

CAMINS A LA MAR – MASSAMAGRELL

Estudi de viabilitat i avantprojecte per a la definició i adequació d'un itinerari no motoritzat de connexió amb la mar



Massamagrell – Gener 2018



ÍNDEX

1. Objectiu de l'estudi
2. Antecedents
3. Criteris bàsics de disseny
4. Descripció de l'eix de connexió amb la mar
5. Alternatives
6. Consideracions finals

1-OBJECTIU DE L'ESTUDI

L'objectiu de l'estudi és analitzar les alternatives existents per implantar un itinerari no motoritzat (vianants i bicicletes) que permetia connectar el nucli de Massamagrell amb la mar.

El punt de partida és l'estudi "Camins a la Mar" que va identificar les diferents alternatives dels municipis de l'Horta Nord per connectar-se amb la mar.

El present estudi pretén analitzar les possibles alternatives de disseny per connectar Massamagrell amb la Mar i una vegada escollida l'alternativa a través d'un procés participatiu, fer l'avantprojecte.

2- ANTECEDENTS

Durant els anys 2016 – 2017 es va realitzar l'estudi "Camins a la Mar" amb el doble objectiu de:

- Definir una xarxa d'itineraris interurbans que permetés la connexió ciclo-peatonal entre els municipis de l'Horta Nord.
- Identificar els potencials eixos de connexió dels municipis de l'Horta Nord amb la mar

Els municipis que van participar del projecte "Camins a la Mar" són:

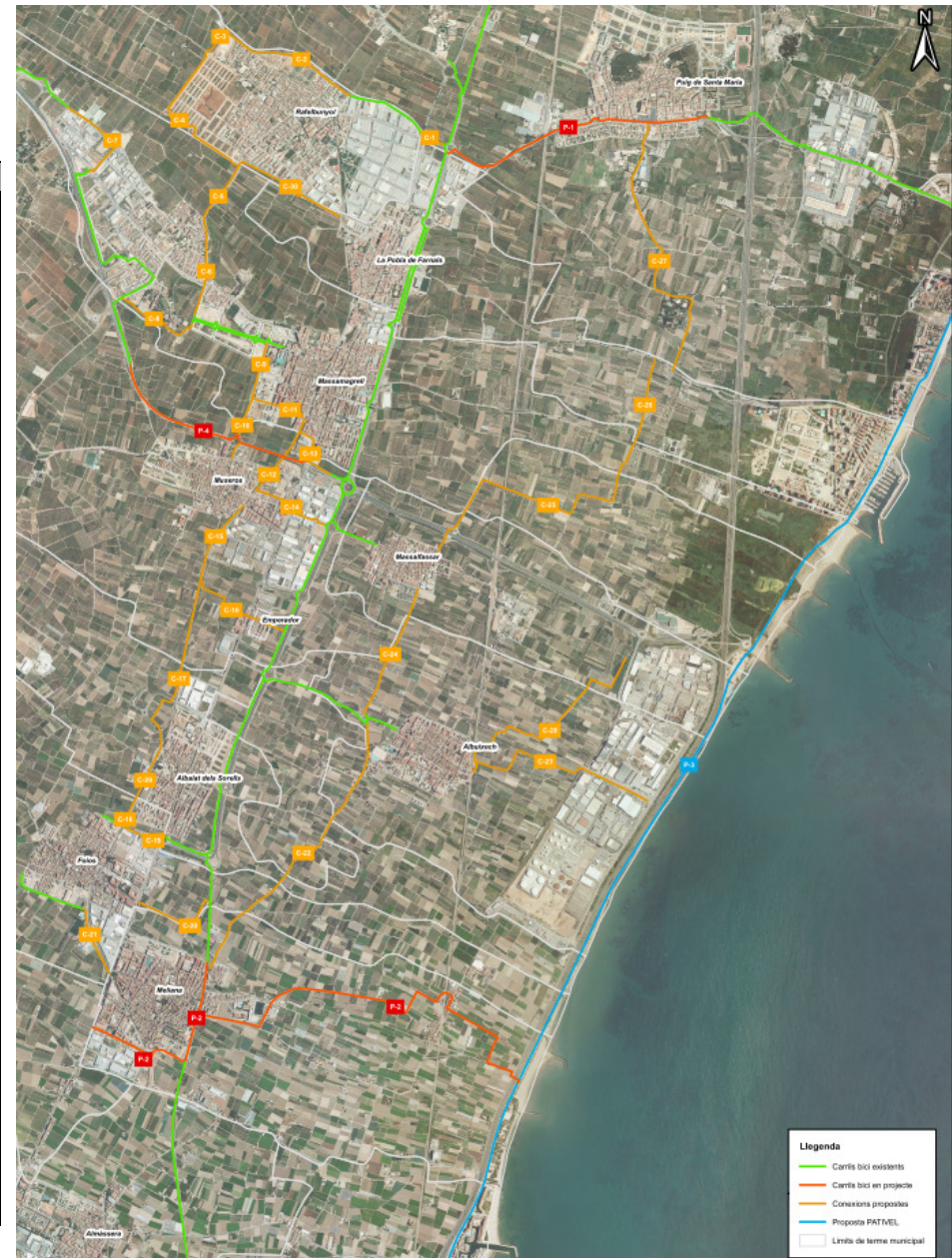
- Massalfassar
- Albuixech
- La Pobla Farnals
- Rafelbunyol
- **Massamagrell**
- Albalat dels Sorells
- Musseros
- Meliana
- Emperador
- Foios

S'adjunta taula amb els 30 trams de connexions entre municipis, els trams projectats i les seues longituds.

En total la proposta té 36,18 Km. dels quals 27,14 són connexions entre municipis i 9,04 projectes ja existents

Nomenclatura	Tram	Long. (m.)
C-1	Rafelbunyol. CV-300	211,5
C-2	Rafelbunyol. Av. Rambleta	1.011,9
C-3	Rafelbunyol. C. Vicent Soriano - C. de Serra	328,0
C-4	Rafelbunyol. Av. Espanya	1.302,1
C-5	Massamagrell - Rafelbunyol. Connexió	502,2
C-6	Massamagrell. Av. Rafelbunyol - Av. Ermita	750,9
C-7	Poligon Massamegrell. C. 4 i Av. de Serra	804,5
C-8	Massamagrell. Vial Convent	686,9
C-9	Massamagrell. Av. Joan Fuster	452,4
C-10	Massamagrell. Av. Joan Fuster (Connexió Museros)	442,5
C-11	Massamagrell. C. Llaurador Valencià	449,6
C-12	Massamagrell - Museros. C. Figueres	556,0
C-13	Massamagrell. C. Pintor Ribera	608,1
C-14	Museros. C. Senda Germana - CV-300	671,9
C-15	Emperador - Museros (paral·lel via FGV)	674,0
C-16	Museros - Emperador - CV-300	857,3
C-17	Museros - Albalat dels Sorells (paral·lel via FGV)	1.430,5
C-18	Albalat dels Sorells - Foios (paral·lel via FGV)	107,8
C-19	Foios. C. del Cid	414,9
C-20	Foios. Camí al mar (Connexió amb carril bici Meliana)	718,2
C-21	Foios - Meliana. Camí de la Creu	549,6
C-22	Meliana - Albuixech. Camí de València	2.351,5
C-23	Albuixech - Poligon	1.597,2
C-24	Albuixech - Massalfassar (Camí de Massalfassar)	1.063,4
C-25	Massalfassar (CV-32) - Crta. Massamegrell Platja	2.297,8
C-26	Massamagrell (crtra. Platja) - La Pobla Farnals (Camí al mar)	704,2
C-27	La Pobla Farnals (Camí al mar) - El Puig (Av. Verge del Puig)	2.238,1
C-28	Albuixech - Poligon CV-32	1.878,8
C-29	Albalat dels Sorells. C. Condinats	563,1
C-30	Rafelbunyol-La Pobla de Farnals. Av. Espanya	918,3
P-1	CV-3182. El Puig- La Pobla de Farnals	2.180,4
P-2	Meliana. Anell metropolità	5.153,3
P-3	PATIVEL	
P-4	Gombalda	1.703,8

Total projectes + connexions 36.180

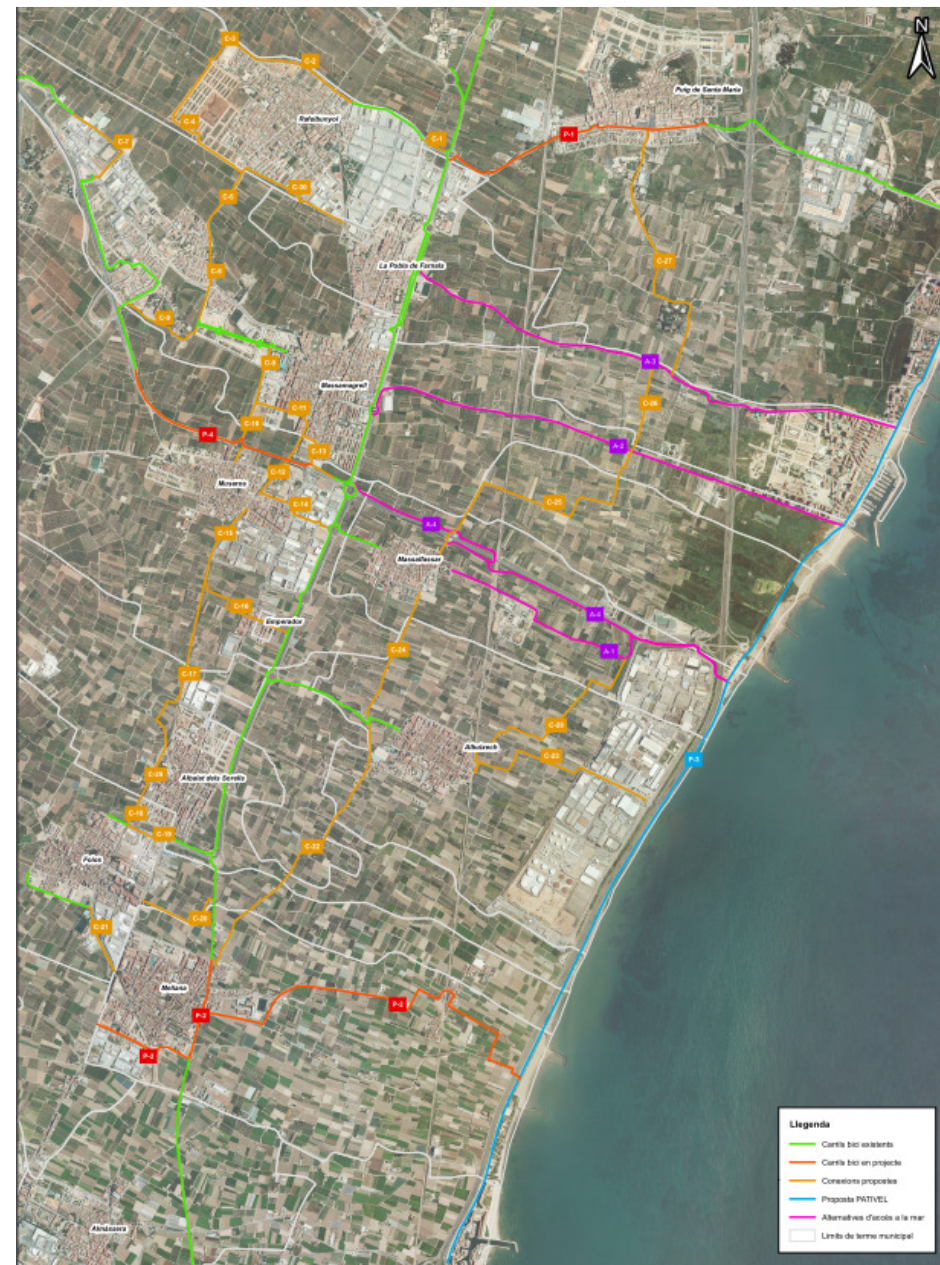


Posteriorment es van identificar un total de quatre alternatives de connexions amb la mar.

- Alternativa 1: Massalfassar.
- Alternativa 2: Massamagrell
- Alternativa 3: La Pobla Farnals
- Alternativa 4: Vial de servei CV-32

A més a més d'aquestes quatre alternatives s'han considerat com a connexions a la mar planificades (i per tant existents a curt – mig termini):

- Rafelbunyol (CV-300) – El Puig – Platja
- L'Anell Verd Metropolità de Meliana.



3. CRITERIS BÀSICS DE DISSENY

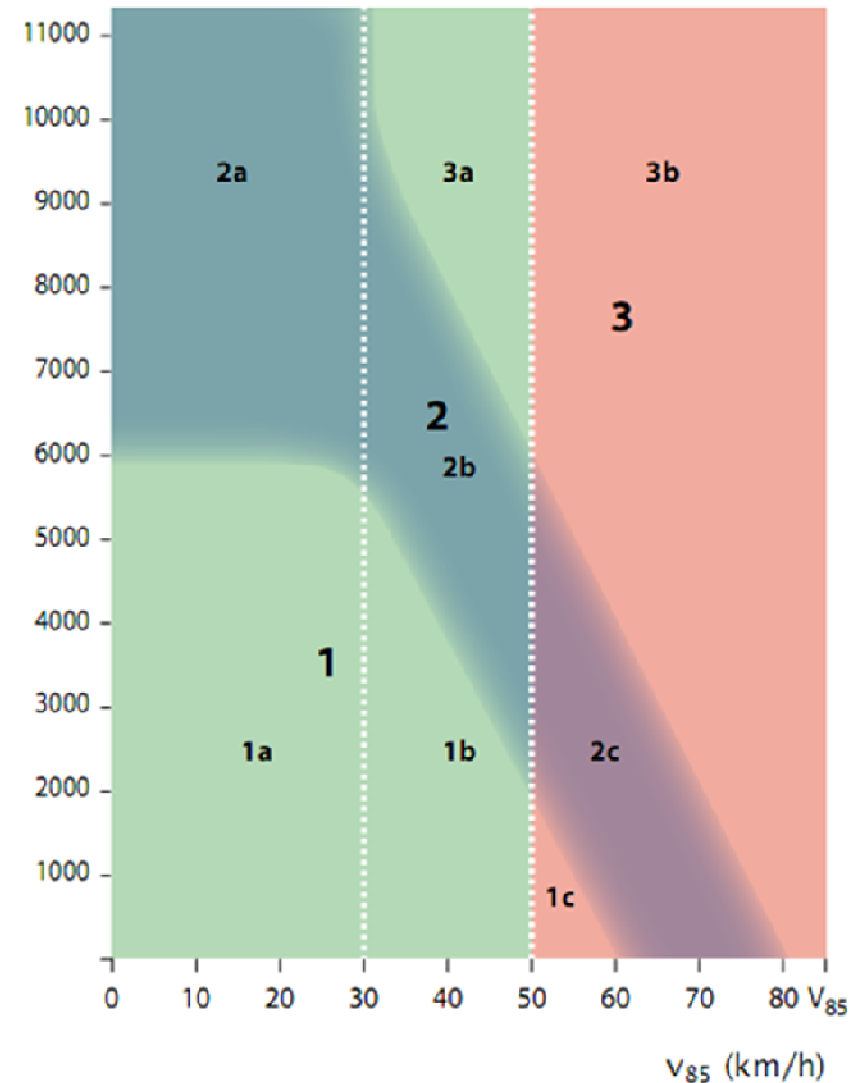
Paràmetres a tenir en compte en el disseny d'una infraestructura cicloviària:

- Tipus d'usuaris potencials (famílies, cap de setmana, més oci que mobilitat quotidiana)
- Intensitat de trànsit i velocitat. A més trànsit i velocitat més protecció necessita el ciclista
- Intensitat de bicicletes esperades
- Secció actual del carrer. Definirà les possibilitats de reordenament de la secció
- Característiques generals de l'entorn: Àmbit urbà, interurbà....La infraestructura ha d'estar adaptada a l'entorn

IMD i velocitat: Normalment, i depenent de l'àmbit i del disseny de la via, amb IMD inferiors als 6.000 vehicles dia i velocitats màximes de 30 Km/h o IMD inferiors a 3.000 vehicles i velocitats màximes de 50Km/h es recomana compartir la calçada. En la resta dels casos es recomana segregar l'ús ciclista de l'ús motoritzat.

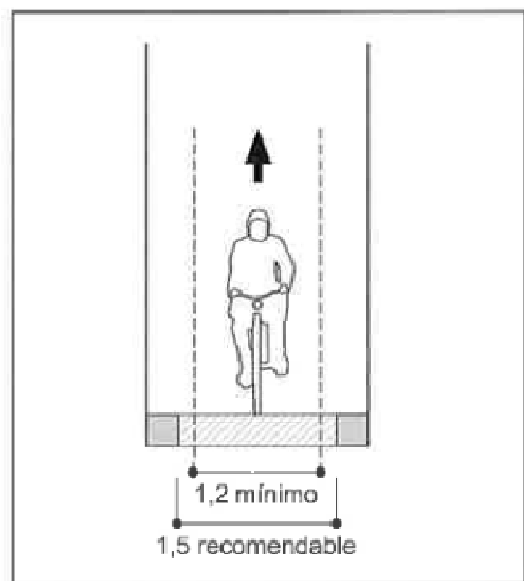
CAMINS A LA MAR - MASSAMAGRELL

EVP (/24 h)

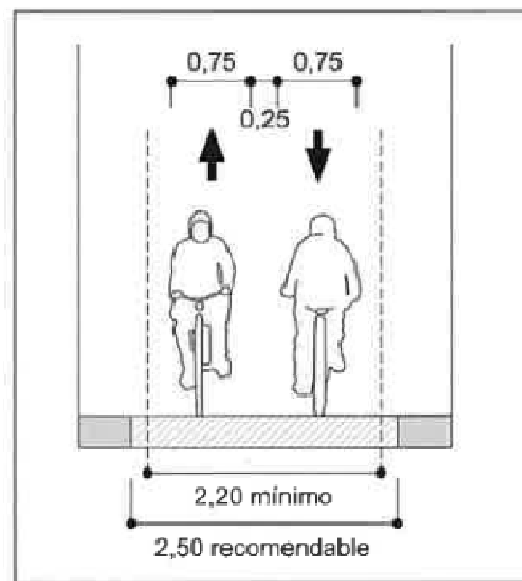


CAMINS A LA MAR - MASSAMAGRELL

En el cas de implantar **infraestructura segregada** aquesta ha de complir unes dimensions mínimes. Per a carrils bici unidireccionals es recomana un ample mínim de 1,2 metres mentre que per a un carril bici bidireccional es recomana un mínim de 2,2 metres (2,5 recomanable).



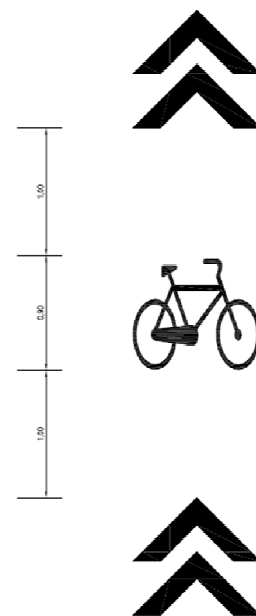
Dimensiones del conjunto bicicleta-ciclista.



Dimensiones de las vías ciclistas bidireccionales.

Dimensiones recomendadas. Fuente: "Calmar el tráfico". Ministerio Fomento 2008

En el cas de **compartir la calçada**, els elements a implantar solen ser la senyalització vertical i horitzontal i elements reductors de velocitat.



Senyalització horitzontal

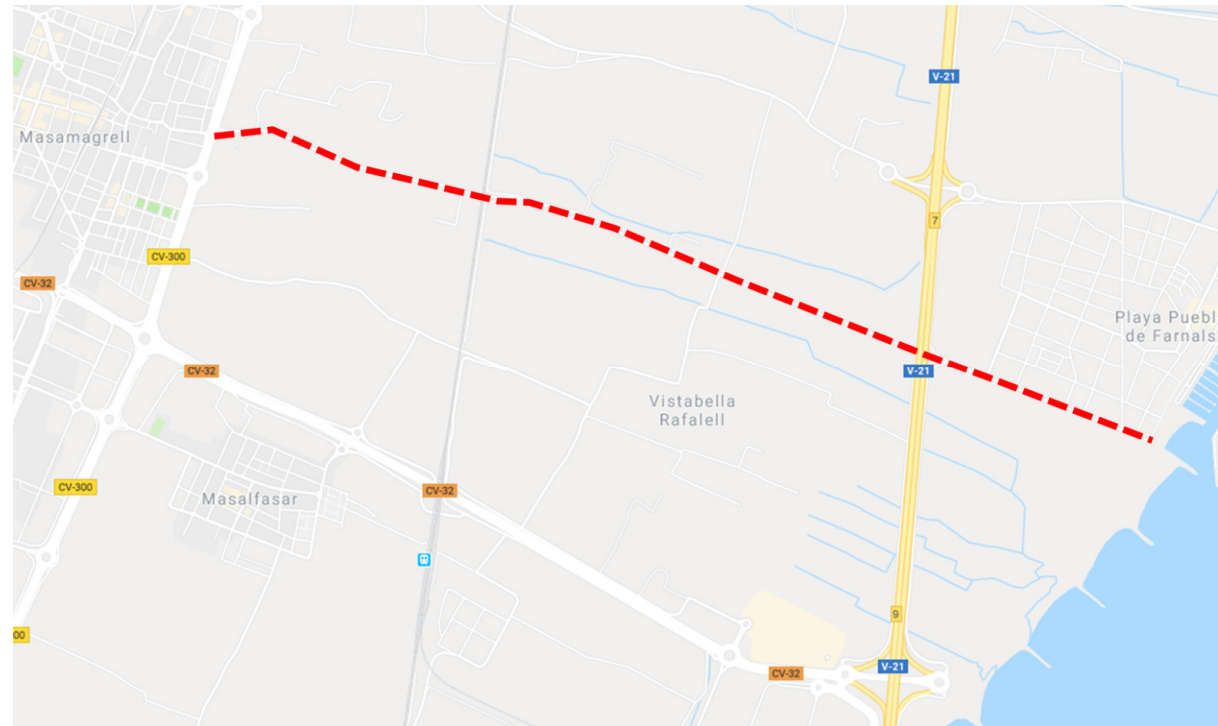


Senyalització vertical - València

4. DESCRIPCIÓ DE L'EIX DE CONNEXIÓ AMB LA MAR

Connexió entre Massamagrell i la platja a través de la carretera local de Massamagrell a la platja.

- Longitud: 2,96Km fins després del pas inferior de la V-21. 3,76Km fins a la mar.
- Secció de 1+1
- Trànsit local, principalment d'accés a l'horta
- Velocitats per sobre dels 30Km/h
- Sense habitatges
- Equipaments (EDAR y polígon) a l'enllaç amb la V-21
- Enllaç amb la CV-300
- Pas inferior a la V-21 (4 metres)



Seccions variables al llarg de l'itinerari. Màxim de 12 metres i mínim de 7 metres (pont RENFE) o 9 metres

- Primer tram de 9 metres
- Abans del pont de RENFE 11 metres
- Pont de RENFE 7 metres
- Després pont de RENFE 12 metres
- Entre sèquia i la tanca 9 metres
- Tram abans del túnel 10 metres
- Túnel V-21. 4 metres
- Tram platja. 1 carril (4 metres) més dos cordons d'estacionament + voreres

Necessitats:

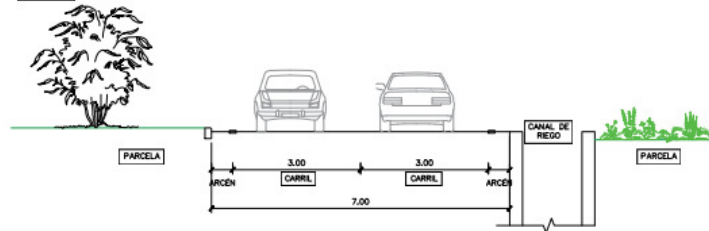
- Per a implantar un itinerari ciclo-peatonal es necessitaria com a mínim 5 metres (2,5 per a la bicicleta i 2,5 per al vianant)
- Per implantar només infraestructura ciclista es necessiten 3 metres (dos unidireccionals) o 2,5 metres (un bidireccional)

CAMINS A LA MAR - MASSAMAGRELL

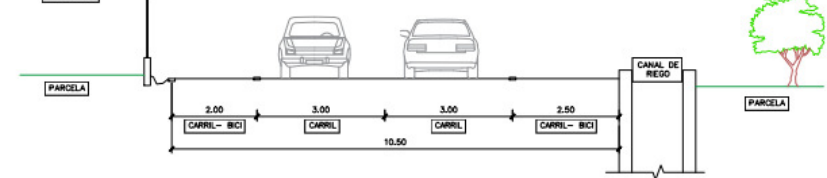
En la situació actual trobem les
següents seccions tipus:



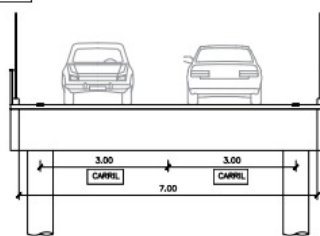
SECCIÓN A-A'
ESCALA 1/100



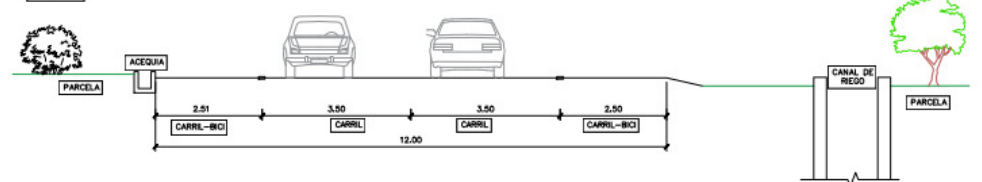
SECCIÓN B-B'
ESCALA 1/100



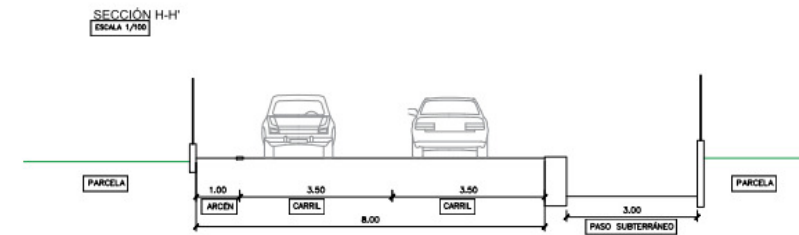
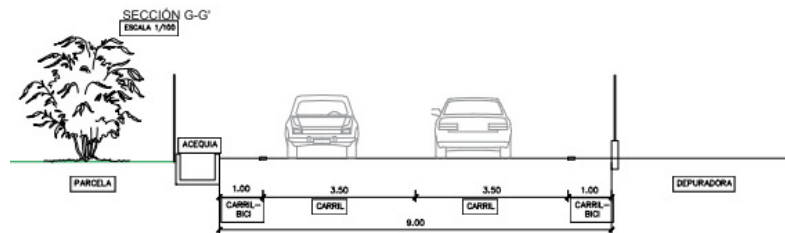
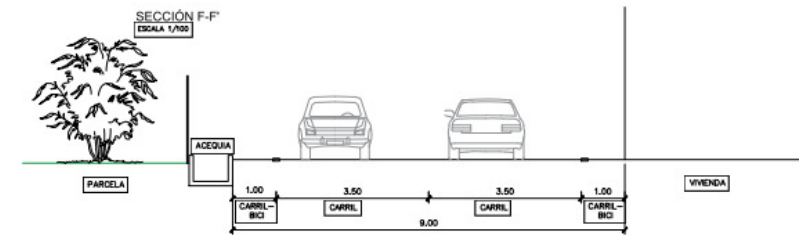
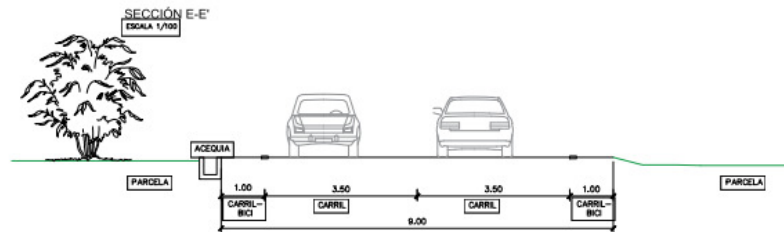
SECCIÓN C-C'
ESCALA 1/100



SECCIÓN D-D'
ESCALA 1/100



CAMINS A LA MAR - MASSAMAGRELL



CAMINS A LA MAR - MASSAMAGRELL



9 metres



11 metres

CAMINS A LA MAR - MASSAMAGRELL



7 metres



12 metres

CAMINS A LA MAR - MASSAMAGRELL



9 metres



10 metres

CAMINS A LA MAR - MASSAMAGRELL



Enllaç CV-300 - Massamagrell



Pas inferior V-21 Massamagrell Platja

5. ALTERNATIVES

Un cop analitzada la secció existent es proposen 4 alternatives per connectar Massamagrell amb la mar:

- 1- Construcció d'un itinerari ciclo-peatonal segregat mantenint els dos sentits de circulació
- 2- Conversió a sentit únic i aprofitar l'espai guanyat per a implantar infraestructura ciclo-peatonal
- 3- Mantenir dos sentits de circulació amb actuacions de calmat de trànsit i construir dos voreres
- 4- Mantenir dos sentits i construir infraestructura cicloviaria (un carril bidireccional)
- 5- Mantenir els dos sentits de circulació i crear una plataforma compartida bici – vianants de com a mínim 3 metres d'ample

1- Construcció d'un itinerari ciclo-peatonal segregat mantenint els dos sentits de circulació

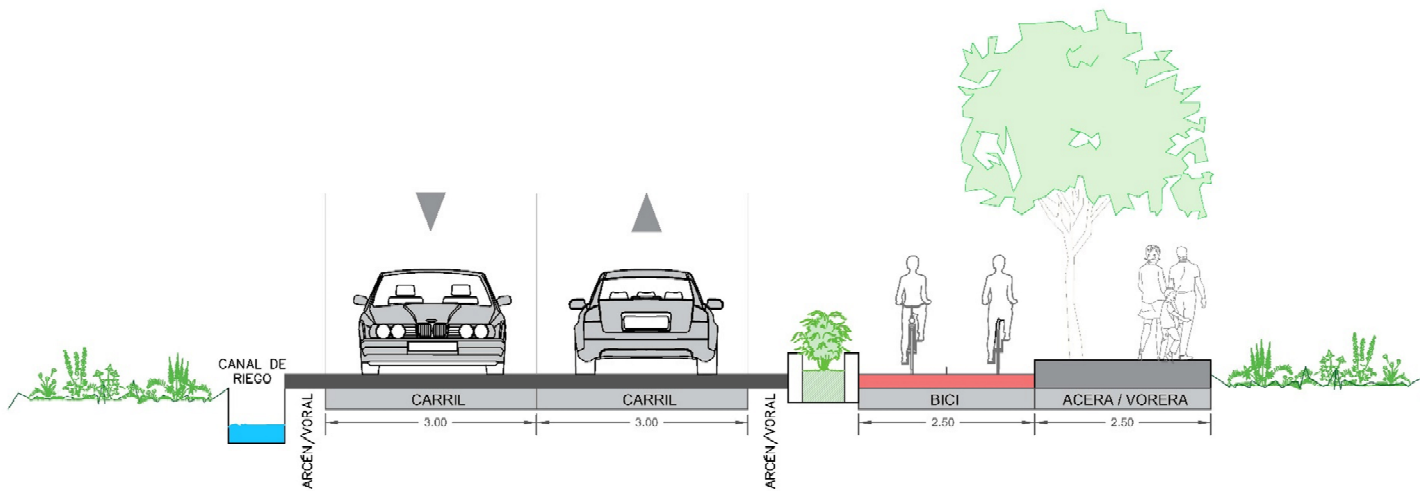
Punts forts:

- Disseny de qualitat per a bicicletes i vianants
- Seguretat

Punts dèbils:

- Necessitat d'expropiar
- Cost de construcció elevat
- Procés d'execució llarg

CAMINS A LA MAR - MASSAMAGRELL



CAMINS A LA MAR - MASSAMAGRELL

2- Conversió a sentit únic i aprofitar l'espai guanyat per a implantar infraestructura ciclo-peatonal

Punts forts:

- Pacifica una via local
- Ràpida implantació
- Cost assumible
- Sense expropiacions

Punts dèbils:

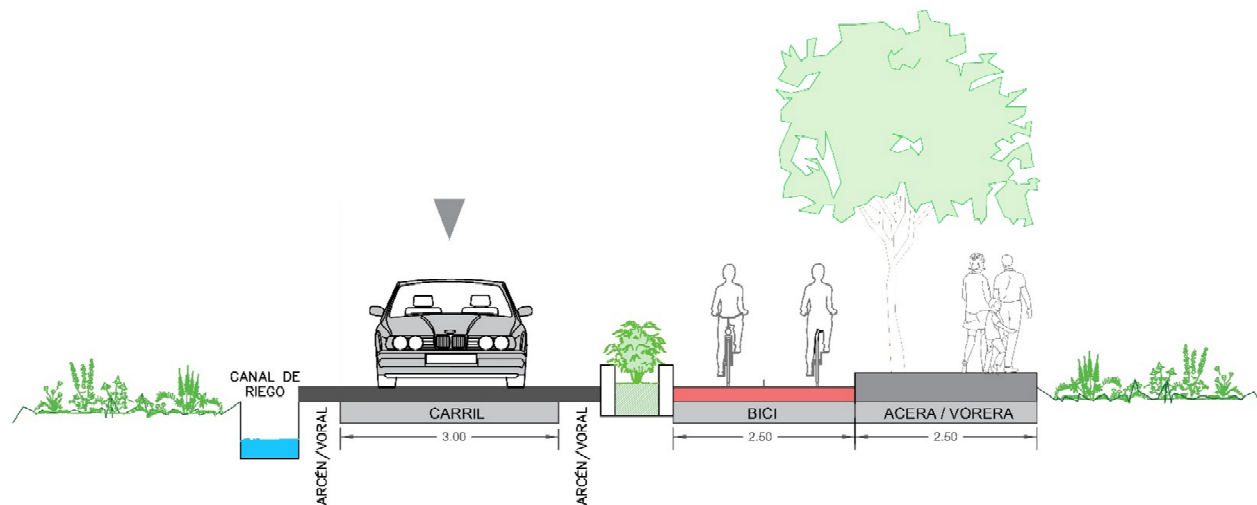
- Gestió del trànsit (tornada al municipi per la Poble Farnals). Possibilitat de contraflux per a vehicles agrícoles



Picassent

CAMINS A LA MAR - MASSAMAGRELL

El sentit de tornada
es fa pel Camí a la
Mar de la Pobra de
Farnals



3- Mantenir dos sentits de circulació amb actuacions de calmat de trànsit i construir dos voreres

Punts forts:

- No necessita expropiacions (ample de voreres variable en funció de la secció existent)
- Pacifica el trànsit
- Transformació en via urbana

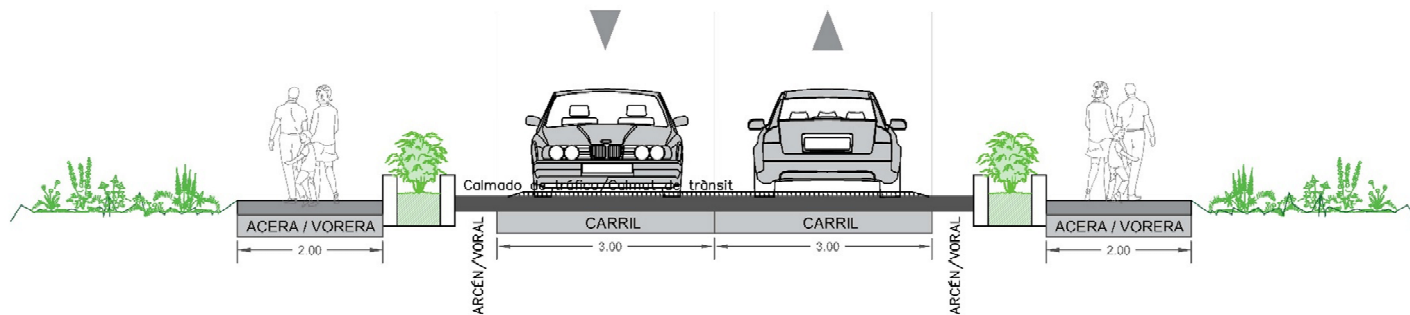
Punts dèbils:

- Seguretat. Els perfils d'usuaris poden no ser usuaris quotidians de la bici. Fer-los compartir calçada en un àmbit interurbà pot desincentivar l'ús de la bici

CAMINS A LA MAR - MASSAMAGRELL



Hi ha la
possibilitat de
construir la
vorera només en
un costat de la
via



4- Mantenir dos sentits de circulació i construir infraestructura cicloviària (un carril bidireccional)

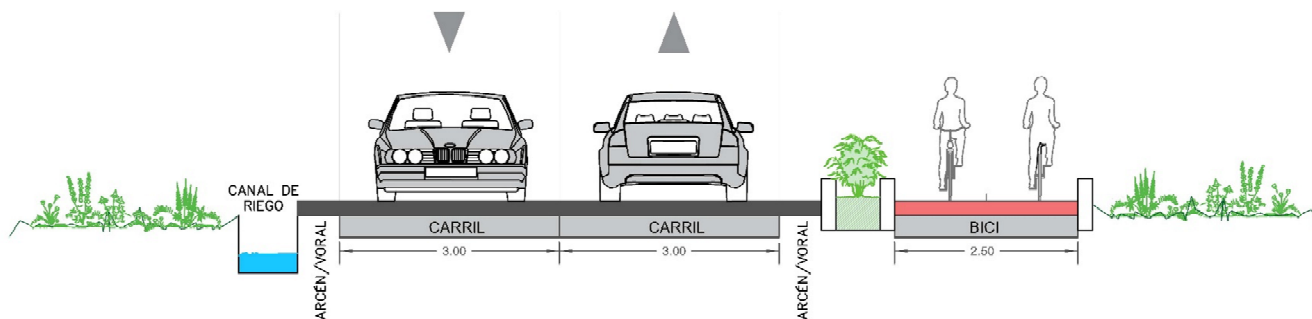
Punts forts:

- Permet tindre infraestructura segregada per a bicicletes
- Seguretat
- Cost mig

Punts dèbils:

- No dona servei als vianants

CAMINS A LA MAR - MASSAMAGRELL



5- Mantenir dos sentits de circulació i crear una plataforma compartida bici – vianants de com a mínim 3 metres d'ample

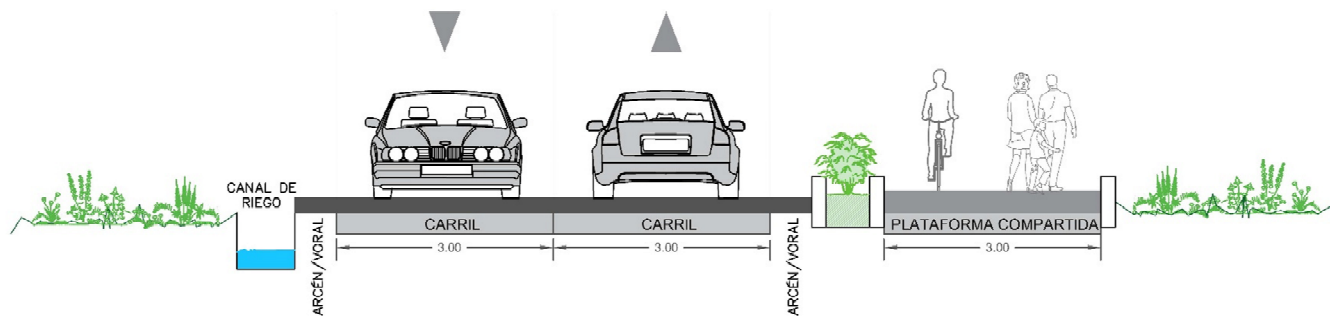
Punts forts:

- Dóna servei als vianants i a les bicicletes
- Seguretat respecte al cotxe
- No es necessari expropiar

Punts dèbils:

- En situacions d'altres demandes de vianants i bicicletes, es pot generar conflicte entre els modes no motoritzats

CAMINS A LA MAR - MASSAMAGRELL



6. CONSIDERACIONS FINALS

El que s'ha descrit fins aquí són les alternatives per implantar un itinerari ciclo-peatonal que permeta la connexió entre Massamagrell i la platja.

En qualsevol cas, la millora del túnel per baix de la V-21 i/o la possible implantació d'una passarel·la de vianants són elements tècnics que s'aniran analitzant, en paral·lel, amb les administracions públiques competents.

