarlas desplazadas 0,5 m, como las líneas delimitadoras de aparcamiento en batería, que habrán de ser sustituidas por las de aparcamiento en cordón.

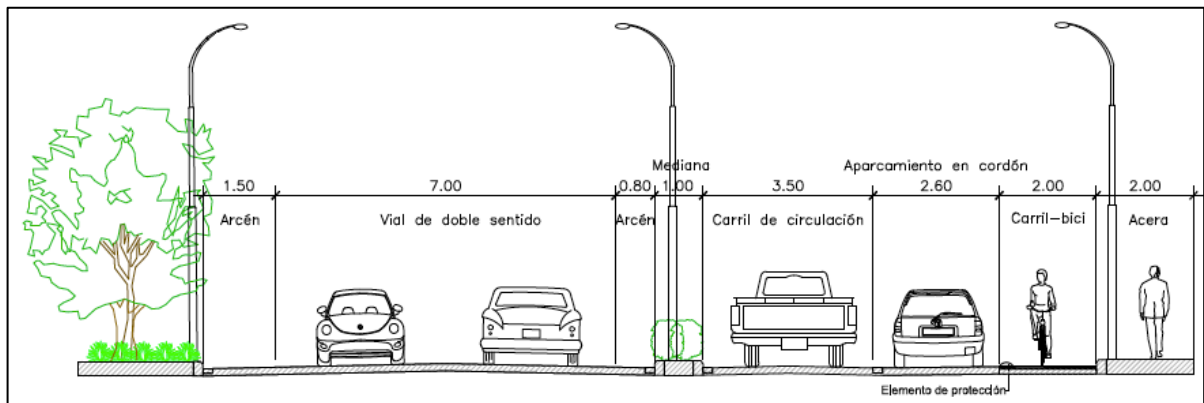
Después, se pintarán las bandas blancas de borde de carril, de 10 cm en el borde de la acera y de 30 cm en el de la zona de aparcamiento y se realizará un riego de imprimación ECI y un tratamiento superficial a base de slurry asfáltico, coloreado de rojo, de 3 mm de espesor.

Por último se ubicarán los elementos separadores tipo Zebra separados 2,5 m uno de otro encima de la banda de 30 cm.

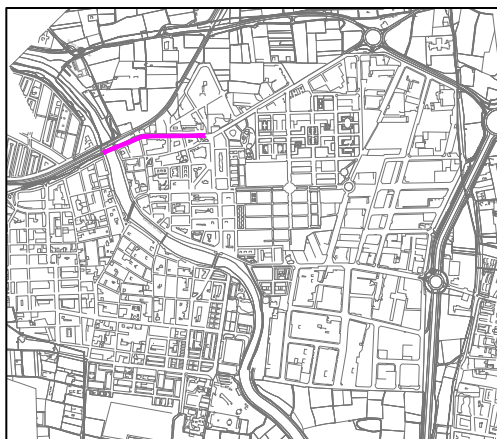
La unión que existirá entre el tramo 7 y este nuevo *carril-bici* aparece en el cruce 16 del plano 6.2 del Documento N° 2: "Planos".

Para todo ello utilizaremos pintura blanca antideslizante, con microesferas de vidrio para alta visibilidad, habiendo realizado un previo premarcado.

Su sección tipo queda según el croquis siguiente:



2.3 Avinguda Francesc Ciscar



Estado actual

- Longitud aproximada 430 m.
- Calzada con un carril de circulación en cada sentido.
- Aparcamiento en batería en un margen.
- Acera de 2.00 m en los dos laterales.
- Calle 30.

Posibles alternativas

- *Ciclocalle* de doble sentido.
- *Acera-bici* con remodelación del aparcamiento en batería por aparcamiento en cordón, ampliándose la acera.
- *Carril-bici* protegido sustituyendo el aparcamiento en batería por aparcamiento en cordón.

PROPUESTA

Por las limitaciones de velocidad existentes en esta Avenida, ya que se trata de una calle 30, y debido a la premisa que se ha explicado en la introducción del Documento N°1: “Memoria y Anejos” del presente Estudio, se cree que los ciclistas han de circular por la calzada, queda rechazada la opción de recrecer la acera e implantar ahí la vía ciclista.

Quedando la opción de realizar el *carril-bici* o la de implantar esta Avenida como *ciclocalle*. Se elige esta última ya que se cree que siempre que se pueda es la idónea, de este modo se realiza la menor cantidad de obra y molestias a los vecinos, agradeciéndolo el presupuesto.

Se realizará un cepillado, barrido y limpieza del asfalto existente para eliminar, si fuera el caso, algún resto de aceite, y se pintará en el suelo la marca vial indicativa de *ciclocalle*, que queda acotada en el plano 6.3 del Documento N° 2: “Planos”. Esta marca vial se pintará cada 20 m, como se explica en el en el Anejo N° 5: “Señalización y balizamiento”.

En este tipo de solución, hay que ubicar la señal vertical de *ciclocalle* en todas las entradas de una calle cualquiera a una *ciclocalle*. Además en este caso, también habrá que poner la señal que indica el cambio de *ciclocalle* a *carril-bici* como el de *carril-bici* a *ciclocalle*, indicando su unión con el carril-bici anterior de la CV-404, como se explica en el en el Anejo N° 5: “Señalización y balizamiento”.

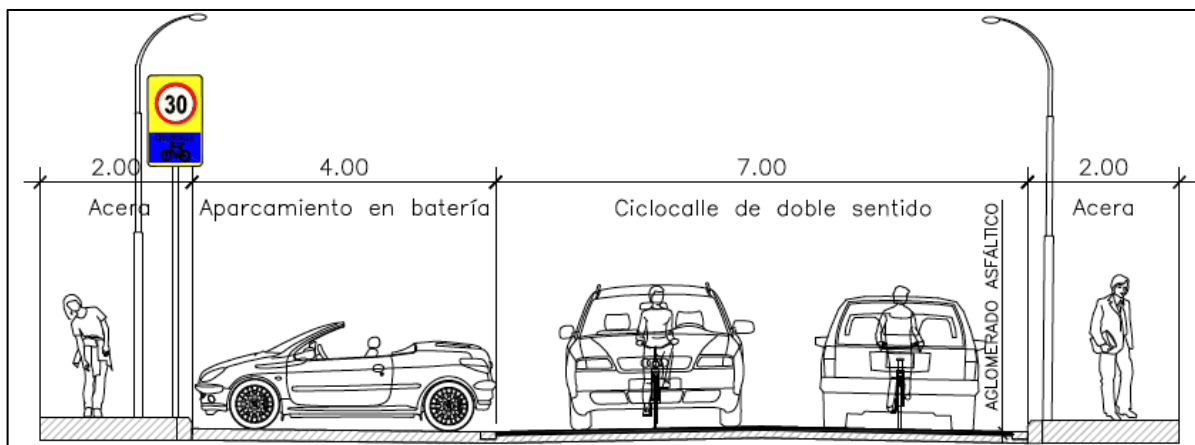


Este caso queda señalado en el plano 7.1 del Documento N° 2: “Planos”.

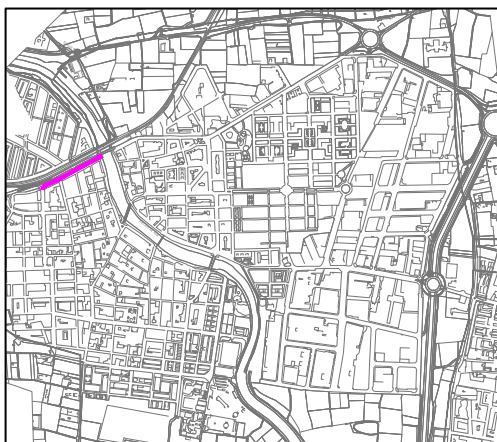
La unión que existirá entre el *carril-bici anterior* y esta nueva *ciclocalle* aparece en el cruce 17 del plano 6.2 del Documento N° 2: “Planos”.

Para todo ello utilizaremos pintura blanca antideslizante, con microesferas de vidrio para alta visibilidad, habiendo realizado un previo premarcado.

Su sección tipo queda según el croquis siguiente:



2.4 CV-4062 – Avinguda de la Independència



Estado actual

- Longitud aproximada 275 m.
- Carretera secundaria con un carril de circulación en cada sentido.
- Bulevar entre la CV-4062 y la Avenida de la Independencia.
- La Avenida de la Independencia tiene un carril de circulación con un único sentido.
- La Avenida de la Independencia tiene aparcamiento en cordón en ambos lados.

Posibles alternativas

- *Acera-bici* que circulará por el bulevar existente.
- *Acera-bici* eliminando el aparcamiento en un lateral para poder ampliar la acera y ubicar la vía ciclista.
- *Carril-bici* protegido eliminando el aparcamiento en uno de los márgenes.
- *Ciclocalle* unidireccional.

PROPUESTA

Para evitar modificar las características del bulevar, ya que tiene toda zona verde y tan solo un camino por donde circulan actualmente los peatones, queda rechazada la opción de hacer circular la vía ciclista por ahí.

Respecto a la de realizar una ciclocalle de un único sentido, queda muy difícil la de encontrar una calle para realizar la del sentido contrario, ya que habría que desplazarse dos manzanas hacia abajo.

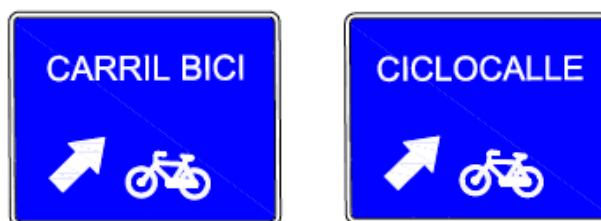
Por lo que tan solo queda la de realizar la *acera-bici* o el *carril-bici*, eliminando en ambos casos el aparcamiento existente. Como se ha explicado en la introducción del Documento Nº1: “Memoria y Anejos” del presente Estudio, que las bicicletas han de ir por la calzada, y ya que la opción de la *ciclocalle* se ha visto inviable, se cree que la mejor solución será la de eliminar el aparcamiento en cordón de la Avinguda de la Independència, para poder ubicar un *carril-bici* protegido de 2 m de ancho.

Se pintarán las bandas blancas de borde de carril, de 10 cm en el borde de la acera y de 30 cm en el de la zona de aparcamiento y se realizará un riego de imprimación ECI y un tratamiento superficial a base de slurry asfáltico, coloreado de rojo, de 3 mm de espesor.

