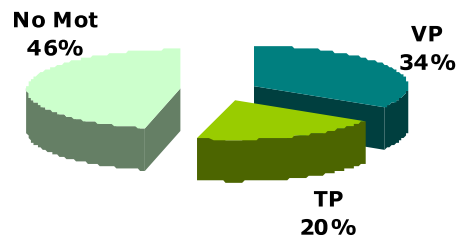


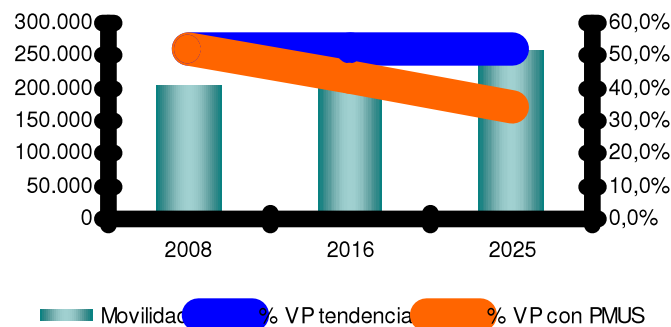
Gráfico 5 Reparto Modal con PMUS 2025



El conjunto de medidas por tanto se observa como cambiarían la tendencia insostenible del sistema de transportes de Gandia, reduciendo la participación del vehículo privado hasta el 34% a pesar del incremento en la movilidad global, incrementándose la participación del transporte público, y la participación de los modos no motorizados como los trayectos a pie y en bicicleta.

En cuanto a la evaluación energética del PMUS, se puede observar como disminuyen las cantidades litros consumidos por el total de los modos, especialmente por parte del vehículo privado como consecuencia directa de la disminución de la participación y por tanto de los viajes totales realizados en este modo.

Gráfico 6 Impacto sobre la evolución % Vehículo Privado del PMUS



El balance energético futuro bajo la implantación de los programas del PMUS, nos permite realizar la evolución medioambiental en cuanto a CO₂, que como se observa, sigue siendo producido principalmente por el vehículo privado aunque en un porcentaje menor.

15.3.3 Ahorro energético y medioambiental

La comparación en el año 2025 entre la situación tendencial del sistema de transporte de Gandia, y la situación con la implantación de los programas del PMUS, permite calcular los ahorros en términos de GEI y litros de carburante obtenidos por este plan:

	Tn CO ₂	Litros Gasolina	Litros Gasoil
2025 Tendencial	143	32.394	25.759
2025 Con PMUS	112	21.181	22.380
Ahorro	31	11.213	3.378

Se trata por tanto de un 21% de reducción de las emisiones de CO₂ diarias, un 35% menos de gasto en litros de gasolina y un 13% menos de gasto en litros de gasoil.

ÍNDICE DE TABLAS, PLANOS Y FIGURAS

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Calles integradas en el área de prioridad peatonal del Centro Histórico.....	24
Tabla 2 Régimen de usos en las distintas áreas funcionales de Centro Histórico	25
Tabla 3 Actuaciones espacios peatonales por tipo y Macrozonas	36
Tabla 4 Tramo a implantar con acera ciclista y peatonal en Av.Blasco Ibáñez	42
Tabla 5 Tabla de actuaciones viales ciclistas por Macrozonas.....	56
Tabla 6 Distintas secciones ciclistas tipo a implantar en Gandia	57
Tabla 7 Resumen implantación nuevos itinerarios ciclistas	65
Tabla 8 Características de otros sistemas públicos de bicicletas en Europa.....	101
Tabla 9 Características de otros sistemas públicos de bicicletas en España.....	102
Tabla 10 Localización bases propuestas de préstamo de bicicletas: Fase I	111
Tabla 11 Localización bases propuestas de préstamo de bicicletas: Fase II	112
Tabla 12 Parámetros de oferta de la línea L-2. Día medio laborable	117
Tabla 13 Distancias y tiempos de recorrido de la línea L-2. Día medio laborable.....	117
Tabla 14 Dotación necesaria y total expediciones en un día medio laborable	117
Tabla 15 Parámetros de oferta de la línea L-3. Día medio laborable	119
Tabla 16 Distancias y tiempos de recorrido de la línea L3. Día medio laborable	119
Tabla 17 Dotación necesaria y total expediciones en un día medio laborable	119
Tabla 18 Parámetros de oferta de la línea L-4. Día medio laborable	121
Tabla 19 Distancias y tiempos de recorrido de la línea L4. Día medio laborable	121
Tabla 20 Dotación necesaria y total expediciones en un día medio laborable	121
Tabla 21 Parámetros de oferta de la línea L-5. Día medio laborable	134
Tabla 22 Distancias y tiempos de recorrido de la línea L-5. Día medio laborable.....	134
Tabla 23 Dotación necesaria y total expediciones en un día medio laborable	134
Tabla 24 Parámetros de oferta de la Lanzadera. Día medio laborable	139
Tabla 25 Distancias y tiempos de recorrido de la Lanzadera. Día medio laborable.....	140
Tabla 26 Parámetros de oferta de la línea del Hospital (park&ride). Día medio laborable	140
Tabla 27 Distancias y tiempos de recorrido de la línea del Hospital (park&ride). Día medio laborable.....	140
Tabla 28 Dotación necesaria y total expediciones en un día medio laborable	140
Tabla 29 Red propuesta con frecuencias mínimas de 10 minutos. Kilómetros, nº de horas y dotación necesaria en un día laborable medio	143

Tabla 30 Red propuesta con frecuencias mínimas de 5 minutos. Kilómetros, nº de horas y dotación necesaria en un día laborable medio	143
Tabla 31 Demanda de aparcamiento en superficie en el ámbito afectado	173
Tabla 32 Déficit de plazas de aparcamiento por periodos horarios	174
Tabla 33 Demanda de aparcamiento en superficie en el ámbito afectado	176

ÍNDICE DE PLANOS

Plano 1 Ampliación del área de preferencia peatonal y no motorizada en el Casco Histórico	27
Plano 2 Propuesta de área de preferencia peatonal y no motorizada en Beniopa	30
Plano 3 Actuaciones, áreas de prioridad peatonal e itinerarios peatonales propuestos	50
Plano 4 Actuaciones, áreas de prioridad peatonal e itinerarios peatonales en Gandia Centro	51
Plano 5 Plano de tránsito ciclista en el Centro Histórico	70
Plano 6 Propuesta de actuaciones en la red ciclista	90
Plano 7 Propuesta de actuaciones en la red ciclista en la ciudad de Gandia	91
Plano 8 Propuesta de actuaciones en la red ciclista en El Grau	92
Plano 9 Plano de la red resultante de vías ciclistas clasificadas por tipología	95
Plano 10 Plano de la red resultante de vías ciclistas clasificadas por tipología en Gandia Centro	96
Plano 11 Primera fase de implantación de bases bici	113
Plano 12 Segunda fase de implantación de bases bici	114
Plano 13 Propuesta de itinerario de la línea urbana L-2	118
Plano 14 Propuesta de itinerario de la línea urbana L-3	120
Plano 15 Propuesta de itinerario de la línea urbana L-4	122
Plano 16 Carriles y plataformas reservadas	131
Plano 17 Itinerario propuesto de la línea L5	135
Plano 18 Itinerario propuesto de la línea L5. Detalle Ciudad de Gandia	136
Plano 19 Itinerario propuesto de la línea L5. Detalle Carretera del Grau	137
Plano 20 Itinerario propuesto de la línea L5. Detalle Grau-Platja	138
Plano 21 Itinerario propuesto de la Lanzadera RENFE-Polígono	141
Plano 22 Itinerario propuesto de la Línea del Hospital (Park and Ride)	142
Plano 23 Jerarquía principal viaria	148
Plano 24 Actuaciones en Ronda Interna	152
Plano 25 Ronda Exterior y propuesta de señalización de enlaces en Gandia en N-332 ...	156
Plano 26 Propuesta de ampliación de la zona ORA	171

Plano 27 Impacto del aumento del área de preferencia peatonal en el aparcamiento en el área del Casco Histórico	175
Plano 28 Red perimetral al centro de aparcamientos en rotación	179
Plano 29 Aparcamientos para empleados, Park and Ride.....	181

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 Anchuras recomendadas para vías bidireccionales compartidas entre ciclistas y vehículos a motor en “áreas 30”	17
Ilustración 2 Anchuras recomendadas para vías unidireccionales compartidas entre ciclistas y vehículos a motor en “áreas 30”	17
Ilustración 3 Señalización de entrada y salida en Área 20	17
Ilustración 4 Señalización de entrada y salida en áreas 30	18
Ilustración 5 Cambio de pavimento en entradas a áreas 30	18
Ilustración 6 Medidas de calmado del tráfico en áreas 30. Pasos alomados y aparcamiento para residentes.	19
Ilustración 7 Medidas de calmado del tráfico en áreas 30. Chicanes de desviación de trayectoria mediante aparcamiento para residentes	19
Ilustración 8 Mobiliario urbano y transporte público en zonas 30.	20
Ilustración 9 Mobiliario urbano y aparcamiento en zonas 30.....	20
Ilustración 10 Medidas de control de acceso a Áreas 20	21
Ilustración 11 Ejemplos de aplicación de puntos de acceso a Áreas 20	21
Ilustración 12 Planta y secciones adecuadas a la continuidad de lineal de bulevares peatonles en plazas circulares.....	34
Ilustración 13 Señalización vertical de los destinos en itinerarios peatonales	35
Ilustración 14 Acera-Bici unidireccional (2xAB1)	58
Ilustración 15 Acera-Bici bidireccional (AB2)	58
Ilustración 16 Carril bici protegido bidireccional (CBP2)	59
Ilustración 17 Calzada compartida entre ciclistas y vehículos a motor en “áreas 30” unidireccionales (VC1)	59
Ilustración 18 Calzada compartidas entre ciclistas y vehículos a motor en “áreas 30” bidireccionales (VC2).....	59
Ilustración 19 Implantación de vías ciclistas en Intersecciones circulares.....	62
Ilustración 20 Señal P-22: Peligro Circulación Ciclista	64
Ilustración 21 Señal P-22: Discontinuidades en itinerario y señalización.....	64
Ilustración 22 Señal R-114 de prohibición de entrada a ciclos.....	67
Ilustración 23 Nueva Vía de conexión Av República Argentina-Joaquim Ballester.....	73

Ilustración 24 Nueva vía en Passeig Germanies y Vías de Conexión Sur del Centro Histórico.	75
Ilustración 25 Puntos de conexión entre margen fluvial y resto itinerarios.....	76
Ilustración 26 Nueva Vía de conexión N7 Universidad	79
Ilustración 27 Actual carril bici protegido en Carrer Clot de la Mota.	81
Ilustración 28 Nueva Vía de conexión N8 Plaça Rosa dels Vents-Avinguda de la Pau.	81
Ilustración 29 Nueva Vía de conexión N9 Parc Clot de la Mota - Platja	83
Ilustración 30 Señales específicas y generales aplicadas a vías verdes	84
Ilustración 31 Paso sobre la calzada para cruce ciclista	86
Ilustración 32 Situación actual del bulevar Pl.Rosa dels Vents	87
Ilustración 33 Ejemplos material móvil de tranvía y metroligero	124
Ilustración 34 Planta tipo metro ligero	125
Ilustración 35 Diferentes tipologías de material móvil con guía central física.....	127
Ilustración 36 Diferentes tipologías de material móvil libre y con guía central óptica	128
Ilustración 37 Planta tipo con plataforma reservada para el transporte público, “Bus Rapit Transit (BRT)”	132
Ilustración 38 Planta tipo con plataforma reservada para el transporte público, autobús convencional y autobús guiado (BRT)	133
Ilustración 39 Actuaciones en conexión por Carrer Villalonga en ronda este.....	151
Ilustración 40 Oferta y demanda actual de aparcamiento en superficie en el ámbito	173



AJUNTAMENT DE GANDIA

aven



Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Gandia

ANEJOS A LA MEMORIA

Febrero 2009



PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE GANDIA

Programas de Actuación. Anejos

Febrero de 2009

ÍNDICE

ANEJO I. SOBRE PROGRAMAS DE ACTUACIÓN EN MOVILIDAD PEATONAL Y CICLISTA	3
<i>Fichas de actuaciones sobre sección de viario de itinerarios peatonales.....</i>	<i>3</i>
<i>Fichas de actuaciones sobre sección de viario de itinerarios ciclistas.....</i>	<i>12</i>
<i>Régimen de uso de los espacios públicos en relación a peatones y ciclistas.....</i>	<i>52</i>
<i>Señalización.....</i>	<i>57</i>
Tipos de señalización.....	57
Señalización ciclista observada en el Reglamento General de la Circulación.....	58
Otras señales del Reglamento utilizables en vías ciclistas.....	59
Señalización recomendada.....	61
Tamaño, material e implantación de las señales.....	68
<i>Resumen actuaciones generales en Zonas de prioridad peatonal.....</i>	<i>70</i>
<i>Vía verde, normativa para usuarios.....</i>	<i>72</i>
<i>Directrices aparcamiento de personas con movilidad reducida.....</i>	<i>73</i>
<i>Tabla resumen de actuaciones en itinerarios ciclistas.....</i>	<i>75</i>

ANEJO 1. SOBRE PROGRAMAS DE ACTUACIÓN EN MOVILIDAD PEATONAL Y CICLISTA

Fichas de actuaciones sobre sección de viario de itinerarios peatonales

En relación a los itinerarios peatonales descritos en las propuestas el Plan de Movilidad Urbana de Gandia, las siguientes tablas a modo de ficha recogen un estudio de actuaciones o adecuaciones que implican una alteración en las características de la sección en dimensiones o usos, y contemplan la implantación, tanto de nuevos itinerarios de primer orden, como la adecuación de algunos de los existentes a través de medidas de mejora.

En aquellos viarios sobre los que es necesario actuar modificando su disposición de usos, se representa un croquis de los anchos de sección actual y resultante de las actuaciones.

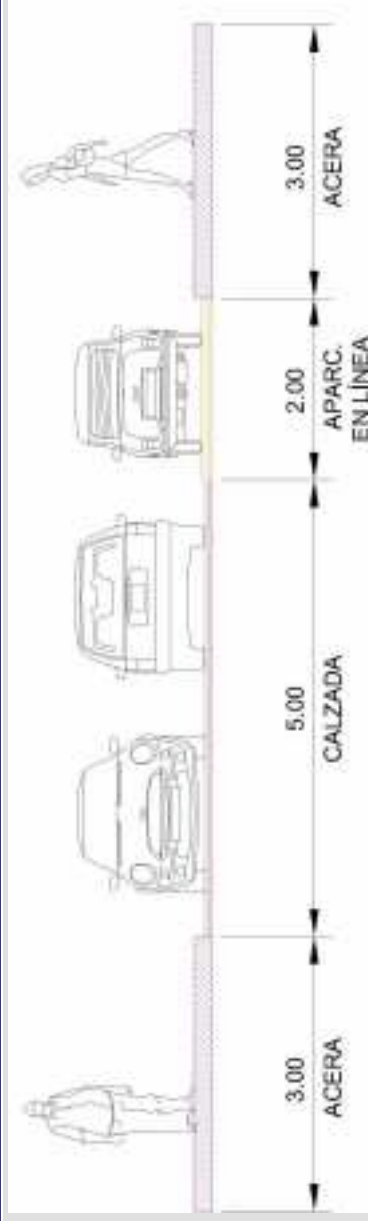
ACTUACIONES RED DE ITINERARIOS PEATONALES	
A IDENTIFICACIÓN	ACTUACIÓN 7 – AVINGUDA d’ALACANT CENTRO::
Tramo:	Avinguda d’Alacant (Av.Marqués de Campo – Av Grau)
Longitud:	270m
B INFRAESTRUCTURA BASE	
Tráfico motorizado	Densidad: alta
Sección actual	Ancho: promedio 13 m Calzada 7 m Nº carriles: 2- 2CxSentido Este Estacionamiento: L margen sur Posibilidades ampliación sección: Sección total No
Pendientes	Nula
C PROPUESTA	
Actuaciones o soluciones puntuales necesarias:	
-	Estudio supresión estacionamiento línea en margen sur en algunos puntos para ampliar acera.
-	Optimización de ubicaciones mobiliario urbano
Descripción (Objetivo)	
Eje de conectividad con el área peatonalizada Centro Histórico, al norte del mismo	
Observaciones:	

ACTUACIONES RED DE ITINERARIOS PEATONALES

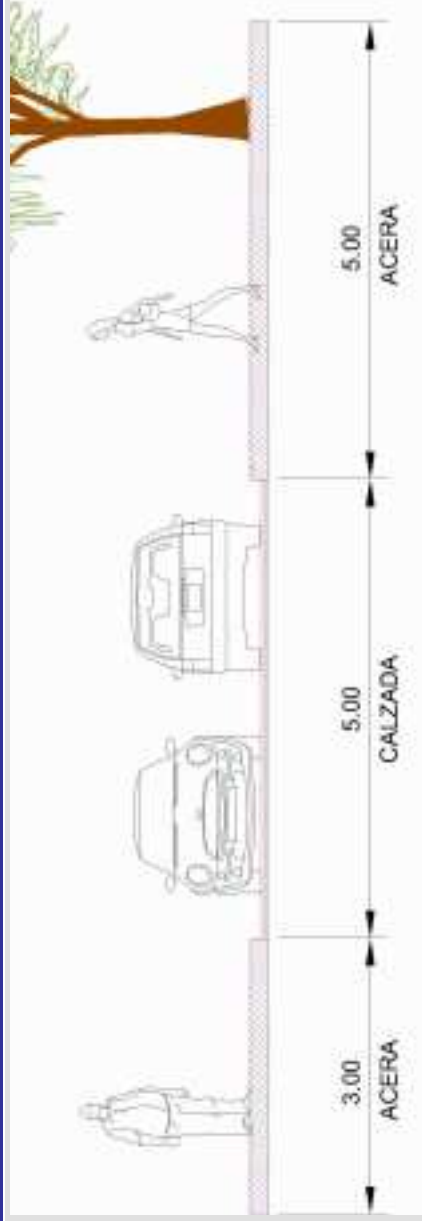
ACTUACIÓN 7 – AVINGUDA D’ALACANT CENTRO

Tramo: Avinguda d’Alacant (Av.Marqués de Campo – Av Grau)

SECCIÓN INICIAL



SECCIÓN FINAL



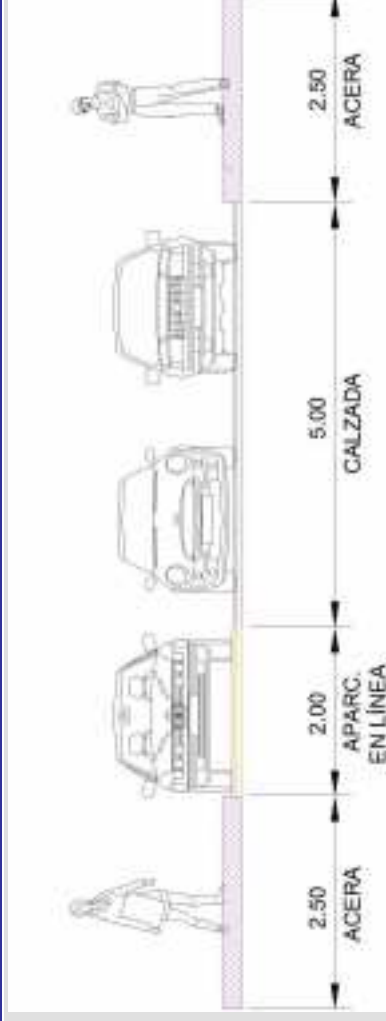
ACTUACIONES RED DE ITINERARIOS PEATONALES	
A IDENTIFICACIÓN	ACTUACIÓN 8 – JARDINET-CENTRO: CONSOLIDACIÓN ESPACIO PEATONAL
Tramo:	Magistral Catalá (Pl.Exercit Espanyol-Av Marqués de Campo)
Longitud:	420 m
B INFRAESTRUCTURA BASE	
Tráfico motorizado	Densidad: media
Sección actual	Ancho: Variable: Total mínimo 11 m. Calzada 7 m Nº carriles: 2 -2CxSentido Sur Estacionamiento: L/- Posibilidades ampliación sección: Sección total No
Pendientes	Nula
C PROPUESTA	
Actuaciones o soluciones puntuales necesarias:	
-	Reconversión estacionamiento línea en Carrer Magistral Catalá Margen Norte para ampliar acera.
Descripción (Objetivo)	
-	Recuperación del Eje Jardinet-Pl.Parc de l'Estació-Centro Histórico, a través de la Pl. Execic Espanyol y Carrer Magistral Catalá
-	Implantar espacio peatonal continuo y seguro con banda libre peatonal de anchura holgada
Observaciones: El PMUS propone habilitar la rama este del eje Jardinet (Avinguda de la Mar- Pl. Exércit Espanyol- Carrer Magistral Catalá) como itinerario para la línea l'Urbá Rapid) : implantar en todo ese eje doble carril de circulación suficiente con sentido Norte Sur (hacia Pl. Parc de l'Estació). Reconvertir para ello estacionamiento en Bateria	

