

SERVICIO DE REDACCIÓN Y DIRECCIÓN DEL PROYECTO DE LAS OBRAS DE MOVILIDAD VIAL DE RIBA-ROJA DE TÚRIA

CLIENTE: AJUNTAMENT DE RIBA-ROJA DE TÚRIA

Documento: DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD DEL AMBITO DE ESTUDIO



ÍNDICE

1	ANTECEDENTES.....	4
2	OBJETIVOS.....	6
3	ANÁLISIS DE INFORMACIÓN PREVIA	7
4	TRABAJOS DE CAMPO.....	8
4.1	Definición del área de estudio	8
4.2	Aforos.....	9
5	DIAGNOSTICO DE LA MOVILIDAD EN EL AMBITO DE ESTUDIO.....	11
5.1	Análisis intersecciones.....	12
5.2	Análisis del carrer Arrosals y alrededores	12
6	ESTUDIO DE ALTERNATIVAS.....	13
6.1	Creación de la Plaça de l'Estació como zona de convivencia	13
6.2	Definición del Paseo Arrosals	17
7	ESCENARIO PROPUESTO	20
7.1	Escenario propuesto 1: Sentido salida del centro del municipio hacia calle Rosalía de Castro.	20
7.2	Escenario propuesto 2: Sentido entrada al centro del municipio desde calle Rosalía de Castro.....	21
7.3	Zonas comunes a ambos escenarios	22



INDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Vista plaza peatonal	4
Ilustración 2 Espacio común ciclo-peatonal sombreado en color verde	6
Ilustración 3 Área de influencia del estudio	8
Ilustración 4. Localización aforos	10
Ilustración 5. Vista parcial plano intensidades	11
Ilustración 6. Vista parcial plano intensidades direccionales.....	12
Ilustración 7. Vista parcial plano intensidades direccionales.....	12
Ilustración 8. Valores direccionales C/ Joan Martorell	14
Ilustración 9. Propuesta de glorieta	15
Ilustración 10 Microsimulación de tráfico para evaluar el " paso alternativo"	16
Ilustración 11. Sentidos de circulación	18
Ilustración 12. Propuesta carrer Arrosals	19
Ilustración 13. Escenario 1	20
Ilustración 14. Escenario 2	21
Ilustración 15. Àmbito plaça estació	22
Ilustración 16. Àmbito carrers Santa Ana/Joan Martorell	23
Ilustración 17. Àmbito carrer Vilamarxant.....	24
Ilustración 18. Àmbito C/Vilamarxant	25
Ilustración 19. Àmbito Joan Martorell	26
Ilustración 20. Àmbito C/Major	27



1 ANTECEDENTES

Tradicionalmente, el municipio de Riba-roja captaba diariamente el paso de miles de vehículos sin que su origen o destino fuese el propio municipio. Estos vehículos se desplazaban a través del eje este-oeste formado por la calle Vilamarxant, antigua carretera, que conecta València con el municipio de Vilamarxant, aun existiendo la circunvalación exterior diseñada para captar estos desplazamientos y descargar el centro de Riba-roja.



Ilustración 1. Vista plaza peatonal

En el último año, el Ayuntamiento desarrolló dos actuaciones importantes para intentar revertir esta situación:

- Permitir el paso de solo un sentido, en la zona central del carrer Vilamarxant, con lo que se ha conseguido reducir el número de vehículos que realizan viajes de gran recorrido por el interior del municipio, al utilizar la ronda exterior. Se ha obtenido así, una reducción del tráfico interno, una mejora en la seguridad vial y una mejor calidad de vida para los vecinos residentes en Riba-roja.



- Permitir igualmente un solo sentido de circulación de acceso al centro, en el tramo del carrer Major entre carrer Lepanto y Vilamarxant, simplificando los recorridos y mejorando la seguridad. Estos viales permiten adecuar sus dimensiones para dar un mayor espacio al peatón, creando un recorrido más agradable, fomentando el desplazamiento saludable para los habitantes.

Estos cambios han producido una serie de efectos sobre calles adyacentes y sobre la propia movilidad de la población:

- Dado que ahora el carrer Vilamarxant solo permite el paso en un sentido, el movimiento contrario se ha trasladado a las calles más próximas (Moll, Plaça estació, Salvador Bigorra...), calles estrechas, con aceras minúsculas y giros complejos. Para corregir estos inconvenientes se deben tomar medidas y así evitar conflictos entre modos de desplazamiento, por lo que se debe continuar en la aplicación de medidas de este tipo.
- También se han observado cambios en el tramo final del carrer Bodeguetes, donde se ha percibido un ligero aumento del tráfico con respecto al escenario inicial en las horas de mayor movimiento, por lo que a partir del presente estudio, se deben proponer medidas que faciliten el calmado del tráfico donde sea necesario para conseguir que estas vías sean lo más seguras posibles.

En conjunto, es necesario un estudio de toda la zona para conseguir lograr una reducción de las emisiones contaminantes asociadas al transporte en la zona y crear unos espacios más calmados, mejorando la fluidez del tráfico viario, y devolviendo espacio de convivencia y movilidad peatonal a los habitantes del municipio, siguiendo la tendencia adoptada en los últimos meses dentro del municipio.

En todo caso, se deberán aplicar las medidas de forma escalonada y por sectores, como está ocurriendo actualmente, para el buen funcionamiento de la red de transportes de Ribarroja.



2 OBJETIVOS

En el presente estudio, se analiza y plantea una nueva distribución del tráfico por las vías, con los siguientes objetivos de partida:

- mejorar la fluidez y favorecer el paso de tráfico motorizado por aquellas vías susceptibles de mayor capacidad;
- favorecer la movilidad peatonal, reduciendo los puntos de conflicto actuales y disuadiendo del paso de los vehículos motorizados por el centro de la población;
- crear un gran espacio común ciclo-peatonal central en la Plaza de la estación y la actual “Explana del CIJ”.
- fomentar el eje peatonal Norte-Sur desde el Ayuntamiento hasta la Casa de la Cultura a través del carrer Major y Cristo de los Afligidos, que comunica también con la Plaza de la estación. Esta medida también refuerza el eje centro-oeste mediante las calles Major y avinguda de la Pau, a través de la calle Vilmarxant.



Ilustración 2 Espacio común ciclo-peatonal sombreado en color verde



Por otro lado, las obras de reurbanización y mejora de accesibilidad del carrer Arrosals solo van a permitir la circulación de los vehículos en un sentido de circulación, por lo que este estudio analiza diferentes escenarios con el fin de obtener el mejor, que permita el buen funcionamiento de la circulación por las calles del municipio.

La imagen anterior muestra los diferentes espacios a analizar y las relaciones peatonales y de convivencia que se pretenden reservar.

3 ANALISIS DE INFORMACIÓN PREVIA

A partir de las diferentes reuniones con los agentes de la Policía Local de Riba-roja, como con las diferentes áreas del Ayuntamiento, se ha planteado el escenario de partida y la forma de abordar el estudio para alcanzar los objetivos descritos.

Se han desarrollado los siguientes trabajos previos:

- análisis de la planta viaria y características concretas de la orografía del municipio, los últimos cambios aplicados en la trama urbana, así como los proyectos previstos, a partir de la cartografía facilitada.
- solicitud de información disponible relacionada con la movilidad: informes realizados en los últimos años por la Policía sobre la configuración viaria; información disponible sobre la configuración de los semáforos del municipio, con sus fases y su localización, etc.
- visitas periódicas para el reconocimiento de la planta viaria y el estudio de diferentes configuraciones in situ.

Con los primeros resultados del estudio se han ido planteando diferentes soluciones, que han sido expuestas, en diversas reuniones, al conjunto de la ciudadanía implicada. CPS ha participado activamente en dichas convocatorias ciudadanas, recogiendo sus quejas e inquietudes, modificando y aclarando las propuestas en función de las exposiciones recogidas en cada uno de los diferentes talleres que se han ido programando con la participación activa de los vecinos de las siguientes calles: Major, Salvador Bigorra, Vilamarxant, Bodeguetes, Moll, entre otras...

Toda la información recabada en este proceso de información previa, se ha empleado en el desarrollo del estudio como complemento a la toma de datos de campo.



4 TRABAJOS DE CAMPO

4.1 Definición del área de estudio

Para el estudio correcto del ámbito de estudio se han establecido dos grandes áreas diferenciadas pero relacionadas entre sí:

- La zona centro, en los alrededores de la Plaça de l'Estació, hasta las calles Vilamarxant, Bodeguetes, Fleming y Pacadar.
- La zona oeste, en carrer Arrosals y sus transversales.

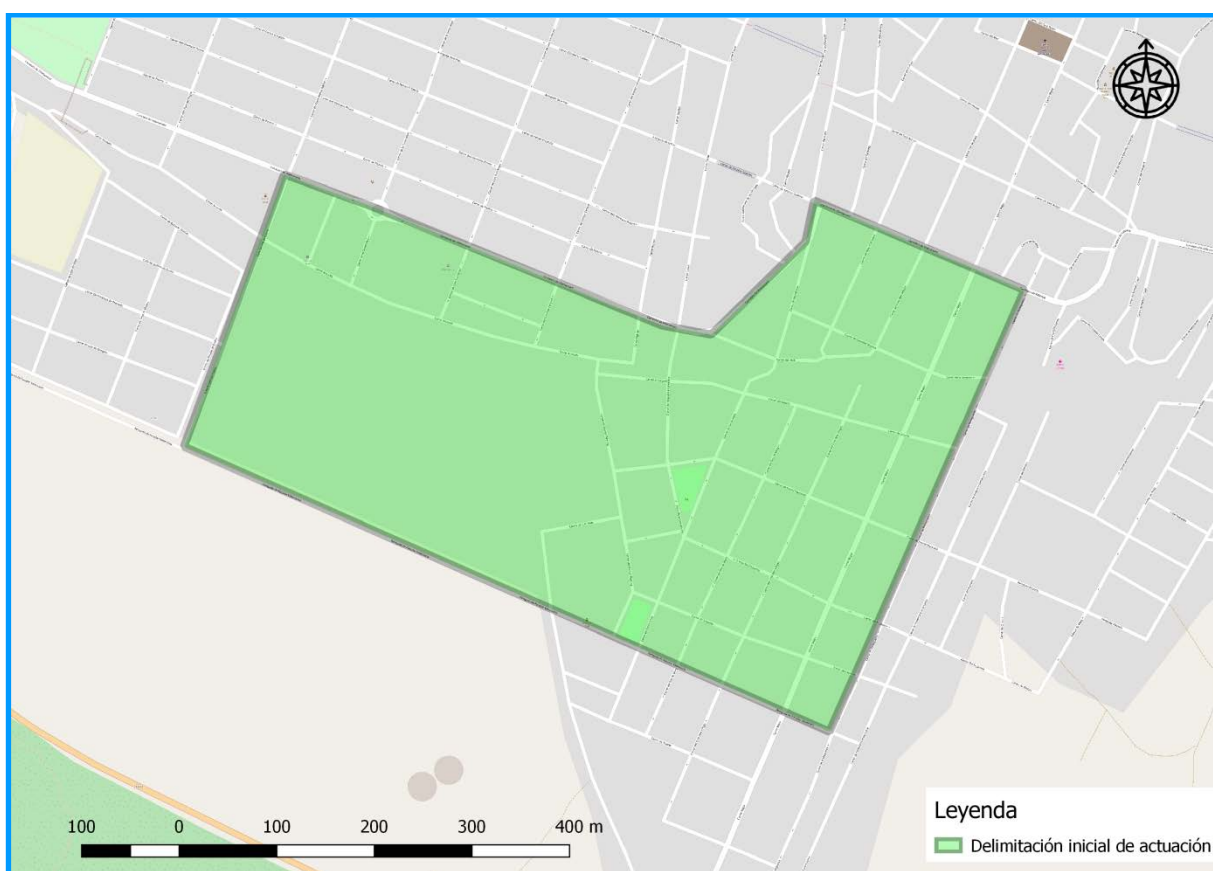


Ilustración 3 Área de influencia del estudio

Para el análisis y la toma de datos en estas zonas, se han seleccionado aquellos cruces donde se produce el encuentro de diversas trayectorias con una mayor cantidad de movimientos, que deben llevar asociados un mayor número de vehículos y por tanto, son más propensos a que se produzcan situaciones de agotamiento de la capacidad. Del mismo modo se han analizado intersecciones semaforizadas y puntos en los que se pretende aumentar la intensidad de paso para el escenario futuro.



4.2 Aforos

Se ha planteado una campaña de campo adaptada a las horas con mayor intensidad de vehículos en función de los usos y hábitos de las zonas previamente definidas.

Los aforos se han realizado mediante la instalación de cámaras en aquellas intersecciones con un mayor número de movimientos y mediante aforadores con estadillos en otros puntos con volúmenes menores, con el fin de captar movimientos direccionales y poder clasificar los vehículos en ligeros o pesados.

En la zona central se ha analizado la situación para la hora con mayor intensidad de paso, la hora punta. Al existir comercios locales y centros educativos se han aforado las intersecciones a primera hora de la mañana, con el fin de captar los movimientos de las entradas a los colegios. También se han realizado aforos en horas valle, a media mañana, observando de este modo la variación de vehículos entre los diferentes momentos del día.

En la zona oeste se ha enfocado la campaña en función de los horarios de venta al público y de mayor afluencia al supermercado de mayor superficie, dado que es un punto de gran generación de viajes tanto urbanos como desde puntos externos al caso urbano. En esta zona los aforos se ha realizado durante los viernes por la tarde.

En el plano siguiente se muestran los puntos donde se han realizado aforos.

En amarillo se representan los aforos manuales. Se enumeran mediante letras.



Letra

En azul se marca la posición de la cámara para el aforo. Se enumeran con números.



Número





Il·lustració 4. Localització aforos



5 DIAGNOSTICO DE LA MOVILIDAD EN EL AMBITO DE ESTUDIO

Tras el análisis de los aforos se ha estudiado la capacidad de varias intersecciones, recogiendo a continuación los resultados obtenidos. Ver anexo de planos.

Se indican los vehículos pesados y vehículos ligeros en cada uno de los movimientos en diferentes periodos horarios.

Hora punta (P), hora valle (V) y hora comercial (C).