Por último, se ubicarán los elementos separadores tipo Zebra separados 2,5 m uno de otro encima de la banda de 30 cm.

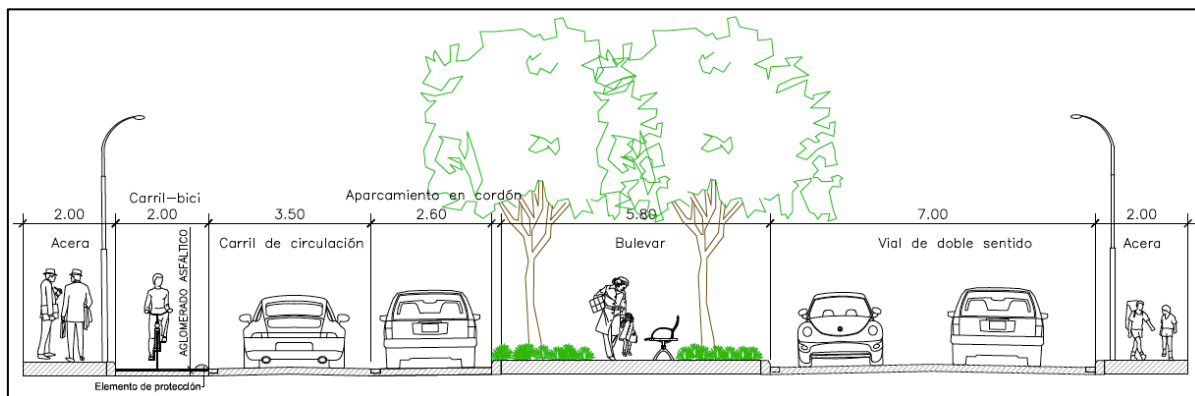
Para todo ello utilizaremos pintura blanca antideslizante, con microesferas de vidrio para alta visibilidad, habiendo realizado un previo premarcado.

En este tipo de solución que indica el cambio de *ciclocalle* a *carril-bici* como el de *carril-bici* a *ciclocalle*, indicando su unión con la *ciclocalle* anterior, como se explica en el en el Anejo Nº 5: “Señalización y balizamiento”.

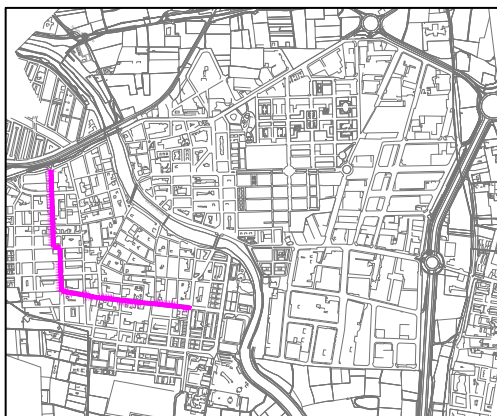


La unión que existirá entre el nuevo *carril-bici* y la anterior *ciclocalle* aparece en el cruce 18 del plano 6.2 del Documento Nº 2: “Planos”.

Su sección tipo queda según el croquis siguiente:



2.5 Carrer Mestre Serrano + Carrer Sant Joan de Ribera + Carrer Sant Antoni



Estado actual

- Longitud aproximada 1090 m.
- Calzada con un carril de circulación en cada sentido.
- Aparcamiento en batería en un margen y en cordón en el opuesto.
- Acera de 2.00 m en los dos laterales.
- Calle 30.

Posibles alternativas

- *Ciclocalle* de doble sentido.
- *Acera-bici* con remodelación del aparcamiento en batería por aparcamiento en cordón, para resolver la necesidad de ampliación de la acera.
- *Carril-bici* protegido sustituyendo el aparcamiento en batería por aparcamiento en cordón.

PROPUESTA

Por las limitaciones de velocidad existentes en estas tres calles, ya que se tratan de calles 30, y debido a la premisa que se ha explicado en la introducción del Documento N°1: "Memoria y Anejos" del presente Estudio, se cree que los ciclistas han de circular por la calzada, queda rechazada la opción de recrecer la acera e implantar ahí la vía ciclista.

Quedando la opción de realizar el *carril-bici* o la de implantar estas tres calles como *ciclocalle*, se elige esta última ya que se cree que siempre que se pueda es la idónea, de este modo se realiza la menor cantidad de obra y molestias a los vecinos, agradeciéndolo en el presupuesto.

Se realizará un cepillado, barrido y limpieza del asfalto existente para eliminar, si fuera el caso, algún resto de aceite, y se pintará en el suelo la marca vial indicativa de *ciclocalle*, que queda acotada en el plano 6.3 del Documento Nº 2: "Planos". Esta marca vial se pintará cada 20 m, como se explica en el en el Anejo Nº 5: "Señalización y balizamiento".

En este tipo de solución, hay que ubicar la señal vertical de *ciclocalle* en todas las entradas de una calle cualquiera a una *ciclocalle*. Además en este caso, también habrá que poner la señal que indica el cambio de *ciclocalle* a *carril-bici* como el de *carril-bici* a *ciclocalle*, como se explica en el en el Anejo Nº 5: "Señalización y balizamiento".

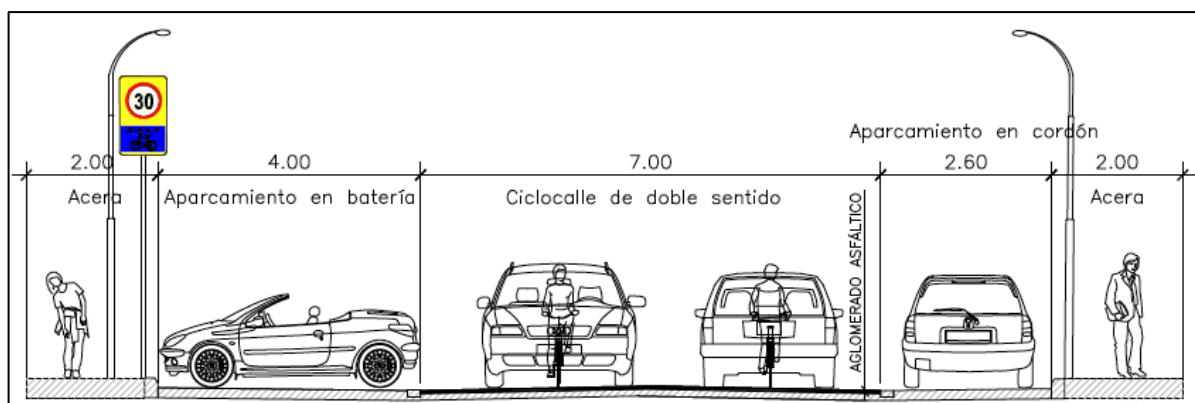


Este caso queda señalado en el plano 7.1 del Documento Nº 2: "Planos".

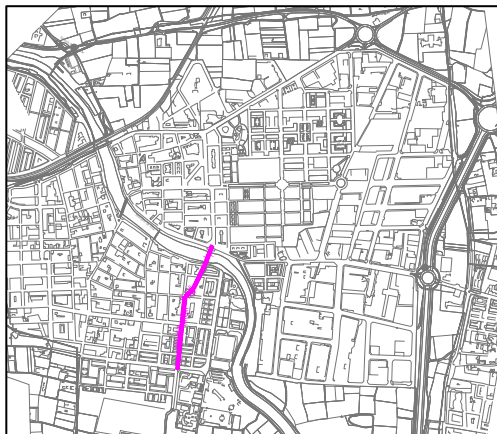
La unión que existirá entre el *carril-bici anterior* y esta nueva *ciclocalle* aparece en el cruce 19 del plano 6.2 del Documento Nº 2: "Planos".

Para todo ello utilizaremos pintura blanca antideslizante, con microesferas de vidrio para alta visibilidad, habiendo realizado un previo premarcado.

Su sección tipo queda según el croquis siguiente:



2.6 Carrer Catarroja + Carrer Colomicultura



Estado actual

- Longitud aproximada 300 m.
- Calzada con un carril de circulación en cada sentido.
- Aparcamiento en cordón en ambos laterales.
- Acera de 2.00 m en los dos laterales.
- Calle 30.

Posibles alternativas

- *Ciclocalle* de doble sentido.
- *Acera-bici* con eliminación de uno de los aparcamientos en cordón para poder ampliar la acera.
- *Carril-bici* protegido eliminando uno de los aparcamientos en cordón.

PROPUESTA

Por las limitaciones de velocidad existente en estas calles, ya que se tratan de calles 30, y debido a la premisa que se ha explicado en la introducción del Documento Nº1: “Memoria y Anejos” del presente Estudio, se cree que los ciclistas han de circular por la calzada, quedando rechazada la opción de recrecer la acera e implantar ahí la vía ciclista.

Quedando la opción de realizar el *carril-bici* o la de implantar esta calle como *ciclocalle*, se elige esta última ya que se cree que siempre que se pueda es la idónea, de este modo se realiza la menor cantidad de obra y molestias a los vecinos, agradeciéndolo en el presupuesto.

Se realizará un cepillado, barrido y limpieza del asfalto existente para eliminar, si fuera el caso, algún resto de aceite, y se pintará en el suelo la marca vial indicativa de *ciclocalle*, que queda acotada en el plano 6.3 del Documento Nº 2: “Planos”. Esta marca vial se pintará cada 20 m, como se explica en el en el Anejo Nº 5: “Señalización y balizamiento”.

En este tipo de solución, hay que ubicar la señal vertical de *ciclocalle* en todas las entradas de una calle cualquiera a una *ciclocalle*. Además en este caso, también habrá que poner la señal que indica el cambio de *ciclocalle* a *carril-bici* como el de *carril-bici* a *ciclocalle*, como se explica en el en el Anejo Nº 5: “Señalización y balizamiento”.