ACTUACIONES RED DE ITINERARIOS PEATONALES

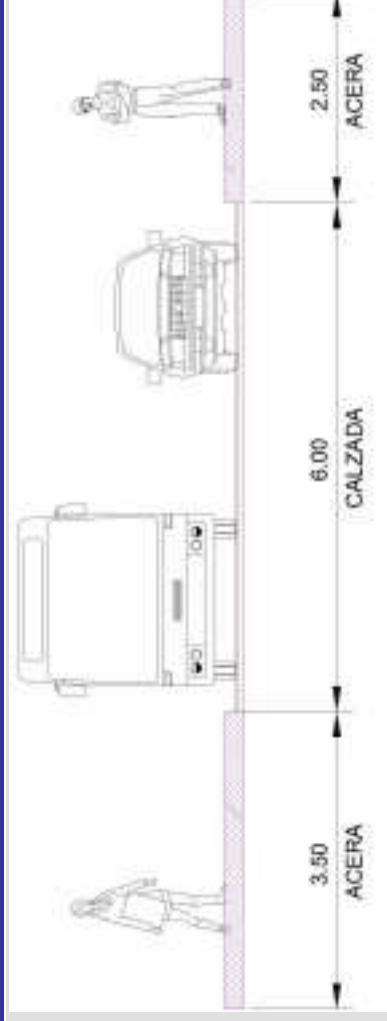
ACTUACIÓN 8 – JARDINET – CENTRO: CONSOLIDACIÓN ESPACIO PEATONAL

Tramo: Magistral Catalá (Pl.Ejercit Espanyol-Av Marqués de Campo)

SECCIÓN INICIAL



SECCIÓN FINAL



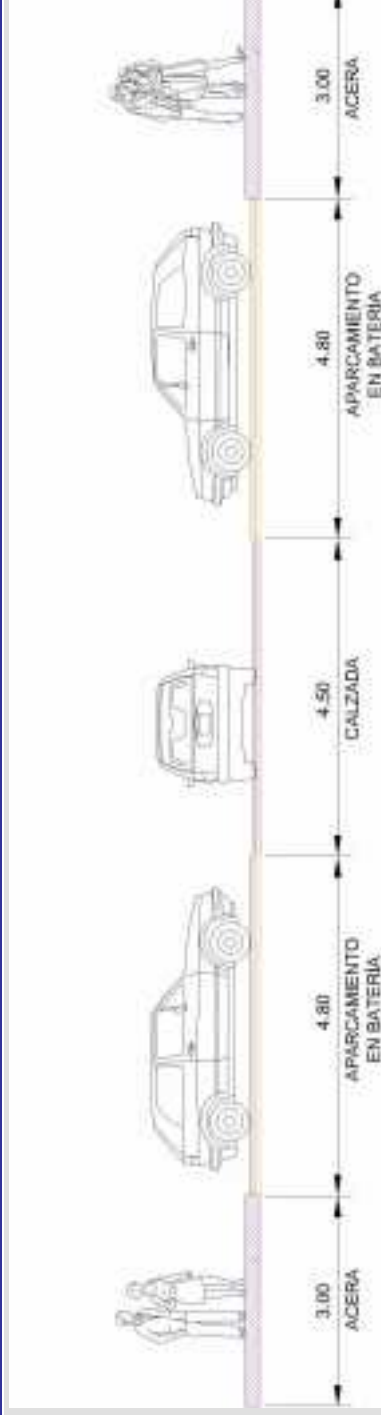
ACTUACIONES RED DE ITINERARIOS PEATONALES	
A IDENTIFICACIÓN	ACTUACIÓN 10 – LES ESCLAVES: CONSOLIDACIÓN ESPACIO PEATONAL
Tramo:	Les Esclaves (Benicanena –Reis Catolics)
Longitud:	270 m.
B INFRAESTRUCTURA BASE	
Tráfico motorizado	Densidad: media baja
Sección actual	Ancho: 20 m Calzada 21,5 Aceras 2x 3m Nº carriles: 1 - 1CxSentido Norte Estacionamiento: B/B Posibilidades ampliación sección: Sección total No
Pendientes	Nula
C PROPUESTA	
Actuaciones o soluciones puntuales necesarias:	
-	Reconversión estacionamiento batería a línea para ampliar aceras.
-	Optimización de ubicaciones mobiliario urbano
Intersección en plazas circulares: carril bici en intersección con Ferrocarril d'Alcoi y acera bici en República Argentina	
Descripción (Objetivo)	
-	Creación de Eje norte Sur en Beniipeixcar con enlace al itinerario de Passeig Germanies
-	Implantar espacio peatonal continuo y seguro con banda libre peatonal de anchura holgada
Observaciones:	

ACTUACIONES RED DE ITINERARIOS PEATONALES

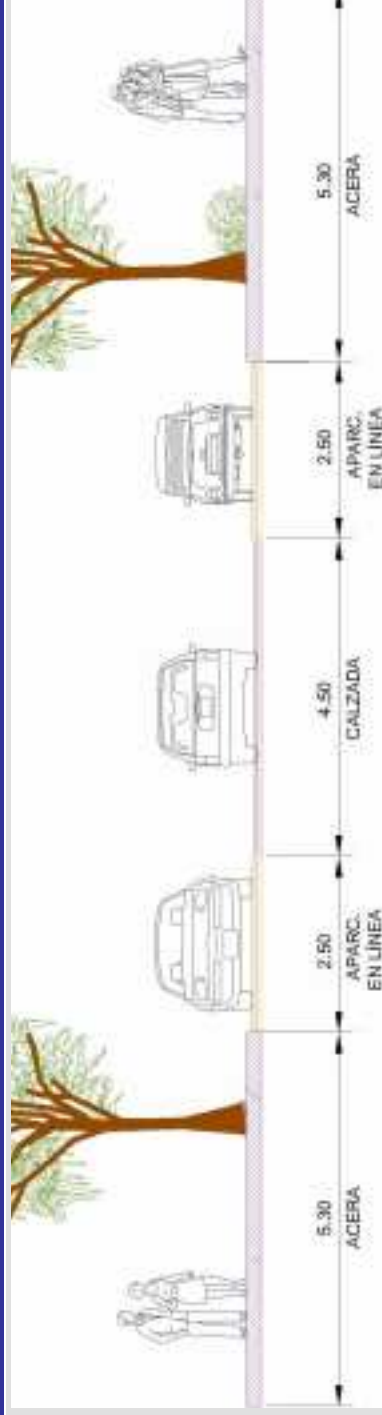
ACTUACIÓN 10 – LES ESCLAVES: CONSOLIDACIÓN ESPACIO PEATONAL

Tramo: Les Esclaves (Benicanena –Reis Catolics)

SECCIÓN INICIAL



SECCIÓN FINAL



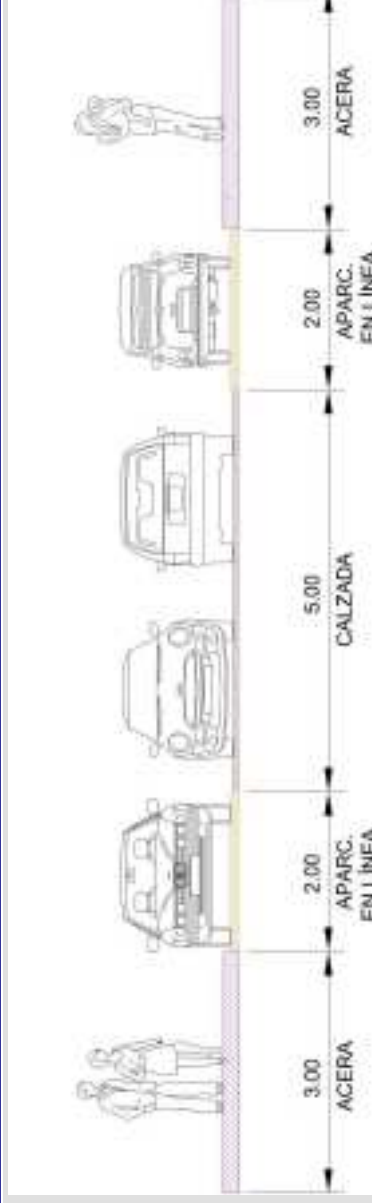
ACTUACIONES RED DE ITINERARIOS PEATONALES	
A IDENTIFICACIÓN	ACTUACIÓN 10 – LES ESCLAVES: CONSOLIDACIÓN ESPACIO PEATONAL
Tramo:	Les Esclaves (Reis Catolics-Av. Benirredrà)
Longitud:	400 m
B INFRAESTRUCTURA BASE	
Tráfico motorizado	Densidad: alta
Sección actual	Ancho: 15 m Calzada 9 Nº carriles: 2 - 1CxSentido Estacionamiento: L/L Posibilidades ampliación sección: Sección total No
Pendientes	Nula
C PROPUESTA	
Actuaciones o soluciones puntuales necesarias:	
-	Supresión estacionamiento línea en margen este para ampliar acera.
-	Optimización de ubicaciones mobiliario urbano
-	Reconducir flujos peatonales hacia Benipeixcar centro por Reis Catolics Este para evitar Ronda de tráfico (señalización)
Descripción (Objetivo)	
-	Creación de Eje norte Sur en Benipeixcar con enlace al itinerario de Passeig Germanies
-	Implantar espacio peatonal continuo y seguro con banda libre peatonal de anchura holgada
Observaciones: El tramo coincide con un tramo de la ronda de circunvalación de tráfico propuesto. Las itinerarios peatonales y cruces deben alterar lo menos posible la fluidez del tránsito motorizado	

ACTUACIONES RED DE ITINERARIOS PEATONALES

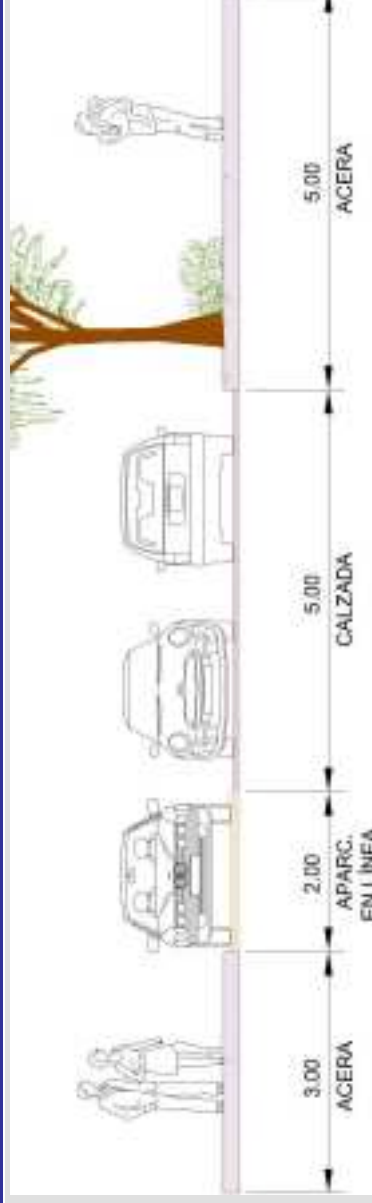
ACTUACIÓN 10 – LES ESCLAVES: CONSOLIDACIÓN ESPACIO PEATONAL

Tramo: Les Esclaves (Reis Catolics-Av.Benirredrà)

SECCIÓN INICIAL



SECCIÓN FINAL



Fichas de actuaciones sobre sección de viario de itinerarios ciclistas

En relación a los itinerarios ciclistas descritos en las propuestas el Plan de Movilidad Urbana de Gandia, las siguientes tablas a modo de ficha recogen un estudio de actuaciones o adecuaciones que implican una alteración en las características de la sección viaria en dimensiones o usos.

En aquellos viarios sobre los que es necesario actuar modificando su disposición de usos, se representa un croquis de los anchos de sección actual y resultante de las actuaciones.

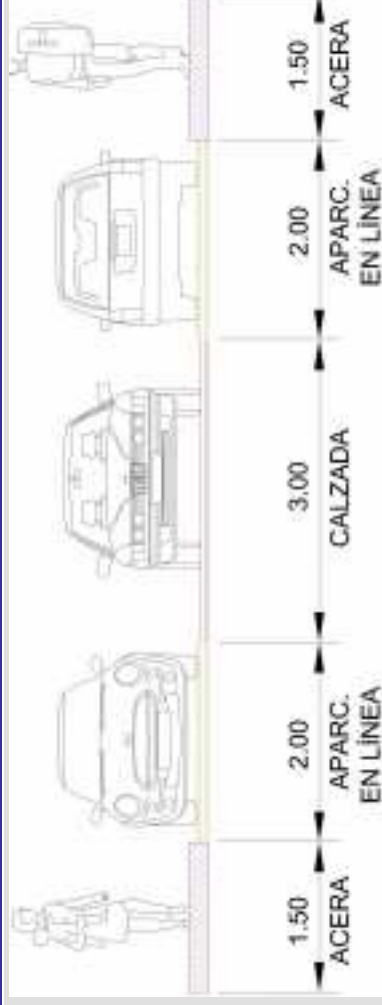
ACTUACIONES RED DE ITINERARIOS CICLISTAS	
A IDENTIFICACIÓN	ACTUACIÓN I – CONEXIÓN CENTRO HISTÓRICO - RAVAL
Tramo: – Carrer Legionari Bernabeu)	
Longitud: 300 m	
B INFRAESTRUCTURA BASE	
Tráfico motorizado	Densidad: baja
Sección actual	Ancho: 10 m Calzada 7 m Nº carriles: 1- 1CxSentido Sur Estacionamiento: L/L Posibilidades ampliación sección: Sección total No
Pendientes	Nula
C PROPUESTA	
Tipo: Via Compartida Unidireccional (VCI)	
Actuaciones o soluciones puntuales necesarias: Sin actuación sobre estacionamiento	
- Señalización P 22 en inicio tramo y para tráfico que cruzan	
- Dispositivos reductores de velocidad	
- Cruce transversal con marca vial M -4.4 sobre calzada en C. Rafelcofer para conectar con ramal R3	
Descripción (Objetivo)	
Conexión Área de Prioridad Peatonal con circulación ciclista (actuación 0) con El Raval y ramal existente R3 Rafelcofer - Ronda l'Anella	
Observaciones:	

ACTUACIONES RED DE ITINERARIOS CICLISTAS

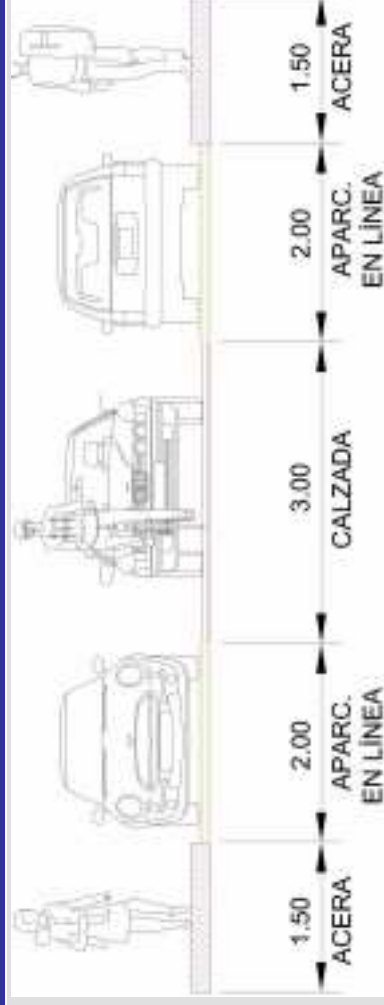
ACTUACIÓN I - CONEXIÓN CENTRO HISTÓRICO RAVAL

Tramo – Carrer Legionari Bernabeu

SECCIÓN INICIAL



SECCIÓN FINAL



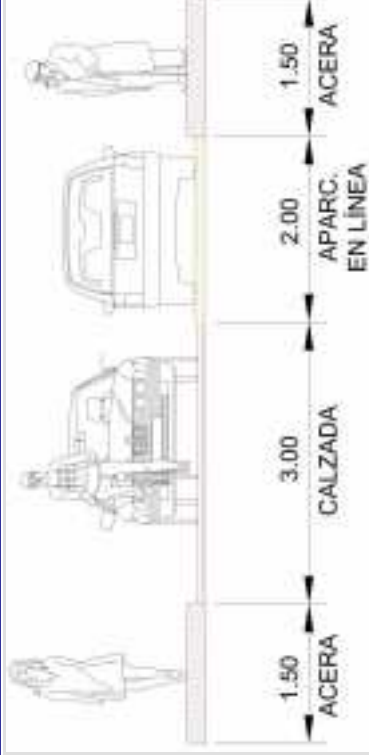
ACTUACIONES RED DE ITINERARIOS CICLISTAS	
A IDENTIFICACIÓN	ACTUACIÓN I – CONEXIÓN CENTRO HISTÓRICO - RAVAL
Tramo:	Carrer Sant Ramon, Carrer Cavanilles
Longitud:	370 m
B INFRAESTRUCTURA BASE	
Tráfico motorizado	Densidad: Baja Ancho: 8 m Calzada 5 m Nº carriles: 1 - 1 Cx Sentido Norte Estacionamiento: L margen O Posibilidades ampliación sección: Sección total No
Sección actual	
Pendientes	Nula
C PROPUESTA	
Tipo:	Via Compartida Unidireccional (VCI)
Actuaciones o soluciones puntuales necesarias:	Sin actuación sobre estacionamiento
-	Señalización P 22 en inicio tramo y para tráfico que cruzan
-	Dispositivos reductores de velocidad
Cruce transversal con marca vial M -4.4 sobre calzada en C. Rafelcofer para conectar con ramal R3	
Descripción (Objetivo)	
Conexión Área de Prioridad Peatonal con circulación ciclista (actuación 0) con El Raval y ramal existente R3 Rafelcofer- Ronda l'Anella	
Observaciones:	