Ilustración 5. Vista parcial plano intensidades



5.1 Análisis intersecciones

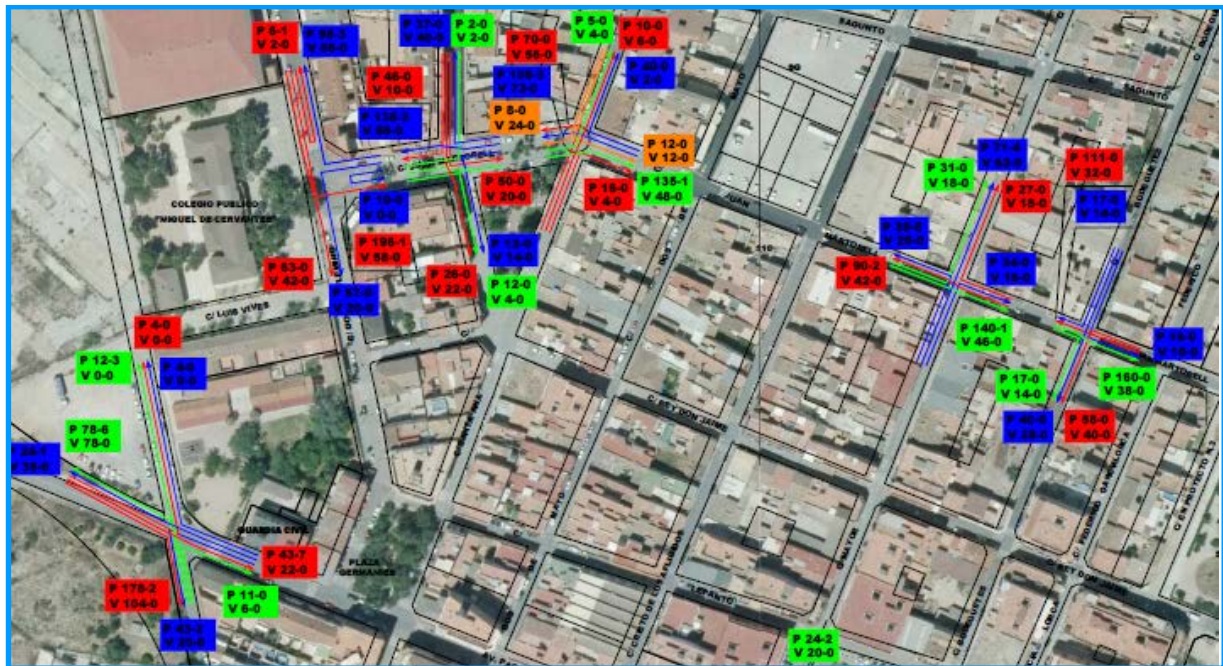


Ilustración 6. Vista parcial plano intensidades direccionales

5.2 Análisis del carrer Arrosals y alrededores

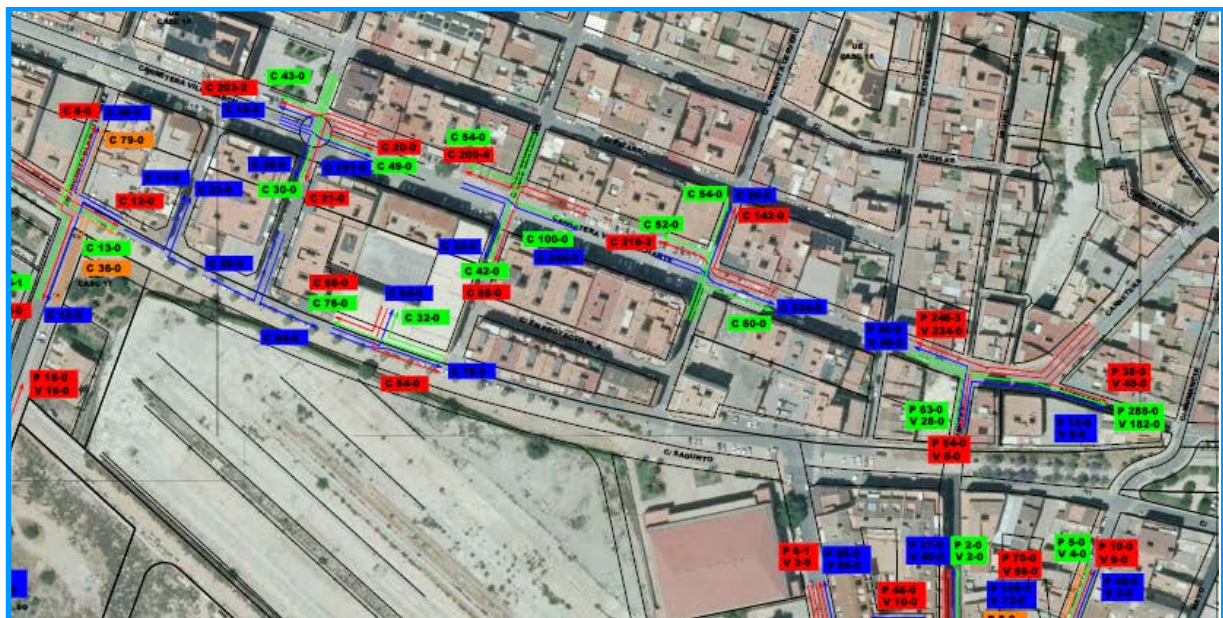


Ilustración 7. Vista parcial plano intensidades direccionales



6 ESTUDIO DE ALTERNATIVAS

En este capítulo, se establecen las diferentes alternativas estudiadas, de reordenación del tráfico por zonas, para la mejora de la movilidad en el municipio de Riba-roja.

Por una parte, se han estudiado por separado diferentes actuaciones, para posteriormente analizar, en el conjunto del municipio, las repercusiones de cada propuesta y los puntos críticos encontrados en cada solución.

6.1 Creación de la Plaça de l'Estació como zona de convivencia

Se plantea como objetivo, la creación de una gran plaza de convivencia determinada por el cierre del carrer del Moll en su tramo más próximo a la estación. Esta propuesta lleva asociada un cambio en la movilidad viaria en el centro del municipio, sobre todo en la relación oeste-este, afectando a los sentidos de circulación permitidos actualmente en algunas calles y a la configuración de la calle Vilamarxant.

Para conseguir desarrollar esta propuesta, con éxito para la movilidad, se han planteado distintas actuaciones recogidas en tres escenarios diferentes, que tienen como punto de partida la modificación o no de los sentidos de circulación del carrer Vilamarxant. Los tres escenarios contemplados han sido los siguientes:

- a) Mantener el estado actual
- b) Implantar semaforización que establezca un sentido alterno en la circulación
- c) Retornar al doble sentido anterior

A continuación se describen cada una de estos escenarios:

a) Mantener el estado actual

En el primer escenario se haría necesario mantener la circulación actual (un solo sentido dirección este-oeste entre carrer Major y Moll), y modificar sentidos en otras calles que poseen circulaciones e intersecciones importantes.

- i. El carrer Salvador Bigorra permitirá su circulación en solo un sentido, dando acceso desde el carrer Major hacia la estación. Esta situación provocaría una disminución de la intensidad de los vehículos, por lo que no se consideraría un aspecto conflictivo.



Se conseguiría que el acceso a esta zona del municipio fuera exclusivo para los vecinos, comerciantes y clientes de los servicios ofertados en esta zona, sin producirse movimientos de paso. Dado que la entrada se produciría por el carrer Salvador Bigorra, la salida se permitiría por el carrer Nou d'Octubre y Numancia.

Este cambio conllevaría la propuesta, en el carrer Miguel de Cervantes, de permitir el movimiento en solo un sentido, de subida hacia el carrer Joan Martorell.

- ii. Una de las actuaciones posibles, dentro de este escenario, consistiría en permitir un sentido de circulación en el carrer Rei en Jaume, mientras que por el carrer Joan Martorell, paralelo, se permitiría el sentido inverso. Esta reasignación de sentidos de circulación implicaría que las calles mencionadas vieran aumentadas sus intensidades circulatorias. Para comprobar la viabilidad de esta propuesta se ha realizado, además, un análisis de los cruces del carrer Joan Martorell con els carrers Major y Bodeguetes.
 - o Cruce carrer Major
 - o Cruce carrer Bodeguetes



Ilustración 8. Valores direccionales C/ Joan Martorell

Los valores obtenidos no permitirían asegurar una circulación eficiente entre estos puntos, por lo que se concluye que lo adecuado sería mantener la doble dirección de estas calles hasta que en un futuro se redistribuyeran los vehículos.



- iii. La otra actuación que se podría contemplar dentro de este escenario, sería la implantación de una glorieta en el cruce del carrer Miguel de Cervantes con Joan Martorell, para dotar de mayor seguridad y sencillez en la gestión de la circulación en dicho cruce.

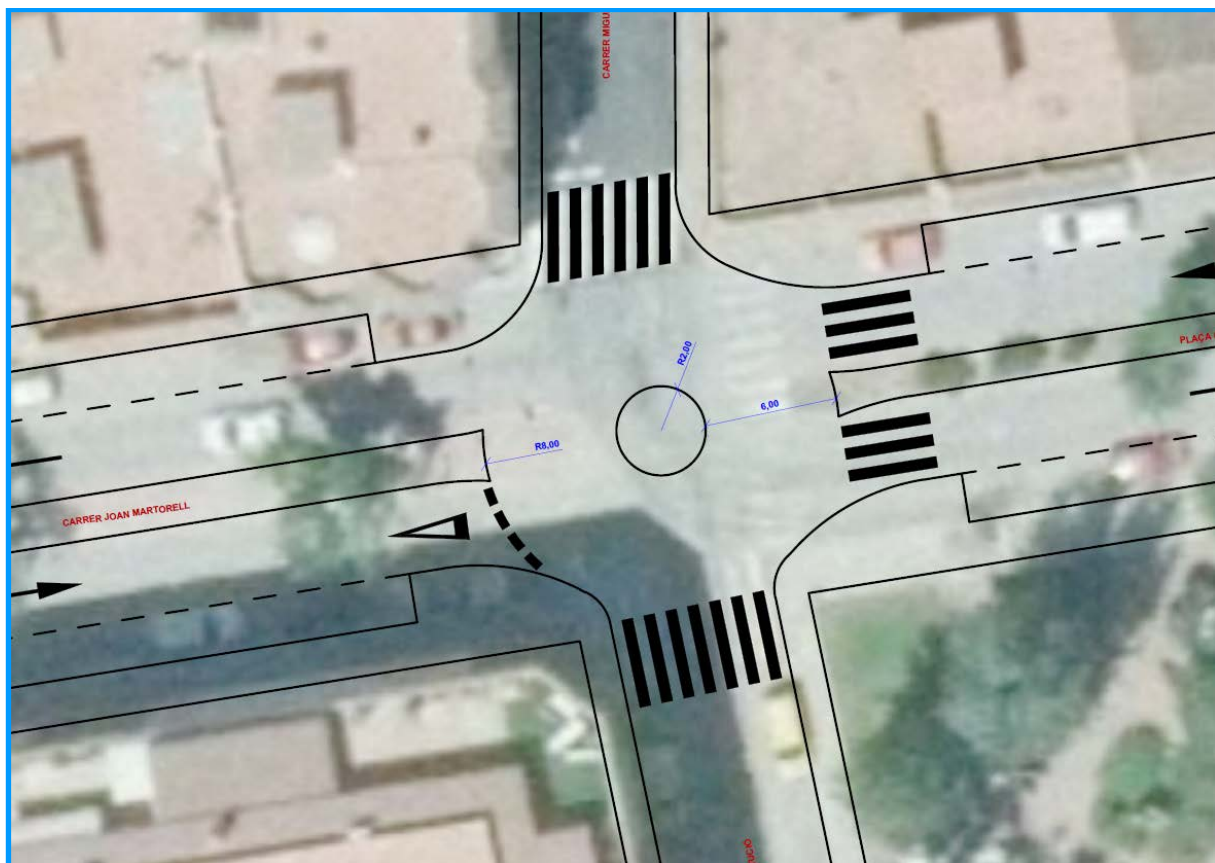


Ilustración 9. Propuesta de glorieta

Los resultados de este estudio a partir de las estimaciones y la modelización de la zona muestra como las colas que se formarían en este caso serían puntuales y no producirían afección a las intersecciones próximas, por lo que esta **medida se considera adecuada para la mejora del tráfico** de la zona.

b) Implantar semaforización que establezca un sentido alterno en la circulación

Un segundo escenario sería la recuperación del sentido este-oeste por el carrer de Vilamarxant. En este caso, para evitar volver al escenario del pasado creando de nuevo la sensación de "carretera" se instalaría un paso alterno de los vehículos, regulado mediante un semáforo entre els carrers Major y Cor de Jesus. De esta forma, los vecinos que desearan desplazarse en vehículo entre la zona oeste y la este lo podrían realizar por el



carrer Vilamarxant y no circularían por Moll y Salvador Bigorra. Estas dos calles invertirían su sentido, como en el caso anterior, para evitar el paso de vehículos que se dirigieran al este de la población, dando acceso a vecinos y servicios.

En esta alternativa surgirían diferentes situaciones que podrían ser conflictivas:

- por una parte, la posible dificultad para entender, por parte de los usuarios, la implantación de un sistema novedoso, de paso alterno controlado por semáforos.
- por otra parte, la existencia de vados, para el acceso a plazas de aparcamiento privadas, en el tramo que tendría la alternancia de sentidos, que haría necesario la implantación de medidas concretas para solventar los problemas asociados a su uso.
- la posibilidad de instalar un semáforo asociado, al ya definido de paso alterno, justo antes del giro de radio muy reducido en el carrer Sanchis Guarner, con el fin de evitar que los vehículos formen una cola peligrosa.

Este escenario, por su complejidad y riesgos de colapso, **resulta incompatible con el objetivo de crear un eje peatonal por carrer Vilamarxant** agradable para el paso de las personas, que fomentara el uso peatonal de la zona oeste y centro.

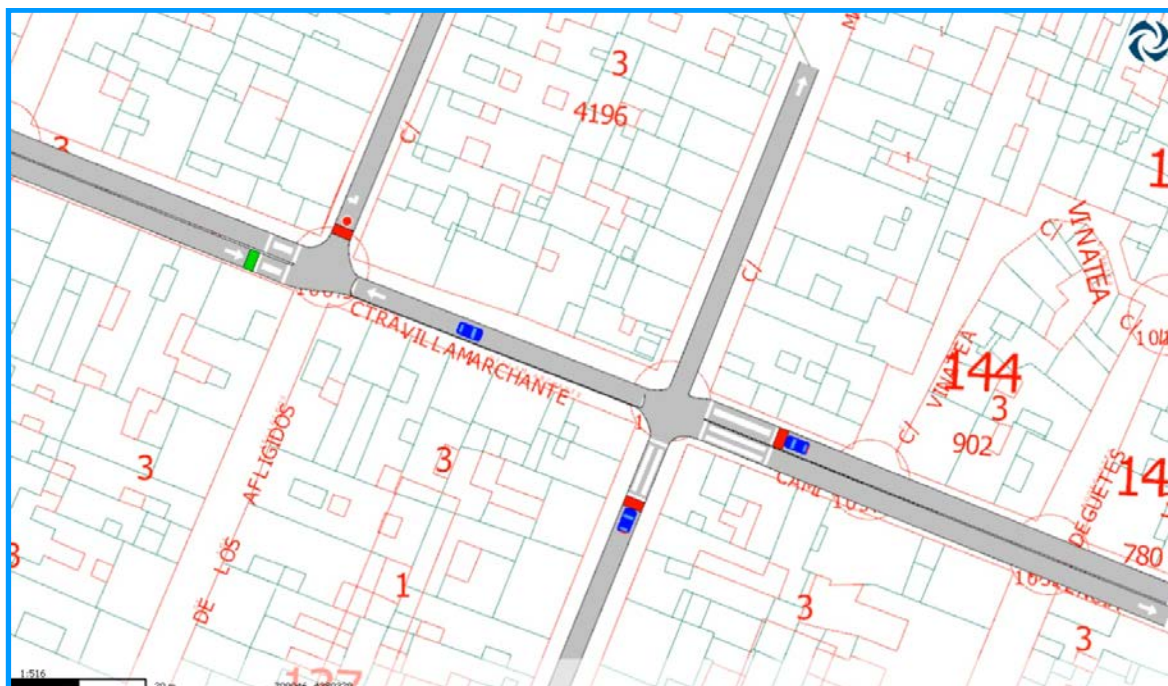


Ilustración 10 Microsimulación de tráfico para evaluar el "paso alternativo"



c) Retornar al doble sentido anterior

El último escenario analizado sería el retorno completo al estado inicial, donde se permitiría de nuevo el doble sentido de circulación a lo largo de todo el carrer Vilamarxant.