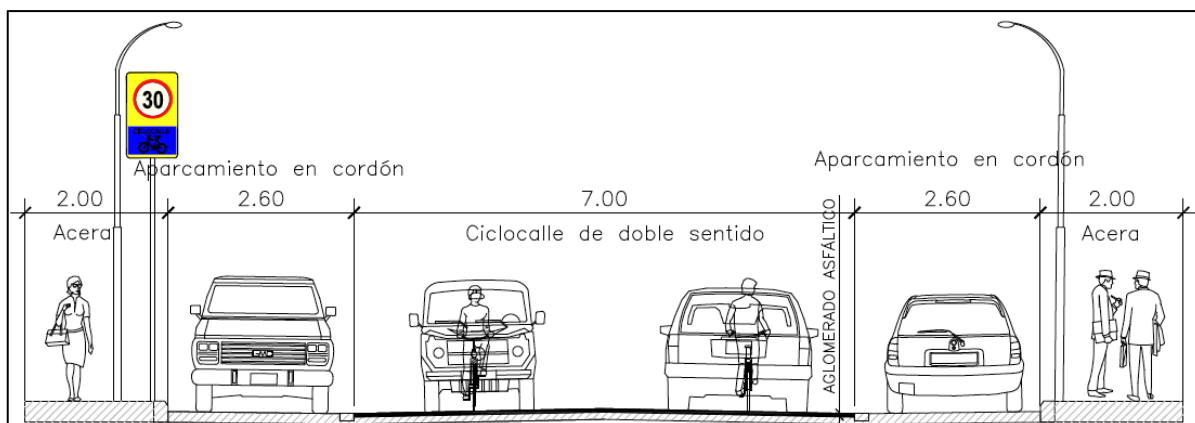


Las ubicaciones exactas quedan señaladas en el plano 7.1 del Documento Nº 2: “Planos”.

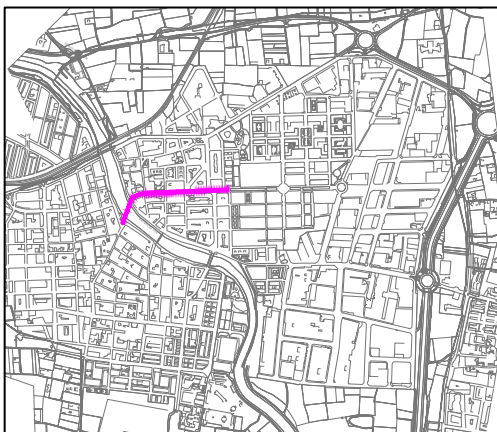
La unión que existirá entre el tramo 1 y esta nueva *ciclocalle* aparece en el cruce 21 del plano 6.2 del Documento Nº 2: “Planos” y el detalle del tramo 9 con ésta, en el cruce 15 del mismo plano.

Para todo ello utilizaremos pintura blanca antideslizante, con microesferas de vidrio para alta visibilidad, habiendo realizado un previo premarcado.

Su sección tipo queda según el croquis siguiente:



2.7 Carrer Jaume I



Estado actual

- Longitud aproximada 520 m.
- Calzada con un carril de circulación en cada sentido.
- Aparcamiento en batería en un margen y en cordón en el opuesto.
- Acera de 2.00 m en los dos laterales.
- Calle 30.

Posibles alternativas

- *Ciclocalle* de doble sentido.
- *Acera-bici* con remodelación del aparcamiento en batería por aparcamiento en cordón, para resolver la necesidad de ampliación de la acera.
- *Carril-bici* protegido sustituyendo el aparcamiento en batería por aparcamiento en cordón.

PROPUESTA

Por las limitación de velocidad existente en esta calle, ya que se trata de calle 30, y debido a la premisa que se ha explicado en la introducción del Documento Nº1: “Memoria y Anejos” del presente Estudio, se cree que los ciclistas han de circular por la calzada, queda rechazada la opción de recrecer la acera e implantar ahí la vía ciclista.

Quedando la opción de realizar el *carril-bici* o la de implantar esta calle como *ciclocalle*. Se elige esta última ya que se cree que siempre que se pueda es la idónea, de este modo se realiza la menor cantidad de obra y molestias a los vecinos, agradeciéndolo en el presupuesto.

Se realizará un cepillado, barrido y limpieza del asfalto existente para eliminar, si fuera el caso, algún resto de aceite, y se pintará en el suelo la marca vial indicativa de *ciclocalle*, que queda acotada en el plano 6.3 del Documento Nº 2: “Planos”. Esta marca vial se pintará cada 20 m, como se explica en el en el Anejo Nº 5: “Señalización y balizamiento”.

En este tipo de solución, hay que ubicar la señal vertical de *ciclocalle* en todas las entradas de una calle cualquiera a una *ciclocalle*. Además en este caso, también habrá que poner la señal que indica el cambio de *ciclocalle* a *carril-bici* como el de *carril-bici* a *ciclocalle*, como se explica en el en el Anejo Nº 5: “Señalización y balizamiento”.

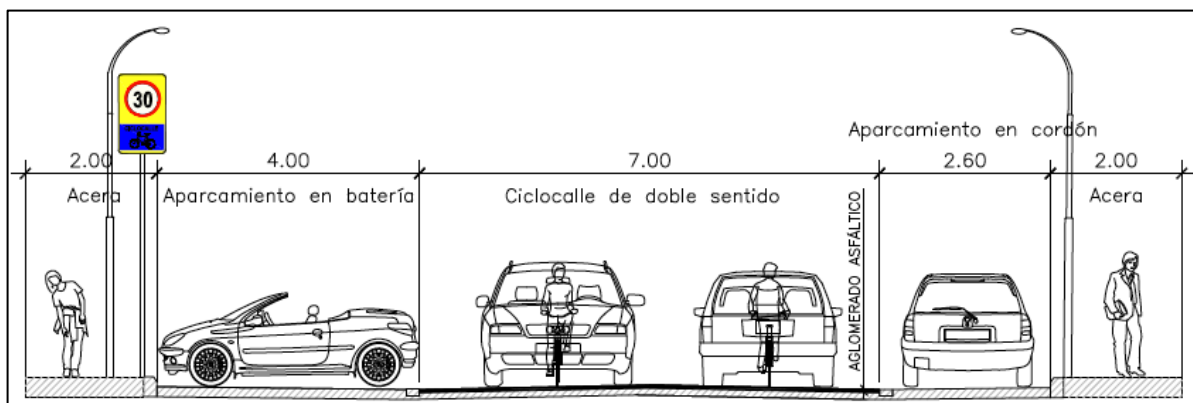


Las ubicaciones exactas quedan señaladas en el plano 7.1 del documento Nº 2: “Planos”.

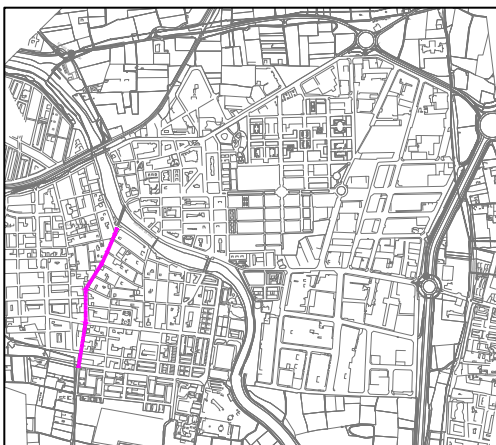
La unión que existirá entre el tramo 2, el tramo 3 y esta nueva *ciclocalle* aparece en el cruce 4 del plano 6.2 del Documento Nº 2: “Planos” .

Para todo ello utilizaremos pintura blanca antideslizante, con microesferas de vidrio para alta visibilidad, habiendo realizado un previo premarcado.

Su sección tipo queda según el croquis siguiente:



2.8 Carrer Santa Anna



Estado actual

- Longitud aproximada 605 m.
- Calzada con un único carril de circulación en un sentido.
- Aparcamiento en batería en ambos laterales.
- Acera de 2.00 m en los dos laterales.
- Calle 30.

Posibles alternativas

- *Ciclocalle* de único sentido.
- *Acera-bici* con remodelación de uno de los aparcamientos en batería por aparcamiento en cordón, para resolver la necesidad de ampliación de la acera.
- *Carril-bici* protegido sustituyendo uno de los aparcamientos en batería por aparcamiento en cordón.

PROPUESTA

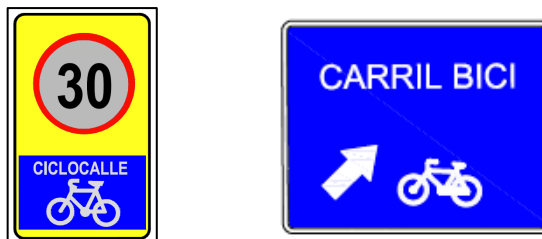
Por las limitación de velocidad existente en esta calle, ya que se trata de calle 30, y debido a la premisa que se ha explicado en la introducción del Documento Nº1: “Memoria y Anejos” del presente Estudio, se cree que los ciclistas han de circular por la calzada. Quedando rechazada la opción de recrecer la acera e implantar ahí la vía ciclista.

Quedando la opción de realizar el *carril-bici* o la de implantar esta calle como *ciclocalle*. Se elige esta última ya que se cree que siempre que se pueda es la idónea, de este modo se realiza la menor cantidad de obra y molestias a los vecinos, agradeciéndolo el presupuesto.

Al tratarse de un carril unidireccional, las bicicletas sólo pueden circular en un único sentido, por lo que se necesitarán vías ciclistas bidireccionales o unidireccionales que circulen en sentido opuesto, para poder volver a la misma ubicación. Éstas son por la *ciclocalle* bidireccional que hay Carrer Mestre Serrano o por dos que se explican más adelante: Carrer Antonio Machado y Carrer Convent.

Se realizará un cepillado, barrido y limpieza del asfalto existente para eliminar, si fuera el caso, algún resto de aceite, y se pintará en el suelo la marca vial indicativa de *ciclocalle*, que queda acotada en el plano 6.3 del Documento Nº 2: “Planos”. Esta marca vial se pintará cada 20 m, como se explica en el en el Anejo Nº 5: “Señalización y balizamiento”.

En este tipo de solución, hay que ubicar la señal vertical de *ciclocalle* en todas las entradas de una calle cualquiera a una *ciclocalle*. Además en este caso, también habrá que poner únicamente la señal que indica el cambio de *ciclocalle* a *carril-bici*, ya que se trata de una *ciclocalle* unidireccional, como se explica en el en el Anejo Nº 5: “Señalización y balizamiento”.