ACTUACIONES RED DE ITINERARIOS CICLISTAS

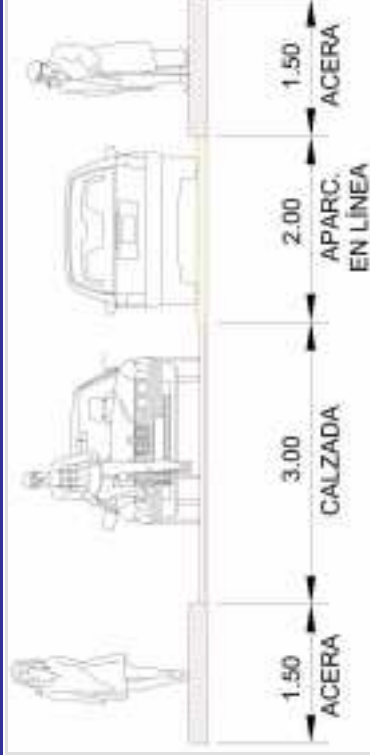
ACTUACIÓN I – CONEXIÓN CENTRO HISTÓRICO RAVAL

Tramo: Carrer Sant Ramon, Carrer Cavanilles

SECCIÓN INICIAL



SECCIÓN FINAL



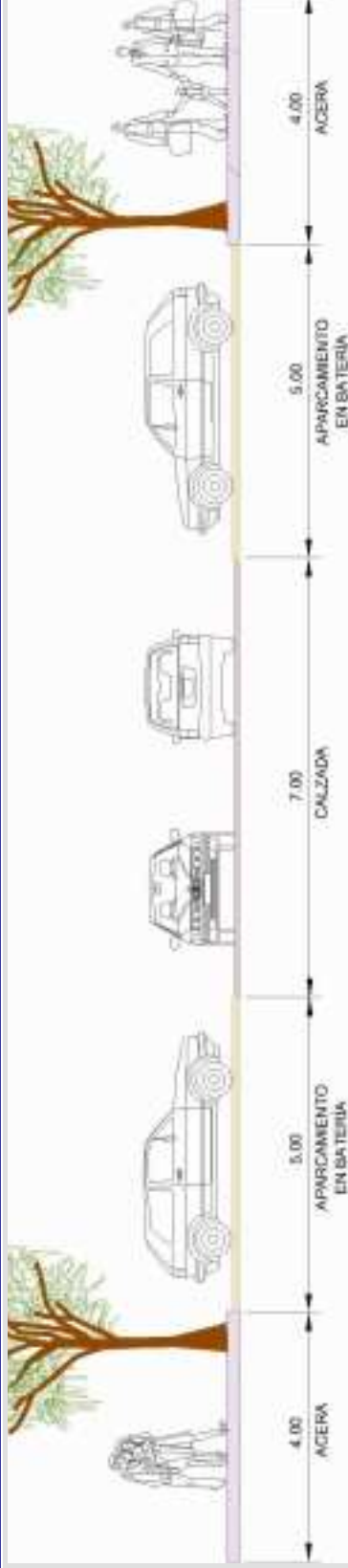
ACTUACIONES RED DE ITINERARIOS CICLISTAS	
A IDENTIFICACIÓN	ACTUACIÓN 2 – CONEXIÓN REPÚBLICA ARGENTINA – PL. JOAQUIM BALLESTER
Tramo:	Av.República Argentina (Av Beniopa – Pl- Elíptica)
Longitud:	70 m
B INFRAESTRUCTURA BASE	
Tráfico motorizado	Densidad: alta Ancho: 25 m Calzada 17 m Aceras 8 m Nº carriles: 2 - IxCxSentido Estacionamiento: B/B Posibilidades ampliación sección: Sección total No
Sección actual	
Pendientes	Nula
C PROPUESTA	
Tipo:	Acera Bici Bidireccional bidireccional (AB2)
Actuaciones o soluciones puntuales necesarias:	
-	Reconversión estacionamiento batería a línea ambos márgenes para ampliar acera.
-	Implantación de la vía ciclista sobre la acera ampliada. Margen Oeste
-	Intersección en plaza circular Pl. Elíptica precisa de cruce ciclista en calzada Av República Argentina y señalización sentido unidireccional.
Descripción (Objetivo)	
Conexión ramales existentes en anillo de Corea (R2) y Av.República Argentina (R1)	
Observaciones:	

ACTUACIONES RED DE ITINERARIOS CICLISTAS

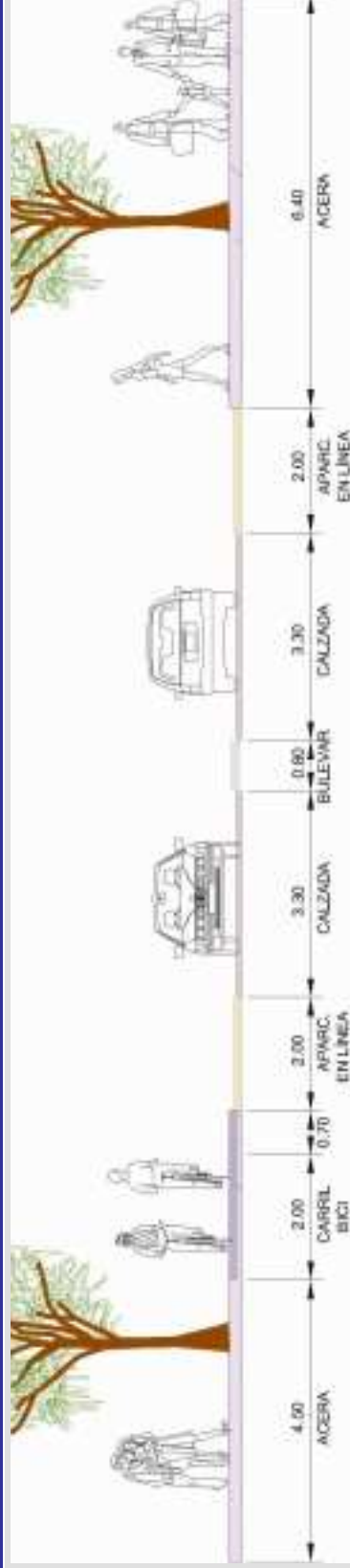
ACTUACIÓN 0 – CONEXIÓN REPÚBLICA ARGENTINA – PL.JOJOAQUIM BALLESTER

Tramo: Av. República Argentina

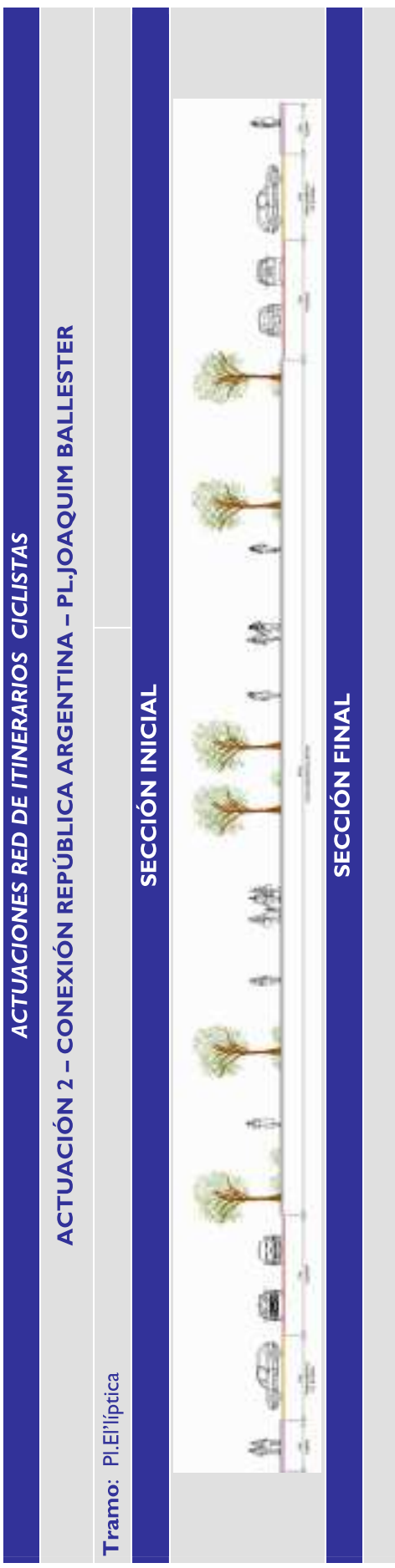
SECCIÓN INICIAL



SECCIÓN FINAL



ACTUACIONES RED DE ITINERARIOS CICLISTAS	
ACTUACIÓN 1 – CONEXIÓN REPÚBLICA ARGENTINA – PL. JOAQUIM BALLESTER	
Tramo: Pl.EI'I'íptica	
Longitud: 320 m	
B INFRAESTRUCTURA BASE	
Tráfico motorizado	Densidad: alta
Sección actual	Anchos: Calzada 12m acera exterior 3 m.Espacio estancial plaza 50 m Nº carriles: 2 Sentido antihorario Estacionamiento: B/ - Posibilidades ampliación sección: Sección total No
Pendientes	Nula
C PROPUESTA	
Tipo: ACERA BICI BIDIRECCIONAL (AB2)	
Actuaciones o soluciones puntuales necesarias:	
-	Conveniente ganar espacio para acera exterior
-	Implantación de la vía ciclista sobre la acera ampliada.
-	Pasos ciclistas M-4.4 en las calzadas de las intersecciones perpendiculares
Descripción (Objetivo)	
Conexión ramales existentes en anillo de Corea (R2) y Av.República Argentina (R1)	
Observaciones:	



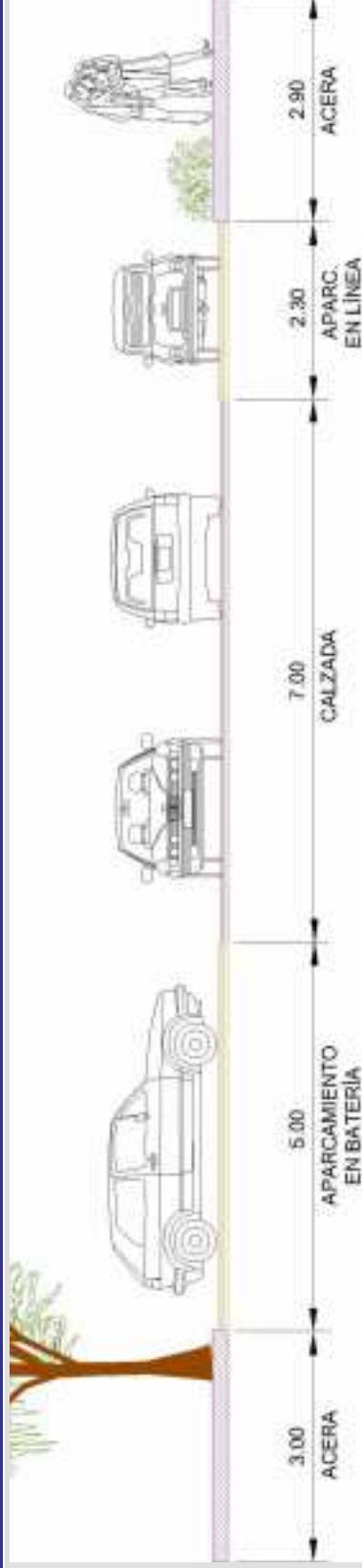
ACTUACIONES RED DE ITINERARIOS CICLISTAS		
A IDENTIFICACIÓN	ACTUACIÓN I – CONEXIÓN REPÚBLICA ARGENTINA – PL. JOAQUIM BALLESTER	
Tramo: Xeresa (PLEI) Iptica – Carrer Ferrocarril d’Alcoi		
Longitud: 90 m		
B INFRAESTRUCTURA BASE		
Tráfico motorizado		Densidad: alta
Sección actual		Ancho: 20 m Calzada 14,3 acera 5,9 Nº carriles: 2 ICxSentido Estacionamiento: B/L Posibilidades ampliación sección: Sección total No
Pendientes	Nula	
C PROPUESTA		
Tipo: Acera Bici bidireccional (AB2)		
Actuaciones o soluciones puntuales necesarias:		
-	Reconversión estacionamiento batería a línea en margen norte para ampliar acera.	
-	Implantación de la vía ciclista sobre la acera ampliada.	
-	Intersección en plazas circulares: carril bici en intersección con Ferrocarril d’Alcoi y acera bici en República Argentina	
Descripción (Objetivo)		
Conexión ramales existentes en anillo de Corea (R2) y Av.República Argentina (R1)		
Observaciones:		

ACTUACIONES RED DE ITINERARIOS CICLISTAS

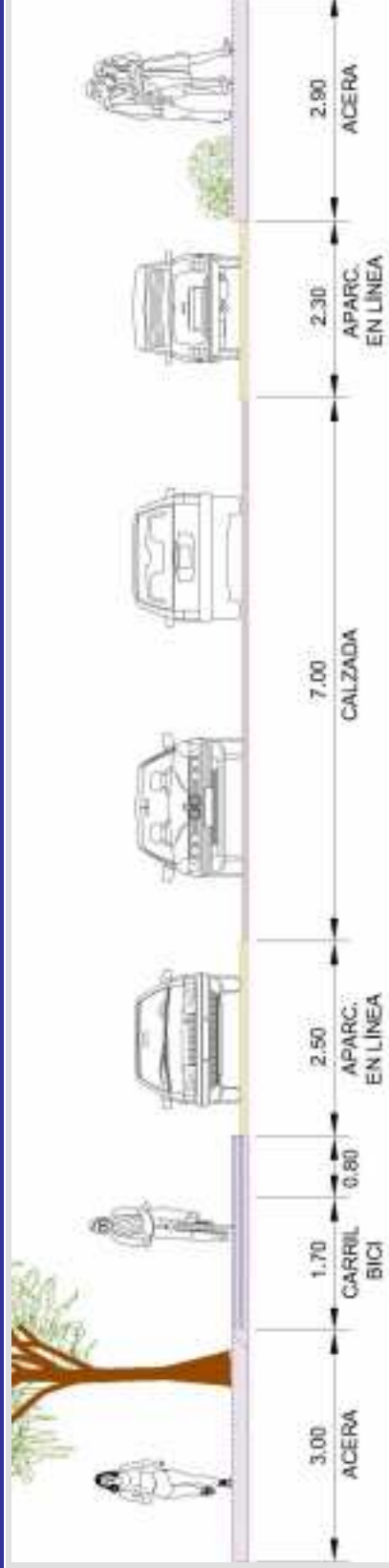
ACTUACIÓN 2 – CONEXIÓN REPÚBLICA ARGENTINA – PL.JOAOQUIM BALLESTER

Tramo: Xeresa (Pl.Eliíptica – Carrer Ferrocarril d’Alcoi)

SECCIÓN INICIAL



SECCIÓN FINAL



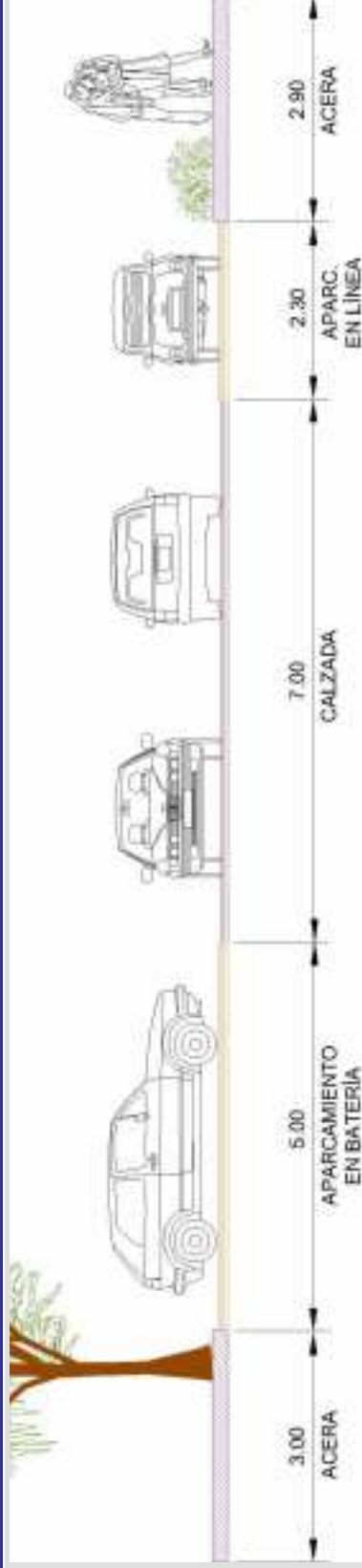
ACTUACIONES RED DE ITINERARIOS CICLISTAS	
A IDENTIFICACIÓN	ACTUACIÓN 1 – CONEXIÓN REPÚBLICA ARGENTINA – PL. JOAQUIM BALLESTER
Tramo:	Xeresa (Carrer Ferrocarril d’Alcoi – Pl.Joaquim Ballester)
Longitud:	120 m
B INFRAESTRUCTURA BASE	
Tráfico motorizado	Densidad: alta Ancho: 20 m Calzada 14,3 acera 5,9 Nº carriles: 2 Cx-Sentido Estacionamiento: B/L Posibilidades ampliación sección: Sección total No
Sección actual	
Pendientes	Nula
C PROPUESTA	
Tipo:	Acera Bici bidireccional (AB2)
Actuaciones o soluciones puntuales necesarias:	
-	Supresión estacionamiento batería en margen norte para ampliar acera. Se gana también un carril de circulación para facilitar transporte público
-	Implantación de la vía ciclista sobre la acera ampliada.
-	Intersección en plazas circulares: carril bici en intersección con Ferrocarril d’Alcoi y acera bici en República Argentina
Descripción (Objetivo)	
Conexión ramales existentes en anillo de Corea (R2) y Av.República Argentina (R1)	
Observaciones: En ese tramo El PMUS propone la circulación de línea l’Urbà Ràpid	

ACTUACIONES RED DE ITINERARIOS CICLISTAS

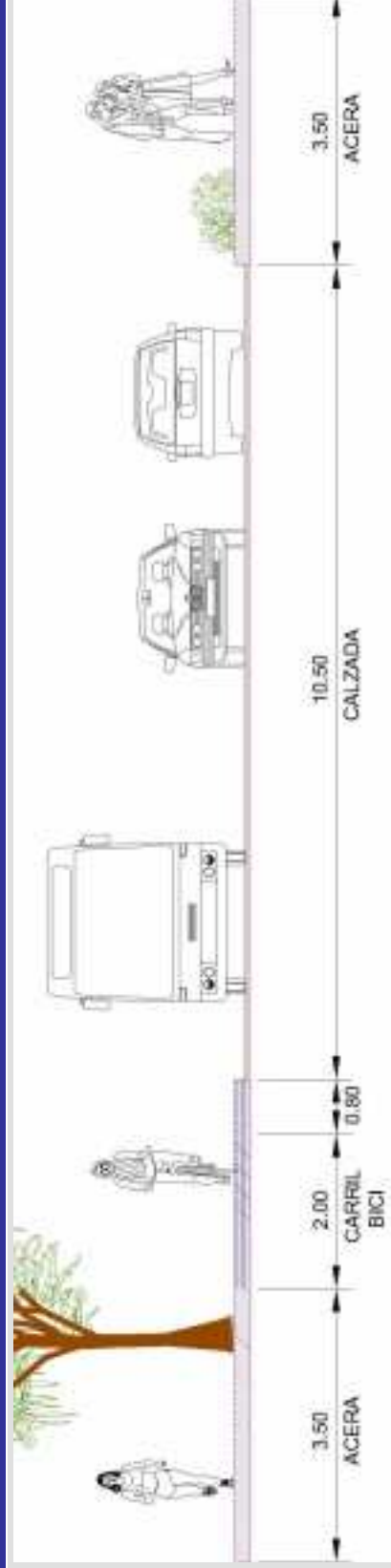
ACTUACIÓN 2 – CONEXIÓN REPÚBLICA ARGENTINA – PL.JOAQUIM BALLESTER

Tramo: Xeresa (Carrer Ferrocarril d’Alcoi – Pl.Joaquim Ballester)

SECCIÓN INICIAL



SECCIÓN FINAL



ACTUACIONES RED DE ITINERARIOS CICLISTAS	
A IDENTIFICACIÓN	ACTUACIÓN 3 - EJE ESTE OESTE: PASSEIG GERMANIES
Tramo:	Passaig Germanies: Límite Oeste- Sant Rafael
Longitud:	1.120 m
B INFRAESTRUCTURA BASE	
Tráfico motorizado	Densidad: alta Ancho: Calzada 5,10 m x2 , Bulevar 12 m, Aceras laterales 1,9 m x 2 Nº carriles: 2 CxSentido
Sección actual	Estacionamiento: L/L (en márgenes interiores generalmente) Posibilidades ampliación sección: Sección total No
Pendientes	Nula
C PROPUESTA	
Tipo:	Acera Bici Bidireccional (AB2)
Actuaciones o soluciones puntuales necesarias:	<ul style="list-style-type: none"> - Delimitación espacio ciclista en el pavimento. - Intersección en Pl.Crist Rei: anillo circular en calzada.
Descripción (Objetivo)	Eje Este Oeste de Gandia Centro : Entre Centro Histórico y Benipeixcar
Observaciones:	