Esta solución supondría un incremento de intensidad circulatoria de paso en esta calle, incrementando por tanto las emisiones y el ruido generados en el centro del municipio y aumentando la peligrosidad para peatones y ciclistas por el paso continuado de vehículos.

Este escenario se rechaza como solución ya que impediría el desarrollo hacia un escenario sostenible, donde el centro de la población no puede suponer el eje de vehículos de paso entre poblaciones.

6.2 Definición del Paseo Arrosals

El nuevo paseo de Arrosals permitirá el paso en una única dirección, por lo que se han analizado las dos posibilidades que ofrece en sendos escenarios:

- Sentido salida del centro del municipio hacia calle Rosalía de Castro.
- Sentido entrada al centro del municipio desde calle Rosalía de Castro.

a) Sentido salida del centro del municipio hacia calle Rosalía de Castro.

Analizando el escenario en esta configuración, los desplazamientos permitidos entre las calles Joan Martorell y Cronista Cerveró solo serían posibles en una única dirección en este itinerario, por lo que no sería necesario una glorieta en la intersección de las calles Joan Martorell y Miguel de Cervantes.

El acceso al supermercado desde la zona este, se podría realizar por este recorrido, mientras que los vehículos que accedieran por la avenida Pacadar y Vilamarxant deberían acceder por el carrer Luis Santángel.

Los movimientos de los vecinos en el eje este-oeste dispondrían de dos vías entre el centro del municipio y la zona oeste, mientras que los que viajaran en sentido contrario deberían ascender únicamente por la calle Miguel de Cervantes desde donde se repartirían por los viales según su destino.



En esta alternativa los puntos a destacar positivamente son:

- El buen funcionamiento del cruce entre la calles Vilamarxant y Cronista Cerveró.
- La reducción a un solo sentido de circulación en las inmediaciones del colegio Miguel de Cervantes aportará una mayor seguridad en la zona.

Como puntos a mejorar en esta propuesta se encontrarían los siguientes:

- La salida a la avenida Pacadar sería un giro a izquierdas, con los problemas de seguridad asociados.
- Se perjudicaría a los vecinos del núcleo urbano en la preferencia de salida en la intersección de Miguel de Cervantes con Joan Martorell.
- La entrada al supermercado por la calle Luis Santángel generaría problemas en el paso de peatones con mayor demanda del municipio.
- En esta misma entrada, los vehículos retenidos formarían cola de retención en la calle Vilamarxant, en el sentido de acceso al municipio (la única vía de entrada en este escenario).

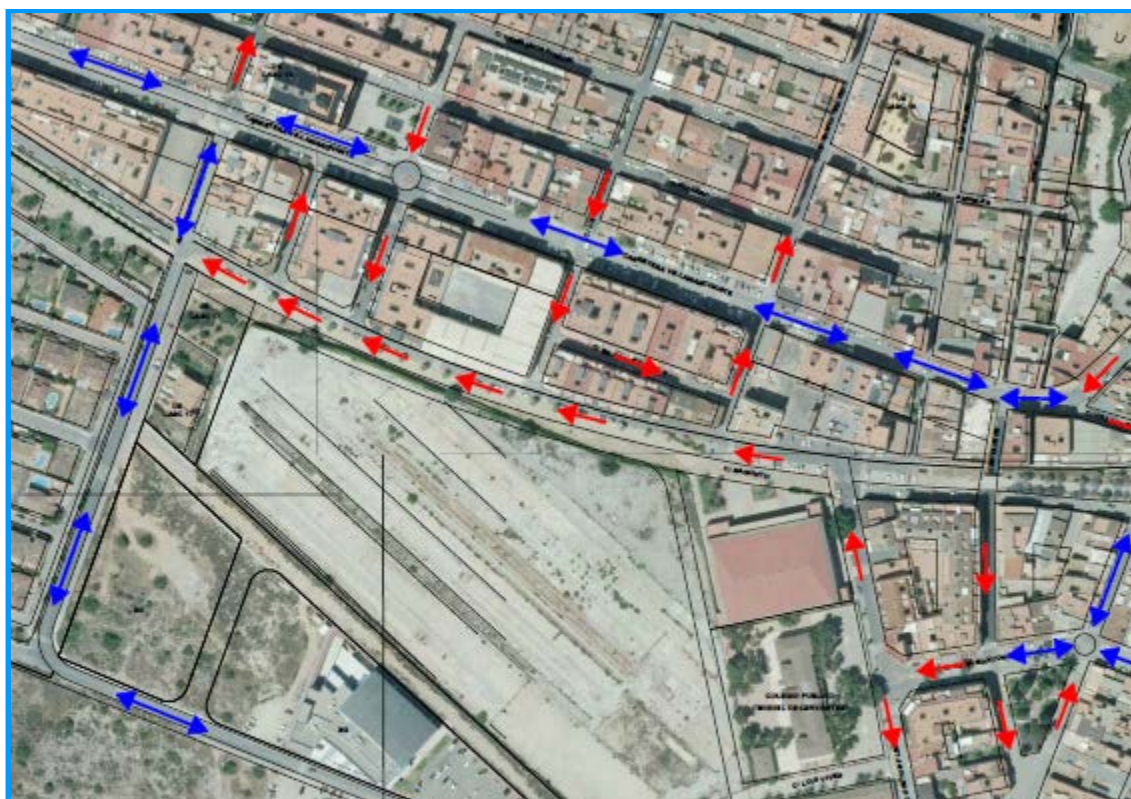


Ilustración 11. Sentidos de circulación



b) Sentido entrada al centro del municipio desde calle Rosalía de Castro.

Si se considerara la implantación de la calle en el sentido contrario, el tramo entre Joan Martorell y Cronista Cerveró permitiría el doble sentido entre Arrosals y Joan Martorell, por lo que esta alternativa recomendaría la instalación de una glorieta en la intersección de las calles Joan Martorell y Miguel de Cervantes (indicada previamente).

La calle Cronista Cerveró permitiría el paso únicamente desde Arrosals hacia Vilamarxant.

En esta alternativa los puntos positivos serían:

- Existirían dos vías de circulación importantes en sentido oeste-centro de población, por lo que se repartirían los vehículos, haciendo más fluida la circulación en la glorieta de la intersección de las calles Joan Martorell y Miguel de Cervantes.
- La entrada al supermercado se permitiría por la calle Arrosals y por la calle Luis Santángel.

Como punto a mejorar en esta propuesta:

- La situación de la salida por la calle Cronista Cerveró al carrer Vilamarxant aumentaría de volumen de vehículos, por lo que es posible que se formaran colas en la salida de esta calle, aunque esta cola no se prevé que bloquee el paso de los vehículos que circulan por el carrer Arrosals. Para mejorar la fluidez, se propone habilitar un carril para el giro en Cronista Cerveró y un segundo carril para continuar hacia Doctor Fleming.

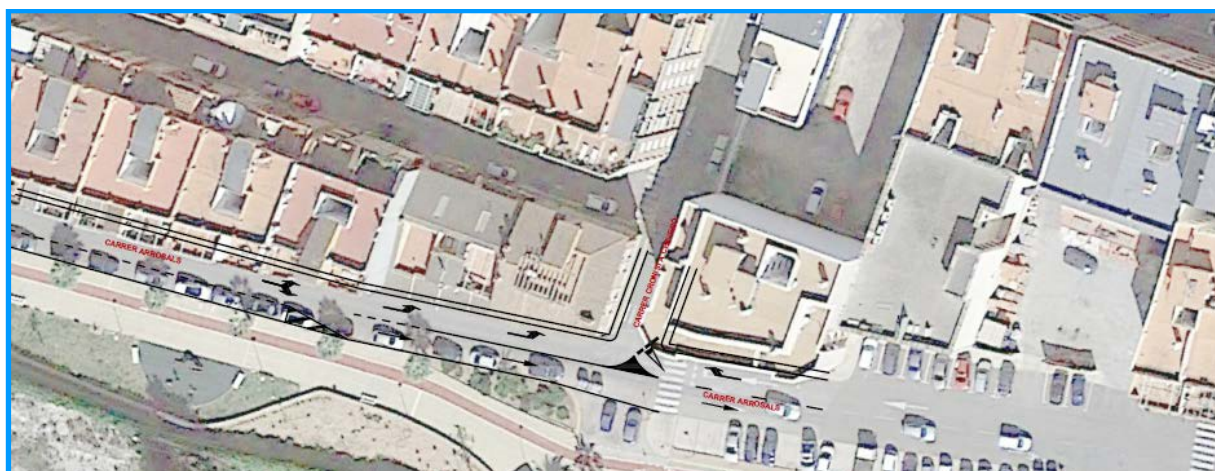


Ilustración 12. Propuesta carrer Arrosals



7 ESCENARIO PROPUESTO

Tras el estudio de las alternativas anteriores, finalmente se han planteado dos escenarios viables. Una vez analizados los puntos en común de las dos alternativas, se exponen las particularidades de cada uno de los escenarios planteados para la definición definitiva del Paseo Arrosals.

7.1 Escenario propuesto 1: Sentido salida del centro del municipio hacia calle Rosalía de Castro.

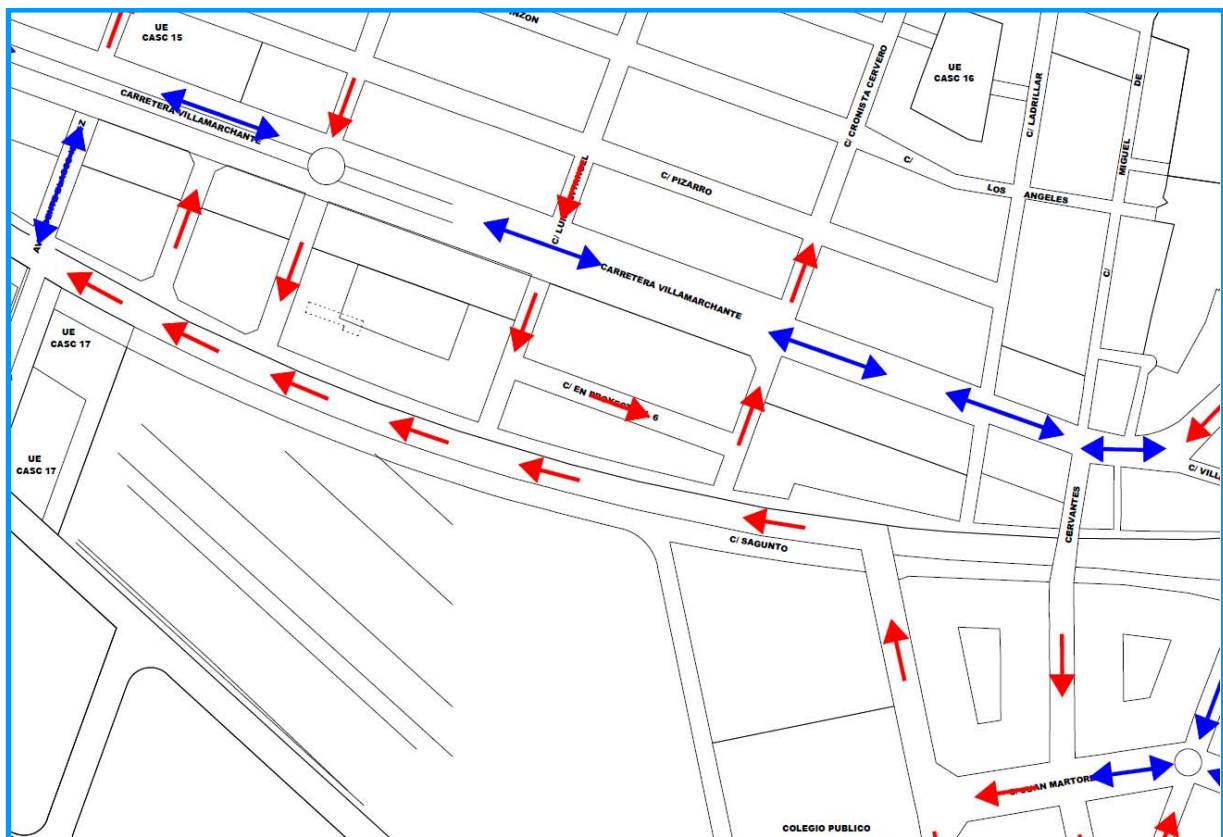


Ilustración 13. Escenario 1

En el carrer Arrosals se restringiría el movimiento de circulación a un único sentido, afectando a al carrer Doctor Fleming y el tramo más próximo de Joan Martorell, ya que solo se podría circular en un único sentido. Por este motivo no sería necesario implantar una glorieta en el cruce de Miguel de Cervantes con Joan Martorell.

El resto de las calles se mantendrían conforme se muestran.

Las ventajas y los posibles puntos de conflicto se han analizado en el apartado previo.