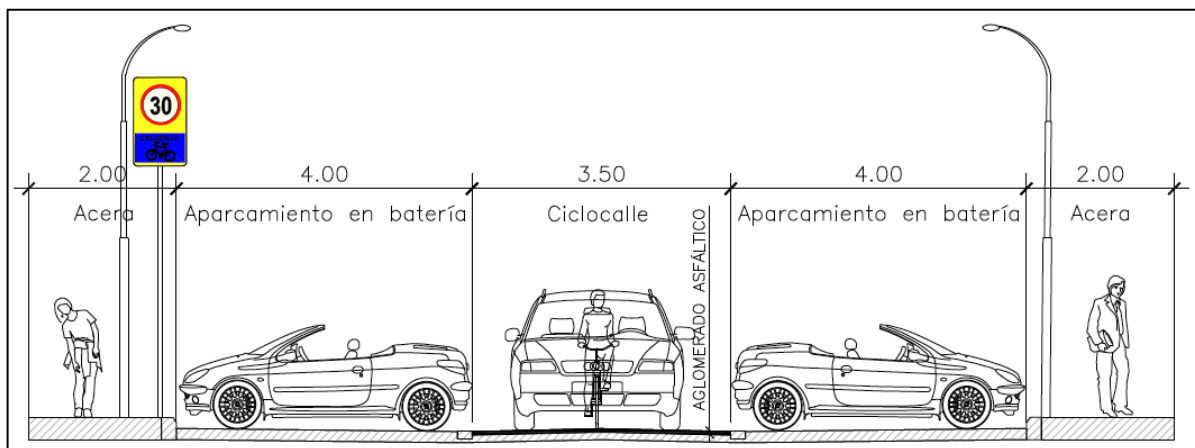


Las ubicaciones exactas quedan señaladas en el plano 7.1 del Documento Nº 2: “Planos”.

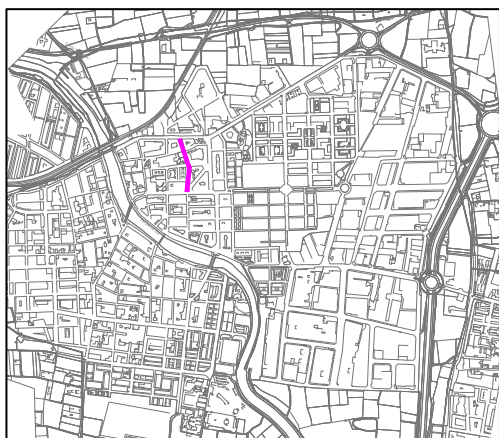
La unión que habrá entre la *acera-bici* existente en la Carretera d'Albal y esta nueva *ciclocalle* aparece en el cruce 20 del plano 6.2 del Documento Nº 2: “Planos” .

Para todo ello utilizaremos pintura blanca antideslizante, con microesferas de vidrio para alta visibilidad, habiendo realizado un previo premarcado.

Su sección tipo queda según el croquis siguiente:



2.9 Carrer Dr. Fleming



Estado actual

- Longitud aproximada 225 m.
- Calzada con un único carril de circulación en un sentido.
- Aparcamiento en cordón en ambos márgenes.
- Acera de 1.50 m en los dos laterales.
- Calle 30.

Posibles alternativas

- *Ciclocalle* de único sentido.
- *Acera-bici* con eliminación de uno de los aparcamientos en cordón, para resolver la necesidad de ampliación de la acera.
- *Carril-bici* protegido con eliminación de uno de los aparcamientos en cordón.

PROPUESTA

Por las limitación de velocidad existente en esta calle, ya que se trata de calle 30, y debido a la premisa que se ha explicado en la introducción del Documento Nº1: "Memoria y Anejos" del presente Estudio, se cree que los ciclistas han de circular por la calzada. Quedando rechazada la opción de recrecer la acera e implantar ahí la vía ciclista.

Quedando la opción de realizar el *carril-bici* o la de implantar esta calle como *ciclocalle*. Se elige esta última ya que se cree que siempre que se pueda es la idónea, de este modo se realiza la menor cantidad de obra y molestias a los vecinos, agradeciéndolo el presupuesto.

Al tratarse de un carril unidireccional, las bicicletas sólo pueden circular en un único sentido, por lo que se necesitarán vías ciclistas bidireccionales o unidireccionales que circulen en sentido opuesto, para poder volver a la misma ubicación. Éstas son por la *ciclocalle* bidireccional que hay Avinguda Francesc Ciscar y en el Carrer Jaume I o por una que se explica en el punto siguiente en el Carrer Església.

Se realizará un cepillado, barrido y limpieza del asfalto existente para eliminar, si fuera el caso, algún resto de aceite, y se pintará en el suelo la marca vial indicativa de ciclocalle, que queda acotada en el plano 6.3 del Documento Nº 2: “Planos”. Esta marca vial se pintará cada 20 m, como se explica en el en el Anejo Nº 5: “Señalización y balizamiento”.

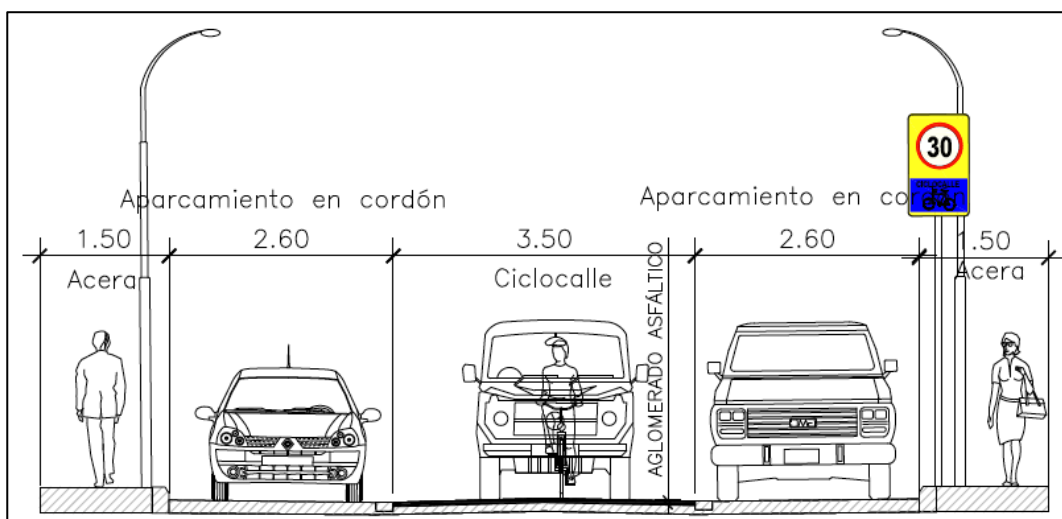
En este tipo de solución, hay que ubicar la señal vertical de ciclocalle en todas las entradas de una calle cualquiera a una ciclocalle, como se explica en el en el Anejo Nº 5: “Señalización y balizamiento”.



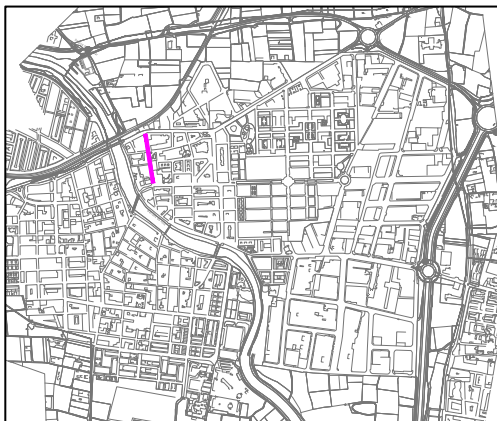
Las ubicaciones exactas quedan señaladas en el plano 7.1 del Documento Nº 2: “Planos”.

Para todo ello utilizaremos pintura blanca antideslizante, con microesferas de vidrio para alta visibilidad, habiendo realizado un previo premarcado.

Su sección tipo queda según el croquis siguiente:



2.10 Carrer Església



Estado actual

- Longitud aproximada 215 m.
- Calzada con un único carril de circulación en un sentido.
- Aparcamiento en cordón en un único márgenes.
- Acera de 1.50 m en los dos laterales.
- Calle 30.

Posibles alternativas

- *Ciclocalle* de único sentido.
- *Acera-bici* con eliminación del aparcamiento en cordón, para resolver la necesidad de ampliación de la acera.
- *Carril-bici* protegido con eliminación del aparcamiento en cordón.

PROPUESTA

Por las limitación de velocidad existente en esta calle, ya que se trata de calle 30, y debido a la premisa que se ha explicado en la introducción del Documento Nº1: “Memoria y Anejos” del presente Estudio, se cree que los ciclistas han de circular por la calzada. Quedando rechazada la opción de recrecer la acera e implantar ahí la vía ciclista.

Quedando la opción de realizar el *carril-bici* o la de implantar esta calle como *ciclocalle*. Se elige esta última ya que se cree que siempre que se pueda es la idónea, de este modo se realiza la menor cantidad de obra y molestias a los vecinos, agradeciéndolo el presupuesto.

Al tratarse de un carril unidireccional, las bicicletas sólo pueden circular en un único sentido, por lo que se necesitarán vías ciclistas bidireccionales o unidireccionales que circulen en sentido opuesto, para poder volver a la misma ubicación. Éstas son por la *ciclocalle* bidireccional que hay en La Avinguda Francesc Ciscar y en el Carrer Jaume I, o por la que se ha explicado en el punto anterior del Carrer Dr. Fleming.

Se realizará un cepillado, barrido y limpieza del asfalto existente para eliminar, si fuera el caso, algún resto de aceite, y se pintará en el suelo la marca vial indicativa de ciclocalle, que queda acotada en el plano 6.3 del Documento Nº 2: “Planos”. Esta marca vial se pintará cada 20 m, como se explica en el en el Anejo Nº 5: “Señalización y balizamiento”.