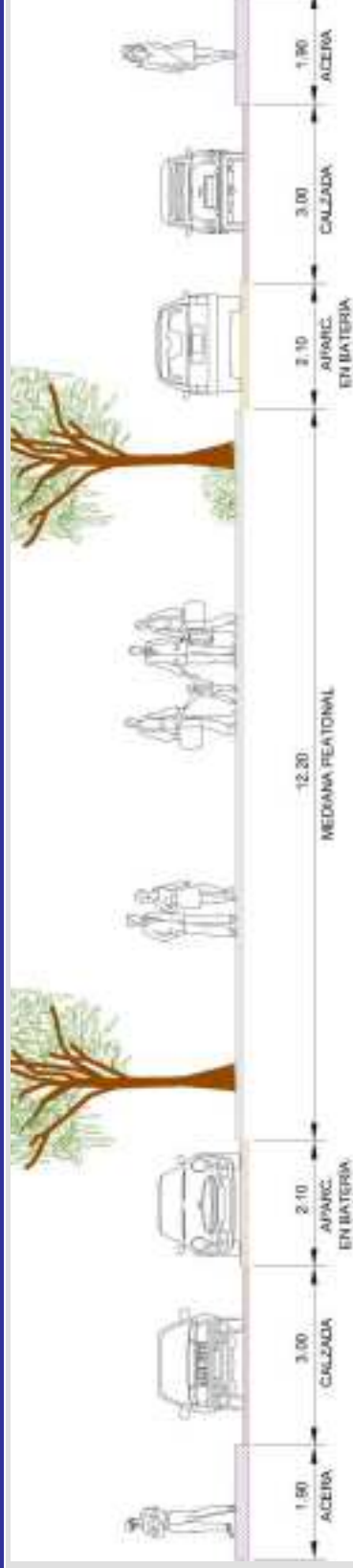


ACTUACIONES RED DE ITINERARIOS CICLISTAS

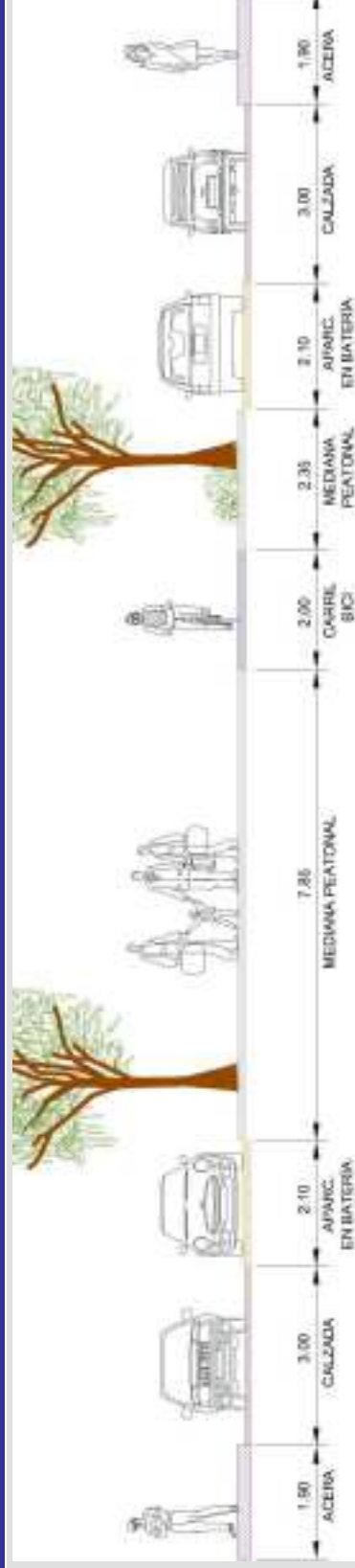
ACTUACIÓN 3 – EJE ESTE-OESTE: PASSEIG GERMANIES

Tramo: Passeig Germanies: Límite Oeste- Sant Rafael

SECCIÓN INICIAL



SECCIÓN FINAL



ACTUACIONES RED DE ITINERARIOS CICLISTAS	
A IDENTIFICACIÓN	ACTUACIÓN 3 - EJE ESTE OESTE: PASSEIG GERMANIES
Tramo:	Passeig Germanies: Carrer Sant Rafael- Carrer Duc Alfons El Vell
Longitud:	300 m
B INFRAESTRUCTURA BASE	
Tráfico motorizado	Densidad: media (se limitará en la propuesta) Ancho: Calzada 5,10 m x2 , Bulevar 12 m, Aceras laterales 1,9 m x 2 Nº carriles: 2- 1CxSentido
Sección actual	Estacionamiento: L/L (en márgenes interiores generalmente) Posibilidades ampliación sección: Sección total No
Pendientes	Nula
C PROPUESTA	
Tipo:	Vía Compartida Unidireccional x2 (VC1x2)
Actuaciones o soluciones puntuales necesarias:	
-	Reurbanización y Restricciones de tráfico de acuerdo con las propuestas para el Centro Histórico.
-	Cruces ciclistas para comunicar Centro Histórico y Preado a través de Sant Francesc de Borja- Rausel y Duc Alfons Vell- Canonge Noguera.
-	Cruce para comunicar con Bulevar del resto de Passeig Germanies
Descripción (Objetivo)	
Eje Este Oeste de Gandia Centro: Entre Centro Histórico y Benipeixcar. Eje Central Oeste Este en el Centro Histórico	
Observaciones:	
Actuaciones de área de prioridad peatonal del Centro Histórico	

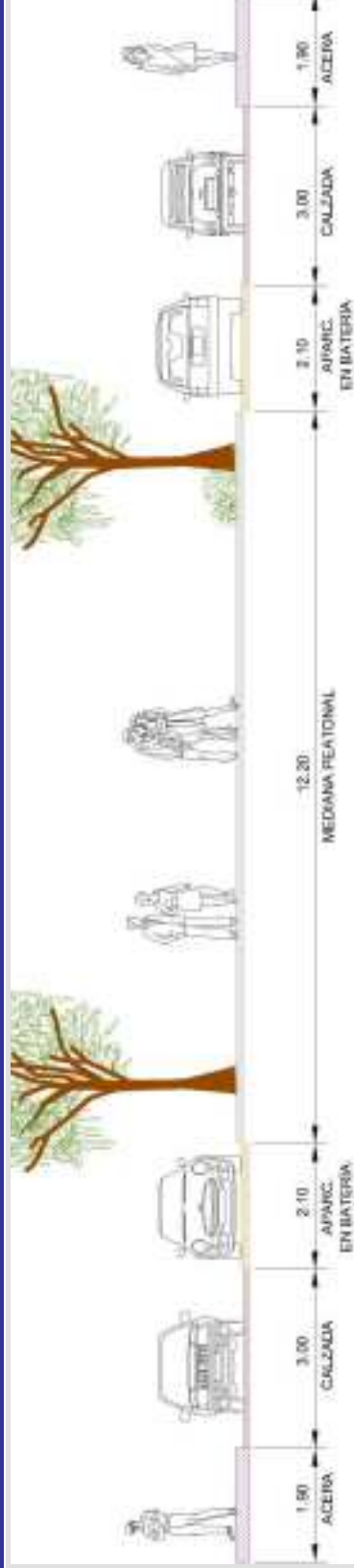


ACTUACIONES RED DE ITINERARIOS CICLISTAS

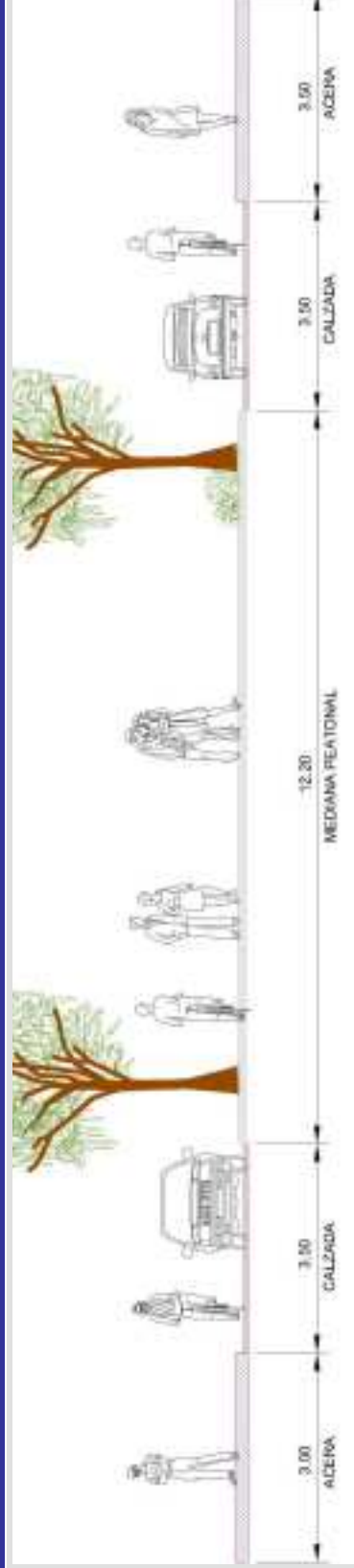
ACTUACIÓN 3 EJE ESTE OESTE: PASSEIG GERMANIES


Tramo: Passeig Germanies: Carrer Sant Rafael- Carrer Duc Alfons El Vell

SECCIÓN INICIAL



SECCIÓN FINAL



ACTUACIONES RED DE ITINERARIOS CICLISTAS	
A IDENTIFICACIÓN	ACTUACIÓN 4 – PASEO FLUVIAL DEL SERPIS
Tramo: Av Raval – Av Blasco Ibáñez	
Longitud: 1.660 m	
B INFRAESTRUCTURA BASE	
Tráfico motorizado	No Existe plataforma
Sección actual	Ancho: No existe plataforma
	Nº carriles: No existe plataforma
	Estacionamiento: No existe plataforma
Pendientes	Posibilidades ampliación sección: Sección total No Nula
C PROPUESTA	
Tipo: Senda Bici Peatonal Segregada (SBPS)	
Actuaciones o soluciones puntuales necesarias:	
-	Implantación de plataforma sobre muro de canalización de Río Serpis.
-	Construcción Pasarela entre márgenes río que comunique La Vital Con Corea
-	Estudios de conexiones con accesos al resto de ramales ciclistas del centro (posibles desniveles)
Descripción (Objetivo)	
	Paseo fluvial, de recreo y comunicación entre distintos itinerarios. Facilitar paso entre márgenes del río sin efectuar recorrido urbano)
Observaciones:	

ACTUACIONES RED DE ITINERARIOS CICLISTAS

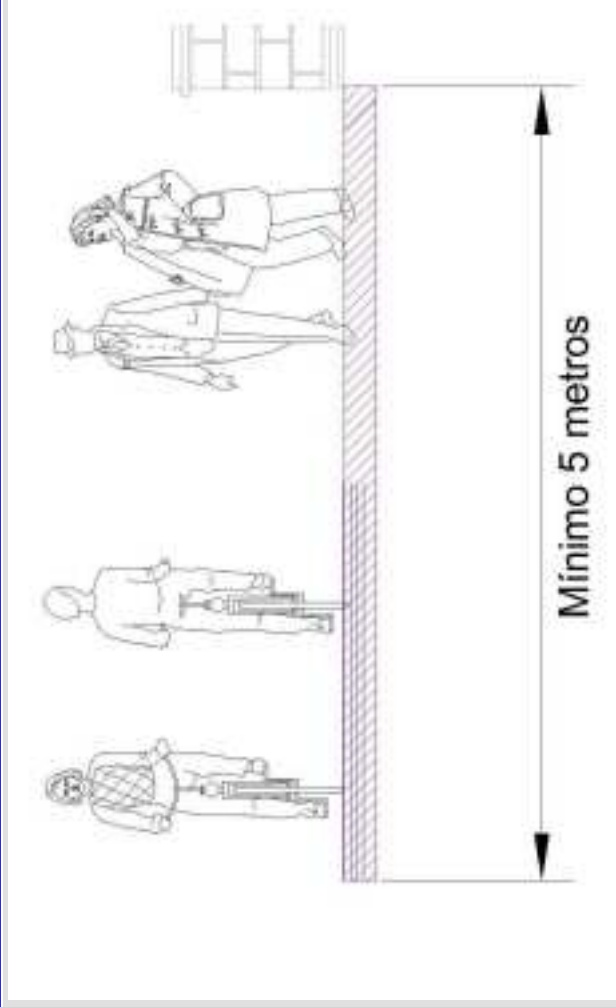
ACTUACIÓN 4 – PASEO FLUVIAL DEL SERPIS

Tramo:

SECCIÓN INICIAL

No existe Infraestructura

SECCIÓN FINAL



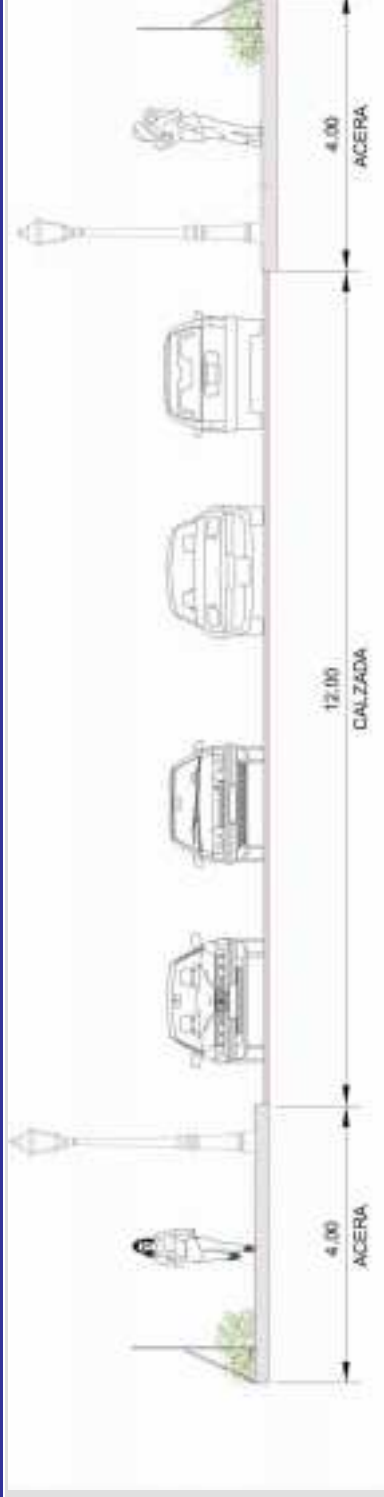
ACTUACIONES RED DE ITINERARIOS CICLISTAS	
A IDENTIFICACIÓN	ACTUACIÓN 5B – POLÍGONO d'ALCODAR : PROLONGACION OESTE PARC JOAN FUSTER
Tramo:	Av Blasco Ibañez (Furs - Equador)
Longitud:	425 m
B INFRAESTRUCTURA BASE	
Tráfico motorizado	Densidad: alta Ancho: 20 m Calzada 14,3 Nº carriles: 2 -2 CxSentido Estacionamiento: No
Sección actual	Posibilidades ampliación sección: Hacia Norte por existencia de Solar sin Urbanizar
Pendientes	Nula
C PROPUESTA	
Tipo:	Acera Bici Bidireccional (AB2)
Actuaciones o soluciones puntuales necesarias:	
-	Ampliación plataforma acera margen norte
-	Implantación de la vía ciclista sobre la acera ampliada, más próxima a la calzada que la banda peatonal.
Descripción (Objetivo)	
	Conexión entre anillo de Corea (R2) y accesos a Polígono d'Alcodar
Observaciones:	

ACTUACIONES RED DE ITINERARIOS CICLISTAS

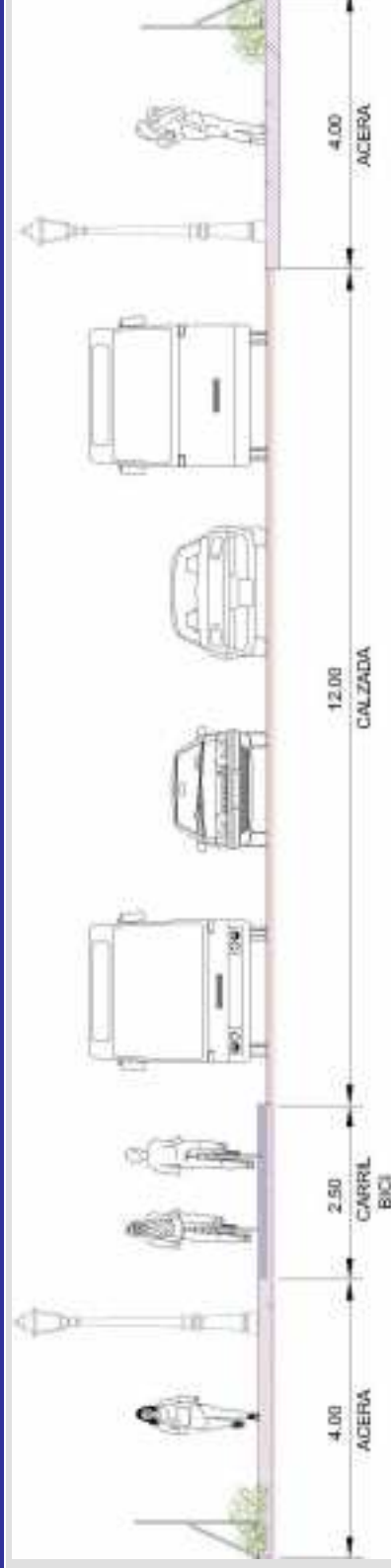
ACTUACIÓN 5B – POLÍG. D'ALCODAR: PROLONGACIÓN OESTE PARC JOAN FUSTER

Tramo: Av Blasco Ibañez (Furs - Equador)

SECCIÓN INICIAL



SECCIÓN FINAL



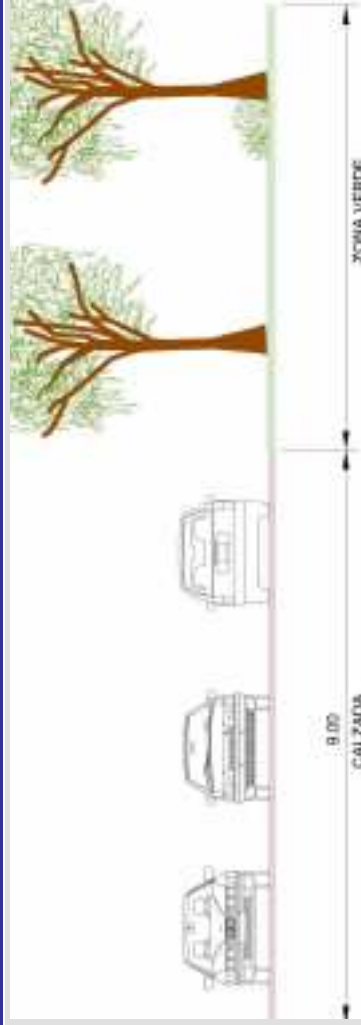
ACTUACIONES RED DE ITINERARIOS CICLISTAS	
A IDENTIFICACIÓN	ACTUACIÓN 5C - POLÍGONO d'ALCODAR: CREACIÓN VIA CICLISTA CASTELL DE BAIREN
Tramo:	Av.Castell de Bairén
Longitud:	1.800 m
B INFRAESTRUCTURA BASE	
Tráfico motorizado	Densidad: alta Ancho: indefinido
Sección actual	Nº carriles.- 3: 1CxSdo norte, y 2CxSdo Sur. +Vía Servicio P.Indust. Estacionamiento: No Posibilidades ampliación sección: En banda de vegetación entra Calzada principal y vía de Servicio
Pendientes	Nula
C PROPUESTA	
Tipo:	Acera Bici Bidireccional (AB2))
Actuaciones o soluciones puntuales necesarias:	
-	Estudio de ubicación óptima de la plataforma. Implantación de la vía ciclista sobre la acera ampliada
-	Cruces con ejes Polígono Este Oeste. .
Descripción (Objetivo)	
Eje de cobertura longitudinal (norte sur) del Polígono d'Alcodar.	
Observaciones:	Garantizar accesos a las bases de préstamo de bicicletas que se sitúen en el Polígono.