7.2 Escenario propuesto 2: Sentido entrada al centro del municipio desde calle Rosalía de Castro.

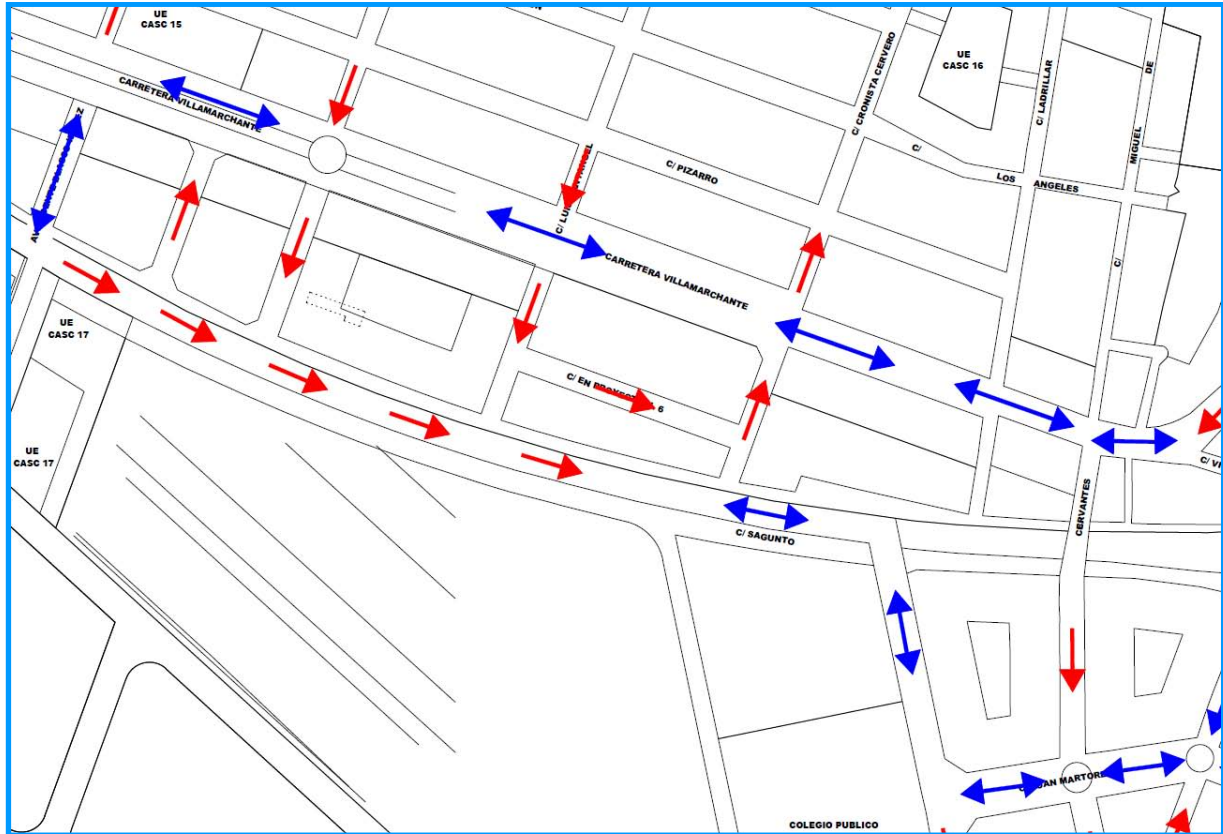


Ilustración 14. Escenario 2

Para este escenario, Arrosals restringiría el movimiento de circulación a un único sentido desde Cronista Cerveró hasta Rosalía de Castro, mientras que el carrer Doctor Fleming y el tramo más próximo de Joan Martorell mantendrían su doble sentido de circulación. En este caso la glorieta en el cruce de Miguel de Cervantes con Joan Martorell se propondría como optimización de los movimientos en este punto.

El resto de las calles se mantendrían conforme se muestran.

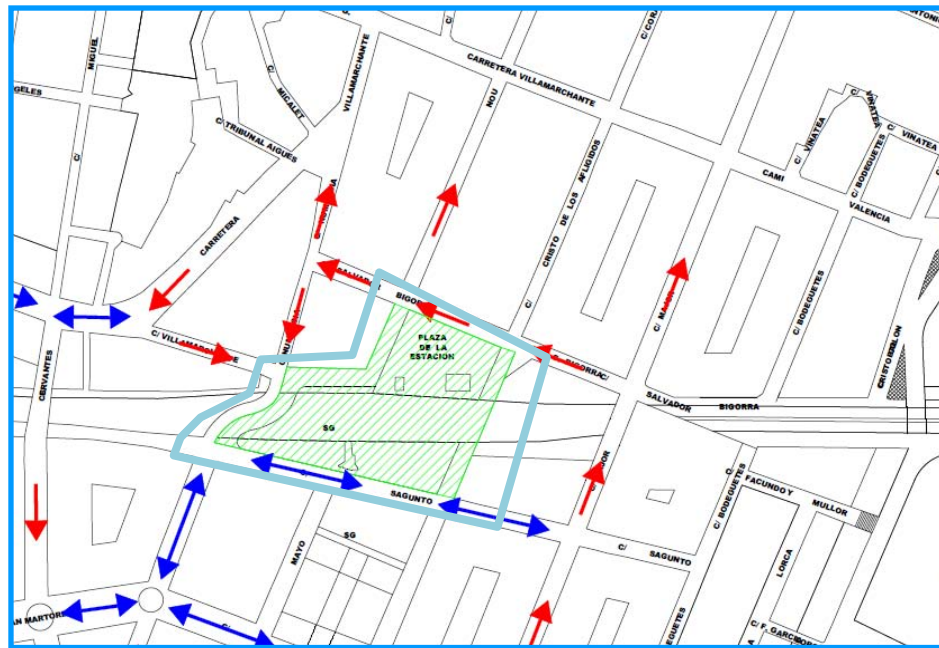
Las ventajas y los posibles puntos de conflicto se han analizado en el apartado previo.



7.3 Zonas comunes a ambos escenarios

Cualquiera de estos dos escenarios podrían aplicarse con una solución común al resto del ámbito. Esta solución común se explica a continuación para las diferentes calles e intersecciones:

Plaça de l'Estació



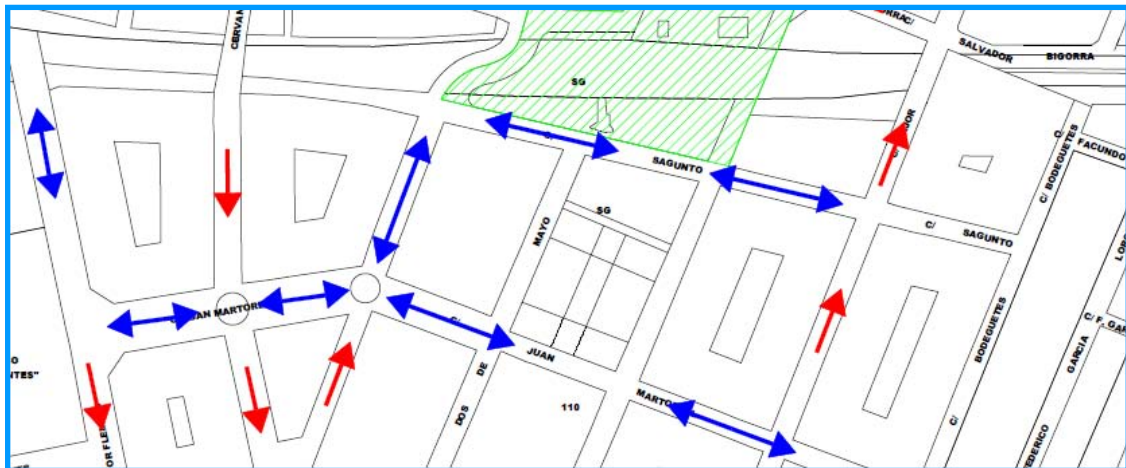
Il·lustració 15. Àmbit plaça estació

- El tramo del carrer Moll que forma parte de la plaza la estación se cerrará al paso de vehículos motorizados, creando así la plaza peatonal. Esto llevará asociado cambios en los alrededores para asegurar la movilidad de los vecinos de este área. El tramo entre las calles Nou d'Octubre y Numancia se propone de acceso solo a vecinos con aparcamiento dentro de su vivienda. Este acceso puede guiarse mediante bolardos con anchura suficiente para el paso de un vehículo.
- El primer tramo del carrer Moll entre Vilamarxant y Numancia solo permitirá el giro a la derecha en el carrer Numancia.
- El carrer Numancia cambia de sentido en el carrer Salvador Bigorra, permitiendo desde Salvador Bigorra acceder al carrer Vilamarxant o en la dirección opuesta al carrer Sagunt. Se reduce a un carril de circulación entre las calles Numancia y Sagunt.



- El carrer Salvador Bigorra se propone de un único sentido. Permitiendo el movimiento desde el carrer Major hacia Numancia. Este será el punto de acceso al área central para los residentes.

Carrers Santa Ana / Joan Martorell



Il·lustració 16. Àmbit carrers Santa Ana/Joan Martorell

- En la intersección de Santa Ana y Joan Martorell, se propone la instalación de una glorieta para canalizar los movimientos.
- Esta glorieta se puede implantar mediante medidas de bajo coste, principalmente con la implantación de pintura y señalización horizontal, pudiendo revertir su implantación si dado el caso en un escenario futuro fuera innecesaria para el correcto funcionamiento del tráfico.
- Esta glorieta permitirá una gestión más optimizada del cruce y una coherencia con las intersecciones próximas.



Carrer Vilamarxant

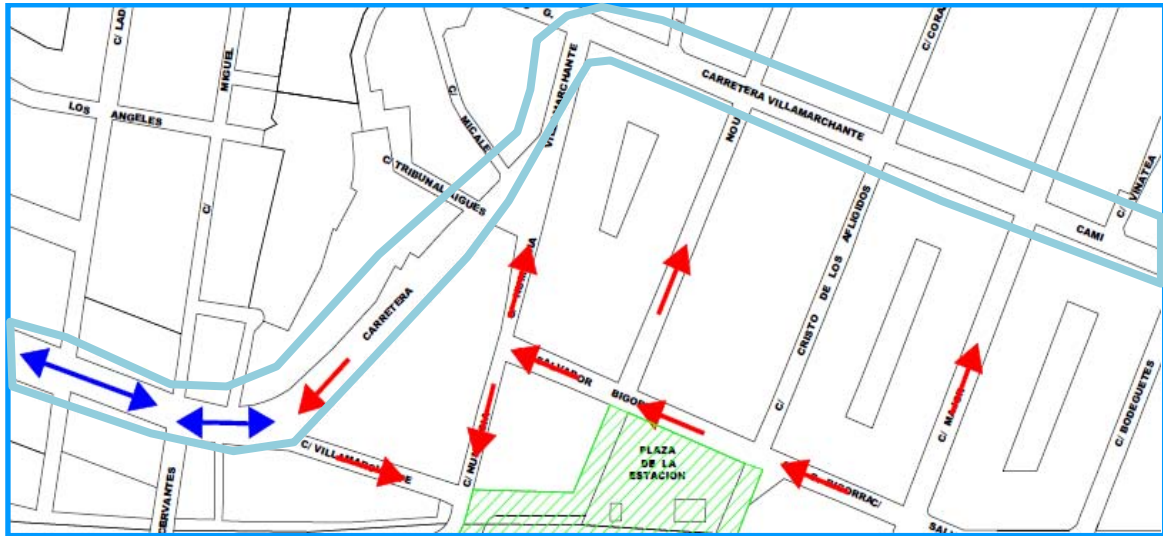


Ilustración 17. Ámbito carrer Vilamarxant

Respecto al sentido de circulación de los vehículos, el carrer Vilamarxant mantiene sus sentidos conforme a los actuales, pero en cuanto a su configuración se indican algunas mejoras.

- Se recomienda la peatonalización del espacio ganado en el carrer Vilamarxant entre las calles Major y del Nord, con materiales de bajo coste y señalización horizontal para realizar una propuesta reversible, de forma que los vecinos puedan disfrutar de estos espacios lo más pronto posible. El estacionamiento se restringirá para las acciones de carga y descarga en puntos señalizados para los comercios y servicios existentes.
- En este punto, en cuanto a la movilidad peatonal entre las calles Major y Cristo de los Afligidos con su prolongación hasta la Plaça de l'Estació, se ha detectado una gran demanda peatonal que se debe tener en cuenta para impulsar y proteger el recorrido desde dicha plaza (gran oferta de plaza de aparcamiento) hacia los comercios, entidades bancarias y edificios públicos como el Ayuntamiento y la Iglesia. En este recorrido se atraviesa el carrer Cristo de los Afligidos continuando por el carrer Major, por ello se



propone reforzar la comunicación peatonal en su cruce con la calle Vilamarxant, en punto más crítico del recorrido. La imagen ilustra el itinerario donde se realiza la propuesta de mejora.

- Las medias propuestas son las siguientes:
 - o Sustituir las 3 plazas de aparcamientos que se encuentran en lado norte del tramo por una acera más amplia, que aporte mayor sensación de confort al peatón. Además, para reforzar esta medida se propone modificar el mobiliario urbano en este tramo, para aportar una sensación al conductor de zona de velocidad reducida.
 - o Trasladar el paso peatonal existente en el carrer Cristo de los Afligidos con Corazón de Jesús desde el lado oeste al lado este de la intersección, partiendo desde el centro del carrer Cristo de los Afligidos. Esta medida reducirá los riesgos de atropello al reducir la sección del paso de peatones y facilitará la comunicación con recorridos más cortos y con continuación de los itinerarios peatonales.



Ilustración 18. Ámbito C/Vilamarxant



Carrer Miguel de Cervantes

Retomando la movilidad desde el punto de vista de todos los implicados, al aplicar las modificaciones que el estudio de tráfico prevé, los nuevos recorridos implicarán un posible aumento de la circulación por la calle Miguel de Cervantes.

- Con el fin de soportar el incremento de vehículos, se propone un único sentido de circulación en dirección sur (desde Vilamarxant hacia la plaza Constitución).
- Con esta medida los vehículos del sentido contrario se dispersarán entre los dos ejes formados por el carrer Joan Martorell y por la plaza Constitución hacia el carrer Rei en Jaume.

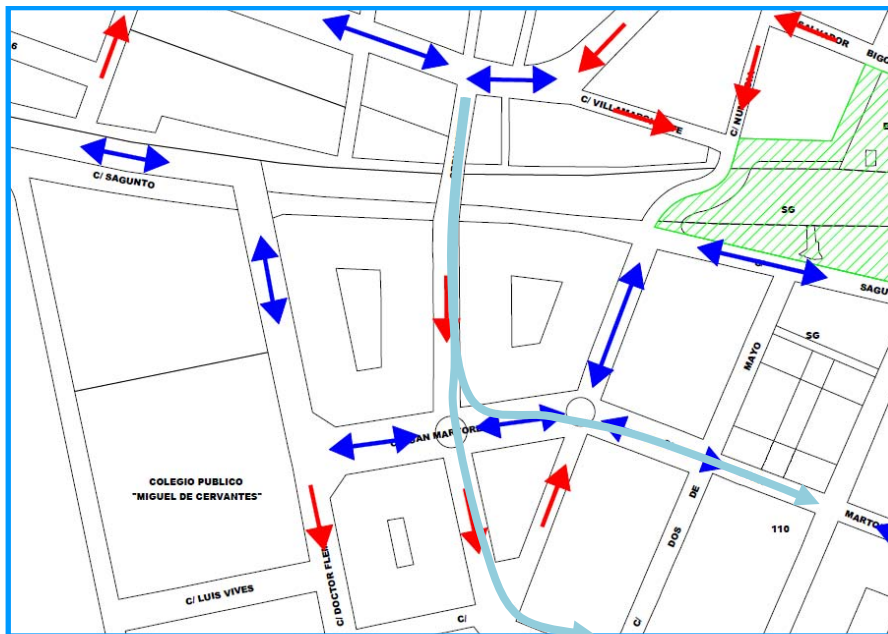


Ilustración 19. Ámbito Joan Martorell

Carrer Major

- En el carrer Major se propone ampliar el tramo en doble sentido de circulación entre las calles Joan Martorell y Lepanto, restringiendo a sentido único desde el carrer Joan Martorell hasta el carrer Vilamarxant, siendo la circulación permitida en ese sentido.
- En el cruce con Joan Martorell se implantará un nuevo ciclo semafórico debido a la nueva configuración de los movimientos.
- Con esta medida, además de permeabilizar los movimientos desde la zona oeste a la este, permitirá el descenso de vehículos en el tramo final del carrer Bodeguetes por



disponer el carrer Major como vía suplementaria para el movimiento entre el centro y el auditorio.