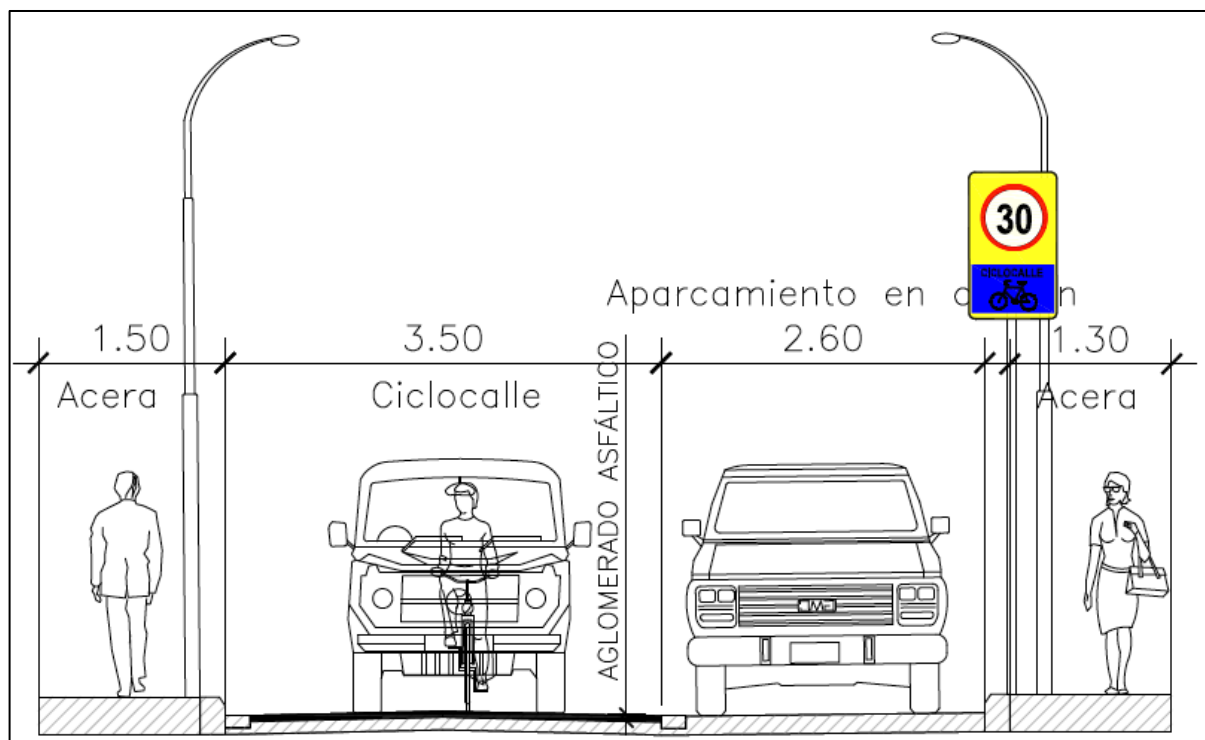
En este tipo de solución, hay que ubicar la señal vertical de ciclocalle en todas las entradas de una calle cualquiera a una ciclocalle, como se explica en el en el Anejo Nº 5: “Señalización y balizamiento”.



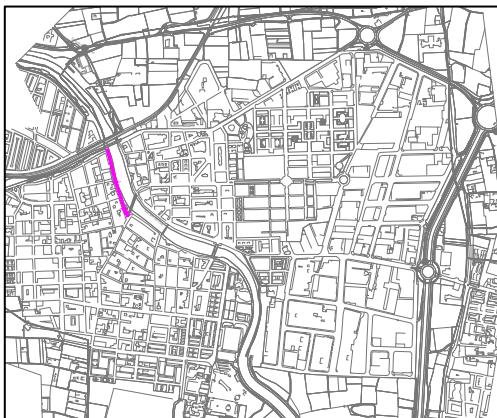
Las ubicaciones exactas quedan señaladas en el plano 7.1 del Documento Nº 2: “Planos”.

Para todo ello utilizaremos pintura blanca antideslizante, con microesferas de vidrio para alta visibilidad, habiendo realizado un previo premarcado.

Su sección tipo queda según el croquis siguiente:



2.11 Carrer Sant Jordi



Estado actual

- Longitud aproximada 295 m.
- Calzada con un único carril de circulación en un sentido.
- Aparcamiento en cordón en un único márgenes.
- Acera de 1.50 m en los dos laterales.
- Calle 30.

Posibles alternativas

- *Ciclocalle* de único sentido.
- *Acera-bici* con eliminación del aparcamiento en cordón, para resolver la necesidad de ampliación de la acera.
- *Carril-bici* protegido con eliminación del aparcamiento en cordón.

PROPUESTA

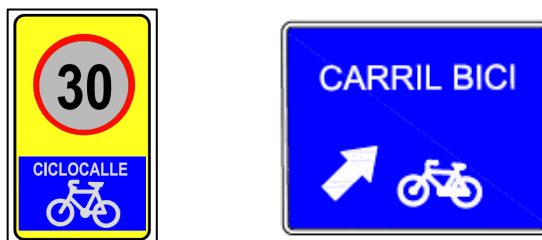
Por las limitación de velocidad existente en esta calle, ya que se trata de calle 30, y debido a la premisa que se ha explicado en la introducción del Documento Nº1: “Memoria y Anejos” del presente Estudio, se cree que los ciclistas han de circular por la calzada. Quedando rechazada la opción de recrecer la acera e implantar ahí la vía ciclista.

Quedando la opción de realizar el *carril-bici* o la de implantar esta calle como *ciclocalle*. Se elige esta última ya que se cree que siempre que se pueda es la idónea, de este modo se realiza la menor cantidad de obra y molestias a los vecinos, agradeciéndolo el presupuesto.

Al tratarse de un carril unidireccional, las bicicletas sólo pueden circular en un único sentido, por lo que se necesitarán vías ciclistas bidireccionales o unidireccionales que circulen en sentido opuesto, para poder volver a la misma ubicación. Éstas son por la *carril-bici* bidireccional proyectado en la Avinguda de la Independència o la *ciclocalle* bidireccional proyectada de La Avinguda Francesc Ciscar.

Se realizará un cepillado, barrido y limpieza del asfalto existente para eliminar, si fuera el caso, algún resto de aceite, y se pintará en el suelo la marca vial indicativa de *ciclocalle*, que queda acotada en el plano 6.3 del Documento Nº 2: “Planos”. Esta marca vial se pintará cada 20 m, como se explica en el en el Anejo Nº 5: “Señalización y balizamiento”.

En este tipo de solución, hay que ubicar la señal vertical de ciclocalle en todas las entradas de una calle cualquiera a una ciclocalle. Además en este caso, también habrá que poner únicamente la señal que indica el cambio de *ciclocalle* a *carril-bici*, ya que se trata de una *ciclocalle* unidireccional, como se explica en el Anejo Nº 5: “Señalización y balizamiento”.

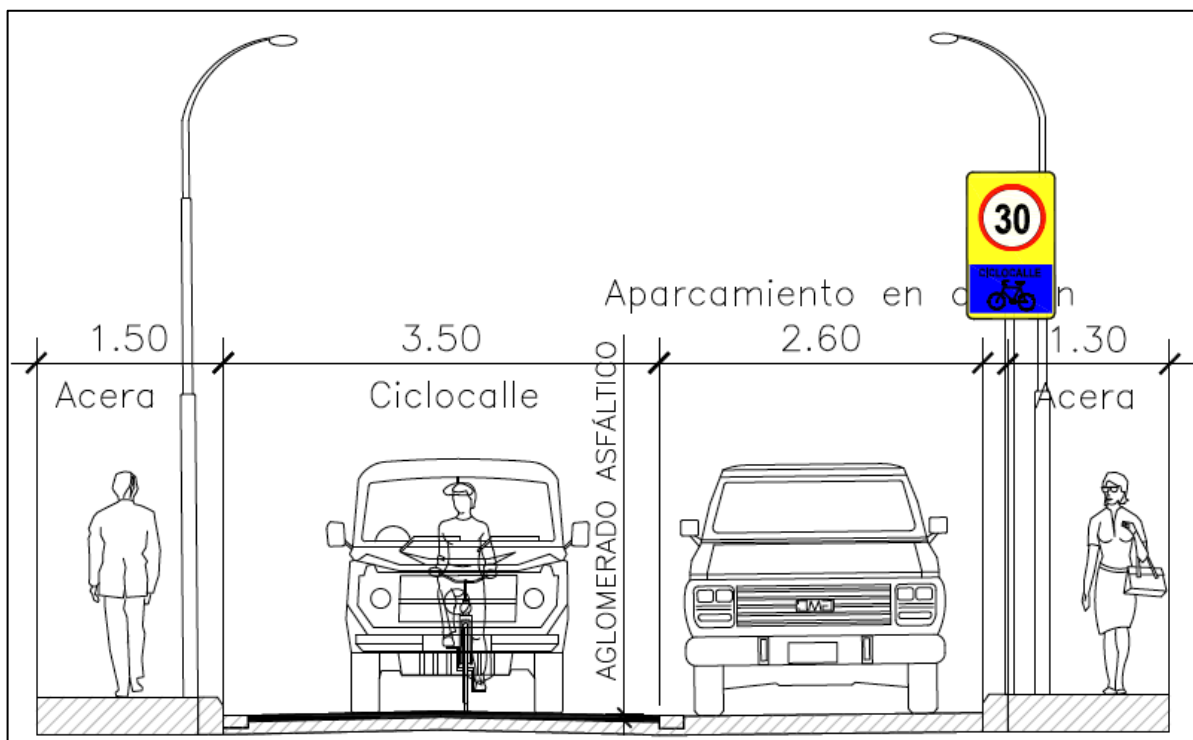


Las ubicaciones exactas quedan señaladas en el plano 7.1 del Documento Nº 2: “Planos”.

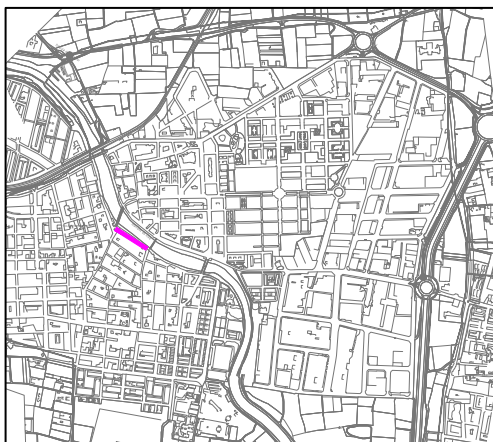
La unión que habrá entre la *el carril-bici* proyectado en la Avinguda de la Independència, la *ciclocalle* de La Avinguda Francesc Ciscar y esta nueva *ciclocalle* aparece en el cruce 18 del plano 6.2 del Documento Nº 2: “Planos”.

Para todo ello utilizaremos pintura blanca antideslizante, con microesferas de vidrio para alta visibilidad, habiendo realizado un previo premarcado.