ACTUACIONES RED DE ITINERARIOS CICLISTAS

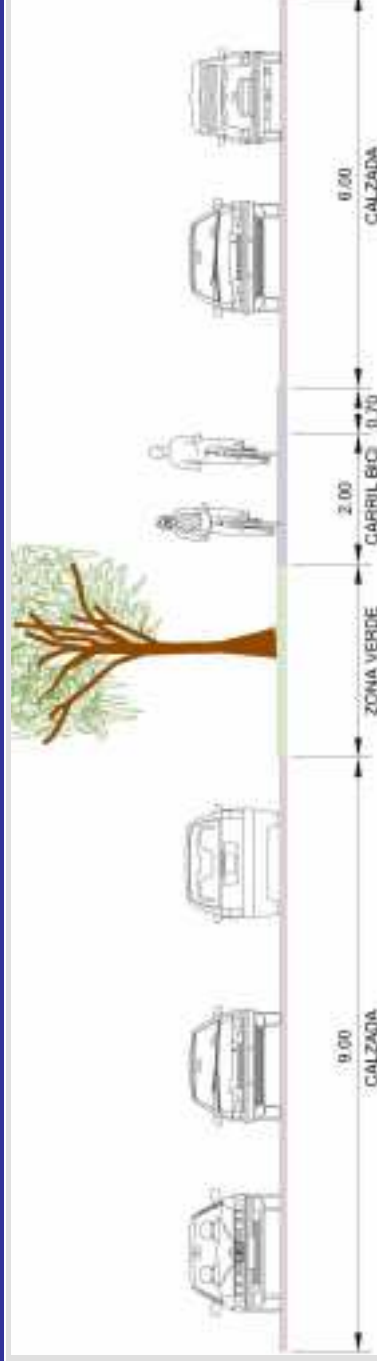
ACTUACIÓN 5C – POLÍGONO D’ALCODAR: CREACIÓN VÍA CICLISTA CASTELL DE BAIRÉN

Tramo: Av.Castell de Bairén

SECCIÓN INICIAL



SECCIÓN FINAL



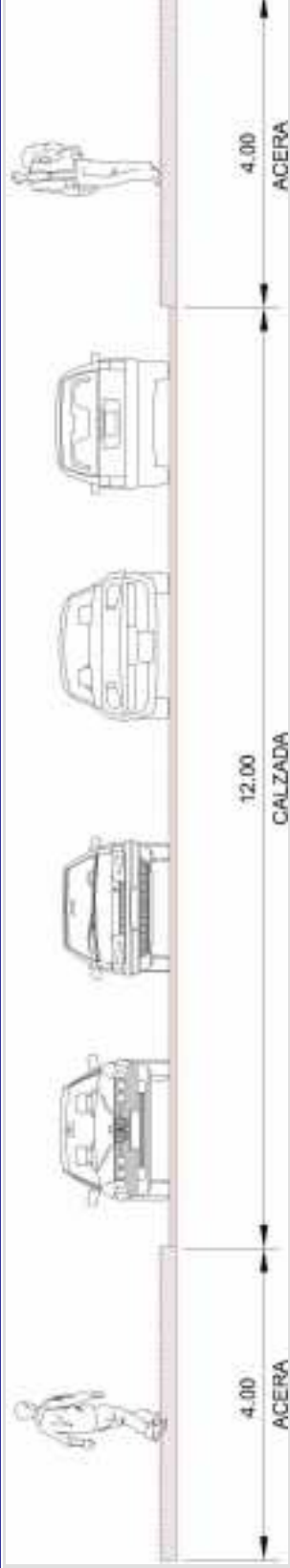
ACTUACIONES RED DE ITINERARIOS CICLISTAS	
A IDENTIFICACIÓN	ACTUACIÓN 6 – AV. LA VITAL
Tramo:	Av La Vital (Av. D'Alacant- Av. Blasco Ibañez)
Longitud:	750 m
B INFRAESTRUCTURA BASE	
Tráfico motorizado	Densidad: alta Ancho: 20 m Calzada 12 m Nº carriles: 2 -2CxSentido Estacionamiento: NO Posibilidades ampliación sección: Sección total Hacia Este
Sección actual	
Pendientes	Nula
C PROPUESTA	
Tipo:	Acera Bici Bidireccional (AB2))
Actuaciones o soluciones puntuales necesarias:	
-	Estudio ampliación acera margen Este.
-	Implantación de la vía ciclista sobre la acera ampliada.
-	Estudio trayectoria de conexión con túnel entre pasarela Carrer Bellreguard – Via Verde Gandia Oliva
Descripción (Objetivo)	
Eje de cobertura longitudinal (norte sur) del Polígono La Vital	
Observaciones:	

ACTUACIONES RED DE ITINERARIOS CICLISTAS

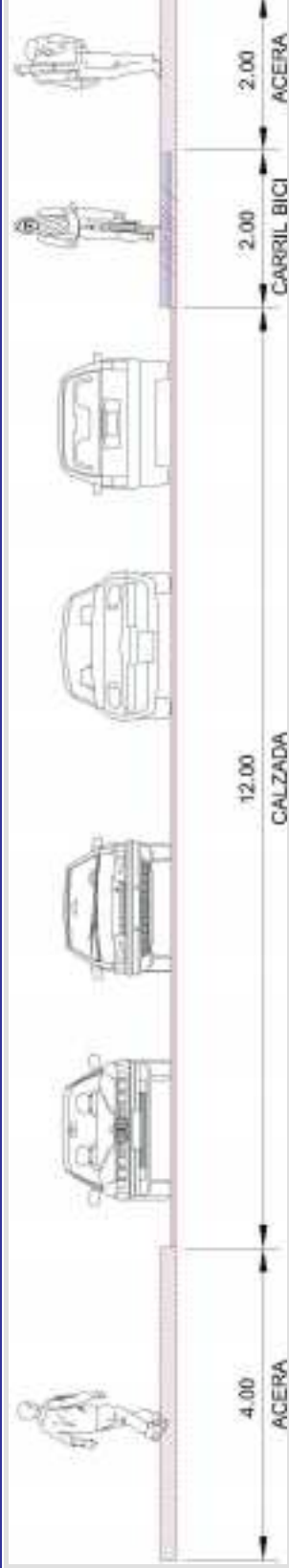
ACTUACIÓN 6 – AV. LA VITAL

Tramo: Av La Vital (Av. D'Alacant- Av. Blasco Ibáñez)

SECCIÓN INICIAL



SECCIÓN FINAL



ACTUACIONES RED DE ITINERARIOS CICLISTAS	
A IDENTIFICACIÓN	ACTUACIÓN 7 – CONEXIÓN GOLETA – UNIVERSIDAD – PL. ROSA DELS VENTS
Tramo:	Carrer Oltra (Crta.Sequia del Rei – C. Rábida) y Carrer Rábida (C. Oltra- C.Cullera)
Longitud:	330 m
B INFRAESTRUCTURA BASE	
Traffic motorizado	Sin Calzadas
Sección actual	Ancho: > 10 m Total Nº carriles: - Estacionamiento: NO Posibilidades ampliación sección: Sección total No
Pendientes	Rampa desde Carrer Oltra hacia Carrer Rábida y Carrer Rábida hacia puente sobre acequia
C PROPUESTA	
Tipo: Acera Bici Bidireccional (AB2))	
Actuaciones o soluciones puntuales necesarias:	
-	Estudio de urbanización/ pavimento en Carrer Oltra. Estudio de espacio disponible en Carrer Rábida
-	Implantación de la vía ciclista sobre las aceras.
Descripción (Objetivo)	
Conexión ramales existentes en Pl Rosa dels Vents (R7) y Sequia del Rei (R6)	
Observaciones:	



ACTUACIONES RED DE ITINERARIOS CICLISTAS

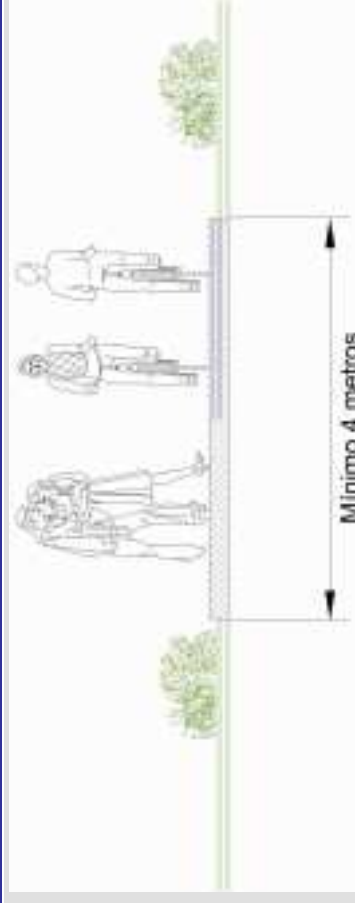
ACTUACIÓN 7 – CONEXIÓN GOLETA – UNIVERSIDAD – PL. ROSA DELS VENTS

Tramo: Carrer Oltra (Crta. Sequia del Rei – C. Rábida) y Carrer Rábida (C. Oltra- C.Cullera)

SECCIÓN INICIAL



SECCIÓN FINAL



ACTUACIONES RED DE ITINERARIOS CICLISTAS	
A IDENTIFICACIÓN	ACTUACIÓN 8 – CONEXIÓN PL. DELS VENTS PUERTO
Tramo:	Carrer Clot de la Mota (Alcoi– Cibeles)
Longitud:	165 m
B INFRAESTRUCTURA BASE	
Tráfico motorizado	Densidad: baja Ancho: 20,5 m Calzada 14,5 Aceras 6m Nº carriles: 1- 1CxSentido(Norte) Estacionamiento: B/B Posibilidades ampliación sección: Sección total No
Sección actual	
Pendientes	Nula
C PROPUESTA	
Tipo:	Acera Bici Bidireccional (AB2))
Actuaciones o soluciones puntuales necesarias:	
-	Reconversión estacionamiento batería a línea en margen oeste para ampliar acera.
-	Implantación de la vía ciclista sobre la acera ampliada.
-	Cruce con Alcoi
Descripción (Objetivo)	
Conexión ramales existentes entre puerto (R8) y Pl Rosa dels Vents (R7)	
Observaciones: Reconvertir el carril bici protegido existente en Carrer Colt de La Mota tremo sur, en acera bici bidireccional con resguardo sobre la banda de estacionamiento.	

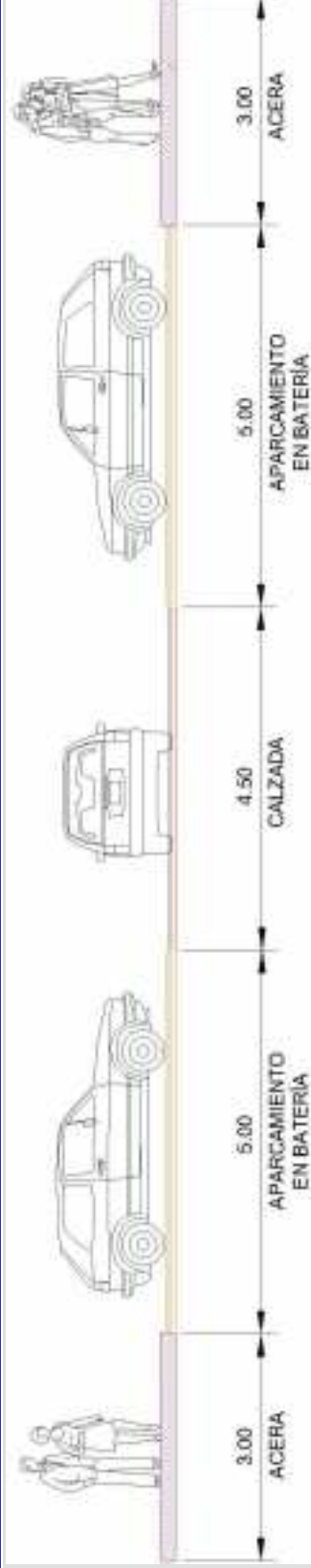


ACTUACIONES RED DE ITINERARIOS CICLISTAS

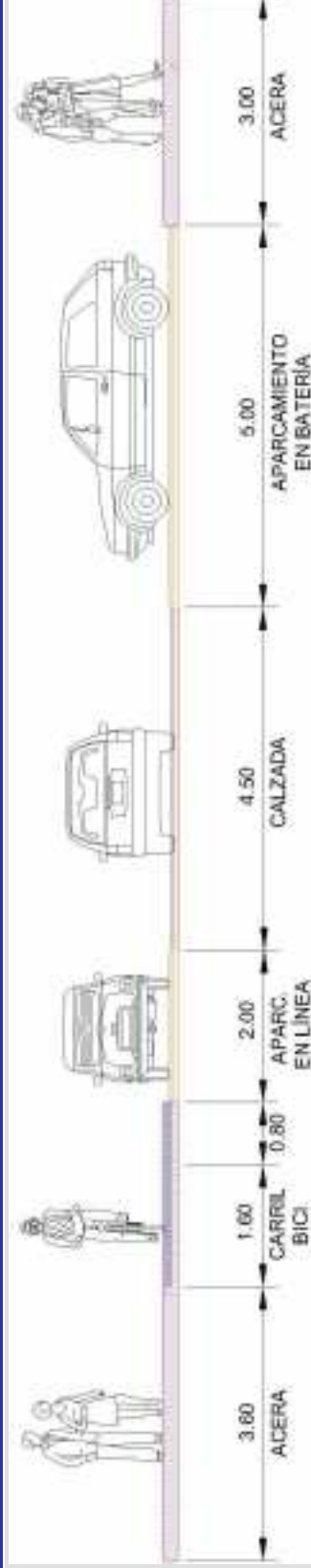
ACTUACIÓN 9 – CONEXIÓN PL. DELS VENTS - PUERTO

Tramo: Carrer Clot de la Mota (Alcoi– Cibele)

SECCIÓN INICIAL



SECCIÓN FINAL



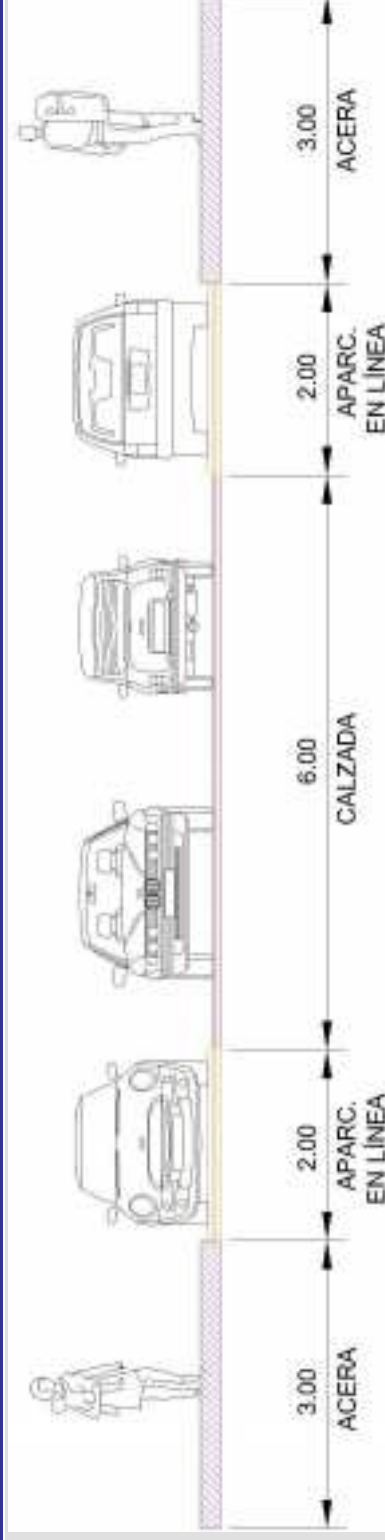
ACTUACIONES RED DE ITINERARIOS CICLISTAS	
A IDENTIFICACIÓN	ACTUACIÓN 8 – CONEXIÓN PL. DELS VENTS PUERTO
Tramo:	Carrer Cibele (Pl.Rosa dels Vants – C.Clot de la Mota)
Longitud:	135 m
B INFRAESTRUCTURA BASE	
Tráfico motorizado	Densidad: baja Ancho: 16 m Calzada 10 m Acers 3 m Nº carriles: 2 CxSentido Estacionamiento: L/L Posibilidades ampliación sección: Sección total No
Sección actual	
Pendientes	Nula
C PROPUESTA	
Tipo:	Acera Bici Bidireccional (AB2))
Actuaciones o soluciones puntuales necesarias:	
-	Supresión estacionamiento línea en margen sur para ampliar acera.
-	Implantación de la vía ciclista sobre la acera ampliada.
-	Cruce sobre P. Rosa dels Vents para acceder al bulevar central (R9), y sobre Av Pau para acceder a su acera bici en margen sur (R8)
Descripción (Objetivo)	
Conexión ramales existentes entre puerto (R8) y Pl Rosa dels Vents (R7)	
Observaciones:	

ACTUACIONES RED DE ITINERARIOS CICLISTAS

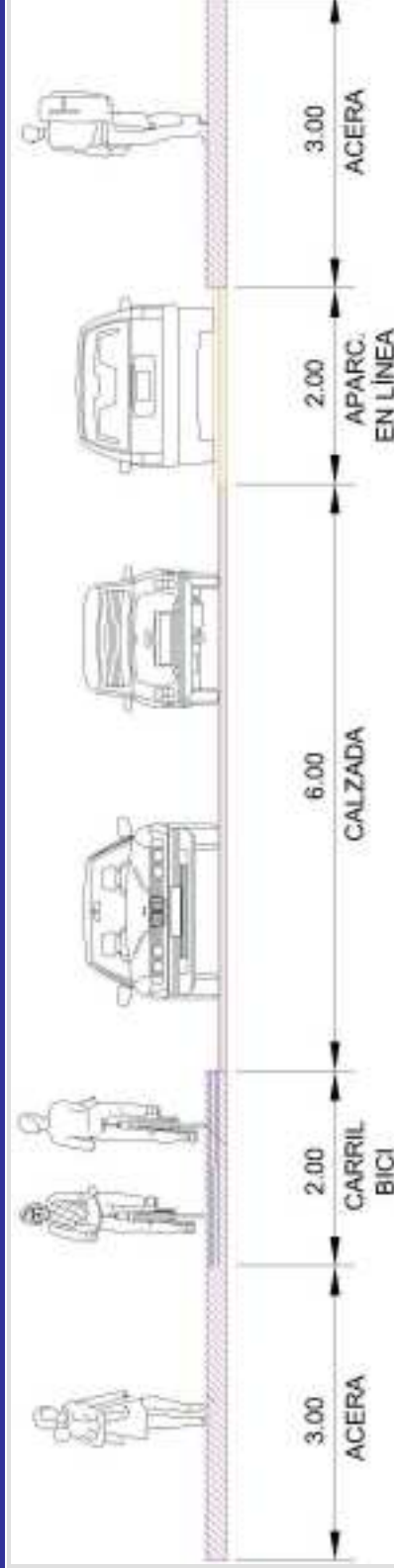
ACTUACIÓN 9 – CONEXIÓN PL. DELS VENTS - PUERTO

Tramo: Carrer Cibele (Pl.Rosa dels Vants – C.Clot de la Mota)

SECCIÓN INICIAL



SECCIÓN FINAL



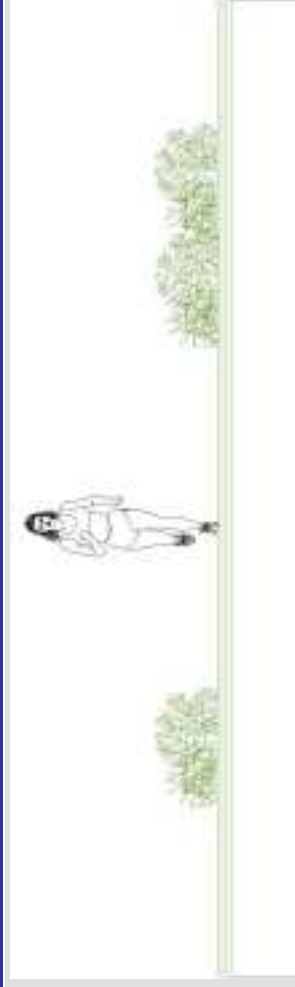
ACTUACIONES RED DE ITINERARIOS CICLISTAS	
A IDENTIFICACIÓN	ACTUACIÓN 9 – CONEXIÓN PARC CLOT DE LA MOTA – PASSEIG NEPTÚ
Tramo:	Parc Clot de la Mota Pl.Rosa dels Vents – C.Legazpi)
Longitud:	440 m
B INFRAESTRUCTURA BASE	
Tráfico motorizado	Densidad: NO Ancho: indefinido Nº carriles: NO Estacionamiento: NOL Posibilidades ampliación sección: Sección total Sí (zona verde)
Sección actual	
Pendientes	Nula
C PROPUESTA	
Tipo:	Senda bici segregada bidireccional (SBPS)
Actuaciones o soluciones puntuales necesarias:	- Estudio trayectoria en zona verde, a ambos lados de Carrer Rioja, buscando continuidad entre Pl. Rosa dels Vents y Carrer L'Armada Espanyola
Descripción (Objetivo)	Conexión ramales existentes en Passeig Maritim Netpú (R8) y Pl.Rosa dels Vents (R7)
Observaciones:	