- Con los cambios aplicados en el resto del municipio se espera un descenso del número de vehículos que circulan por el carrer Major en los tramos más próximos al centro del municipio, en el cruce con el carrer Vilamarxant.



Ilustración 20. Ámbito C/Major



SERVICIO DE REDACCIÓN Y DIRECCIÓN DEL PROYECTO DE LAS OBRAS DE MOVILIDAD VIAL DE RIBA-ROJA DE TÚRIA

ANEXO I: CÁLCULOS CAPACIDAD



CONTENIDO

- Cruce JMARTORELL- MAJOR / ACTUAL.
- Cruce JMARTORELL-MAJOR / OPTIMIZADO
- ESCENARIO 1_Cruce_VILAMARXANT_ CRONISTA CERVERÓ
- ESCENARIO 1_Cruce_VILAMARXANT_SANTANGEL
- ESCENARIO 1_Cruce_STOP-CERVANTES-MARTORELL
- ESCENARIO 1_Cruce_CERVANTES-STOP-MARTORELL
- ESCENARIO 2_Cruce_CERVANTES-MARTORELL
- ESCENARIO 2_Cruce_VILAMARXANT_ CRONISTA CERVERÓ



CPS INFRAESTRUCTURAS
CRUCE CARRETERA DE VILLAMARCHANTE - CALLE MAYOR

AYTO. RIBARROJA

												
Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Lane Configurations												
Volume (vph)	307	108	17	68	90	27	38	71	34	0	0	0
Ideal Flow (vphpl)	1900	1000	1900	1900	1000	1900	1900	1000	1900	1900	1900	1900
Lane Width (m)	3.3	3.3	3.6	3.6	3.3	3.6	3.6	3.3	3.6	3.6	3.6	3.6
Grade (%)		0%			4%			0%			0%	
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Frt		0.995			0.981			0.968				
Flt Protected		0.966			0.982			0.987				
Satd. Flow (prot)	0	822	0	0	809	0	0	819	0	0	0	0
Flt Permitted		0.966			0.982			0.987				
Satd. Flow (perm)	0	822	0	0	809	0	0	819	0	0	0	0
Right Turn on Red			Yes			Yes			Yes			Yes
Satd. Flow (RTOR)		4			16			23				
Link Speed (k/h)		40			40			40			40	
Link Distance (m)		111.0			165.0			111.1			103.5	
Travel Time (s)		10.0			14.9			10.0			9.3	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Heavy Vehicles (%)	2%	1%	2%	2%	1%	2%	2%	1%	2%	2%	2%	2%
Adj. Flow (vph)	334	117	18	74	98	29	41	77	37	0	0	0
Shared Lane Traffic (%)												
Lane Group Flow (vph)	0	469	0	0	201	0	0	155	0	0	0	0
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Right	Left	Left	Right	Left	Left	Right	Left	Left	Right
Median Width(m)		0.0			0.0			0.0			0.0	
Link Offset(m)		0.0			0.0			0.0			0.0	
Crosswalk Width(m)		4.8			4.8			4.8			4.8	
Two way Left Turn Lane												
Headway Factor	1.19	2.54	1.14	1.17	2.60	1.17	1.14	2.54	1.14	1.14	1.14	1.14
Turning Speed (k/h)	25		15	25		15	25		15	25		15
Turn Type	Split	NA		Split	NA		Split	NA				
Protected Phases	2!	2!		2!	2!		1	1				
Permitted Phases												
Minimum Split (s)	20.0	20.0		20.0	20.0		8.0	8.0				
Total Split (s)	45.0	45.0		45.0	45.0		35.0	35.0				
Total Split (%)	56.3%	56.3%		56.3%	56.3%		43.8%	43.8%				
Maximum Green (s)	41.0	41.0		41.0	41.0		31.0	31.0				
Yellow Time (s)	3.5	3.5		3.5	3.5		3.5	3.5				
All-Red Time (s)	0.5	0.5		0.5	0.5		0.5	0.5				
Lost Time Adjust (s)		0.0			0.0			0.0				
Total Lost Time (s)		4.0			4.0			4.0				
Lead/Lag	Lag	Lag		Lag	Lag		Lead	Lead				
Lead-Lag Optimize?												
Walk Time (s)	5.0	5.0		5.0	5.0							
Flash Dont Walk (s)	11.0	11.0		11.0	11.0							
Pedestrian Calls (#/hr)	0	0		0	0							
Act Effect Green (s)		41.0			41.0			31.0				
Actuated g/C Ratio		0.51			0.51			0.39				
v/c Ratio		1.11			0.48			0.47				
Control Delay		99.5			16.2			21.2				
Queue Delay		0.0			0.0			0.0				
Total Delay		99.5			16.2			21.2				
LOS		F			B			C				
Approach Delay		99.5			16.2			21.2				

												
Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Approach LOS	F			B			C					
Intersection Summary												
Area Type:	CBD											
Cycle Length: 80												
Actuated Cycle Length: 80												
Offset: 0 (0%), Referenced to phase 2:EBWB and 6:, Start of Green												
Natural Cycle: 75												
Control Type: Pretimed												
Maximum v/c Ratio: 1.11												
Intersection Signal Delay: 64.5						Intersection LOS: E						
Intersection Capacity Utilization 80.1%						ICU Level of Service D						
Analysis Period (min) 15												
! Phase conflict between lane groups.												

Splits and Phases: 6:

					
ø1			ø2		
35 s			45 s		

CRUCE CARRETERA DE VILLAMARCHANTE - CALLE MAYOR (OPTIMIZADO)

												
Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Lane Configurations												
Volume (vph)	307	108	17	68	90	27	38	71	34	0	0	0
Ideal Flow (vphpl)	1900	1000	1900	1900	1000	1900	1900	1000	1900	1900	1900	1900
Lane Width (m)	3.3	3.3	3.6	3.6	3.3	3.6	3.6	3.3	3.6	3.6	3.6	3.6
Grade (%)		0%			4%			0%			0%	
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Frt		0.995			0.981			0.968				
Flt Protected		0.966			0.982			0.987				
Satd. Flow (prot)	0	822	0	0	809	0	0	819	0	0	0	0
Flt Permitted		0.966			0.982			0.987				
Satd. Flow (perm)	0	822	0	0	809	0	0	819	0	0	0	0
Right Turn on Red			Yes			Yes			Yes			Yes
Satd. Flow (RTOR)		5			22			19				
Link Speed (k/h)		40			40			40			40	
Link Distance (m)		111.0			165.0			111.1			103.5	
Travel Time (s)		10.0			14.9			10.0			9.3	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Heavy Vehicles (%)	2%	1%	2%	2%	1%	2%	2%	1%	2%	2%	2%	2%
Adj. Flow (vph)	334	117	18	74	98	29	41	77	37	0	0	0
Shared Lane Traffic (%)												
Lane Group Flow (vph)	0	469	0	0	201	0	0	155	0	0	0	0
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Right	Left	Left	Right	Left	Left	Right	Left	Left	Right
Median Width(m)		0.0			0.0			0.0			0.0	
Link Offset(m)		0.0			0.0			0.0			0.0	
Crosswalk Width(m)		4.8			4.8			4.8			4.8	
Two way Left Turn Lane												
Headway Factor	1.19	2.54	1.14	1.17	2.60	1.17	1.14	2.54	1.14	1.14	1.14	1.14
Turning Speed (k/h)	25		15	25		15	25		15	25		15
Turn Type	Split	NA		Split	NA		Split	NA				
Protected Phases	2!	2!		2!	2!		1	1				
Permitted Phases												
Minimum Split (s)	20.0	20.0		20.0	20.0		8.0	8.0				
Total Split (s)	57.0	57.0		57.0	57.0		23.0	23.0				
Total Split (%)	71.3%	71.3%		71.3%	71.3%		28.8%	28.8%				
Maximum Green (s)	53.0	53.0		53.0	53.0		19.0	19.0				
Yellow Time (s)	3.5	3.5		3.5	3.5		3.5	3.5				
All-Red Time (s)	0.5	0.5		0.5	0.5		0.5	0.5				
Lost Time Adjust (s)		0.0			0.0			0.0				
Total Lost Time (s)		4.0			4.0			4.0				
Lead/Lag	Lag	Lag		Lag	Lag		Lead	Lead				
Lead-Lag Optimize?												
Walk Time (s)	5.0	5.0		5.0	5.0							
Flash Dont Walk (s)	11.0	11.0		11.0	11.0							
Pedestrian Calls (#/hr)	0	0		0	0							
Act Effect Green (s)		53.0			53.0			19.0				
Actuated g/C Ratio		0.66			0.66			0.24				
v/c Ratio		0.86			0.37			0.74				
Control Delay		29.4			7.6			48.4				
Queue Delay		0.0			0.0			0.0				
Total Delay		29.4			7.6			48.4				
LOS		C			A			D				
Approach Delay		29.4			7.6			48.4				

CPS INFRAESTRUCTURAS

AYTO. RIBARROJA

CRUCE CARRETERA DE VILLAMARCHANTE - CALLE MAYOR (OPTIMIZADO)

												
Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Approach LOS	C			A			D					
Intersection Summary												
Area Type:	CBD											
Cycle Length: 80												
Actuated Cycle Length: 80												
Offset: 0 (0%), Referenced to phase 2:EBWB and 6:., Start of Green												
Natural Cycle: 75												
Control Type: Pretimed												
Maximum v/c Ratio: 0.86												
Intersection Signal Delay: 27.6							Intersection LOS: C					
Intersection Capacity Utilization 80.1%							ICU Level of Service D					
Analysis Period (min) 15												
! Phase conflict between lane groups.												

Splits and Phases: 6:

		
ø1	ø2	
23 s	57 s	

Intersection

Intersection Delay (sec/veh): 0.7

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Volume (vph)	0	244	96	68	200	0	0	0	0	100	42	54
Conflicting Peds.(#/hr)	0	0	100	100	0	0	0	0	60	0	0	0
Sign Control	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Stop	Stop	Stop	Stop	Stop	Stop
Right Turn Channelized	None	None	None	None	None	None	None	None	None	None	None	None
Storage Length	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0		0.0
Median Width		0.0			0.0			3.0			3.0	
Grade (%)		0%			0%			0%			0%	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Heavy Vehicles(%)	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Movement Flow Rate	0	265	104	74	217	0	0	0	0	109	46	59
Number of Lanes	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0

Major/Minor	Major 1			Major 2			Minor 1		
Conflicting Flow Rate - All	-	0	0	370	0	-	782	735	317
Stage 1	-	0	0	0	0	-	365	365	0
Stage 2	-	0	0	0	0	-	417	370	0
Follow-up Headway	-	-	-	2.218	0	-	3.518	4.018	3.318
Pot Capacity-1 Maneuver	-	-	-	1189	-	-	312	347	724
Stage 1	-	-	-	-	-	-	654	623	-
Stage 2	-	-	-	-	-	-	613	620	-
Mov Capacity-1 Maneuver	-	-	-	1189	-	-	-	302.5	673
Mov Capacity-2 Maneuver	-	-	-	-	-	-	-	302.5	-
Stage 1	-	-	-	-	-	-	654	584.4	-
Stage 2	-	-	-	-	-	-	569.7	# 0	-

Approach	EB	WB	SB
HCM Control Delay (s)	0	2.1	-
HCM LOS	A	A	-

Lane	EBT	EBR	WBL	WBT	SBLn1	SBLn2
Capacity (vph)					-	-
HCM Control Delay (s)	-	-	8.228	0	-	-
HCM Lane VC Ratio	0	-	0.062	-	-	-
HCM Lane LOS	-	-	A	-	-	-
HCM 95th Percentile Queue (veh)	0	-	0.199	-	-	-

CRUCE CARRETERA VILLAMARCHANTE - CRONISTA CERVERÓ



Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Lane Configurations												
Sign Control		Yield			Stop			Yield			Yield	
Volume (vph)	0	0	0	12	179	0	0	0	0	470	38	46
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Hourly flow rate (vph)	0	0	0	13	195	0	0	0	0	511	41	50
Direction, Lane #	EB 1	WB 1	SB 1									
Volume Total (vph)	0	208	602									
Volume Left (vph)	0	13	511									
Volume Right (vph)	0	0	50									
Hadj (s)	0.00	0.03	0.15									
Departure Headway (s)	5.8	5.4	4.7									
Degree Utilization, x	0.00	0.31	0.78									
Capacity (veh/h)	580	608	757									
Control Delay (s)	8.8	10.9	22.0									
Approach Delay (s)	0.0	10.9	22.0									
Approach LOS	A	B	C									
Intersection Summary												
Delay			19.2									
HCM Level of Service			C									
Intersection Capacity Utilization			99.9%		ICU Level of Service					F		
Analysis Period (min)			15									

CRUCE CARRETERA VILLAMARCHANTE - CRONISTA CERVERÓ



Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Lane Configurations												
Sign Control		Yield			Yield			Yield			Stop	
Volume (vph)	0	0	0	12	179	0	0	0	0	470	38	46
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Hourly flow rate (vph)	0	0	0	13	195	0	0	0	0	511	41	50
Direction, Lane #	EB 1	WB 1	SB 1									
Volume Total (vph)	0	208	602									
Volume Left (vph)	0	13	511									
Volume Right (vph)	0	0	50									
Hadj (s)	0.00	0.03	0.15									
Departure Headway (s)	5.8	5.4	4.7									
Degree Utilization, x	0.00	0.31	0.78									
Capacity (veh/h)	580	608	757									
Control Delay (s)	8.8	10.9	22.0									
Approach Delay (s)	0.0	10.9	22.0									
Approach LOS	A	B	C									
Intersection Summary												
Delay			19.2									
HCM Level of Service			C									
Intersection Capacity Utilization			99.9%		ICU Level of Service					F		
Analysis Period (min)			15									