Su sección tipo queda según el croquis siguiente:



2.12 Carrer Antonio Machado 1



Estado actual

- Longitud aproximada 160 m.
- Calzada con un único carril de circulación en un sentido.
- Aparcamiento en batería un uno de los laterales y en cordón en el otro.
- Acera de 1.00 m en los dos laterales.
- Calle 30.

Posibles alternativas

- *Ciclocalle* de único sentido.
- *Acera-bici* con sustitución del aparcamiento en batería por aparcamiento en cordón, para resolver la necesidad de ampliación de la acera.
- *Carril-bici* protegido con sustitución del aparcamiento en batería por aparcamiento en cordón.

PROPUESTA

Por las limitación de velocidad existente en esta calle, ya que se trata de calle 30, y debido a la premisa que se ha explicado en la introducción del Documento Nº1: “Memoria y Anejos” del presente Estudio, se cree que los ciclistas han de circular por la calzada. Quedando rechazada la opción de recrecer la acera e implantar ahí la vía ciclista.

Quedando la opción de realizar el *carril-bici* o la de implantar esta calle como *ciclocalle*. Se elige esta última ya que se cree que siempre que se pueda es la idónea, de este modo se realiza la menor cantidad de obra y molestias a los vecinos, agradeciéndolo el presupuesto.

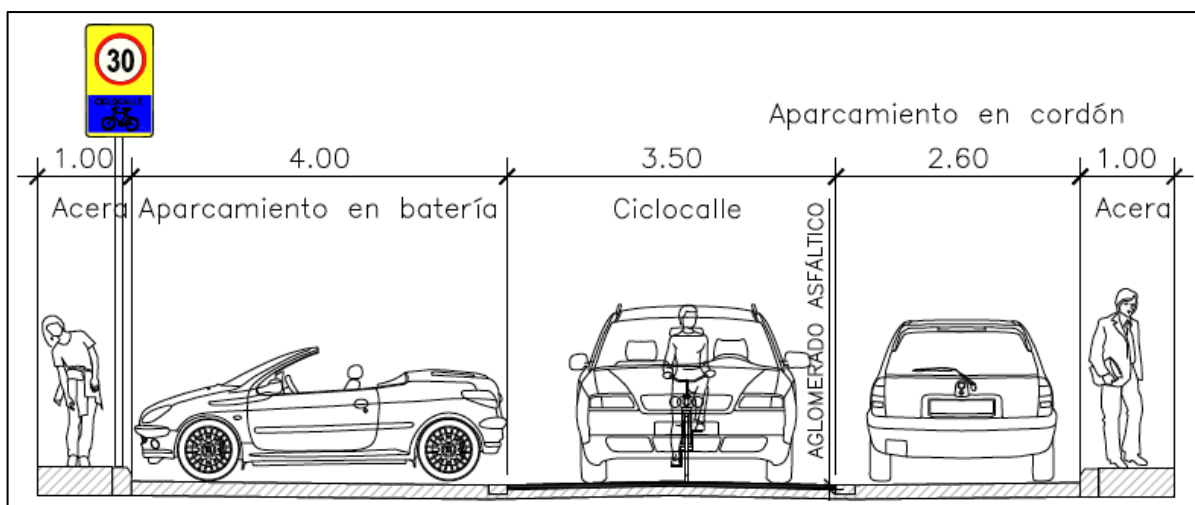
Al tratarse de un carril unidireccional, las bicicletas sólo pueden circular en un único sentido, por lo que se necesitarán vías ciclistas bidireccionales o unidireccionales que circulen en sentido opuesto, para poder volver a la misma ubicación. Éstas son por la *ciclocalle* bidireccional Carrer Mestre Serrano, ciclo Calle unidireccional Carrer Santa Anna y en el Carrer Convent.

Se realizará un cepillado, barrido y limpieza del asfalto existente para eliminar, si fuera el caso, algún resto de aceite, y se pintará en el suelo la marca vial indicativa de *ciclocalle*, que queda acotada en el plano 6.3 del Documento Nº 2: “Planos”. Esta marca vial se pintará cada 20 m, como se explica en el en el Anejo Nº 5: “Señalización y balizamiento”.

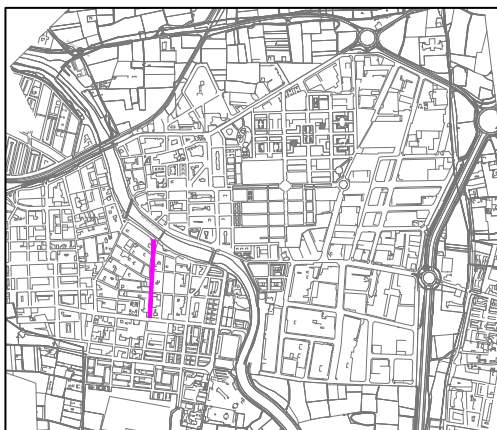
En este tipo de solución, habría que colocar la señalización vertical de ciclocalle en todas las entradas de una calle cualquiera a una ciclocalle, pero en este caso no existe ninguna de este tipo, ya que se trata de una calle de corta longitud que ya viene de ciclocalles proyectadas.

Para todo ello utilizaremos pintura blanca antideslizante, con microesferas de vidrio para alta visibilidad, habiendo realizado un previo premarcado.

Su sección tipo queda según el croquis siguiente:



2.13 Carrer Convent



Estado actual

- Longitud aproximada 330 m.
- Calzada con un único carril de circulación en un sentido.
- Aparcamiento en cordón en ambos márgenes.
- Acera de 1.50 m en los dos laterales.
- Calle 30.

Posibles alternativas

- *Ciclocalle* de único sentido.
- *Acera-bici* con eliminación de uno de los aparcamientos en cordón, para resolver la necesidad de ampliación de la acera.
- *Carril-bici* protegido con eliminación de uno de los aparcamientos en cordón.

PROPUESTA

Por las limitación de velocidad existente en esta calle, ya que se trata de calle 30, y debido a la premisa que se ha explicado en la introducción del Documento N°1: “Memoria y Anejos” del presente Estudio, se cree que los ciclistas han de circular por la calzada. Quedando rechazada la opción de recrecer la acera e implantar ahí la vía ciclista.

Quedando la opción de realizar el *carril-bici* o la de implantar esta calle como *ciclocalle*. Se elige esta última ya que se cree que siempre que se pueda es la idónea, de este modo se realiza la menor cantidad de obra y molestias a los vecinos, agradeciéndolo el presupuesto.

Al tratarse de un carril unidireccional, las bicicletas sólo pueden circular en un único sentido, por lo que se necesitarán vías ciclistas bidireccionales o unidireccionales que circulen en sentido opuesto, para poder volver a la misma ubicación. Éstas son por la *ciclocalle* bidireccional que proyectada en Carrer Mestre Serrano y en el Carrer Antonio Machado 1.

Se realizará un cepillado, barrido y limpieza del asfalto existente para eliminar, si fuera el caso, algún resto de aceite, y se pintará en el suelo la marca vial indicativa de ciclocalle, que queda acotada en el plano 6.3 del Documento N° 2: “Planos”. Esta marca vial se pintará cada 20 m, como se explica en el en el Anejo N° 5: “Señalización y balizamiento”.

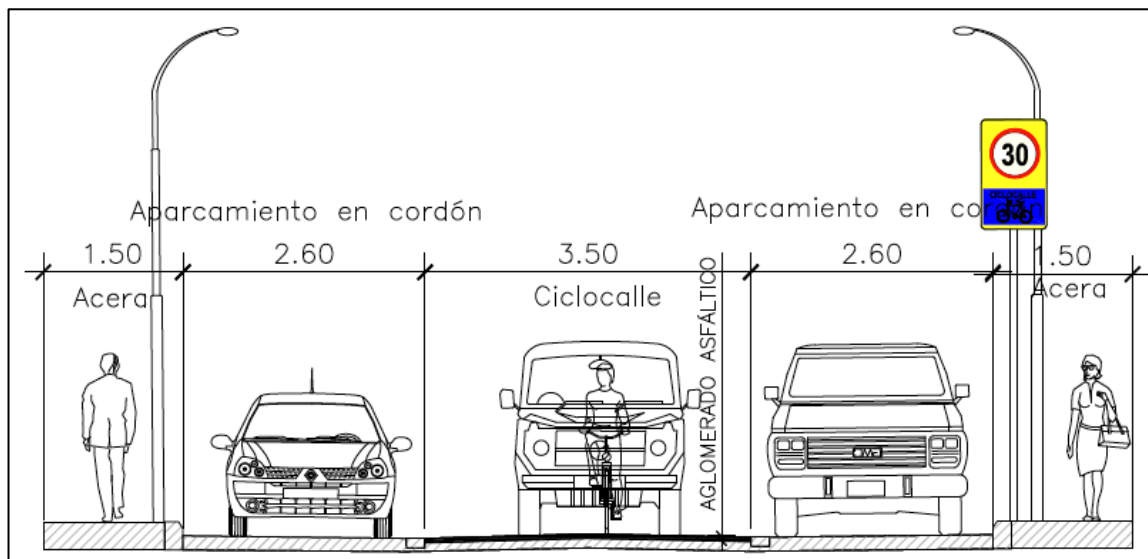
En este tipo de solución, hay que ubicar la señal vertical de ciclocalle en todas las entradas de una calle cualquiera a una ciclocalle, como se explica en el en el Anejo N° 5: “Señalización y balizamiento”.



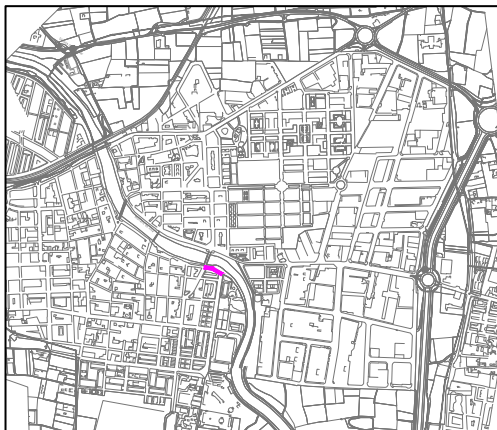
Las ubicaciones exactas quedan señaladas en el plano 7.1 del Documento N° 2: “Planos”.