ACTUACIONES RED DE ITINERARIOS CICLISTAS

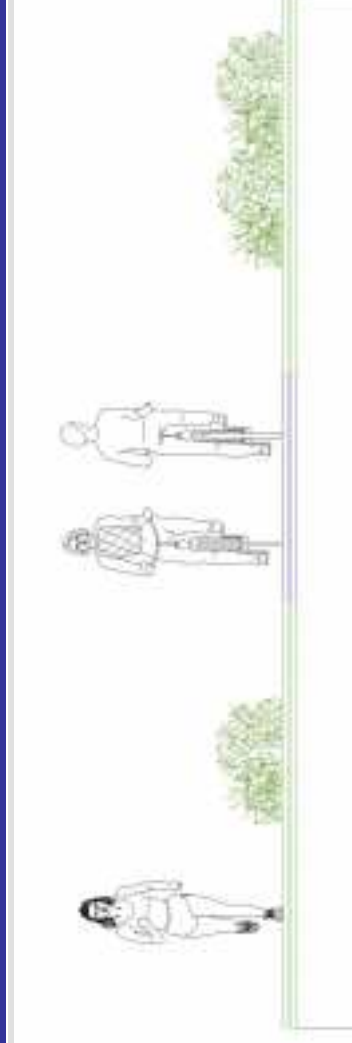
ACTUACIÓN 9 – CONEXIÓN PARC CLOT DE LA MOTA – PASSEIG NEPTÚ

Tramo: Parc Clot de la Mota Pl.Rosa dels Vents – C.Legazpi)

SECCIÓ INICIAL



SECCIÓ FINAL



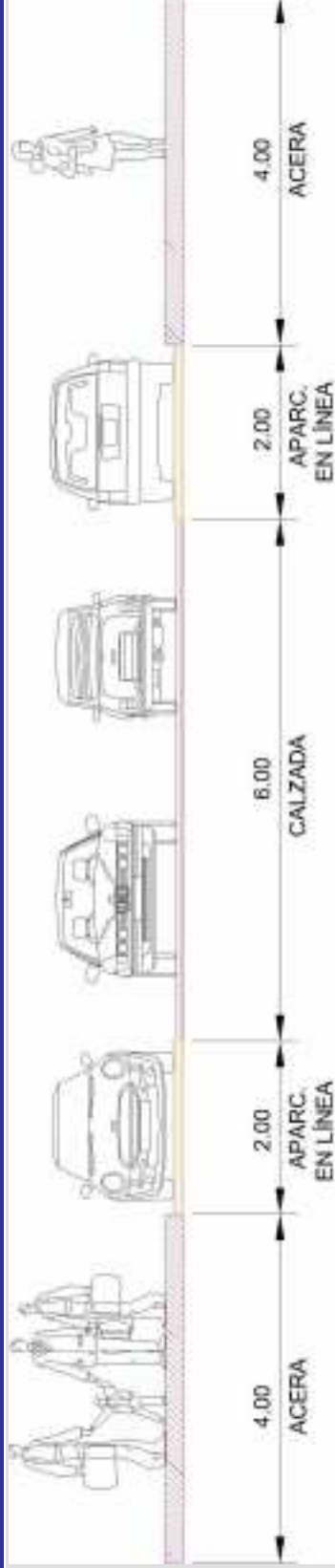
ACTUACIONES RED DE ITINERARIOS CICLISTAS	
A IDENTIFICACIÓN	ACTUACIÓN 9 – CONEXIÓN PARC CLOT DE LA MOTA – PASSEIG NEPTÚ
Tramo:	L'Armada Espanyola (C.Legazpi- Passeig Neptú)
Longitud:	180 m.
B INFRAESTRUCTURA BASE	
Tráfico motorizado	Densidad: media-baja
Sección actual	Ancho: 16 m Calzada 10 aceras 6m (2x3m)
	Nº carriles: 2 - IxSentido Estacionamiento: L/L Posibilidades ampliación sección: Sección total No
Pendientes	Nula
C PROPUESTA	
Tipo:	Carril bici protegido bidireccional (CBP2)
Actuaciones o soluciones puntuales necesarias:	
-	Supresión estacionamiento línea en margen sur
-	Implantación de la vía ciclista sobre la calzada obtenida, resguardo y bordillo
-	Cruce en Passeig Maritim Neptú y estudio de continuidad por desnivel con acera Bici (R8) en Passeig Neptú
Descripción (Objetivo)	
Conexión ramales existentes en Passeig Maritim Neptú (R8) y Pl.Rosa dels Vents (R7)	
Observaciones:	

ACTUACIONES RED DE ITINERARIOS CICLISTAS

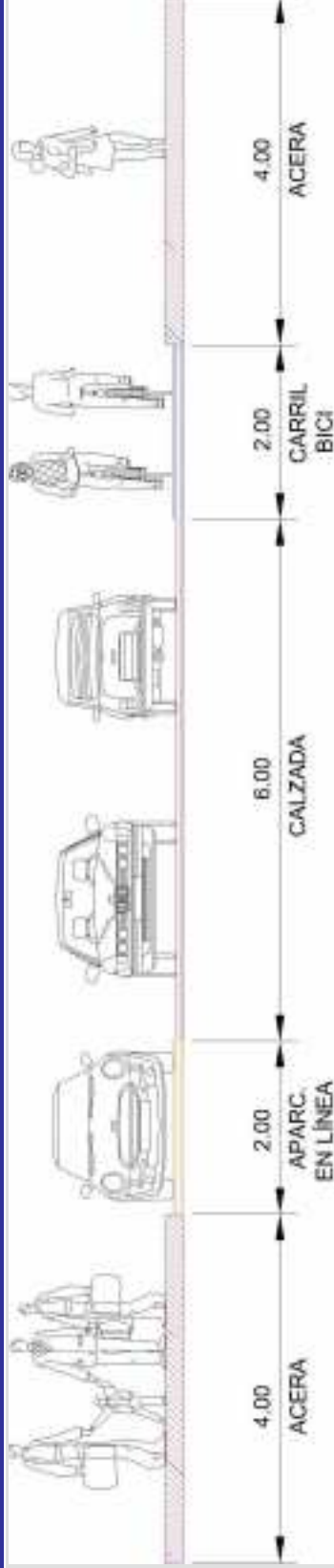
ACTUACIÓN 9 – CONEXIÓN PARC CLOT DE LA MOTA – PASSEIG NEPTÚ

Tramo: L'Armada Espanyola (C.Legazpi- Passeig Neptú)

SECCIÓN INICIAL



SECCIÓN FINAL



ACTUACIONES RED DE ITINERARIOS CICLISTAS	
A IDENTIFICACIÓN	ACTUACIÓN 11 – CARRETERA DE GRAU NORTE: SEPARACIÓN ESPACIO PEATONAL DEL CICLISTA
Tramo:	Carretera De Grau (Germans Gea – Mare de deu Blanqueta)
Longitud:	815 m
B INFRAESTRUCTURA BASE	
Tráfico motorizado	Densidad: alta Ancho: 19,6 m Calzada 9 Acera lateral 2,8 Acera Central 3,8 Nº carriles: 3= 2CxSentido Norte + 1C x Sentido Sur Estacionamiento: NO Posibilidades ampliación sección: Sección total No
Sección actual	
Pendientes	Nula
C PROPUESTA	
Tipo:	Acera Bici bidireccional (AB2)
Actuaciones o soluciones puntuales necesarias:	
-	Delimitación usos peatonal y ciclista mediante señalización horizontal marcas viales o pavimentación diferenciada.
Descripción (Objetivo)	
Separación espacio peatonal del ciclista en tramo T44 (Ramal R4)	
Observaciones: Estudio de ampliación de acera central por reducción de número de carriles en la calzada principal, en función de propuesta de Bypass entre Ctra Grau y El Marjal	

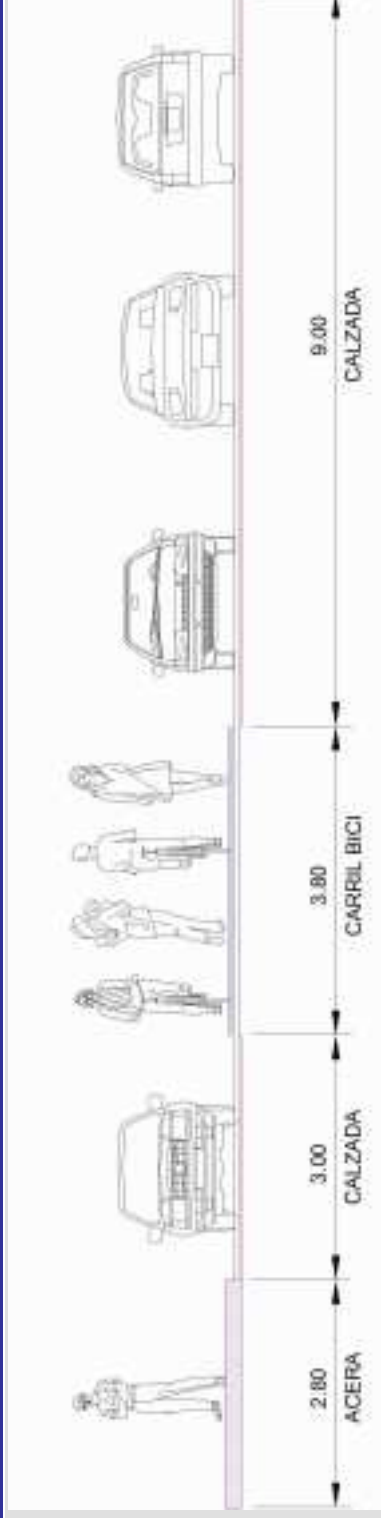


ACTUACIONES RED DE ITINERARIOS CICLISTAS

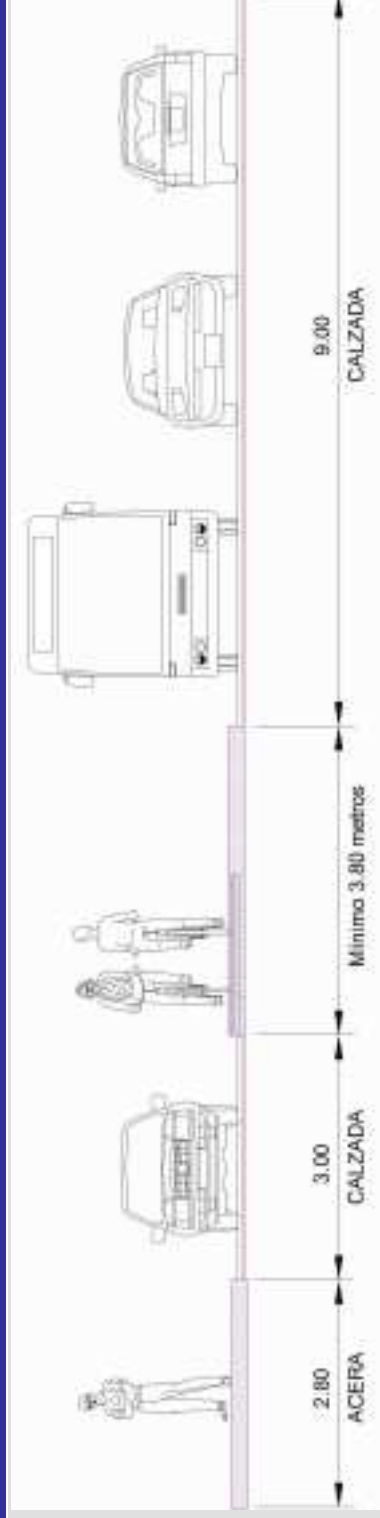
ACTUACIÓN II - CARRETERA DE GRAU NORTE: SEPARACIÓN ESPACIO PEATONAL DEL CICLISTA

Tramo: Carretera De Grau (Germans Gea – Mare de deu Blanqueta)

SECCIÓN INICIAL



SECCIÓN FINAL





En la tabla que se desarrolla a continuación se resumen los puntos referidos a alteración de secciones del viario propuestas por las actuaciones sobre itinerarios ciclistas

Tabla I Propuesta de red ciclista, características tramos propuestos

TRAMO	Restricciones	Sentidos	carriles	Estacionamiento	OBS
N00 Centro Histórico					
	Sant Francesc de Borja	Área 20	Peatonal con orientación de la ubicación ciclista	PROH	
	Duc Alfons El Vell -	Área 20	Peatonal con orientación de la ubicación ciclista	PROH	
	Carmelita Rita	Área 20	Peatonal con orientación de la ubicación ciclista	PROH	
N01 Plaza Prado - Raval					
	Carrer Rausser	Peatonal	Tram Circulacio a Peu	PROH	
	Carrer Legonari Bernabeu	área 30	sur	L/L	
	Carrer Cavanilles	area 30	norte	L/L	
	Rafelcofer		2	L/B	
N02 Xeresa-Plaza Elíptica-República Argentina					
	República Argentina		2	1 cxs	B/B
	Pl. Elíptica		circular	2c	B
	Xeresa		2	1 x S	B/L-B/proh
	Xeresa		2	1 x S	B/L-B/proh
N03 Passeig Germanies					
	Passeig Germanies Bulevar Oeste	Bulevar	‘	‘	‘
	Passeig Germanies Bulevar Centro	area 30	2x 1	1 x S	-/L
	Pl Crist Rei		circular	2	...
N04 Ribera Oeste Serpis					
	Construcción soporte itinerario peatonal Ciclista desde Avda. del Raval hasta Avda. Blasco Ibáñez				
	Paso peatonal ciclista sobre nivel fluvial				
N05A Polígono d'Alcodar					
	Avenida de Blasco Ibáñez		2	2 x S	no
N05B Polígono d'Alcodar					
	Gran Vía Castell de Bairén		3	2S IN	no
N06 La Vital					
	Avenida de La Vital		2 sentidos	2 C x S	NO
N07 Universidad Pl Rosa dels Vents					

TRAMO	Restricciones		Sentidos	carriles	Estacionamiento		OBS
	peatonal	peatonal			NP/NP	Estacionamiento ilegal	
N08 Conexión Universidad Rosa dels Vents-Puerto	Oltra W	peatonal	Sin tráfico	-	NP/NP		
	Rábida W	peatonal	PEATONAL	-	no		
	Cíbele		2	1 CXS	L/L		Futura area 30
N09 Rioja y conexión final Neptú	Clot de la Mota		1	1 CXS	B/B		Futura area 30
	ParcClot de La Mota	Peatonal	-	-	-		
	Carrer l'Armada Española		2	1 CXS	L/L		

Régimen de uso de los espacios públicos en relación a peatones y ciclistas.

En ejercicio de las competencias municipales en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, reconocidas por la legislación vigente, el uso de las vías públicas por parte todos los usuarios en lo que se refiere a peatones y ciclistas habrá de ser regulado por medio de una **Ordenanza Municipal** que contemple todos los aspectos de convivencia: deberes de estos usuarios y deberes con estos usuarios:

- Las normas de circulación para las bicicletas y peatones en las vías ciclistas y zonas peatonales.
- Los criterios de señalización de las vías de utilización general y las específicas para áreas peatonales y de circulación de bicicletas.
- Las infracciones derivadas del incumplimiento de las normas establecidas y las sanciones aplicables a las mismas.

La ordenanza contemplaría los siguientes aspectos:

Ambito de aplicación

Su ámbito de aplicación será el término municipal de Gandia y obligará a titulares y usuarios de las vías públicas y terrenos urbanos aptos para la circulación o no aptos pero de uso común.

Señalización

Compete al ayuntamiento la colocación de la señalización. La colocada en los accesos a los núcleos urbanos regirá dentro de los mismos salvo señalizaciones específicas en tramos de calle. Los usuarios del viario están obligados a su cumplimiento adaptando su comportamiento al mensaje de las señales.

Las señales instaladas en las entradas de las zonas de prioridad peatonal y demás áreas de circulación restringida o de estacionamiento limitado, rigen en general, salvo excepción expresamente señalizada, para la totalidad del viario interior del perímetro.

Las vías ciclistas tendrán una señalización específica vertical y horizontal. Las señales horizontales indican el sentido de circulación, advierten de la proximidad de un paso de peatones, de un semáforo o una intersección. Las verticales regulan los espacios compartidos con peatones, las paradas obligatorias con semáforos en los cruces y advierten a los conductores de vehículos a motor de la presencia o incorporación de ciclistas en los dos sentidos de circulación. Además de estas señales el Ayuntamiento podrá incorporar otras informativas o de precaución complementarias a las existentes.

Estará autorizada la implantación de dispositivos y/o señalización específica que contribuyan a la seguridad y comodidad de los/as ciclistas, tanto en calles de tráfico mixto como en calles que disponen de vía ciclista, como los siguientes:

- Vías ciclistas en dirección opuesta a la del tráfico motorizado;
- Zonas avanzadas de espera en intersecciones semaforizadas.

Peatones

Los peatones circularán por las aceras, paseos y zonas peatonales debidamente señalizadas. Atravesarán las calzadas y las vías ciclistas por los pasos señalizados. No obstante, los peatones podrán atravesar la calzada y las vías ciclistas, fuera de las zonas señalizadas, para lo cual, deberán cerciorarse de que pueden hacerlo sin riesgo ni entorpecimiento indebido.

En el caso de que la vía ciclista sea una acera bici, para acceder a las líneas de estacionamiento y a las intersecciones con la calzada los peatones pueden necesitar cruzar el espacio ciclista, de modo que el uso del mismo no puede ser restrictivo. El peatón no debe circular ni permanecer parado por la acera bici, pero sí cruzar por la misma con la prioridad que la acera le otorga.

El órgano municipal competente podrá establecer zonas de prioridad peatonal, en las que se restringirá total o parcialmente la circulación y el estacionamiento de vehículos, determinando las condiciones concretas en que deberá desarrollarse la circulación en el área afectada. Deberán señalizarse en los accesos, para usuarios entrantes y salientes de dicha zona. Y los vehículos que circulen deberán adecuar su velocidad, siendo ésta de 20 km/h máximo en calles residenciales y de 30 km/h en áreas 30.

Si por las zonas de prioridad peatonal circulan patines o bicicletas, gozarán de prioridad sobre el resto de vehículos pero no sobre los peatones.

Por razones de seguridad de tráfico y de tránsito peatonal, los pasos de peatones podrán ser construidos a cota superior a la de la calzada siempre que cumplan los requisitos de accesibilidad. En todo caso, se atenderá a la continuidad física y formal de los itinerarios peatonales, sobre todo en la confluencia de las bocacalles con viales de primer y segundo orden, así como en la totalidad de las áreas residenciales.

Asimismo, podrán instalarse dispositivos que contribuyan a la seguridad del tránsito peatonal allí donde coexista con la circulación de bicicletas por itinerarios señalizados en zonas de prioridad peatonal. Igualmente, y por las mismas razones, podrán ser instaladas en la calzada bandas debidamente señalizadas con el fin de obligar a la reducción de velocidad de los vehículos.

Bicicletas

Las bicicletas, sujetas como cualquier otro vehículo a la normativa de la DGT, circularán

- obligatoriamente, por los carriles bici segregados.
- preferentemente, por el resto de vías ciclistas, por las calzadas en áreas 30 y por el resto de itinerarios señalizados específicamente
- en caso de que no existan infraestructuras que les otorguen prioridad, circularán preferentemente por la calzada ordinaria.

En el caso de que no exista carril bici u otra vía de las especificadas, las bicicletas podrán circular, excepto en momentos de aglomeración de peatones, por:

- las aceras, andenes y paseos de más de 5 metros y 3 metros de espacio libre.
- parques públicos y áreas peatonales.
- zonas de prioridad invertida en los dos sentidos de circulación.

A los efectos expresados en este punto, se entenderá que hay aglomeración cuando no sea posible conservar 1 metro de distancia entre la bicicleta y los peatones que circulen, o circular en línea recta 5 metros de manera continuada. El Ayuntamiento establecerá aquellas restricciones que considere oportunas, señalizando pertinentemente la zona y estableciendo alternativas.