CPS INFRAESTRUCTURAS
CRUCE CARRETERA VILLAMARCHANTE - CRONISTA CERVERÓ

AYTO. RIBARROJA

												
Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Lane Configurations												
Volume (veh/h)	50	234	0	0	216	142	61	20	10	0	0	0
Sign Control		Free			Free			Stop			Stop	
Grade		0%			0%			0%			0%	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Hourly flow rate (vph)	54	254	0	0	235	154	66	22	11	0	0	0
Pedestrians		100			100							
Lane Width (m)		3.0			3.0							
Walking Speed (m/s)		1.2			1.2							
Percent Blockage		7			7							
Right turn flare (veh)												
Median type		None			None							
Median storage (veh)												
Upstream signal (m)												
pX, platoon unblocked												
vC, conflicting volume	389			254			775	752	354	797	675	412
vC1, stage 1 conf vol												
vC2, stage 2 conf vol												
vCu, unblocked vol	389			254			775	752	354	797	675	412
tC, single (s)	4.1			4.1			7.1	6.5	6.2	7.1	6.5	6.2
tC, 2 stage (s)												
tF (s)	2.2			2.2			3.5	4.0	3.3	3.5	4.0	3.3
p0 queue free %	95			100			77	93	98	100	100	100
cM capacity (veh/h)	1169			1311			283	323	642	255	358	596
Direction, Lane #	EB 1	WB 1	NB 1									
Volume Total	309	389	99									
Volume Left	54	0	66									
Volume Right	0	154	11									
cSH	1169	1700	310									
Volume to Capacity	0.05	0.23	0.32									
Queue Length 95th (m)	1.2	0.0	10.7									
Control Delay (s)	1.8	0.0	21.9									
Lane LOS	A		C									
Approach Delay (s)	1.8	0.0	21.9									
Approach LOS			C									
Intersection Summary												
Average Delay			3.4									
Intersection Capacity Utilization			97.4%		ICU Level of Service				F			
Analysis Period (min)			15									

Intersection				
Intersection Delay (sec/veh)	7.9			
Intersection LOS	A			
Approach	EB	WB	NB	SB
Entry Lanes	1	1	0	1
Conflicting Circle Lanes	1	1	1	1
Adjusted Approach Flow (vph)	185	208	0	410
Demand Flow Rate (pc/h)	188	210	0	418
Vehicles Circulating (pc/h)	380	0	513	210
Vehicles Exiting (pc/h)	248	513	55	0
Follow-Up Headway (s)	3.186	3.186	3.186	3.186
Ped Vol. Crossing Leg (#/hr)	20	20	20	20
Ped Capacity Adjustment	0.997	0.997	1.000	0.997
Approach Delay (sec/veh)	7.5	4.9	0.0	9.7
Approach LOS	A	A	-	A
Lane	Left	Left	Left	
Designated moves	TR	LTR	LTR	
Assumed Moves	TR	LTR	LTR	
Right Turn Channelized				
Lane Utilization	1.000	1.000	1.000	
Critical Headway (s)	5.193	5.193	5.193	
Entry Flow Rate (pc/h)	188	210	418	
Capacity, Entry Lane (pc/h)	773	1130	916	
Entry HV Adjustment Factor	0.986	0.991	0.981	
Flow Rate, Entry (vph)	185	208	410	
Capacity, Entry (vph)	760	1116	896	
Volume to Capacity Ratio	0.244	0.186	0.458	
Control Delay (sec/veh)	7.5	4.9	9.7	
Level of Service	A	A	A	
95th-Percentile Queue (veh)	1	1	2	

CPS INFRAESTRUCTURAS
CRUCE CARRETERA VILLAMARCHANTE - CRONISTA CERVERÓ

AYTO. RIBARROJA

												
Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Lane Configurations												
Volume (veh/h)	50	234	0	0	216	142	148	55	0	0	0	0
Sign Control		Free			Free			Stop			Stop	
Grade		0%			0%			0%			0%	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Hourly flow rate (vph)	54	254	0	0	235	154	161	60	0	0	0	0
Pedestrians		100			100							
Lane Width (m)		3.0			3.0							
Walking Speed (m/s)		1.2			1.2							
Percent Blockage		7			7							
Right turn flare (veh)												
Median type		None			None							
Median storage (veh)												
Upstream signal (m)												
pX, platoon unblocked												
vC, conflicting volume	389			254			775	752	354	805	675	412
vC1, stage 1 conf vol												
vC2, stage 2 conf vol												
vCu, unblocked vol	389			254			775	752	354	805	675	412
tC, single (s)	4.1			4.1			7.1	6.5	6.2	7.1	6.5	6.2
tC, 2 stage (s)												
tF (s)	2.2			2.2			3.5	4.0	3.3	3.5	4.0	3.3
p0 queue free %	95			100			43	82	100	100	100	100
cM capacity (veh/h)	1169			1311			283	323	642	232	358	596
Direction, Lane #	EB 1	WB 1	NB 1									
Volume Total	309	389	221									
Volume Left	54	0	161									
Volume Right	0	154	0									
cSH	1169	1700	293									
Volume to Capacity	0.05	0.23	0.75									
Queue Length 95th (m)	1.2	0.0	45.2									
Control Delay (s)	1.8	0.0	47.0									
Lane LOS	A		E									
Approach Delay (s)	1.8	0.0	47.0									
Approach LOS			E									
Intersection Summary												
Average Delay		11.9										
Intersection Capacity Utilization		107.5%	ICU Level of Service							G		
Analysis Period (min)		15										

SERVICIO DE REDACCIÓN Y DIRECCIÓN DEL PROYECTO DE LAS OBRAS DE MOVILIDAD VIAL DE RIBA-ROJA DE TÚRIA

ANEXO II: PLANOS



CPS Infraestructuras Movilidad y Medio Ambiente, S.L.

Paseo de las Facultades, 1 – Esc. B – Despacho D. 46021 – VALENCIA

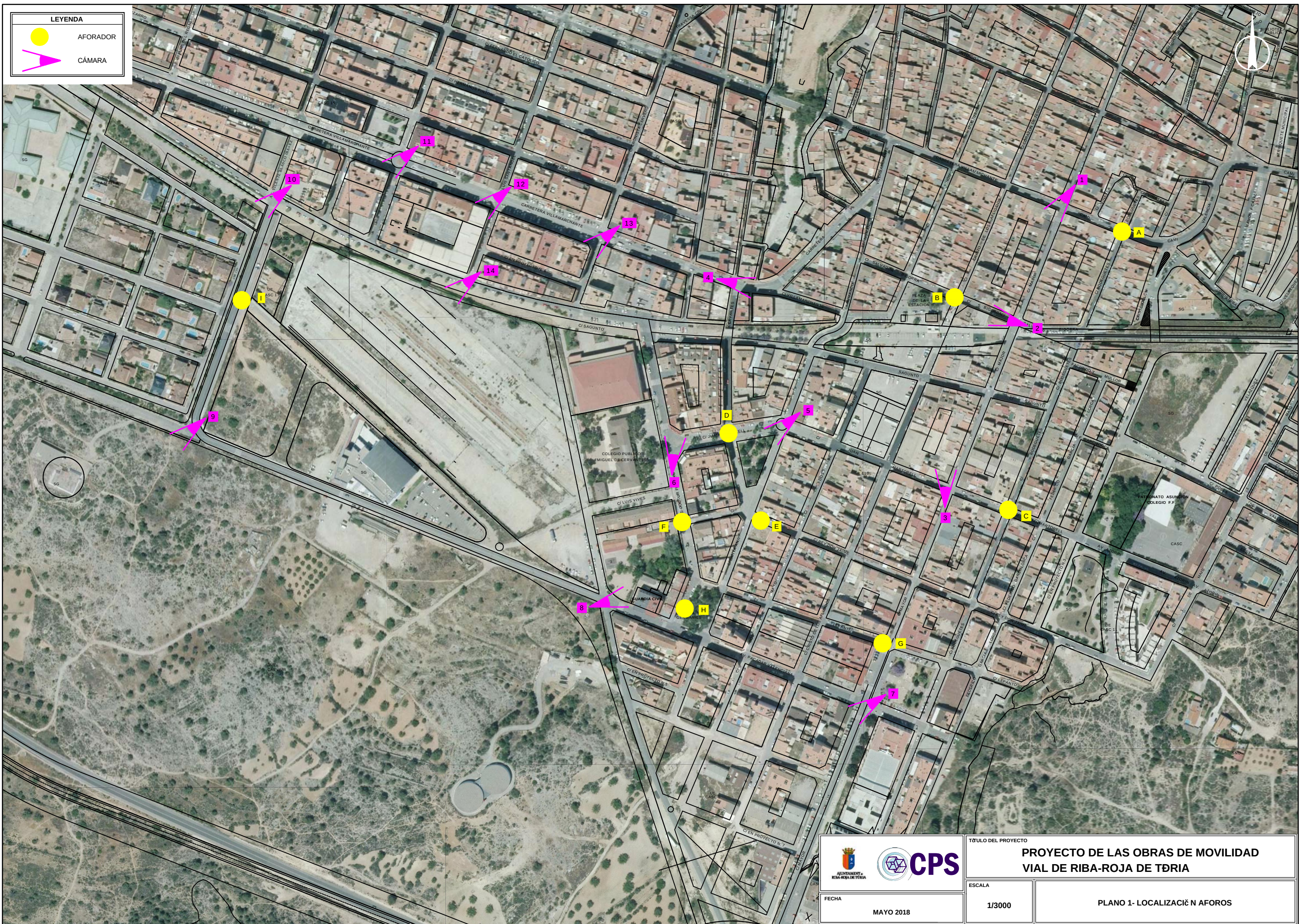
TEL.(+34) 96 393 48 82 – e-mail: cps@cpsingenieros.net – web: www.cpsingenieros.net



CONTENIDO

- Plano 1. Localización aforos
- Plano 2. Resultado aforos
- Plano 3. Resultado aforos direccionales
- Plano 4. Escenario propuesta 1
- Plano 5. Valores propuesta 1
- Plano 6. Escenario propuesta 2
- Plano 7. Valores propuesta 1
- Plano 8. Glorieta C/ Cervantes - J. Martorell
- Plano 9. Glorieta C/ Santa Ana - J. Martorell
- Plano 10. Plaça Estació actual
- Plano 11. Plaça Estació propuesta
- Plano 12. Carrer Major actual
- Plano 13. Carrer Major propuesta
- Plano 14. Carrer Arrosals propuesta





LEYENDA

AFORADOR

CÀMARA

FECHA

MAYO 2018

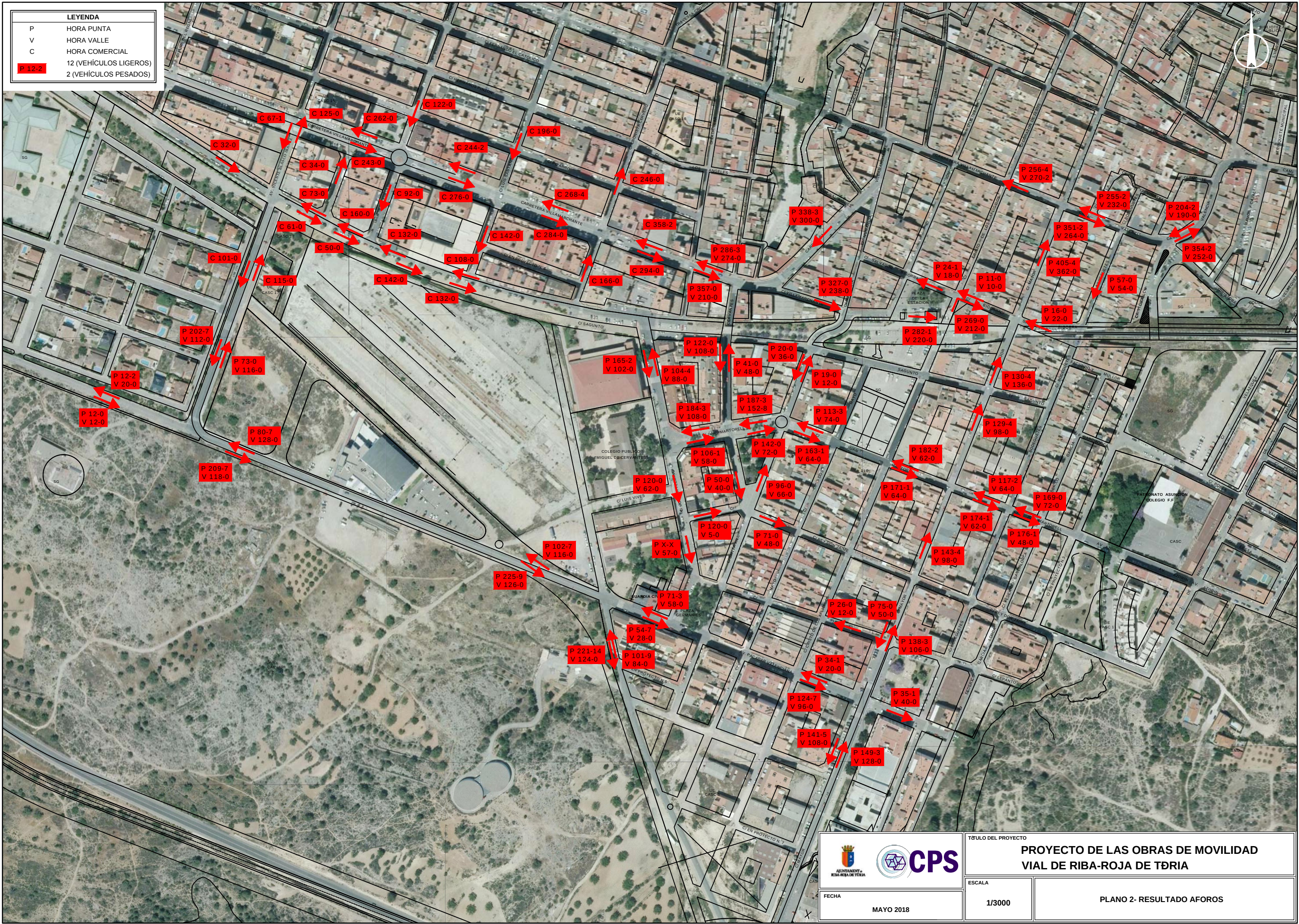
TÍTULO DEL PROYECTO

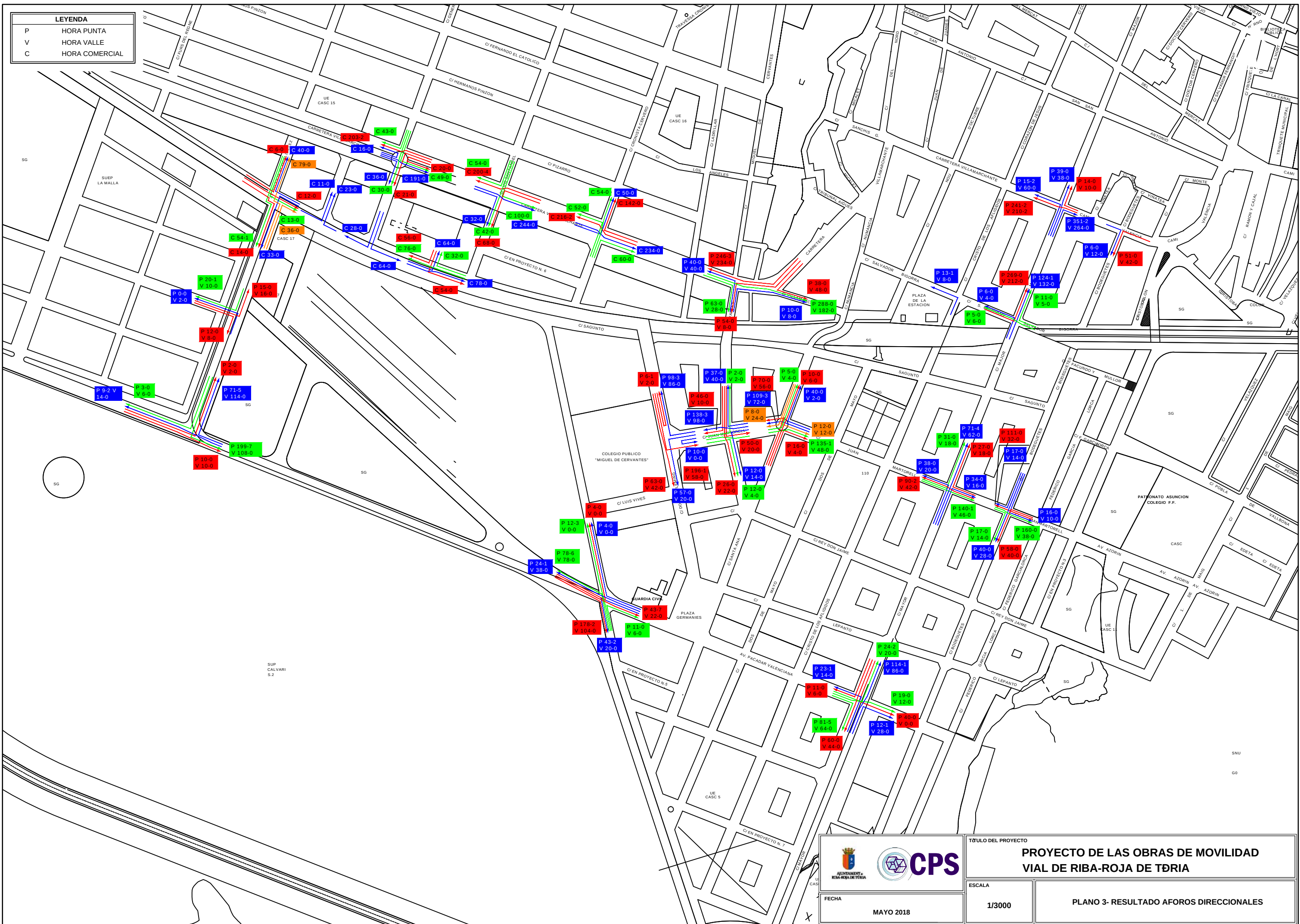
PROYECTO DE LAS OBRAS DE MOVILIDAD VIAL DE RIBA-ROJA DE TÀRRIDA

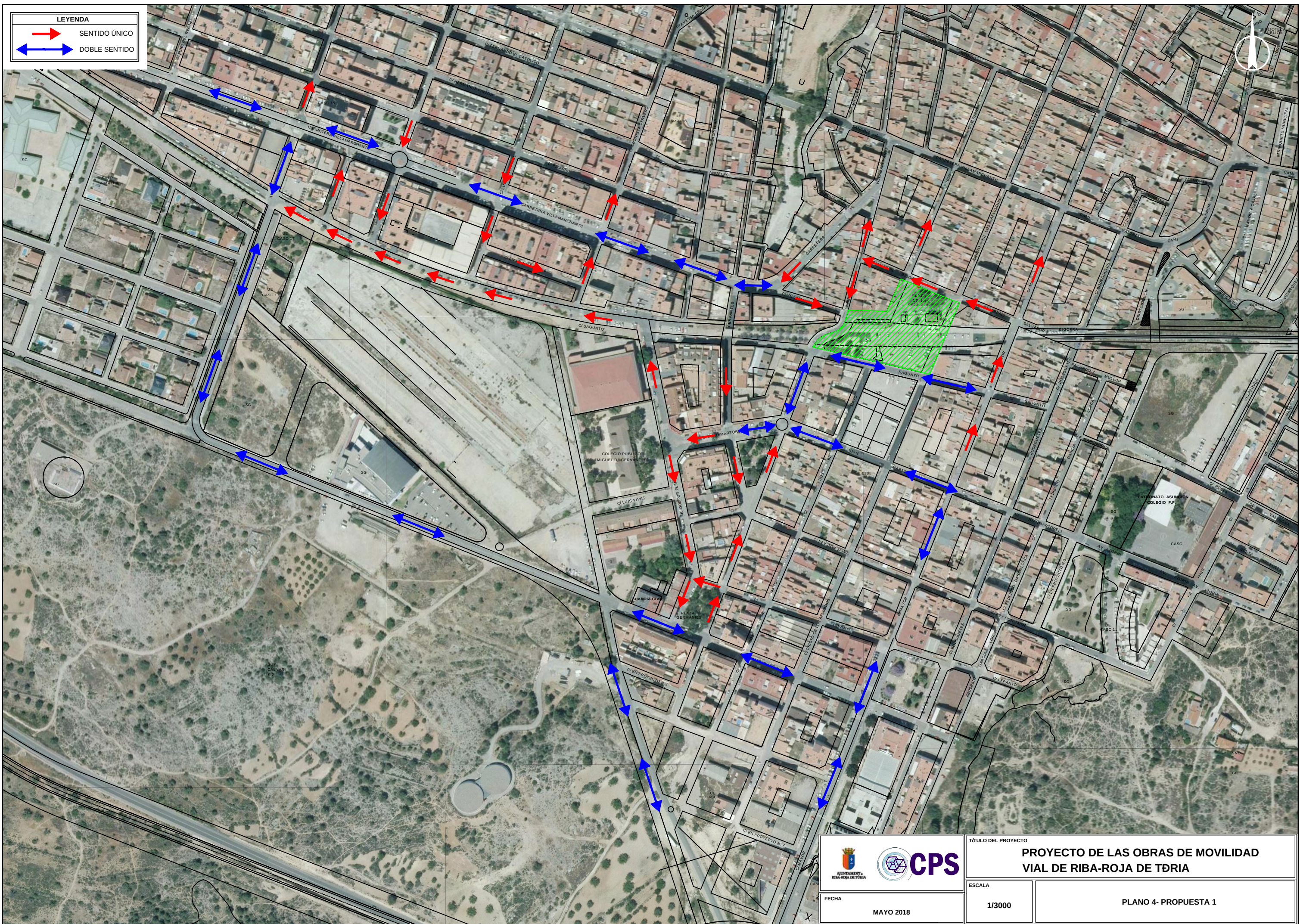
ESCALA

1/3000

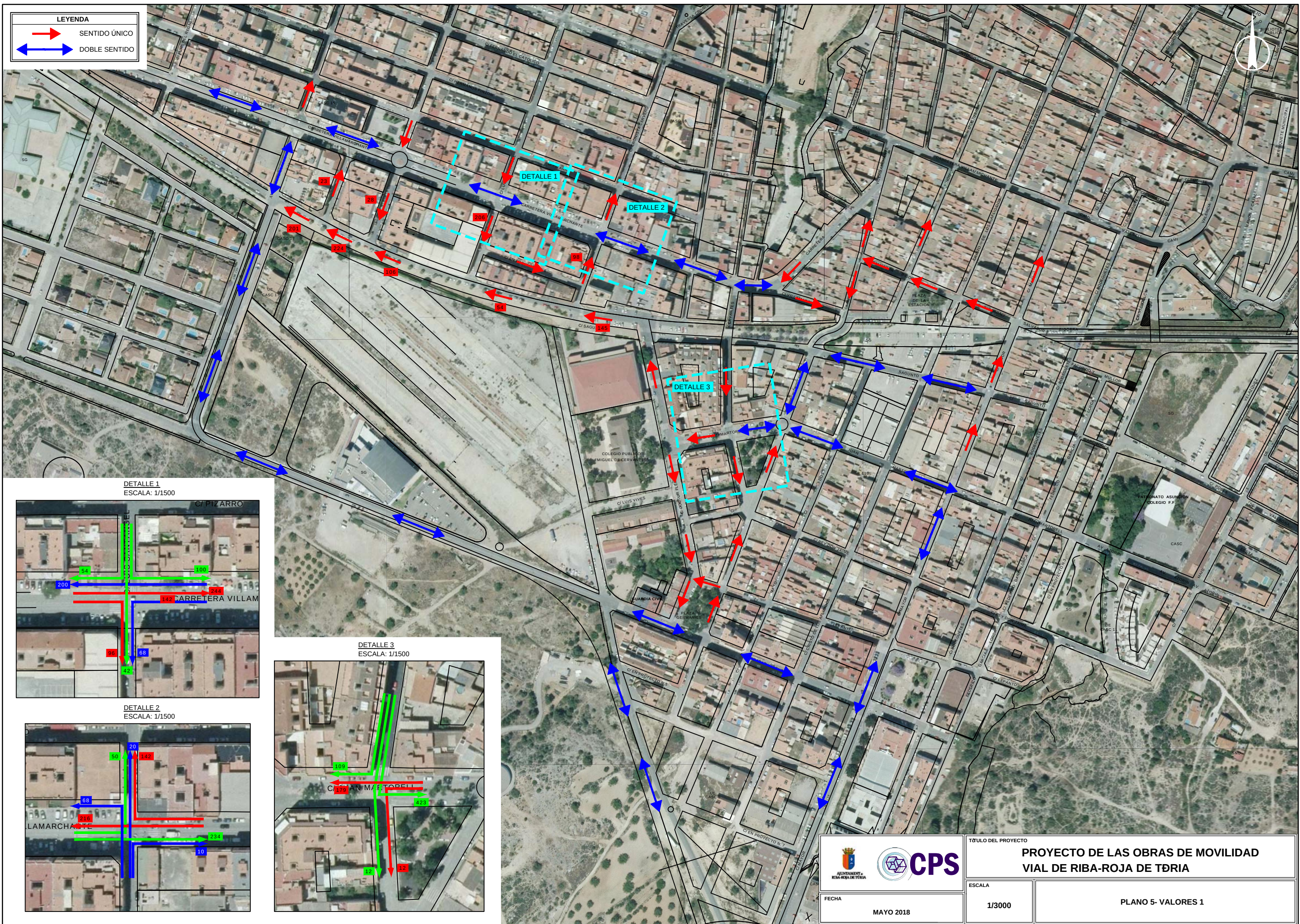
PLANO 1- LOCALIZACIÓ N AFOROS







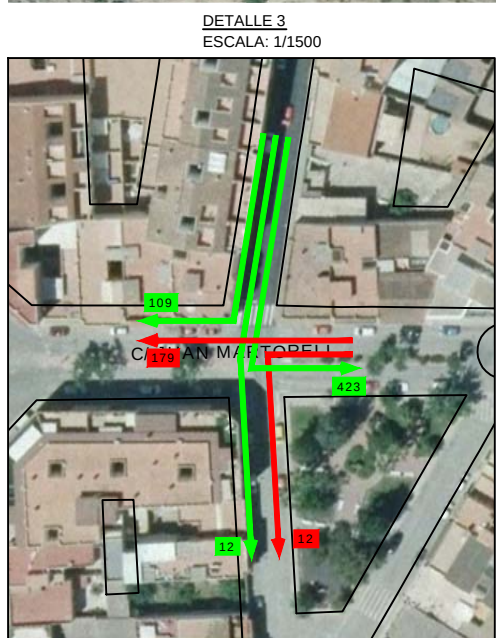
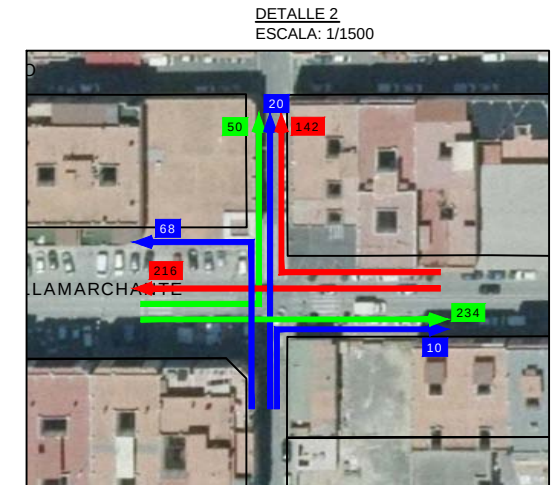
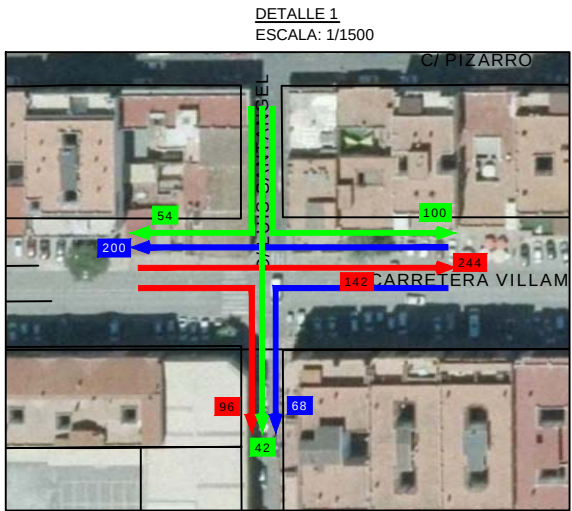
 		TÍTULO DEL PROYECTO PROYECTO DE LAS OBRAS DE MOVILIDAD VIAL DE RIBA-ROJA DE TÀRRIDA	
FECHA MAYO 2018		ESCALA 1/3000	PLANO 4- PROPUESTA 1



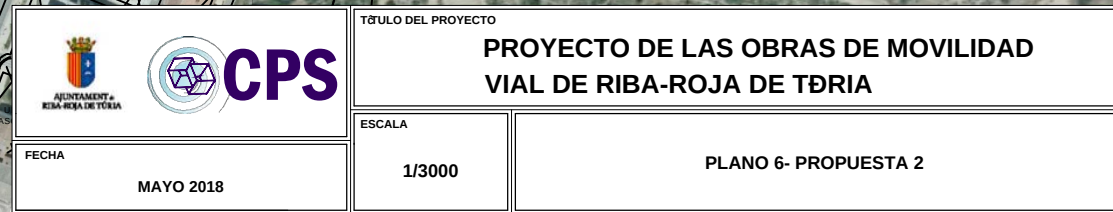
LEYENDA

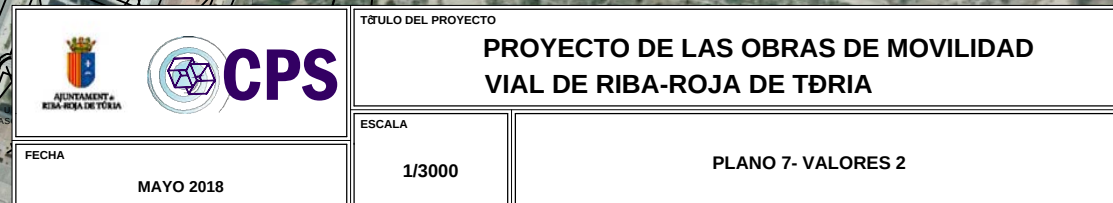
SENTIDO ÚNICO

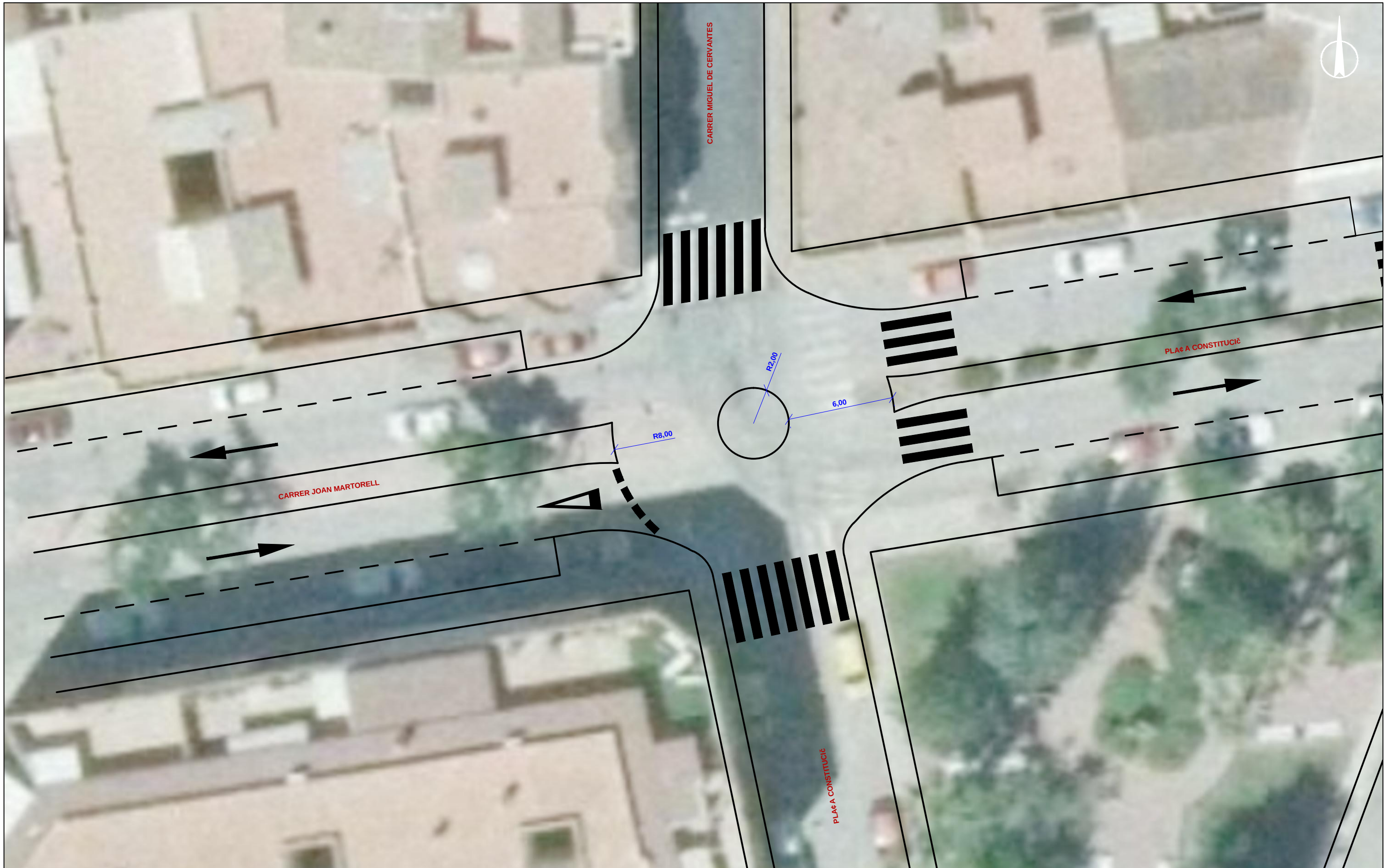
DOBLE SENTIDO



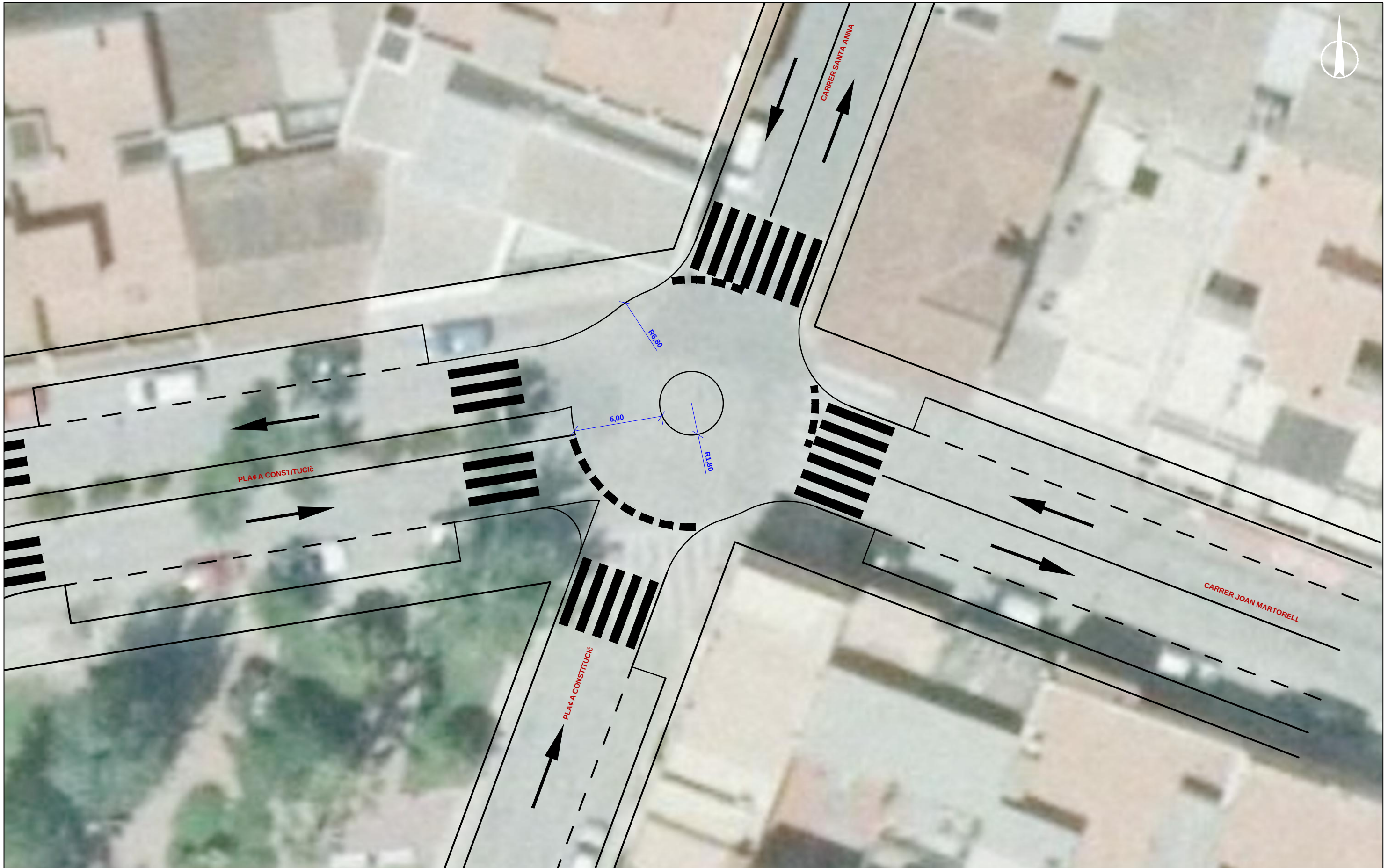
AYUNTAMIENTO DE RIBA-ROJA DE TÒRIA CPS TÍTULO DEL PROYECTO PROYECTO DE LAS OBRAS DE MOVILIDAD VIAL DE RIBA-ROJA DE TÒRIA		
FECHA	ESCALA	
MAYO 2018	1/3000	PLANO 5- VALORES 1







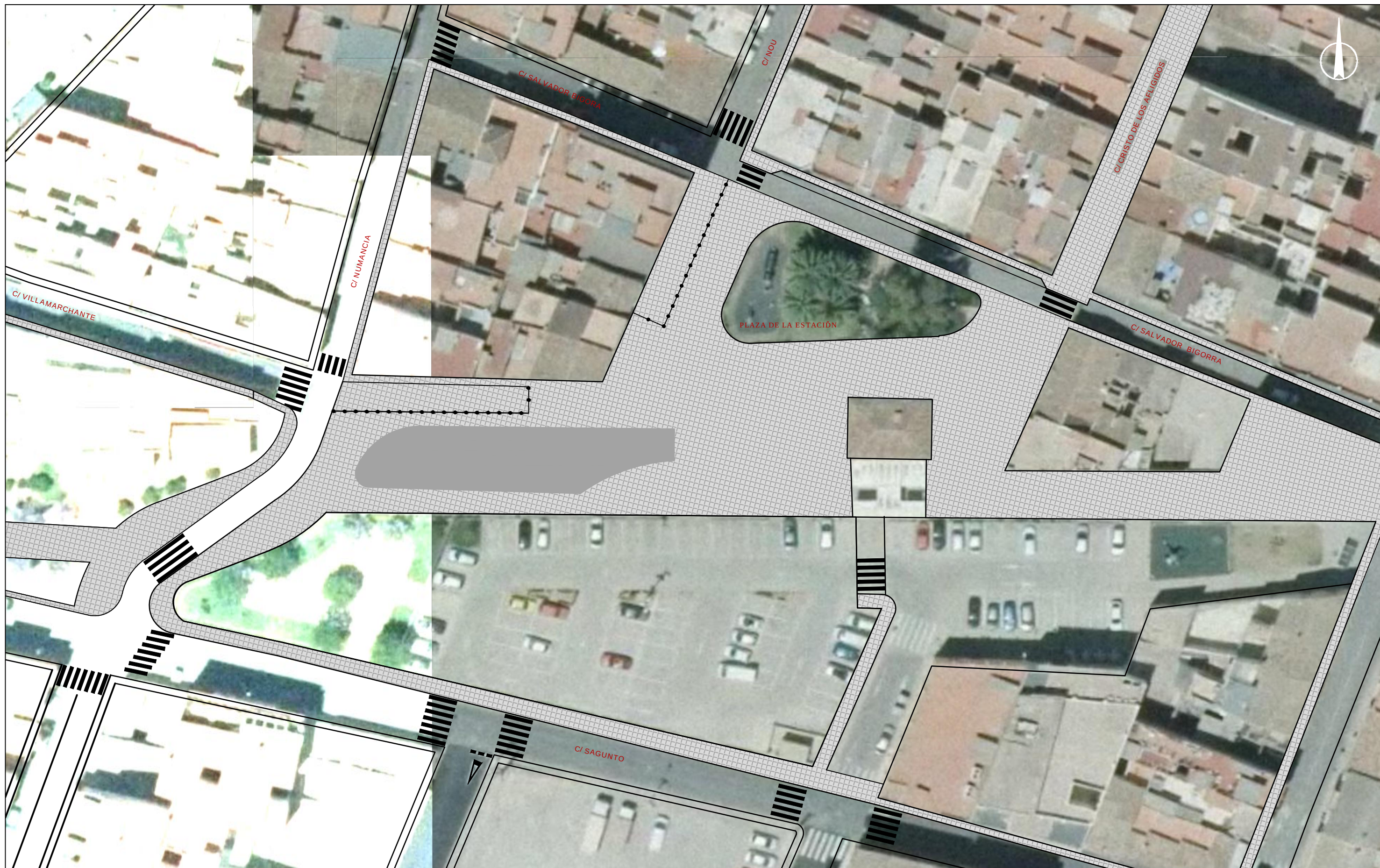
 AJUNTAMENT de RIBA-ROJA DE TÀRRIDA  CPS		TÍTULO DEL PROYECTO PROYECTO DE LAS OBRAS DE MOVILIDAD VIAL DE RIBA-ROJA DE TÀRRIDA	
FECHA MAYO 2018		ESCALA 1/200	PLANO 8- GLORIETA CERVANTES / MARTORELL



		TÍTULO DEL PROYECTO PROYECTO DE LAS OBRAS DE MOVILIDAD VIAL DE RIBA-ROJA DE TÒRIA	
FECHA MAYO 2018		ESCALA 1/200	PLANO 9- GLORIETA SANTA ANA / MARTORELL



 	TÍTULO DEL PROYECTO PROYECTO DE LAS OBRAS DE MOVILIDAD VIAL DE RIBA-ROJA DE TÀRRIDA
FECHA MAYO 2018	ESCALA 1/500
	PLANO 10- PLÀN A ESTACIÒ . ACTUAL



 		TÍTULO DEL PROYECTO PROYECTO DE LAS OBRAS DE MOVILIDAD VIAL DE RIBA-ROJA DE TÒRIA	
FECHA MAYO 2018		ESCALA 1/500	PLANO 11- PLÀN A ESTACIÒ . PROPUESTA



 		TÍTULO DEL PROYECTO PROYECTO DE LAS OBRAS DE MOVILIDAD VIAL DE RIBA-ROJA DE TÚRIA	
FECHA MAYO 2018		ESCALA 1/500	PLANO 12- CARRER MAYOR. ACTUAL



 		TÍTULO DEL PROYECTO PROYECTO DE LAS OBRAS DE MOVILIDAD VIAL DE RIBA-ROJA DE TÚRIA	
FECHA MAYO 2018		ESCALA 1/500	PLANO 13- CARRER MAJOR. PROPUESTA



 		TÍTULO DEL PROYECTO PROYECTO DE LAS OBRAS DE MOVILIDAD VIAL DE RIBERA-ROJA DE TÀRRIDA	
FECHA MAYO 2018		ESCALA 1/500	PLANO 14- CARRER ARROSALS