

## **Anejo 3: Señalización**

---

## 1. ESTUDIO DE DISTRIBUCIÓN DE PLAZAS.

Al no tener la población de Todolella ninguna ordenanza en relación al tamaño y distribución de las plazas de aparcamiento tomaremos la ordenanza de la ciudad de Valencia para realizar el diseño. En dicha ordenanza se expone:

Las dimensiones de las plazas de aparcamiento para turismo tipo serán como mínimo de 2,20 x 4,00m en caso de las plazas cuyo eje longitudinal esté dispuesto perpendicular a la calle desde la que se accede (plazas en batería), en caso de que algún mayor esté adosado a una pared el ancho mínimo será de 2,40m.

En el caso de que las plazas se dispongan longitudinalmente paralelas a la calle de acceso (plazas en cordón) las dimensiones mínimas de las plazas serán de 5,50 x 2,40m.

Las plazas para aparcamiento para autobuses serán, como mínimo, de 3,50 x 12m

En ancho de la calle de circulación interior en el aparcamiento será función del ángulo que forma el eje longitudinal del vehículo estacionado con dicha calle. De esto modo para calles de único sentido el ancho mínimo es de 4,5m para 90º, 4m para 60º, 3,5m para 45º, 3m para 30º y 3m para 0º.

### 1.1. Caso 1.

En este caso diseñamos una batería continua para 42 turismos y dos autobuses situando la zona de batería junto a la carretera y el vial por la parte más cercana al muro de contención. En este caso se aprovecharía la zona más amplia de la explanada para situar una zona ajardinada y de recreo que tendría una superficie de 200 m<sup>2</sup>.

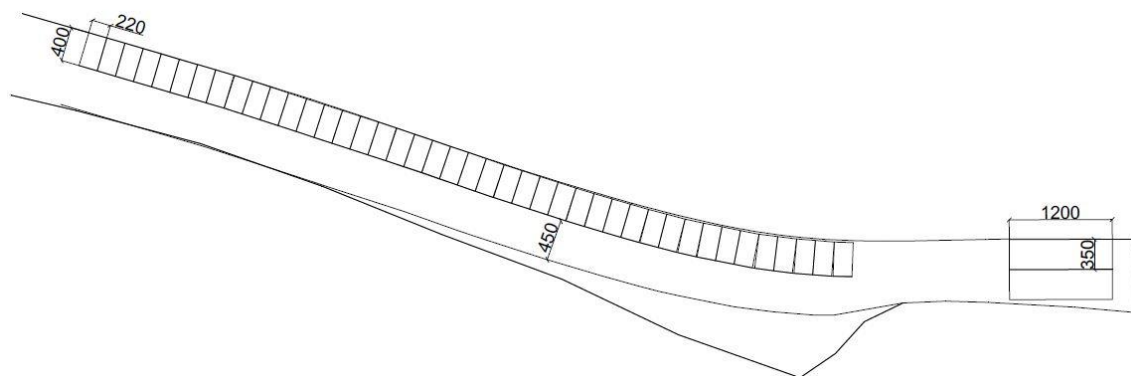


Figura 11: Distribución de plazas caso 1.

## 1.2. Caso 2.

En este caso se ha diseñado dos cordones de coches que forman un total de 39 plazas, el carril de circulación se encuentra entre ambos cordones y tiene un ancho de tres metros. Esta opción nos permite construir un paseo continuo por todo el borde de la explanada con un ancho mínimo de 80 cm.