Las condiciones de circulación de las bicicletas en estos espacios reservados a los peatones serán las siguientes:

- Habrán de respetar siempre la preferencia de los peatones.
- Adecuarán la velocidad a la de los peatones, sin superar los 10 Km/h.

- Se abstendrán de hacer cualquier maniobra que pueda afectar a la seguridad de los peatones, respetando la distancia de 1 metro de separación.

Habrán de evitar circular a menos de 1 metro de las fachadas.

Las bicicletas deberán acogerse a la normativa de tráfico y a las ordenanzas municipales como cualquier vehículo.

El diseño de infraestructuras ciclistas seguirá los criterios de ordenación urbana vigentes en el PGOU.

Las bicicletas deberán llevar timbre, luces y reflectantes con arreglo a la legislación. Podrán acoplarse remolques y sillas homologados. Los remolques o semirremolques podrán usarse de día u de noche para transporte de bultos y niños y con las limitaciones de peso referidas a cada dispositivo en sí. Las sillas para menores podrán transportar niños/as de hasta 7 años con la limitación de peso que dichas sillas refieran.

Las vías ciclistas, segregadas del resto del tráfico y de las zonas destinadas al tránsito peatonal, solamente podrán ser utilizadas para la circulación en bicicleta, patines, triciclos para adultos, bicicletas eléctricas y sillas de personas discapacitadas. Los usuarios de tales vías deberán mantener una velocidad adecuada, de un máximo entre 15 - 20 km./h.

La circulación en bicicleta por los itinerarios marcados en las aceras o con señalización vertical y resto de zonas peatonales deberá realizarse dentro de las bandas señalizadas, si las hubiere, manteniendo una velocidad máxima de 10 Km./hora y respetando en todo caso la prioridad de paso de los peatones. Los ciclistas, asimismo, vendrán obligados a mantener una distancia de al menos un metro en las maniobras de adelantamiento o cruce con peatones y a no realizar maniobras bruscas que pongan en peligro su integridad física.

En las zonas y calles peatonales saturadas, podrá fijarse una prohibición total de circulación de bicicletas en horario previamente establecido.

Al circular por la calzada las bicicletas circularán preferiblemente por el carril derecho pudiendo ocupar la parte central del éste; el uso de otros carriles se producirá por circunstancias determinantes o por inminentes giros a la izquierda. No podrán utilizar las plataformas reservadas para transporte público a no ser que esté específicamente permitido y señalizado.

En los adelantamientos de vehículos a motor a bicicletas la distancia lateral mínima habrá de ser de 1,50 metros. Cuando los vehículos a motor circulen detrás de las bicicletas mantendrán una distancia de seguridad prudencial y proporcional a la velocidad, siempre como mínimo de 3 metros.

Las bicicletas se han de estacionar preferentemente en los lugares habilitados, dejando en todos los casos un espacio libre para los peatones de tres metros. Queda específicamente prohibido atarlas a árboles, semáforos, bancos, papeleras o delante de zonas donde haya reserva de carga y descarga en la calzada en horario dedicado a la actividad, de estacionamiento para personas con discapacidad, zonas de estacionamiento prohibido, paradas de transporte público, pasos para peatones, en los espacios habilitados para el estacionamiento de bicicletas de uso público y en elementos adosados a las fachadas.

Las infraestructuras específicamente diseñadas para el aparcamiento de bicicletas en las vías urbanas serán reservadas para uso exclusivo por dichos vehículos. Si en 50 metros no existen aparcamientos o se encuentran saturados, se podrán emplear los elementos de mobiliario urbano siempre que la integridad de éstos no se vea perjudicada ni su función alterada, y que no se entorpezca el tránsito de otros usuarios.

Los ciclos aparcados sin ruedas o sin tracción y que permanezcan así durante más de quince días desde la colocación del aviso de retirada, tendrán la consideración de abandonados.

Circulación, parada y estacionamiento en áreas peatonales y vías ciclistas

Los vehículos motorizados no podrán circular por aceras, zonas exclusivas de peatones, vías ciclistas o los mencionados carriles reservados.

En calles sin aceras, en las zonas de prioridad peatonal y en las de gran afluencia de peatones, todos los vehículos circularán con precaución y a velocidad máxima de 20 km/h.

La parada y estacionamiento por parte de los vehículos motorizados estará prohibida en vías ciclistas (y plataformas reservadas en general), pasos para ciclistas y resto de infraestructuras específicas para ciclos. Tampoco se podrá parar en donde se entorpezca la circulación de peatones o ciclistas, pasos a nivel de calzada y en donde se obstaculicen los accesos de peatones a los inmuebles, en aceras y rebajes de las mismas, y en jardines.

Tampoco podrán estacionar a la altura de las paradas de transporte público, ya que se ve perjudicada la accesibilidad peatonal al autobús. En este sentido el ayuntamiento deberá tomar las medidas pertinentes corrigiendo las marcas viales de estacionamiento que pudieran existir frente a estas paradas.

Procedimiento Sancionador

El procedimiento a tramitar para la imposición de sanciones por infracción a las normas contenidas en la Ordenanza Municipal y, en general, para la sanción de las infracciones previstas en la normativa de circulación, tráfico y seguridad vial será el previsto en el Real Decreto 320/1994 de 25 de febrero por el que se aprueba el Reglamento del Procedimiento Sancionador en la materia, o norma que lo sustituya. La responsabilidad por las infracciones a lo dispuesto en esta ordenanza recaerá directamente en el autor del hecho en que consista la infracción.

Las infracciones a los preceptos de la Ordenanza Municipal se clasificarán en leves, graves o muy graves.

Son infracciones leves:

- Transitar sobre patines o aparatos similares sin acomodar la marcha al peatón o con carácter deportivo fuera de las zonas señalizadas en tal sentido.
- Circular las bicicletas sin atender a las condiciones de circulación previstas en el apartado correspondiente de esta ordenanza.
- Ocupar los aparcamientos para bicicletas por parte de ciclomotores o motocicletas.
- El tránsito peatonal de manera continuada por las vías para ciclistas debidamente señalizadas.
- Circular en bicicleta de noche sin luz o sin reflectante.

Son infracciones graves:

- Circular por las zonas del centro histórico sin respetar el límite de velocidad y/o la preferencia peatonal.
- Circular vehículos motorizados por aceras, zonas exclusivas para peatones y vías ciclistas, de forma negligente.
- No respetar la prioridad en los pasos de peatones y en los de ciclistas.
- No respetar los vehículos motorizados y las bicicletas la prioridad peatonal en las zonas señalizadas.

- Estacionar vehículos motorizados sobre la acera, vías ciclistas, pasos para peatones y para bicicletas.
- Circular en bicicleta superando las velocidades permitidas con grave riesgo para los peatones.
- Modificación o alteración del contenido de las señales o colocación de elementos sobre las mismas que puedan inducir a confusión, reducir su visibilidad o eficacia, deslumbrar a las personas usuarias de la vía o distraer su atención.

Es infracción muy grave:

- Circular vehículos motorizados por aceras, zonas exclusivas para peatones y vías ciclistas, de forma imprudente o temeraria.

La normativa general de aplicación impondrá la cuantía de las sanciones, pudiendo ser éstas objeto de recurso según lo dispuesto en la legislación administrativa de éstos supuestos.

Publicación de la calificación de las vías e itinerarios ciclistas

El Ayuntamiento elaborará un catálogo general de acuerdo con la presente ordenanza, a fin de calificar las vías e itinerarios ciclistas dentro de alguna de las tipos existentes para público conocimiento de los ciudadanos. La nueva creación y/o la modificación sustancial de los trazados y/o características de estas vías e itinerarios implicará la necesidad de calificar, o, en su caso, revisar la calificación existente de conformidad con la propia clasificación de tipos de vías ciclistas en ambos casos.

Señalización

La señalización comprende un conjunto de elementos destinados a informar y ordenar o regular la circulación por una vía en condiciones de seguridad, eficacia y comodidad. Para cumplir estos objetivos la señalización debe cumplir los requisitos de claridad, sencillez y uniformidad.

La claridad exige que los mensajes se entiendan con facilidad y evitar recargar la atención del usuario con la reiteración de mensajes.

La sencillez implica la utilización del mínimo número de elementos que permitan a los usuarios tomar con comodidad las medidas o efectuar las maniobras necesarias.

La uniformidad tanto de los elementos como de su implantación es aconsejable para la familiarización con el significado de los mensajes.

Excepción hecha de las vías verdes que disponen de un catálogo de señales propio, el resto de las vías ciclistas se encuentran con enormes carencias tanto en lo que se refiere a la señalización vertical como a las marcas viales recogidas reglamentariamente; carencias que dificultan el diseño adecuado de los itinerarios para bicicletas y que suscitan la necesidad de completar la señalización reglamentaria con otra de carácter de recomendación¹.

El ciclista ha de saber en todo momento si la vía por la que circula es uni- o bidireccional, qué preferencias existen respecto a automovilistas y viandantes, debe ser avisado de los posibles peligros con suficiente antelación, informado sobre que maniobras puede o no realizar y se le ha de comunicar los diferentes itinerarios por los que puede optar, así como los servicios de interés que encontrará en su recorrido, de forma que le permita tomar las decisiones oportunas con el mínimo de titubeos.

Tipos de señalización.

La señalización en general se clasifica según dos criterios diferentes. El primero de ellos atiende a la ubicación de las señales, distinguiéndose entre señalización vertical y horizontal. El segundo criterio se basa en el carácter del mensaje que se transmite, diferenciando en este caso entre señales de advertencia, de regulación y de información.

Señalización vertical. Consiste en paneles de un tamaño normalizado colocados sobre soportes, de altura también normalizada, situados en los márgenes de la vía de forma que sean fácilmente visibles pero evitando que supongan un obstáculo, tanto para ciclistas, peatones o vehículos motorizados. Con respecto al segundo criterio las señales verticales se distinguen por la forma: triangulares las señales de advertencia, circulares las señales de regulación y cuadradas o rectangulares las señales informativas.

Dentro de la señalización vertical cabe considerar además las señales luminosas de los semáforos.

Señalización horizontal. Son marcas viales pintadas sobre el pavimento. Se dividen en marcas longitudinales, cuyo objetivo principal es el encauzamiento del tráfico, marcando claramente los límites de la vía o de los distintos carriles, marcas transversales, que indican puntos de detención, (obligatoria o posible), o de precaución y otros signos

¹ *La propia Dirección General de Tráfico está desarrollando una propuesta de nueva señalización tal como se recoge en la publicación “Manual de recomendaciones de diseño, construcción, infraestructura, señalización y balizamiento de carril-bici”. Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior, Madrid, 2000.*

puntuales, como flechas símbolos, etc., que se utilizan para reforzar los mensajes de la señalización vertical o como ayuda a los usuarios de la vía.

Señalización ciclista observada en el Reglamento General de la Circulación.

En el Reglamento General de la Circulación aparece un pequeño grupo de señales verticales relacionadas directamente con la circulación ciclista, y algunas de las marcas viales, que sin ser específicas de este tipo de circulación, pueden ser de aplicación en este campo.

Señales verticales

- R-407 Camino reservado para ciclos.
Obligación para conductores de ciclos y ciclomotores de circular por el camino a cuya entrada esté situada y prohibición a los conductores de los demás vehículos.
- R-114 Entrada prohibida a ciclos.
Prohibición de acceso a ciclos.
- R-102 Entrada prohibida a vehículos motorizados.
- P-22 Paso o cruce de ciclistas.
Peligro por la proximidad de un paso para ciclistas o de un lugar donde los ciclistas salen a la vía o la cruzan.

Marcas viales

- M-4.4. Marca de paso para ciclistas.
Indica el lugar de la calzada por donde deben atravesar los ciclistas.
- M-2.4. y M-17. Marcas de separación de carriles especiales.
Indican el carril de la calzada que se utilizará únicamente por los vehículos autorizados.
- M-7.6. Marca de comienzo de carril reservado.
Indica el comienzo del carril reservado.

Estas tres últimas señales horizontales no están especialmente diseñadas para el tráfico ciclista, por lo que no se adaptan exactamente a las necesidades de las vías ciclistas.

Otras señales del Reglamento utilizables en vías ciclistas

También es necesario considerar en la señalización de las vías ciclistas las siguientes señales de uso general, válidas para este tipo de tráfico:

Señalización vertical:

- R-2 Stop
Obligación de parar a cualquier vehículo en el punto señalizado.
- R-1 Ceda el paso
Obligación de observar la preferencia de los vehículos que se encuentren en la vía a la que se accede.
- R-102 Entrada prohibida a vehículos de motor
- S-28 Calle residencial
- S-29 Fin de calle residencial

Indica las zonas de circulación especialmente acondicionadas que están destinadas en primer lugar a los peatones y en las que se aplican las normas especiales de circulación siguientes:

- La velocidad máxima está fijada en 20 Km./hora. Los conductores deben conceder prioridad a los peatones. Los vehículos no pueden estacionar más que en los lugares establecidos por señales o marcas.
- Los peatones pueden utilizar toda la zona de circulación. Los juegos y los deportes están autorizados en la misma. Los peatones no deben estorbar inútilmente a los conductores de vehículos.

Señalización Horizontal

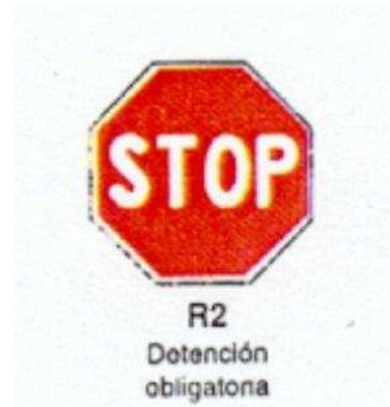
- M-2.4. y M- 17. Marcas de separación de carriles especiales.
Indica el carril de la calzada que se utilizará únicamente por los vehículos autorizados.
- M-7.6. Marca de comienzo de carril reservado.
Indica el comienzo del carril reservado.

Estas tres últimas señales horizontales no están especialmente diseñadas para el tráfico ciclista, por lo que no se adaptan exactamente a las necesidades de las vías ciclistas.

Señalización vertical

Señalización específica y señalización utilizable en vías de tráfico ciclista.

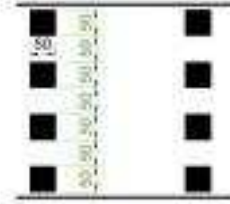
Ilustración I Señales del Catálogo de la DGT utilizadas en el ámbito de las vías ciclistas



Señalización horizontal

Marca vial M-4.4, que indica la existencia de un cruce de vía ciclista

Ilustración 2 Marca Vial M-4.4: cruce ciclista en la Calzada



Marca vial que informa de la presencia de un cambio brusco de la rasante del pavimento. Son elementos de disuasión de velocidades excesivas del tráfico.

Ilustración 3 Marca Vial cambio de rasante



Señalización recomendada

Se estima que la señalización existente es insuficiente en algunos tramos, dada la variedad de tipos de vías para bicicletas y de situaciones que los ciclistas han de afrontar en sus recorridos, por lo que a continuación se propone un conjunto de señales y marcas viales que complementan las contempladas por el Reglamento General de la Circulación.

Señalización vertical

Ilustración 4 Señales de información de existencia de vía ciclista, su denominación y sus accesos



Ilustración 5 Señal de inicio y fin de la vía ciclista.

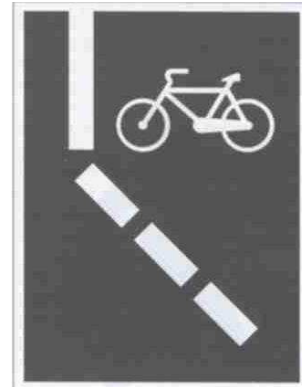


Ilustración 6 Señales informativas de tipo de vía: compartida o en paralelo con espacio peatonal



Ilustración 7 Señal informativa de cruce de vía ciclista en dos sentidos



Ilustración 8 Señales normativas de calle residencial y de área o zona 30



Indican la existencia de zonas con normativa específica.

Ilustración 9 Señales informativas, hitos de población y de referencia



Informan de las distancias a lugares determinados y de la existencia de una vía ciclista en la dirección indicada.

Ilustración 10 Señal informativa de fondo de saco excepto para ciclos



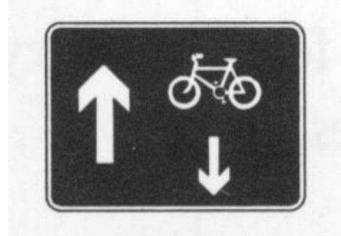
Indica que la vía en cuestión no dispone de salida, excepto para las bicicletas.

Ilustración 11 Señal informativa de existencia de aparcamiento para ciclos



Indica la existencia de un lugar acondicionado para estacionar los ciclos.

Ilustración 12 Señal informativa de carril bici a contramano



Informa de la existencia de tráfico ciclista con sentido contrario al del tráfico motorizado.

En intersecciones semaforizadas pueden disponerse dos tipos de semáforos destinados al tráfico ciclista, distintos de los circulares con fondo de color rojo, ámbar y verde, dirigidos al tráfico en general. Semáforos circulares con fondo en negro y pictograma de color, que se dirigen exclusivamente a los usuarios que aparecen en el pictograma, (en este caso un ciclo) y cuadrados con fondo negro y pictograma en color, utilizados para los cruces de peatones. Estos últimos pueden incorporar además la silueta de un ciclo, indicando el que el cruce se efectúa simultáneamente con los peatones.

Ilustración 13 Señales luminosas en semáforos para vía ciclista (circular) y para cruces compartidos con peatones

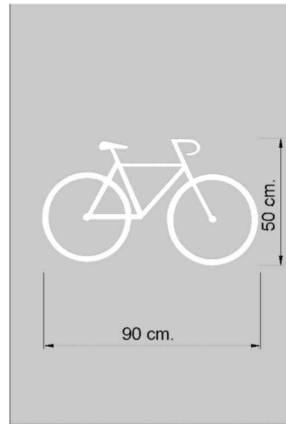


Semáforo sobre vía ciclista

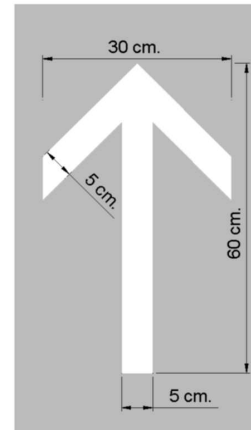


Semáforo en cruce de vial motorizado dirigido a peatones y ciclistas

Ilustración I4 Señalización horizontal recomendada



Pictograma de ciclo



Flecha: Indica la dirección

3.6.5 Señalización utilizada en Las Vías Verdes

Se denominan Vías Verdes aquellas sendas- bici que discurren por medios naturales y son compartida por paseantes y ciclistas. Habitualmente, la plataforma está constituida por las antiguas líneas ferroviarias en desuso. En el desarrollo del programa de Vías Verdes se ha ido configurando un catálogo propio de señales verticales y horizontales, así como de paneles informativos. Las señales verticales son rectangulares o cuadradas, de dimensiones 40 x60 cm. ó 40x40 cm., con fondo marrón, de las cuales se muestran las siguientes:

Ilustración 15 Señalización de Vías Verdes

Señal direccional vertical



Señales informativas



Area de descanso



Recomendación de cruzar caminando

Señales preventivas



Aviso de cruce peligroso



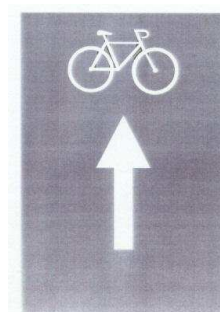
Aviso de ceda el paso

Señales prohibitivas:



limitación de velocidad

Señalización horizontal



Tamaño, material e implantación de las señales

Evidentemente, el tamaño de las señales verticales y horizontales destinadas a las vías ciclistas deberá adaptarse a las características de las mismas. La velocidad de diseño es mucho menor que la usual en vías de tráfico motorizado y por tanto, la percepción de la señalización es posible con señales de menores dimensiones a las que se emplean en las carreteras convencionales. El menor tamaño de las señales, permite también su implantación en los márgenes a una distancia menor respecto de los bordes de la vía que en el caso de las carreteras

En consecuencia, el tamaño aconsejado de las señales de las vías de uso exclusivo ciclista, según tipo, es el siguiente:

- señales cuadradas: 40 cms. de lado,
- señales rectangulares: 40 cms. de ancho por 60 cms. de altura,
- señales triangulares: 60 cms de altura,
- señales circulares: 40 cms. de diámetro.