Para todo ello utilizaremos pintura blanca antideslizante, con microesferas de vidrio para alta visibilidad, habiendo realizado un previo premarcado.

Su sección tipo queda según el croquis



2.14 Carrer Antonio Machado 2



Estado actual

- Longitud aproximada 87 m.
- Calzada con un único carril de circulación en un sentido.
- No existen aparcamientos en la sección.
- Acera de 2.50 m en los dos laterales.

Posibles alternativas

- *Ciclocalle* de único sentido.
- *Acera-bici* de 2 m de ancho en el margen izquierdo que ocupe la totalidad de la acera, no existe espacio en la calzada para hacer el recreido de ésta, y que los peatones circulen por la acera de 2,5 situada en el margen derecho.

PROPUESTA

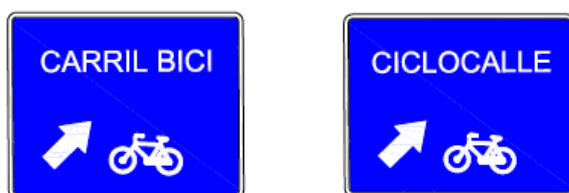
Por las características de que dispone esta calle y teniendo en cuenta que ha de unirse con el tramo 8 que es una *acera-bici*. Ha parecido mejor opción la de sustituir el margen izquierdo de la acera en su totalidad por una *acera-bici*, que la de realizar dos *ciclocalles* más. Además, aunque está pegada al río, dispone de una barandilla de 1.40 m de alto, que es lo suficientemente alta para ciclistas, por lo que no habría que cambiarla.

Para ello habrá que ejecutar el corte del pavimento en los dos extremos, para quitar la baldosa hidráulica existente y sustituirla por una de color rojo (2 m de ancho).

Además se unirá con la *ciclocalle proyectada* en el Carrer Colom bicultura como aparece en el cruce 14 del plano 6.2 del Documento N° 2: “Planos”.

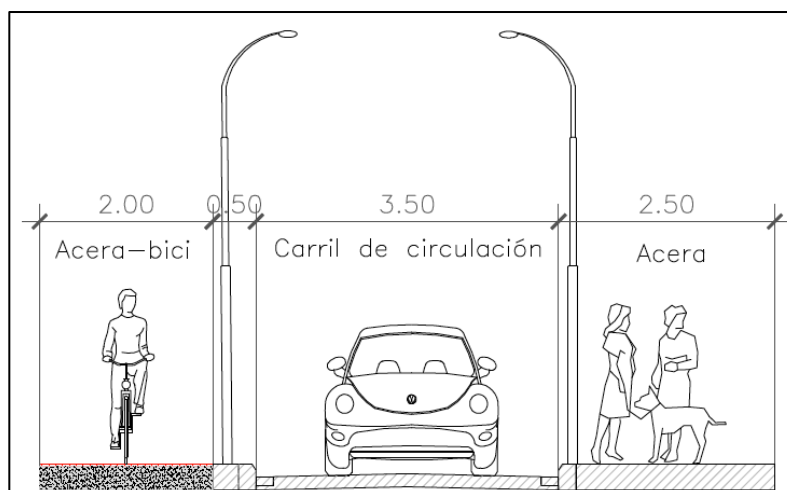
Para todo ello utilizaremos pintura blanca antideslizante, con microesferas de vidrio para alta visibilidad, habiendo realizado un previo premarcado, realizándose un cepillado, barrido y limpieza de superficie existente.

En este tipo de solución que indica el cambio de *ciclocalle* a *carril-bici* como el de *carril-bici* a *ciclocalle*, indicando su unión con la *ciclocalle* anterior, como se explica en el en el Anejo N° 5: “Señalización y balizamiento”.

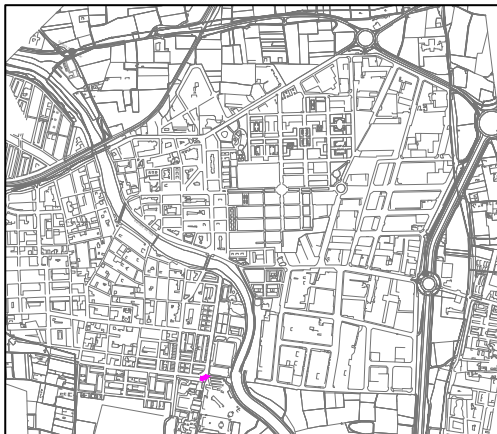


Este caso queda señalado en el plano 7.1 del Documento N° 2: “Planos”.

Su sección tipo queda según el croquis siguiente. En el plano 4.6 del Documento N° 2: “Planos”, aparece acotado.



2.15 Unión Calle Literat Azorín con Carrer José Capuz



Estado actual

- Longitud aproximada 35 m.
- Viario con un carril de circulación en un único sentido.
- 35 m pendientes de urbanizar.

Posibles alternativas

- *Carril-bici* protegido en calzada.
- *Acera-bici* con urbanización del margen donde actualmente no existe nada.

PROPUESTA

Por las características de este tramo, ya que es el que se encarga de unir el tramo 8 con el tramo 9 y que tan sólo tiene una longitud de 35 m, queda rechazada la opción de que los ciclistas bajen de la calzada para que vuelvan a subir, ya que en ese caso muchos no lo harían.

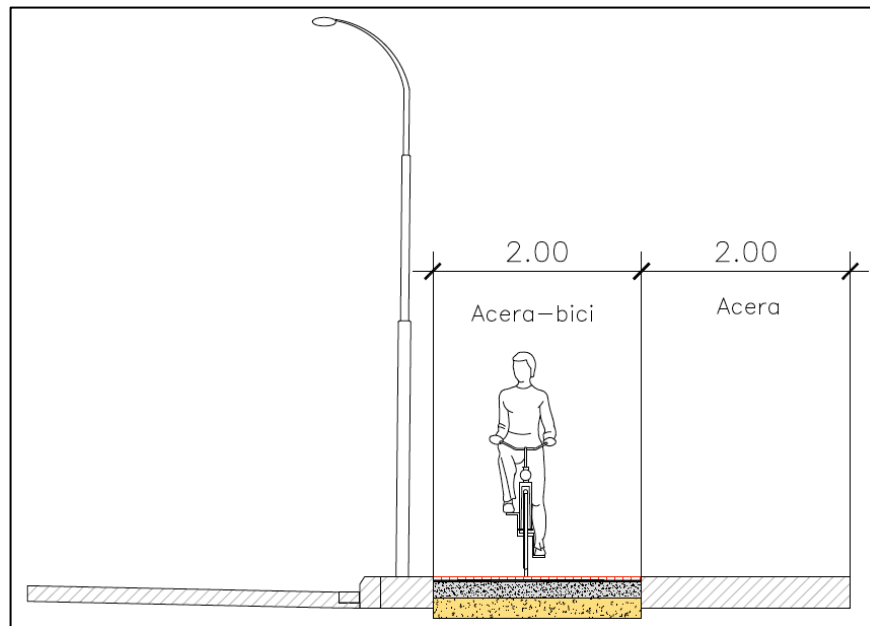
Por lo que se cree que es un mejor opción la de construir una acera de 4.50 m para completar la urbanización de la zona ubicando ahí una *acera-bici* de 2.00 m.

Para ello se realizará un cajado de 4,5 m de ancho y de 20 cm de alto de la superficie existente, se verterá 20 cm de zahorra artificial, posteriormente una solera de hormigón de 15 cm, todo ello con su correspondiente bordillo de 20x30. Posteriormente:

- Acera: pavimento de baldosa hidráulica de 20x20.
- Acera-bici: riego de imprimación ECI y 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.

Al ser un tramo tan corto y que une dos ya existentes, en los que se ha estudiado una mejora de la señalización horizontal, en este caso no tendrá ni señalización horizontal ni vertical, como se explicará en el Anejo Nº 5: "Señalización y balizamiento".

Su sección tipo queda según el croquis siguiente:



En el plano 4.6 del documento N° 2: "Planos", aparece acotado.

3. Actuaciones particulares de conexión con redes limítrofes

Paiporta limita con las localidades de Benetússer, Alfafar, Masanasa, Catarroja y Picanya, todas ellas de la provincia de Valencia.

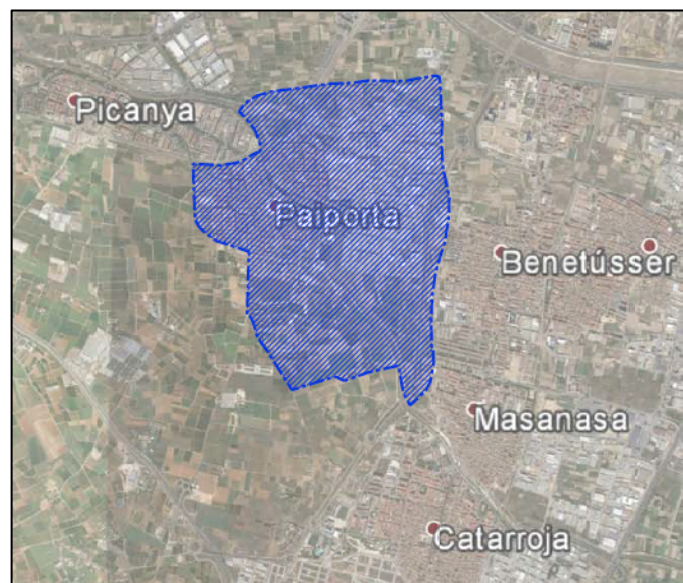
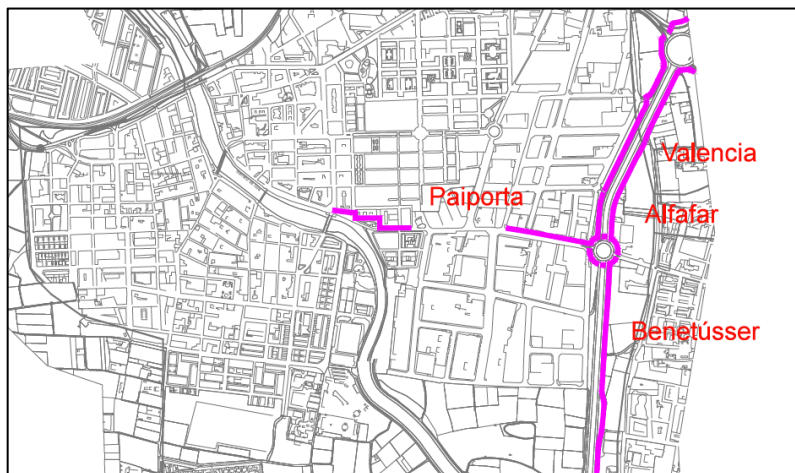