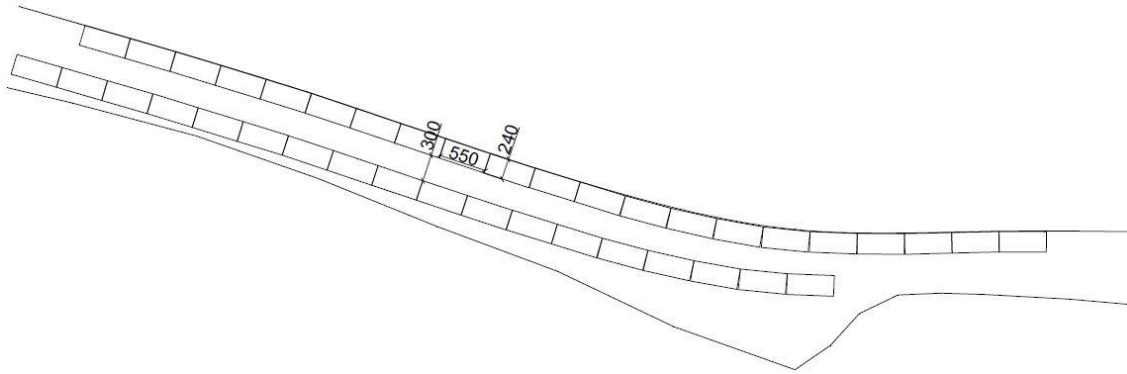


Figura 12: Distribución de plazas caso 2.

## 1.3. Caso 3.

En este caso se parte de dejar un paseo de 1,5m de ancho en la parte exterior de la explanada y colocar una batería de coches justo a continuación de éste. Para este diseño se toma parte de la carretera como vía de acceso al aparcamiento, ya que hay zonas en las que no se cumple el mínimo de 4,5 m de ancho. El aprovechar la carretera como carril de acceso nos permite obtener aparcamiento para 57 turismos y dos autobuses, además de un amplio paseo a lo largo de toda la explanada.

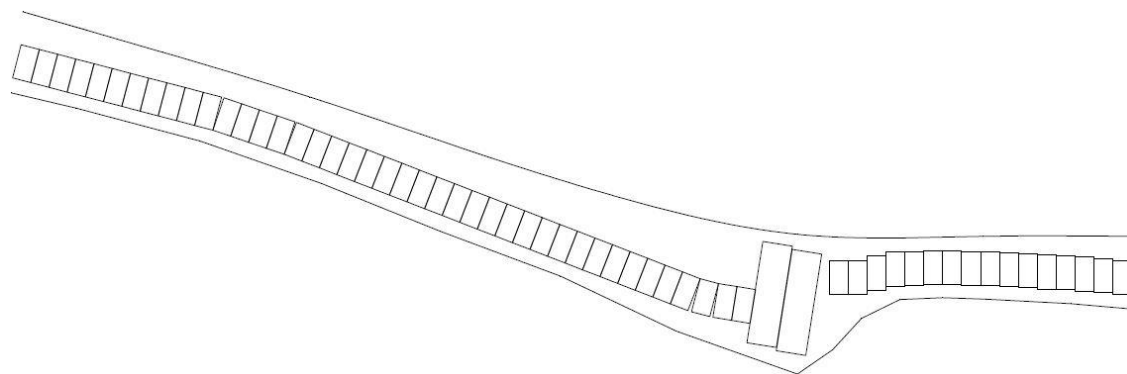


Figura 13: Distribución de plazas caso 3.

## 1.4. Caso 4.

En este caso se combina batería oblicua, batería perpendicular y cordón para aprovechar al máximo toda la longitud del parquin dejando una vía de acceso paralela a la carretera CV-122 y un paseo en el exterior de la explanada.

El vial de acceso tiene los anchos mínimos establecidos en el apartado 1 de este anejo, de este modo para las plazas dispuestas a 45º tiene más de 3,5m, para la batería perpendicular al vial más de 4,5m y para el cordón más de 3m. Con esta distribución tenemos plazas para 44 turismos, un vial de acceso de ancho variable y un paseo a lo largo de la explanada con un ancho mínimo de 1 metro.

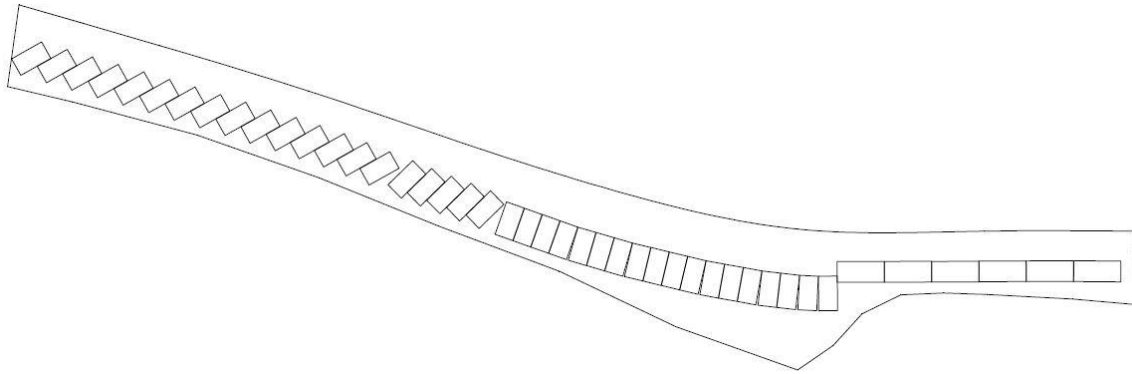


Figura 14: Distribución de plazas caso 4.

### 1.5. Elección del caso.

Tras estudiar las ventajas y los inconvenientes de cada caso (número de plazas, posibilidad de paseo, orden de distribución, presencia de vía de acceso...) se descarta el caso 1 ya que no permite la posibilidad de construir un paseo a lo largo de la explanada y el caso 3 por no tener vía de acceso. Y entre el caso 2 y el caso 4 nos decantamos por el último, ya que con esta distribución se tienen 5 plazas más, el paseo tiene un ancho mínimo mayor y se puede aprovechar el espacio triangular de las plazas de aparcamiento oblicuas para situar farolas, árboles, bancos. Permitiendo de esta manera utilizar la totalidad del ancho del paseo como zona de paso.

## 2. SEÑALIZACIÓN VERTICAL.

Se colocará una señal dentro del casco urbano para indicar el emplazamiento de la zona de aparcamiento (figura 17) y otra en la entrada del parking.

En el extremo oeste de la explanada se colocarán dos señales: una de entrada a población y otra de salida de población (figuras 15 y 16), ya que en la actualidad no existen estas señales para esta entrada a la localidad de Todoilella.

La circulación de vehículos en el parking será de oeste a este, con lo cual habrá que colocar una señal de dirección prohibida (figura 18) en la entrada este y una de STOP (figura 19) en la salida del mismo.



Figura 15: Señal inicio de población.



Figura 16: Señal final de población.



Figura 17: Señal indicativa de zona de aparcamiento.

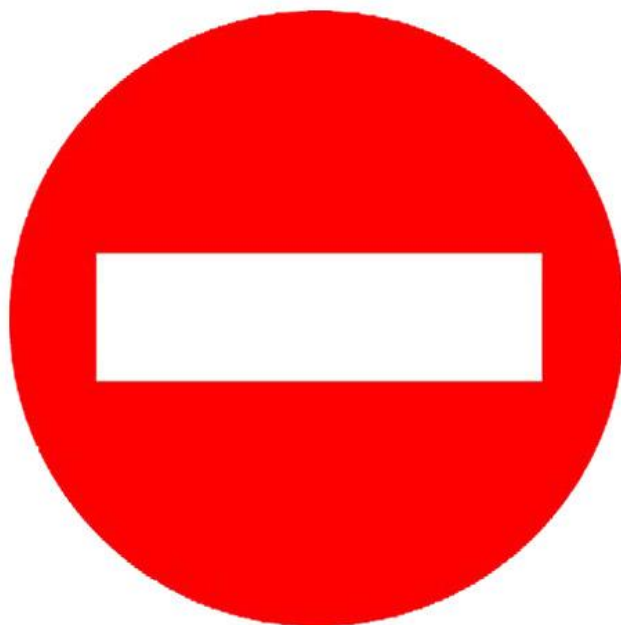


Figura 18: Señal de dirección prohibida.



Figura 19: Señal de STOP.

### 3. SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL (PLANO 9).

Las plazas de aparcamiento se delimitarán pintando en el suelo la zona que debe ocupar cada vehículo mediante líneas de 10 cm de ancho.

La entrada y salida de la zona de aparcamiento a la CV-122 solo estará permitida por los dos extremos, por lo tanto, se pintará una línea continua, bordeando la carretera excepto en los dos extremos donde se dejarán 8 metros libres (línea discontinua) para la entrada y salida de vehículos.

Al ser la circulación dentro del parking de dirección única se pintarán flechas indicando dirección obligatoria derecha cada 20 metros.