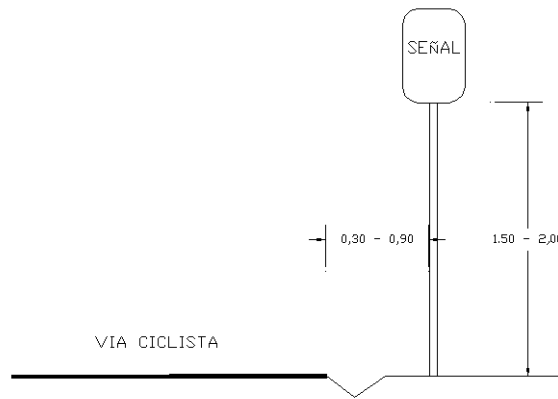
Lo mismo ocurre con la distancia a la que hay que colocar las señales respecto de la circunstancia de la que se desea avisar, que disminuye considerablemente respecto de la utilizada en carreteras. A estos efectos se considera la visibilidad fisiológica, que es la distancia máxima a la que se puede leer un mensaje es igual a 300 veces la altura de la letra o símbolo. La distancia a la que se colocarán las señales en una vía ciclista respecto del objeto de la misma no será inferior a la mínima necesaria para que un usuario la perciba, la interprete y decida la maniobra a ejecutar.

Como norma general, las señales se situarán en el margen derecho de la plataforma, de tal forma que su borde más próximo diste entre 0,3 y 0,9 metros del borde exterior de la vía, y que la diferencia de cota entre el borde inferior de la señal el borde de la plataforma esté comprendida entre 1,5 y 2,0 metros.

Se evitará en la colocación de las señales que una señal impida la visibilidad de otra posterior. En caso de tener que disponer dos señales muy próximas es mejor solución la disposición de las dos señales en un único poste.

Se considera desaconsejable el empleo de pintura reflectante o retroreflexiva ya que produce destellos con la luz solar dificultando la visibilidad diurna, sin aumentar la visibilidad nocturna dado el alumbrado utilizado por las bicicletas.

Ilustración 16 Implantación de señales en vías ciclistas



Resumen actuaciones generales en Zonas de prioridad peatonal

Zonas 20 de Prioridad Residencial

Actuaciones o soluciones puntuales necesarias:

- Limitación velocidad tráfico motorizado a 20 Km/h.
- Medidas de control de tráfico. Medidas de “calmado de tráfico”; elementos de urbanización y trazado adecuados. implantación de dispositivos limitantes de acceso y velocidad: bolardos abatibles que permitan entrada a no residentes sólo a pie o en bicicleta. vehículos de emergencia y servicios especiales y carga/descarga
- Delimitación de la zona y señalización con S28 (entrada) y S29 (salida)
- Mantener separación calzada-acera.. ambas a nivel
- Restringir zonas de estacionamiento a localizaciones específicas
- Actuaciones específicas sobre anchos de sección y eliminación de bandas de estacionamiento si es necesario. Apoyo mediante parking subterráneos o periféricos.
- Reservar espacios de parada de vehículos de carga y descarga, pero con elementos de calmado de tráfico.
- En espacios de confluencia con viario exclusivamente peatonalizado: mantener prioridad peatonal: tratamiento como calles de coexistencia.
- Eliminación de discontinuidades en los itinerarios peatonales también de segundo orden.



S-28: Señalización de entrada

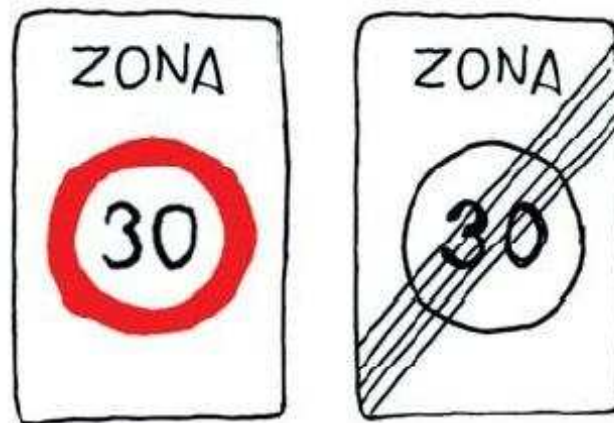


S-29: Señalización de salida

Zona 30

Actuaciones o soluciones puntuales necesarias:

- Limitación velocidad tráfico motorizado a 30 Km/h.
- Medidas de control de tráfico. Medidas de “calmado de tráfico”; elementos de urbanización y trazado adecuados. implantación de dispositivos limitantes de acceso y velocidad
- Delimitación de la zona y señalización con S30 (entrada) y S31 (salida)
- Adecuación de sentidos de circulación en vías de sentido único, que penalicen la velocidad de tráfico de paso: no más de un tramo con prioridad.
- Ampliación aceras: ajuste del ancho de la sección de la calzada a lo necesario para circulación.
- Eliminación de discontinuidades en los itinerarios peatonales también de segundo orden.
- Regulación de la oferta de aparcamiento o supresión de la misma en algunos puntos: plazas residentes apoyadas por parking subterráneos.



S-30: Entrada a Zona 30 S-31: Salida de Zona 30

Vía verde, normativa para usuarios

La vía verde establece la siguiente normativa:

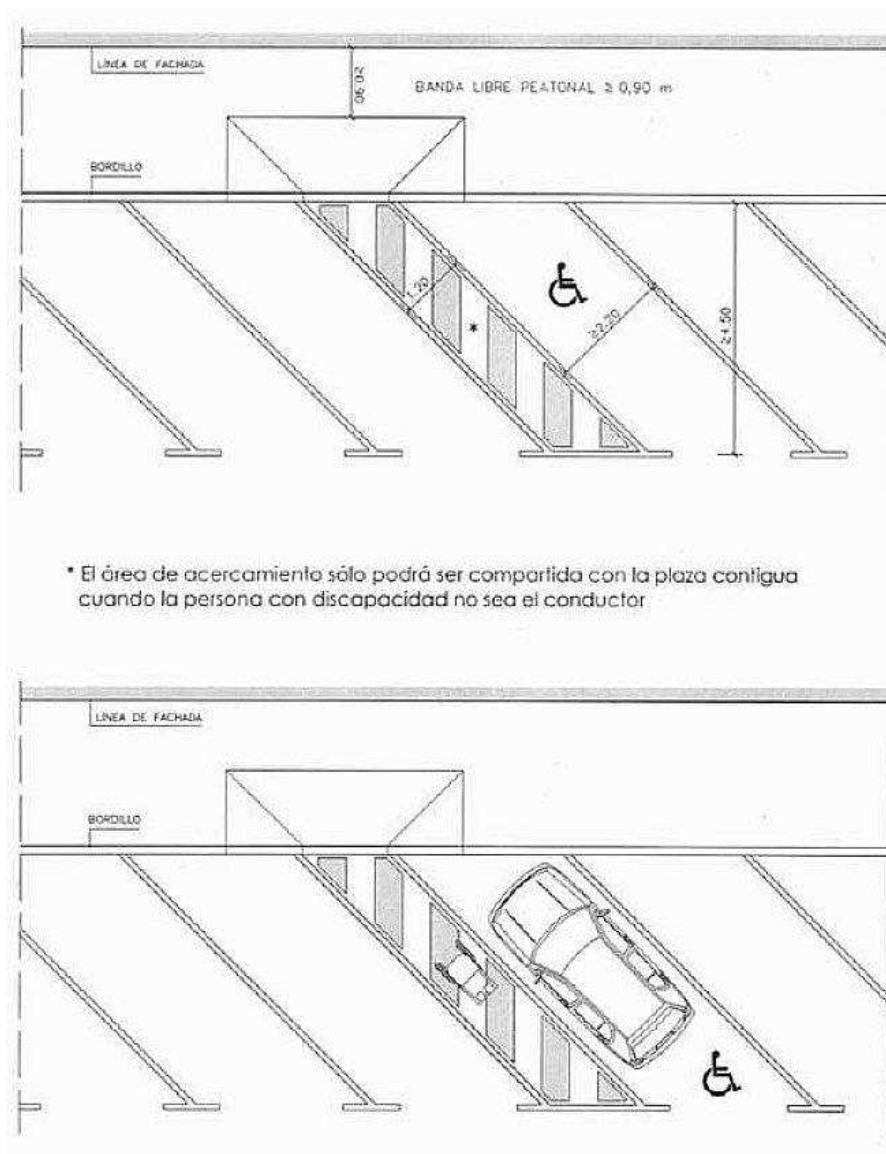
- Respetar y haz respetar las normas y señales de la vía verde.
- No circules a velocidad excesiva.
- Circula solo por lugares permitidos.
- Respetar la prioridad de paso.
- Mantente a tu derecha y adelanta por la izquierda.
- Avisar antes de adelantar.
- Advierte las maniobras y evita giros bruscos.
- No interrumpas el paso a otros usuarios.
- Circule en fila en túneles y pasos estrechos.
- Se recomienda el uso de casco a ciclistas, patinadores y caballista.

Directrices aparcamiento de personas con movilidad reducida

Las plazas adaptadas se compondrán de un área de plaza y un área de acercamiento.

El área de acercamiento deberá reunir las siguientes condiciones

- Que sea contigua a uno de los lados mayores del área de la plaza
- Poseer unas dimensiones mínimas de 1,20 m. de ancho y toda la longitud de plaza y como mínimo 4,50 m. de largo.
- Encontrarse libre de obstáculos y fuera de zona de circulación o maniobra de vehículos
- Estar comunicado con un itinerario de peatones.



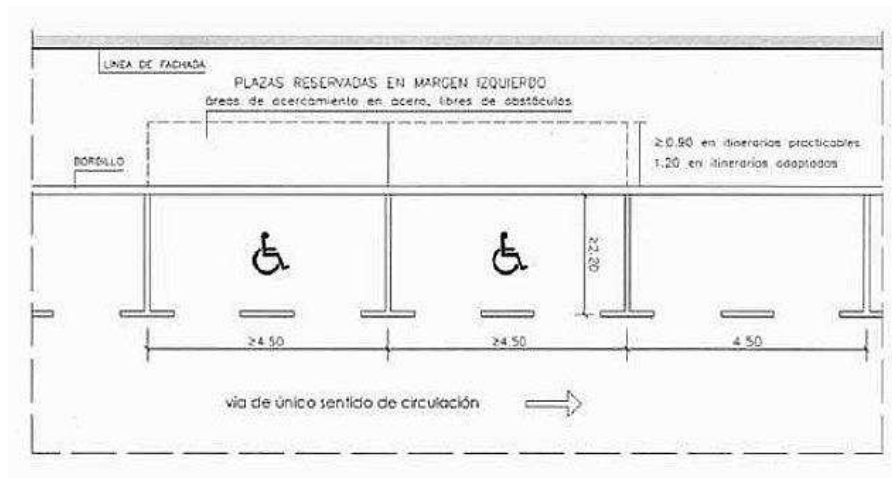


Tabla resumen de actuaciones en itinerarios ciclistas

La siguiente tabla muestra un conjunto de actuaciones que se reflejan en las propuestas, tanto las actuaciones de gran escala referidas en la memoria Fase II – programas de actuación, como otras actuaciones de menor orden que son, sobre todo, medidas correctoras. Previa a la tabla se expone un listado de actuaciones de primer orden y una tabla con la codificación del tipo de actuaciones.

Tabla 2 Resumen de actuaciones de primer orden en los itinerarios ciclistas

Id. Actuación	Descripción Actuación
0	Ampliación área prioridad No Motorizados en el Centro Histórico
1	Conexión Centro Histórico – Raval
2	Conexión R.Argentina - Pl. Joaquim Ballester
3	Eje Este Oeste - Passeig Germanies
4	Paseo Fluvial del Río Serpis
5A	Polígono d'Alcodar. Adecuación del Carrer Equador
5B	Polígono d'Alcodar. Prolongación Oeste Parc Joan Fuster.
5C	Polígono d'Alcodar. Creación Via Ciclista Av.Castell de Bairén.
6	Av. La Vital.
7	Conexión Goleta – Universidad – Pl Rosa dels Vents
8	Conexión Pl. Rosa dels Vents - Puerto
9	Conexión Parc Clot de l Mota Passeig Neptú.
10	Vía Verde de Oliva: Señalización destinos
11	Carretera de Grau Norte. Separación espacio peatonal del ciclista
12	Mare de Deu Blanqueta- Av.Pau: Adecuación cruces y Señalización Itinerarios
13	Pl.Rosa dels Vents: delimitación más visible del Espacio Ciclista
14	Acera Bici de Circuito de Corea R2. Optimización obstáculos

Tabla 3 Códigos de actuaciones en vías ciclistas

Cód	Tipo
00	Implantación vía ciclista
01	Medidas correctoras en cruces peatonales y ciclistas
02	Medidas correctoras encaminadas a la supresión de barreras y obstáculos
03	Adecuación de posibles desniveles en la unión de tramos
04	Continuidad de itinerario mediante cruces
05	Señalización de itinerario
06	Señalización de usos y prioridades
07	Corrección de elementos (pavimento, señalización) por deterioro o insuficiencia
08	Corrección itinerario
09	Segregación usos en una misma plataforma
10	cambio de plataforma
11	Alteración de usos actuales en el viario
mo	Actuaciones de menor orden

Ramal-Tramo		Localización	Id Actuac.	Tipo	Descripción
R0	Vía Verda Gandia-Oliva		10	05	Señalización itinerarios
				06	Señalización prioridades
R1	Av.República Argentina	Av.Rep Argentina (Av. Beniopa-Pl.Crit Rei)	mo	07	Corrección Pavimento
				02	Optimización Obstáculos
R2	Anillo Corea	Av Esports	14	02	Optimización Obstáculos
		Av. Valencia	14	02	Optimización Obstáculos
		Pl. Joaquín Ballester	14	02	Optimización Obstáculos
				08	Desdoblamiento Sentidos en forma anillo circular
R3	Rafelcofer Ronda de l'Anella	Ronda de l'Anella	mo	04	Cruce ciclista sobre Calzada hacia pont Vell d'Oliva
R4	J.Fuster Carretera de Grau	Ctra Grau Norte	11	09	desdoblamiento plataformas peatonal y ciclista.
R5	Les Foies	Av Port	mo	04	Continuidad
		Parque Av. Port	mo	04	Continuidad
R6	Goleta - Agora –Carretera Sequia del Rei	Partida Rodona	mo	02	Supresión obstáculos en Partida Rodona
		Carrer Goleta próx. A Dr. Melis	12	04	Cruce continuidad con Mare de Deu Blanqueta: itinerario del Puerto
		Pl Dr. Melis	12	05	Señalización de destinos en Dr. Melis (nodo)
R7	Clot de La Mota-Rábida-RosadelsVents		13	09	Delimitación más visible espacio ciclista en Pl. Rosa del Vents
		Pl. Rosa dels Vents Cibele -Clot de la Mota	13	04	Cruces ciclistas sobre calzada en Pl.Rosa dels Vents para dotar de continuidad al bulevard
R8	Av.Puu-Passeig Maritim Neptú (puerto platja)		mo	04	Cruces ciclistas longitudinales en Av. Pau sobre calzada de accesos a Carrer Dic Nord
R9	Av Mar- Camí de l'Alquería del Duc	Vicent Macip	mo	02	Obstáculos en Carrer Vicent Macip
		Pere Marc	mo	01	Continuidad en Cruce Pere Marc
N01	Conexión Centro histórico Raval	Legionari Bernabeu	1	04	cruces en Rafelcofer hacia margen oeste
				06	señalización P-22 inicio itinerario
				06	señalización cruces
		Sant Ramón	1	04	cruces en Rafelcofer hacia margen oeste
				06	señalización P-22 inicio itinerario
		Cavanilles	1	06	señalización cruces
05	Señalización itinerarios recomendados Centro Histórico				
N02	Conexión República Argentina - Pl Joaquim Ballester	Av República Argentina	2	11	Reconversión estac. Batería a línea
				00	Implantación sobre acera
		Pl. Elíptica	2	04	cruces del anillo unidireccional en Pl Elíptica R.Argentina (N)
				04	cruces del anillo unidireccional en Pl Elíptica Plus Ultra (W)
				04	cruces del anillo unidireccional en Pl Elíptica R.Argentina (S)
				04	cruces del anillo unidireccional en Pl Elíptica Plus Ultra (E)
				04	cruces del anillo unidireccional en Pl Elíptica Xeresa
		Xeresa (Pl Elíptica - Ferrocarril d'Alcoi)	2	11	Reconversión estac. Batería a línea en Margen Norte
				00	Implantación sobre acera
				05	Señalización bifurcación Xeresa Pl.Elíptica
Xeresa (Ferrocarril d'Alcoi - Pl.Joaquim Ballester)	1	11	Supresión estac batería margen norte para espacio acera y doble carril		
00	Implantación sobre acera				
04	Cruce en calzada en intersección con Ferrocarril d'Alcoi C-Calderón de la Barca				
N03	Pesseig Germanies	P.Germanies: Límite Oeste- Sant Rafael	3	00	Creación espacio ciclista en el bulevard
				04	Cruces ciclistas M 4.4 longitudinales en todo el Bulevar
		P.Germanies: (S.Rafael-Duc Alfons el Vell) Pl.Crist Rei	3	00	Creación área 30 . Circulación por espacio de tráfico limitado
				04	Cruce entre Centro Histórico y Plaza del Prado
N04	Paseo Fluvial Rio Serpis		4	00	Creación sobre muro de protección
				00	Cruce sobre nivel cauce hacia La Vital
				03	Continuidad Av. Blasco Ibáñez
				03	Continuidad Pasarela Via Verde
				03	Continuidad Centro Histórico
				03	Continuidad Pont Vell Oliva
N05A	Av Blasco Ibáñez	Furs- Ecuador	5A	00	Creación plataforma de usos ciclista y peatonal -acera bici
				04	Cruce en la proximidades C dels Furs
				04	Cruce en Ecuador
				04	Cruce en plaza junto a Carrer Comerç hacia Castell Bairen
N05B	Carrer Ecuador		5B	02	Eliminación de obstáculos
N05C	Castell de Bairen		5C	00	Estudio implantación vía entre calzada principal y vías de servicio y estacionamiento
				04	Cruce en plaza junto a Carrer Comerç hacia Castell Bairen
				06	Estudio Aproximación hacia bases ciclistas propuestas en el polígono
				04	Cruce vías perpendiculares a Av d'Alcodar

Ramal-Tramo		Localización	Id Actuac.	Tipo	Descripción
N6	Av La Vital	Av LA vital (Pont d'Alacant - Av Blasco Ibáñez)	6	00	estudio disponibilidad de recursos del viario
				03	Conexión con Vía Verde Oliva
N7	Carrer Sequia del Rei - Universidad - Pl. Rosa dels Vents	Carrer Oltra (Sequia del Rei- Rábida"acequia")	7	00	espacio con cemento y no pavimentado., asignación de usos peatonal y ciclista
				00	Estudio creación de itinerario en espacio peatonal y ajardinado
		Carrer Rabida (Campus-Cullera)	04	Cruce en Carrer Cullera	
			04	Cruce en Acceso áreas de estacionamiento en superficie del campus universitario	
N8	Carrer Clot de La Mota(Puerto) -. Pl. Rosa dels Vents	Carrer Clot de La Mota (Av.Pau - Cibebe)	8	11	Sustitución carril bici protegido por acera bici
				04	Cruce sobre Av. Pau en Carrer Clot de la Mota
				10	Sustitución carril bici protegido por acera bici
		Carrer Cibebe	8	11	Supresión estac línea margen sur
				00	Acera bici con resguardo lateral estacionamiento
				04	Cruce en calzada este de Pl.Rosa dels Vents entre Carrer Cibebe y bulevar
N9	Rosa dels Vents- Passeig maritim	Parc Clot de La Mota	9	00	Creación de itionerario integrado en Parc Clot de La Mota
				04	Cruce en Carrer Rioja entre Parc Clot de la Mota y Pistas polideportivas
		L'Armada Española	9	11	Supresión estac línea margen sur - carril bici protegido
				00	Carril bici protegido en espacio de calzada obtenido
				04	Cruce Passeig Maritim Neptú entre l'Armada Espanyola(N9) y acera bici R8