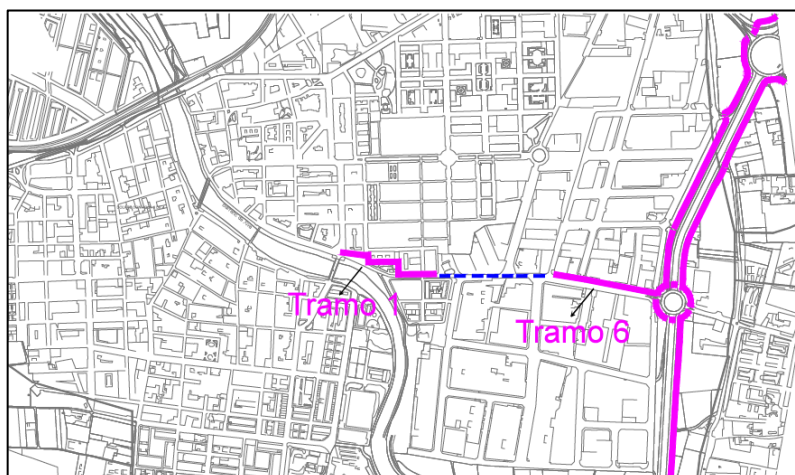
Figura 3.1
Municipios limítrofes Paiporta

3.1 Conexión con Benetússer, Alfafar, Masanasa y Catarroja

Actualmente, como se puede observar en el croquis adjunto, existe una *senda-bici* que recorre de Norte a Sur la CV-400 por el margen opuesto a Paiporta, y otra que recorre desde la rotonda de la Carretera de Benetússer con la CV-400 dirección Norte, por el margen de Paiporta. Por lo que ésta queda comunicada con los municipios del Este.



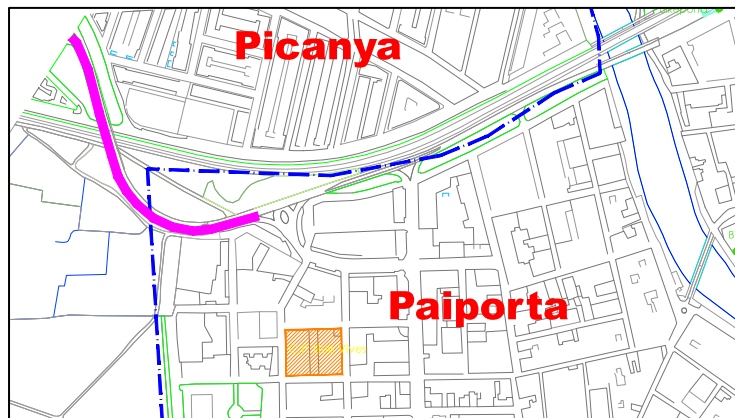
Aunque para que pudiera quedar perfectamente conectada con estos municipios, será necesario realizar la actuación antes propuesta en la Carretera de Benetússer, punto 2.1, que permitía unir el tramo 1 con el tramo 6, como se muestra a continuación.



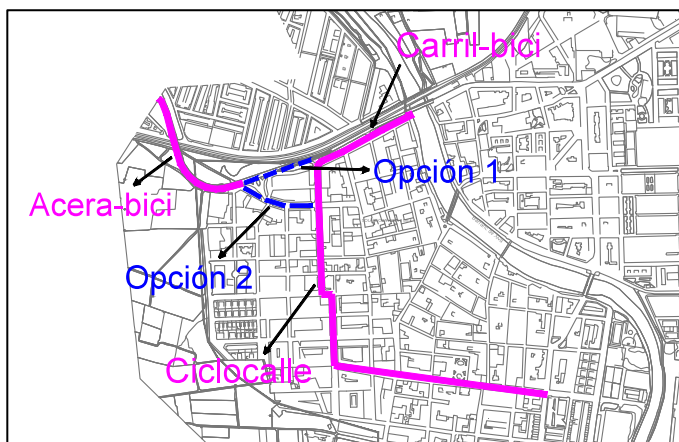
Además, como se ha explicado en el Anejo Nº 3: “Análisis de deficiencias, carencias y mejoras propuestas”, se ha arreglado todo el pavimento de la *senda-bici*, y se ha aumentado la señalización tanto vertical como horizontal para la segura circulación de los ciclistas.

3.2 Conexión con Picanya

Como se puede observar en el croquis adjunto, Picanya dispone de una vía ciclista (señalada en magenta) que une con Paiporta, pero este último no dispone de ninguna infraestructura para la segura circulación de bicicletas, por lo que se van a presentar diferentes soluciones y se elegirá la que se crea más adecuada.

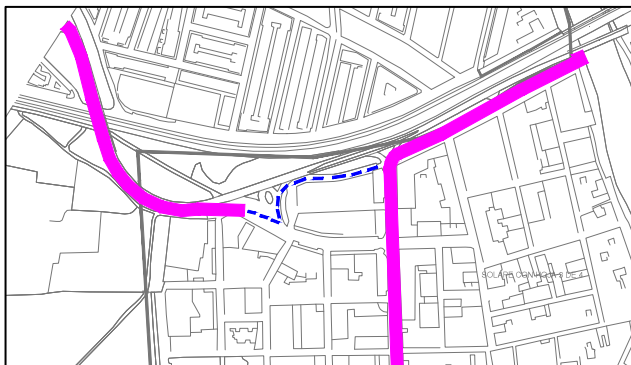


Según los nuevos tramos proyectados en el apartado 6.1, cerca de esta vía ciclista se han planificado dos infraestructuras, que se señalan en la siguiente imagen, indicando la tipología elegida en cada una de ellas. Además se señala también los dos tramos (en discontinua azul) sobre los cuales se van a presentar las propuestas.



○ **Opción 1**

- Avenida de la Independencia



Estado actual

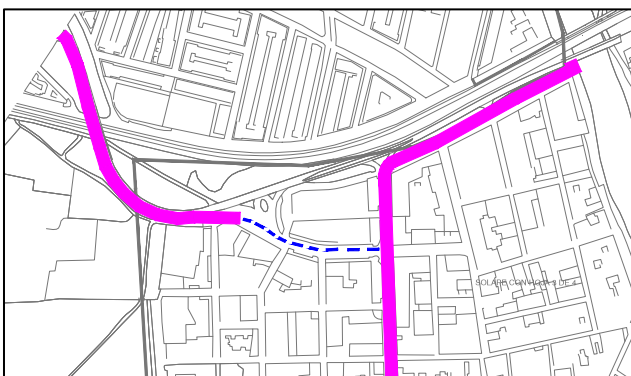
- Un carril de circulación con un único sentido.
- Aparcamiento en cordón en ambos lados.
- La acera-bici existente conecta con un calle de doble sentido de

Posibles alternativas

- Continuar con el *carril-bici* protegido ya proyectado en esta avenida eliminando el aparcamiento en uno de los márgenes, y continuarlo con la *acera-bici* existente.
- Que el carril-bici existente en esta avenida se convierta en una *acera-bici* eliminando el aparcamiento en un lateral para poder ampliar la acera y ubicar la vía ciclista.
- Que el carril-bici existente en esta avenida se convierta en una *ciclocalle* hasta conectar, como esta señalado en la imagen con la vía ciclista existente.

○ **Opción 2**

- Carretera de Picanya



Estado actual

- Calzada con un carril de circulación en cada sentido.
- Aparcamiento en batería en un margen y en cordón en el opuesto.
- Acera de 2.50 m en los dos laterales.
- Calle 30.

Posibles alternativas

- Eliminar el aparcamiento en cordón, ampliar la acera y ubicar ahí una *acera-bici* que conecte la ciclocalle con la *acera-bici* ya existente.
- *Ciclocalle* de doble sentido que conecte ambas infraestructuras ciclistas.
- *Carril-bici* protegido eliminando en aparcamiento en cordón.

PROPUESTA

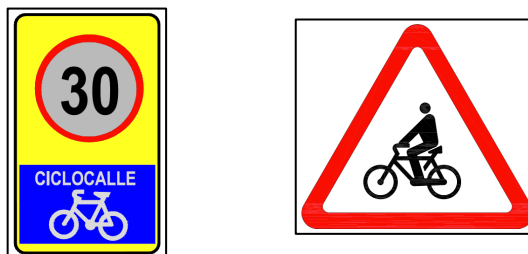
Por las características de los viarios, se cree que la mejor opción es la 2, ya que es la más segura y la más sencilla a realizar por los ciclistas.

Por las limitaciones de velocidad existentes en esta calle, se trata de una calle 30, y debido a la premisa que se ha explicado en la introducción del Documento Nº1: "Memoria y Anejos" del presente Estudio, se cree que los ciclistas han de circular por la calzada. Quedando rechazada la opción de recrecer la acera e implantar ahí la vía ciclista.

Quedando la opción de realizar el *carril-bici* o la de implantar esta calle como *ciclocalle*. Se elige esta última ya que se cree que siempre que se pueda es la idónea, de este modo se realiza la menor cantidad de obra y molestias a los vecinos, agradeciéndolo el presupuesto.

Se realizará un cepillado, barrido y limpieza del asfalto existente para eliminar, si fuera el caso, algún resto de aceite, y se pintará en el suelo la marca vial indicativa de ciclocalle, que queda acotada en el plano 6.3 del Documento Nº 2: "Planos". Esta marca vial se pintará cada 20 m, como se explica en el en el Anejo Nº 5: "Señalización y balizamiento".

En este tipo de solución, hay que ubicar la señal vertical de ciclocalle en todas las entradas de una calle cualquiera a una ciclocalle. Además en este caso, también habrá que poner la señal P-22 de peligro por la proximidad de paso ciclista, a la entrada de Picanya a Paiporta, como se explica en el en el Anejo Nº 5: "Señalización y balizamiento".



Este caso queda señalado en el plano 7.1 del Documento Nº 2: "Planos".

Para todo ello utilizaremos pintura blanca antideslizante, con microesferas de vidrio para alta visibilidad, habiendo realizado un previo premarcado.

Su sección tipo queda según el croquis siguiente:

