

2016



INFORME SOBRE LA SITUACIÓ DELS PASSOS A NIVELL PER A VIANANTS I ELS PASSOS ENTRE ANDANES EN FGV – VALÈNCIA

UNITAT D'ENGINYERIA I I+D+i

FC DE LA GENERALITAT VALENCIANA

16-11-2016

Índex

INTRODUCCIÓ	1
ANTECEDENTS.....	1
OBJECTE DEL DOCUMENT	2
ABAST.....	2
METODOLOGIA	2
RESULTAT.....	10
MODEL DE FITXA	12
CONCLUSIONS.....	13
ANNEX 1.....	15
ANNEX 2.....	27

INTRODUCCIÓ

La legislació aplicable a la Comunitat Valenciana en matèria de passos a nivell es regula en el Decret 37/1996, de 5 de març, del Govern Valencià, i en l'Ordre d'1 d'abril de 1996, del conseller d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, de desenvolupament del Decret esmentat. Això marca el règim de tractament i les línies principals i preceptives que cal seguir en aquesta matèria, i a més delimita les actuacions i responsabilitats.

Es defineixen tres figures amb competències: l'Administració central (Conselleria, DGT), la propietat del camí o carretera (Administració pública, ajuntaments, Diputació) i la titular del ferrocarril (FGV).

L'existència d'encreuaments de carreteres o altres vies de comunicació amb la línia fèrria és un fet palpable i inevitable, heretat o necessari en el desenvolupament o construcció d'aquestes infraestructures, tant en entorn urbà com en interurbà. Tots els països disposen de xarxes, tant ferroviàries com de carreteres, i mantenen un nombre de passos a nivell amb una difícil o costosa possibilitat d'eliminar-los. Així, la distància mitjana entre passos als EUA és d'1,3 km; al Regne Unit és de 2,0 km; a França, d'1,7 km; enfront dels 3 km d'Espanya, i en el cas d'FGV, d'1,28 km.

ANTECEDENTS

Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, com no pot ser d'una altra manera, ha d'atendre i complir el Decret 37/1996 i l'Ordre de desenvolupament, ajustant-se a aquest en qualsevol de les actuacions, i mantindre una filosofia de distinció entre els passos a nivell, convenientment reglats en aquest decret sobre "regulació dels passos a nivell de les línies de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana", sobre els quals s'ha efectuat regularment la conservació, els passos entre andanes, com a instrument de trànsit a les andanes d'ús comercial per als clients i empleats; aspectes que no estan regulats en aquest.

D'acord amb les disposicions vigents, ha sigut la conselleria amb competències en matèria de transport la que ha dirigit i executat diversos plans de supressió, concentració i millora de passos a nivell en la xarxa d'FGV, cosa que ha derivat, en algunes ocasions, en la millora de seguretat per als vianants, a causa de la transformació d'un pas a nivell convencional en un amb protecció específica per a vianants. Aquesta actuació, en alguna ocasió, també ha sigut realitzada directament per FGV, a instàncies pròpies o de tercers.

La possibilitat de sinistres en aquests punts, agreujada per la falta d'atenció de molts dels usuaris per l'ús de dispositius de tota mena, i la sensibilitat social que generen, ha suscitat que es potencie l'interés de tots els actors que intervenen (administracions

públiques, corporacions municipals, FGV, i la societat en general...) a fi de definir solucions que minimitzen la freqüència i les conseqüències d'aquests incidents i accidents.

En FGV, a més del manteniment propi i habitual d'aquests, s'han fet anàlisis de casos puntuals sobre els quals caldria millorar les condicions de seguretat. Aquestes anàlisis s'han centrat a donar solució a passos a nivell que es trobaven plenament integrats en l'entorn urbà, que permeabilitzaven els municipis i que, malgrat ser àmpliament utilitzats per vianants, no tenien protecció de classe IV.

OBJECTE DEL DOCUMENT

Amb tots els antecedents exposats s'ha detonat el llançament d'un objectiu estratègic per a la direcció d'FGV, i és l'anàlisi global dels passos amb tota l'objectivitat possible, i el desenvolupament d'una valoració multicriteri en funció dels factors més importants de decisió, que posteriorment servirà de base per a definir una proposta de **Pla global de millora de les condicions de seguretat i accessibilitat dels passos a nivell i els passos entre andanes de la xarxa d'FGV**, pla d'execució pluriennal, que es proposarà a la Direcció General de Transports, perquè, amb la participació de les entitats i organismes interessats que es considere oportuna, pugui sotmetre's l'aprovació i aplicació d'aquest.

Aquest pla tindrà una visió general, i aglutinarà totes les diverses estratègies parcials plantejades fins al moment perquè, després de les anàlisis corresponents i amb uns criteris tan objectius com siga possible, es pugui establir la prioritització i l'abast de les millores d'aquests punts, per a tractar-los en les esferes que siguen procedents.

La missió d'aquest informe és analitzar la situació actual d'aquestes interseccions i prioritzar-les per a, posteriorment, elaborar les fitxes en què es reflectiran les propostes de millora.

ABAST

Aquest document limita l'abast de l'anàlisi als passos a nivell de vianants i als passos entre andanes dels trams de superfície de totes les línies d'FGV a la província de València.

D'aquest abast s'exclouen les actuacions de millora previstes per FGV amb anterioritat a la realització d'aquest estudi, que són:

- a. Concentració i senyalització als passos entre andanes de les estacions de Seminari i de La Canyada.
- b. Millores d'accessibilitat i senyalització en els PN ALQ-12 i BEN-7.

METODOLOGIA

Tal com s'ha indicat, un dels requisits bàsics és millorar l'objectivació de l'anàlisi tant com siga possible. Per a fer-ho s'ha plantejat aquesta anàlisi de manera que preveja els elements considerats "clau" en la determinació del nivell de risc de les interseccions que, com tothom sap, conjuga la freqüència amb la qual apareix la possibilitat d'un accident amb les conseqüències potencials que se'n puguen derivar.

S'ha abordat la confecció d'una taula en els camps de la qual es descriuen característiques i continguts determinats, i en cada un dels registres s'aborda una intersecció, siga aquesta un pas a nivell convencional, o un pas entre andanes.

Cada un dels registres, com es podrà apreciar en la il·lustració posterior i en l'annex I, consta dels camps següents:

1. **Línia a la qual pertanyen.**
2. **Punt quilomètric (PK).**
3. **Terme municipal.**
4. **Emplaçament: municipi o via.**
5. **Denominació que emprava FGV als passos a nivell existents.**
6. **Entorn urbà o interurbà.**
7. **Classificació;** ací es tracta la informació següent:

Si és un pas a nivell (PN) o si és un pas entre andanes (PEA). I dins d'aquestes, si la realitat demostra si té només trànsit rodat (TR) amb molt poc o gens de trànsit de vianants (per exemple un PN enmig del camp es considera que a penes tindrà circulació de persones), si només té trànsit de vianants (TP), o si en té dels dos (TRP). Òbviament, en els passos entre andanes només hi ha circulació de persones, per la qual cosa només s'indiquen les bandes (SF1 o SF2) on hi haja realment un PEA, amb l'acrònim de l'estació de terme de la banda.

8. **Tipus de protecció;** ací es tracta la informació següent, que s'aplica a cada registre de PN en particular:

S'entén la protecció que es regula en el Decret del Govern Valencià. En aquest cas, només podrà ser classe II (s'hi posa un 2), classe IV (s'hi posa un 4), o totes dues classes (s'hi posa una T).

9. En l'**ANÀLISI MULTICRITERI** es tracta la informació següent:

9.1. Valors admissibles:

Per a totes les columnes, excepte la de freqüència de trens (**FrT**), es puntuen els criteris sobre la base de l'escala següent, amb 5 escalons de valoració:

- 0 és nul, molt deficient, extraordinari, o amb el valor de l'índex de sinistralitat **SIN=0**.
- 30 és baix, deficient, infreqüent, o amb **SIN≤75**.
- 50 és normal, correcte, habitual, o amb **75<SIN≤100**.
- 70 és alt, bo, freqüent, o amb **100<SIN≤150**.
- 100 és molt alt, molt bo, continu, o amb **SIN>150**.

La columna **FrT** puntua, en proporció lineal, els valors mínims i màxims de circulacions que hi ha en FGV, i els ajusta a una escala compresa entre 0 i 100, a fi d'homogeneïtzar-la amb la resta de paràmetres. És un valor que reflecteix amb tota l'objectivitat possible l'índex de risc derivat d'aquesta causa, i es considera que es produiria una elevada dispersió si associàrem els valors fixos emprats en la resta de factors als diversos valors de circulacions totals en cada tram de la xarxa d'FGV.

9.2. Conceptes que cal avaluar:

IMD-P (INTENSITAT MITJANA DIÀRIA DE VIANANTS): associa el flux aproximat de vianants que circula normalment pel PN o el PEA. És una quantificació estimada per personal qualificat d'FGV en els mateixos passos considerats, en un període de temps específic (dies laborables), ja que resulta impossible un aforament real.

VIB (VISIBILITAT): indica el nivell de visibilitat en un punt protegit per al vianant. Aquesta quantificació s'obté de la consideració de condicionants de l'entorn que puguen reduir o, fins i tot, impossibilitar les línies de visió entre el punt protegit de detenció d'un vianant, dispose o no de barreres físiques, i els trens:

- Revoltes pronunciades.
- Obstacles naturals o artificials.
- Velocitat dels combois (que condicionen els temps de reacció).
- Existència de via única o doble. Cal recalcar les estacions amb encreuaments o maniobres efectuats regularment, on un tren

estacionat o en trànsit d'entrada o d'eixida pot entorpir la visió d'un altre tren circulant.

- Altres factors excepcionals que cal considerar (enlluernaments, ombres, entre altres).

Per a cada element o circumstància que limite la importància, es redueix un escaló la valoració corresponent.

FrT (FREQUÈNCIA DE PAS DE TRENS): indica la freqüència de pas de trens, convenientment escalada, considerant els dies amb més nombre de trens i si, a més, hi ha maniobres. Es correlaciona el nombre de trens/dia a un barem de puntuació comprés entre 0 i 100.

ACC (ACCESSIBILITAT): És un indicador que conjuga una apreciació subjectiva amb elements netament objectius, i indica com és d'accessible el punt d'encreuament, tenint en compte:

- Si cal envair calçades. I, si escau, amplària de les vies.
- L'estat del ferm carreter, si és usat pels vianants.
- L'existència de barreres físiques de protecció. Típicament si hi ha o no refugis, i quin és el nivell d'eficàcia i conservació que tenen.
- Si hi ha paviments específics per a l'encreuament a nivell i de quines característiques, a fi de graduar-ne la qualitat i eficàcia (fixacions i buits, possibilitat de lliscament en situació de mullat, desnivells...).
- Si hi ha obstacles fixos o mòbils (tanques, pals, escalons, semibarreres...).
- Existència i estat de conservació de la senyalització.
- Altres factors excepcionals.

Com en el cas anterior, per a cada element o circumstància que limite la importància es redueix un escaló la valoració corresponent.

SIN (SINISTRALITAT): indica un índex de sinistralitat, relacionant els accidents ocorreguts en un període de 10 anys, i amb la gravetat d'aquests referits a les conseqüències que produeixen en les persones.

L'índex computa la quantitat de sinistres amb morts (M), ferits greus (G) i ferits lleus (L), tot això en valor absolut. I adaptat a les normes d'aplicació general, es presenten les equivalències següents:

- 10 ferits greus = 1 mort.

- 100 ferits lleus = 1 mort.

Finalment, per al càlcul de l'índex s'aplicarà l'expressió:

$$SIN = 100 * M + 10 * G + L$$

NORM (NIVELL DE NORMALITZACIÓ): indica un índex d'apreciació que la intersecció que cal estudiar ha d'ajustar-se poc o molt a la normalització o regulació existent. Com més elevat és l'índex, menys normalitzat està el pas. És un indicador interpretatiu i, en conseqüència, subjectiu.

Constitueix un nexe per a equiparar la valoració dels passos entre andanes i els passos a nivell no catalogats, però efectivament utilitzats, amb els passos a nivell catalogats, ja que els dos primers no estan subjectes a regulació. Addicionalment, valora els PN catalogats existents pel que fa als possibles defectes o absències de dotacions subjectes a regulació. Per a aclarir aquest paràmetre s'aporten els exemples següents:

- Un pas entre andanes que clarament connecta els dos costats de l'FC, i que per tant podria semblar un pas a nivell, i que no té cap senyalització presentaria un NORM = 100.
- Un pas a nivell per a vianants amb vorera clarament diferenciada, amb paviment de cautxú de tipus Strail en bones condicions, i amb tota la senyalització de classe IV en regla, presentaria un NORM = 0.

Els valors indicats en la taula de l'annex 1 s'han transformat en informació visual amb caselles de colors. Com més caselles acolorides, més alt el valor.

9.3. Priorització:

En el camp **PRIORITAT**, es tracta la informació de l'anàlisi multicriteri sobre la base del resultat del còmput d'una equació, que es gradua mitjançant semàfors de colors que donen una idea immediata del nivell de risc i, en conseqüència, de la prioritat de cada intersecció analitzada:

- Negre, amb prioritat nul·la.
- Verd, amb prioritat molt baixa.
- Groc, amb importància per a tractar-ho, i prioritat mitjana.
- Roig, amb avaluació del risc i prioritat alta.
- Roig amb contorn negre, amb la màxima prioritat.

L'equació computa **linealment** els factors que impliquen riscos “normals o habituals”, típicament associats a la freqüència d'ús (IMD, FrT), **inversament** els criteris favorables a la reducció del risc (VIB, ACC), i **proporcionalment** els criteris que es consideren crítics pel que fa a la importància que tenen en la potenciació d'aquest (SIN, NORM). Assigna, a més, un pes a cada un d'aquests. Ha sigut debatuda, consensuada i validada per experts ferroviaris de diverses disciplines. La fórmula aplicada és:

$$PRIORITAT = \frac{IMD + (100 - VIB) + FrT + (100 - ACC) * 0,5 + SIN \times 2 + NORM \times 1,5}{7}$$

9.4. Propostes:

Finalment, en la casella de propostes, se sintetitzen aquelles actuacions que es consideren més convenients per a millorar, i es redueix, o fins i tot se suprimeix, el nivell de risc calculat.

Els paràmetres descrits abans (els elements “clau” a què ens referíem) s'han sotmés al coneixement i experiència de primera mà de diverses corporacions municipals i resulten, en tots els casos, convenients, de tal manera que no han aparegut nous paràmetres per considerar en l'anàlisi.

No obstant això, les aportacions de les corporacions han fet veure, en diversos casos, comportaments i costums que resulten impossibles de registrar en aquests elements. Algunes d'aquestes aportacions no són emmarcables en el plantejament d'aquest estudi i, en conseqüència, no resulten mesurables o ni tan sols estimables, i, per tant, no poden computar-se directament en un resultat numèric que permetia considerar-ne la prioritat. I generalment perquè estan dissociades dels elements objecte d'aquest informe: els passos a nivell per a vianants i els passos entre andanes **ja existents**. En efecte, gran part dels factors de risc detectats i coneguts pels ajuntaments es redueixen en els principis següents:

- El vianant tendeix, de manera natural, a fer els seus desplaçaments pel recorregut més curt, sense tindre en compte l'existència d'itineraris més segurs o que estiguen millor habilitats.
- Molts dels vianants i ciclistes, i fins i tot algunes persones amb mobilitat reduïda, no són conscients del risc real d'un atropellament, i perden nivell d'atenció i de respecte a la senyalització.

Però aquestes situacions no han sigut obviades, sinó que s'han tractat de manera específica mitjançant els enfocaments següents:

- a) Quan la situació de risc es deriva d'una intersecció a nivell no inclosa dins de les existents, s'ha analitzat com si realment hi fora en el catàleg d'FGV. Això no implica que s'haja de constituir en intersecció "formal" (catalogada), sinó que es valora com a tal.
- b) Quan la situació de risc es conseqüència de comportaments derivats d'un mal ús de les instal·lacions existents, es penalitza la valoració d'aquestes, amb la qual cosa es força el valor del paràmetre NORM a valors superiors que facen ressaltar que en aquest punt hi ha un risc superior per causes conductuals que cal mitigar.

Per a aclarir aquests paràgrafs se citen dos exemples molt representatius:

- a) *El PN F1 de Foios està dotat de protecció de classe 2 (viària) i de classe 4 (per a vianants), les dues en perfectes condicions. La visibilitat que té, des dels dos extrems és correcta, i l'accessibilitat és immillorable. Tampoc la freqüència de pas de trens és excessiva encara que tant el trànsit viari com el de vianants és important. En aquesta situació, l'anàlisi no derivaria en cap actuació, però hi ha un fet clau: quasi tot el flux de vianants no es produeix pel pas condicionat, sinó per l'extrem oposat a l'existent, que té mala visibilitat, no és accessible i no presenta altra protecció al trànsit rodat que una de les semibarreres. A més, l'Ajuntament, coneixedor d'aquesta casuística, exposa que han de donar-se solucions allà on hi ha problemes, la qual cosa és perfectament lògica, encara que escassament a 8 metres hi haja un pas totalment condicionat, si aquest no s'utilitza pels vianants. A vegades, sembla que intentar lluitar contra els costums no donarà cap resultat. Però aquesta qüestió tampoc ha de descartar-se: l'educació viària és un intangible que també redunda en benefici de la seguretat.*
- b) *El PN PI-7 de Picanya està també perfectament dotat de protecció de classe 2 (viària) i de classe 4 (per a vianants). L'ús com a classe 2 és circumstancial i l'ús normal el fan, quasi exclusivament, vianants, ciclistes i PMR. La visibilitat, des dels dos accessos és correcta, i l'accessibilitat és immillorable. No obstant això, la freqüència de pas de trens és molt alta. En aquesta situació, l'anàlisi no derivaria en cap actuació, però hi ha dos fets clau: una part del flux de vianants no es produeix pel pas condicionat i posteriorment pel PEA, i allarguen considerablement el recorregut si l'andana de destinació és la de sentit València, el flux es produeix de manera paral·lela a la via, i posa els usuaris en risc elevat. L'altre fet és que, a causa de l'alta freqüència de trens, el pas a nivell està actiu amb una freqüència extraordinària i, en conseqüència, els usuaris habituals han perdut el "respecte" a la intersecció i, en moltes ocasions, no fan cas de la senyalització acústica i lluminosa.*

En casos com els que s'han exposat, no hi cap que l'anàlisi descarte cap actuació. Hi ha risc i cal buscar solucions. Per aquest motiu es "crea" un nou element que cal analitzar o incrementar intencionalment els paràmetres que modifiquen aquest resultat.

En aquells registres en què s'ha forçat el resultat inicial de manera que s'ha incrementat el paràmetre NORM, s'assenyala en la fitxa de cada pas a nivell/pas entre andanes.

RESULTAT

En l'exemple següent es pot apreciar una mostra del resultat de l'anàlisi, en el qual s'aporta una captura gràfica de part de la línia 1.

LÍNEA	P.K.	TÉRMINO MUNICIPAL	EMPLAZAMIENTO	DENOMINACIÓN PPNN FGV	ENTORNO		CLASIFICACIÓN				ANÁLISIS MULTICRITERIO						PRIORIDAD PEATONAL	Observaciones. Propuesta(s) Inicial(es) de Mejora		
					Urbano	Interurb.	TR	TP	TRP	SF1	SF2	IMD-P	VIB	Frt	ACC	SIN			NORM	
1	0,000	Betera	Betera		x													●	No aplica	
1	0,250	Betera	C/ Constitución - Vilamarxant	BET-7	x			4											●	Ninguna
1	1,590	Betera	Horta Vella		x														●	No aplica
1	5,447	Moncada	Masies		x						VC								●	Aunque hay ciertos problemas de visibilidad, se pretenden mitigar con la prolongación del andén sentido Bétera con un tramo técnico. De momento ninguna actuación.
1	7,947	Moncada	Seminari-CEU		x						BT								●	No se evalúa al estar prevista su adecuación previamente al presente análisis.
1	7,947	Moncada	Seminari-CEU		x						VC								●	No se evalúa al estar prevista su adecuación previamente al presente análisis.
1	8,115	Moncada	Carretera Moncada-Museros	M-9	x							T							●	Faltan burladeros PNP lado Moncada. Traslado barrera e instalación burladeros.
1	8,510	Moncada	Carretera Moncada-Alfara	M-8	x							T							●	Traslado barrera e instalación de burladeros adecuados. Ampliación de la accesibilidad. Pavimentos peatonales.
1	8,651	Moncada	Moncada-Alfara		x							BT							●	Cierre del acceso a calle. Siniestralidad potencial en la salida a calle. En la práctica supone un paso a nivel.
1	8,757	Moncada	Carretera Valencia-Moncada	M-7	x							T							●	Ninguna
1	9,465	Moncada	Camino Borbotó	M-5		x		2											●	Ninguna
1	10,262	Valencia	Massarrojos		x							VC							●	Ninguna
1	11,158	Rocafort	Rocafort		x							BT							●	Ninguna
1	11,276	Rocafort	Polideportivo/Camino Huerta	RO-3		x		2											●	Ninguna
1	11,803	Godella	Camino Huerta	G-4		x		2											●	Ninguna
1	12,320	Godella	Avd Joan Peset Aleixandre	G-2	x							T							●	Instalación de burladeros adecuados en el lado Este, tras la adecuación de espacios y aceras. Ampliación de la accesibilidad. Muy mala visibilidad.
1	12,379	Godella	Calle de la Ermita	G-1	x							T							●	Instalación burladeros adecuados. Ampliación de la accesibilidad. Muy mala visibilidad en el lado Bétera. El sentido de circulación S-SW hacia SE se cubre con una semibarrera con un giro muy limitante. Reestudiar tráfico y cerramientos. Suprimir PNP lado Bétera.

MODEL DE FITXA

<i>Línia</i>		<i>PK</i>		<i>CLASSIFICACIÓ</i>	Ordre - Prioritat (color segons nivell)
<i>Emplaçament</i>					
<i>Denominació</i>					
Fotografies					
CRITERIS	IMD-P				
	VIB				
	FrT				
	ACC				
	SIN				
	NORM				<i>Modificat</i>
<i>Altres criteris</i>					
<i>Observacions</i>					
<i>Propostes</i>					
<i>Valoració</i>					
		No			

CONCLUSIONS

Dels resultats reflectits en l'annex 1, es deriven les conclusions següents:

- 1- Els passos a nivell o interseccions, que hi ha en el catàleg d'FGV, o sobrevinguts després d'aquesta anàlisi, han d'escometre's atenent els resultats de prioritats molt alta, alta i mitjana. Aquestes actuacions s'ordenen segons la relació següent, en la qual es reflecteix el número, el pas, o intersecció afectada, i una valoració *grosso modo* d'aquesta.
- 2- Circumstancialment, apareixen interseccions i passos que, encara que es classifiquen en prioritats baixa o, fins i tot, nul·la, presenten incompliments normatius que no poden obviar-se, o que han sigut reivindicats per les corporacions municipals en algun aspecte important. S'incorporen a aquesta relació.
- 3- La resta d'interseccions no s'adjunten.

En conseqüència, es conclou que el Pla de millora de passos a nivell per a vianants i passos entre andanes d'FGV hauria d'abordar el que es reflecteix a continuació:

NÚM. ORDRE	EMPLAÇAMENT	PRIORITAT	VALORACIÓ APROXIMADA
1	Pas entre andanes de l'estació Paiporta banda VC	Molt Alta	120.000 €
2	Pas a nivell AI-5	Molt Alta	60.000 €
3	Paral·lelisme al pas a nivell PI-7	Alta	5.000 €
4	Pas a nivell EM-4	Alta	45.000 €
5	Pas entre andanes de l'estació Burjassot-Godella banda VC	Alta	120.000 €
6	Pas a nivell B-6	Alta	60.000 €
7	Pas a nivell G-1	Alta	50.000 €
8	Al banda de Pas a nivell F-1	Alta	60.000 €
9	Pas entre andanes de l'estació Godella banda BT	Alta	90.000 €
10	Pas a nivell P-5	Alta	40.000 €
11	Al banda de pas a nivell PC-7	Alta	45.000 €
12	Pas a nivell G-2	Mitjana	20.000 €
13	Pas entre andanes de l'estació Picanya banda BT	Mitjana	15.000 €
14	Pas entre andanes de l'estació Moncada-Alfara banda BT	Mitjana	5.000 €
15	Antic pas a nivell C-9	Mitjana	25.000 €
16	Pas a nivell P-4	Mitjana	50.000 €
17	Pas entre andanes de l'estació Foios banda RA	Mitjana	120.000 €
18	Pas entre andanes de l'estació Almàssera banda AE	Mitjana	90.000 €
19	Pas a nivell B-5	Mitjana	- €
20	Pas a nivell M-9	Mitjana	10.000,00 €
21	Pas a nivell P-1	Mitjana	45.000,00 €
22	Pas entre andanes de l'estació L'Eliana banda TA	Mitjana	5.000,00 €
23	Pas entre andanes de l'estació L'Eliana banda LL	Mitjana	60.000,00 €
24	Pas a nivell C-5	Mitjana	30.000,00 €
25	Pas a nivell F-2	Mitjana	25.000,00 €
26	Pas entre andanes de l'estació Burjassot-Godella banda BT	Mitjana	- €

Núm. ORDRE	EMPLAÇAMENT	PRIORITAT	VALORACIÓ APROXIMADA
27	Pas a nivell C-4	Mitjana	75.000,00 €
28	Pas a nivell P-10	Mitjana	15.000,00 €
29	Pas a nivell ALQ-16	Mitjana	25.000,00 €
30	Pas a nivell M-8	Mitjana	10.000,00 €
31	Pas entre andanes de l'estació Campament banda LL	Mitjana	65.000,00 €
32	Pas a nivell ALD-5	Mitjana	45.000,00 €
33/34	Pas a nivell ALG-3	Baixa	45.000,00 €
35	Pas a nivell ALG-4	Baixa	25.000,00 €
36	Pas a nivell DT.-2	Baixa	5.000,00 €
37	Pas a nivell DT.-4	Baixa	10.000,00 €
38/39	Passos entre andanes de l'estació Font del Pitxer bandes LL i TA	Baixa	100.000,00 €
40	Pas a nivell P-6	Baixa	10.000,00 €
41	Pas a nivell DT.-0	Baixa	5.000,00 €
42	Pas a nivell EM-3	Nul·la	- €
43/44	Passos entre andanes de l'estació L'Alcúdia bandes BT/VC	Nul·la	- €

Segons s'ha indicat, i ja previstos en la planificació d'FGV amb anterioritat a aquesta anàlisi, hi ha els següents passos en procés de condicionament:

EMPLAÇAMENT	VALORACIÓ APROXIMADA
Pas a nivell ALQ-12	40.000 €
Pas a nivell BEN-7	25.000 €
Pas entre andanes de l'estació La Canyada banda LL	65.000 €
Pas entre andanes de l'estació La Canyada banda TA	5.000 €
Pas entre andanes de l'estació Seminari-CEU banda BT	5.000 €
Pas entre andanes de l'estació Seminari-CEU banda VC	80.000 €

Aquesta proposta s'eleva a la Direcció d'FGV.

València Sud, 16 de novembre de 2016.



Signat: Antonio José Miras Sanchis
Cap de la Unitat d'Enginyeria i I+D+i

ANNEX 1

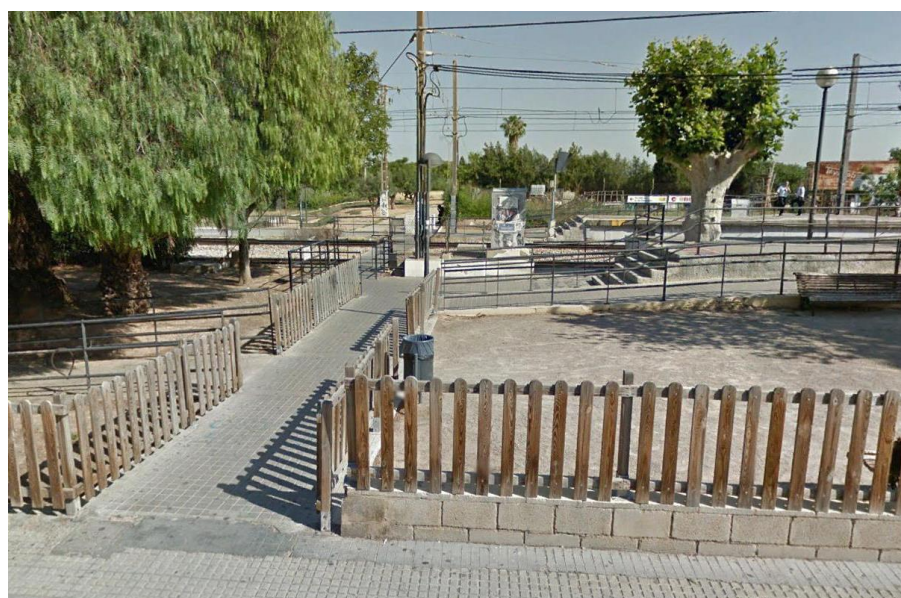
Taula de resultats de l'anàlisi

ANNEX 2

Fitxes descriptives de les interseccions prioritàries

Línia	1	PK	24+527	CLASSIFICACIÓ	1 – Prioritat MOLT ALTA
Emplaçament	Estació de Paiporta				
Denominació	Pas entre andanes banda Villanueva de Castellón				

Fotografies





CRITERIS	IMD-P	La freqüència de pas de vianants és alta, a causa del nombre de viatgers que procedeixen de València.	
	VIB	Via doble. La visibilitat és, en general, correcta, encara que sovint es produeix un efecte de barrera visual en l'encreuament de trens. Aquesta situació de risc per falta de visibilitat és coneguda pels maquinistes, i la mitiguen exercint l'avanç del tren en sentit Torrent sobre la zona d'encreuament per a evitar que els vianants puguen traspasar les vies.	
	FrT	La freqüència de pas de trens en aquest punt és molt elevada.	
	ACC	L'accessibilitat és bona, ja que el pas entre andanes està dotat de l'equipament, amb les amplàries i rampes necessàries, però, atés que l'encreuament es produeix en doble via amb plaques de formigó, no es considera perfecta.	
	SIN	Es va produir un atropellament amb ferides greus en 2007.	
	NORM	Malgrat la senyalística existent, té un ús clar per part de vianants sense estar ajustat a la regulació i normes actuals, i permeabilitza tres zones de la població.	<i>Modificat</i>
Altres criteris	Els usuaris, malgrat tindre un pas inferior condicionat (encara que millorable pel que fa a neteja) i accessible, no l'utilitzen. Aquest factor no pot incrementar el paràmetre NORM, ja que ja té el valor més alt.		
Observacions	L'Ajuntament no està conforme amb el tancament de la connexió del pas entre andanes amb els vials públics. FGV és coneixedora que una transformació a classe 4 provocarà un efecte d'atenció escassa per part dels usuaris, a causa de la contínua activació per la freqüència elevada de trens. A més, aquesta transformació és altament costosa, per com afecta la senyalització ferroviària, l'ATP i el CTC. És un cas pràcticament idèntic al PN PI-7.		
Propostes	Tancament de l'accés al carrer. Transformació en classe 4. Supressió. Tot això en consens amb l'Ajuntament.		
Valoració	>120.000 €		

Línia	3	PK	9+013	CLASSIFICACIÓ	2 – Prioritat MOLT ALTA
Emplaçament	Camí de les Vinyes (Almàssera)				
Denominació	Pas a nivell AL-5				

Fotografies





CRITERIS	IMD-P	La freqüència de pas de vianants és alta, especialment perquè té puntes importants en horari d'entrada i eixida escolar.	
	VIB	Via única. La visibilitat és, en general, acceptable. Encara que en un dels extrems és realment deficient, a causa del desenvolupament corb de la via, d'una bardissa, del biaix de la intersecció i de l'emplaçament de la semibarrera.	
	FrT	Hi ha una freqüència moderada de pas de trens.	
	ACC	L'accessibilitat és molt deficient a les dues bandes, ja que no hi ha més que el paviment del pas a nivell carreter. Els vianants han d'envair la calçada.	
	SIN	Es va produir un atropellament mortal en 2006.	
	NORM	Ús per part de vianants per les dues bandes del pas sense estar ajustat a la regulació i les normes actuals.	Valor modificat
		No	
Altres criteris	No aplicable.		

<i>Observacions</i>	<p>El pas AL-5 manca d'espais per a executar un pas per a vianants en la zona més transitada. El carrer al qual dona és molt estret. Es va plantejar una proposta a l'Ajuntament en la qual es reubicava el pas per a vianants, amb l'ampliació de voreres i una reordenació lleugera del trànsit viari, de manera que se'n permetia la correcta instal·lació.</p> <p>La solució no va ser acceptada, per la qual cosa encara s'ha de decidir com abordar-ne el condicionament de manera coordinada amb l'Ajuntament.</p>
<i>Propostes</i>	<p>Dotar-lo, almenys, d'una banda protegida amb senyals acústics i lluminosos.</p> <p>Reordenar i condicionar els accessos per a vianants i viaris.</p>
<i>Valoració</i>	60.000 €

Línia	1	PK	26+157	CLASSIFICACIÓ	3 – Prioritat ALTA
Emplaçament	Estació de Picanya				
Denominació	Paral·lelisme al pas a nivell PI-7				

Fotografies



CRITERIS	IMD-P	La freqüència de pas de vianants no és alta, ja que només hi transiten els procedents del carrer Oriola que es dirigeixen a l'andana de sentit València.
	VIB	Via doble. Atesa la situació, la visibilitat és deficient. Es presta atenció al mateix trànsit, no als trens. En la fotografia encara és més greu, ja que la transeünt mirava el seu telèfon mòbil.
	FrT	Hi ha una freqüència molt alta de pas de trens en aquest punt.
	ACC	L'accessibilitat és absolutament deficient. Hi ha risc de colps, caigudes i contusions. Impossible l'accés a PMR.

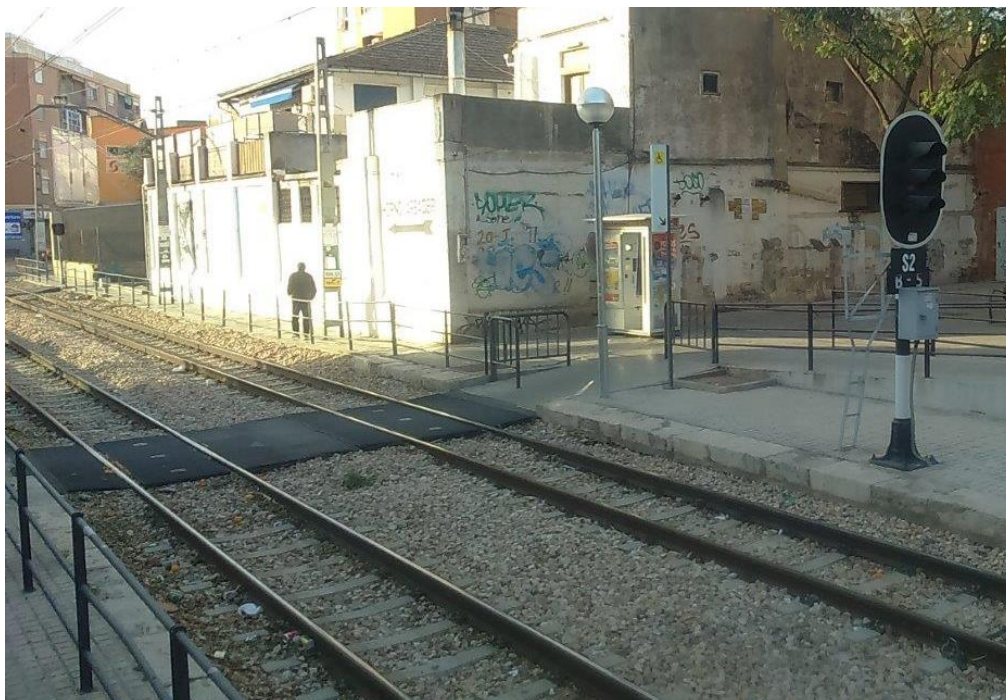
	SIN	No hi ha registres de sinistralitat.	
	NORM	Ús per part de vianants sense estar ajustat a la regulació i les normes actuals.	Valor modificat
			No
<i>Altres criteris</i>	Els usuaris, malgrat tindre un pas a nivell perfectament condicionat i accessible a pocs metres, no l'utilitzen, senzillament per estalviar-se un petit desplaçament. Aquest factor no pot incrementar el paràmetre NORM, ja que ja té el valor més alt.		
<i>Observacions</i>	L'Ajuntament està d'acord a efectuar un tancament que tinga la màxima eficàcia possible i una senyalització clara en aquest accés viciat que connecta el pas a nivell amb l'andana sentit València. Però ha de complementar-se amb altres alternatives.		
<i>Propostes</i>	Tancament de la senda.		
<i>Valoració</i>	<5.000 €		

<i>Línia</i>	3	<i>PK</i>	7+079	<i>CLASSIFICACIÓ</i>	4 – Prioritat ALTA
<i>Emplaçament</i>	Carretera CV-300 (Meliana)				
<i>Denominació</i>	Pas a nivell ME-4				
Fotografies					
					
CRITERIS	IMD-P	La freqüència de pas de vianants és apreciable atés que a Meliana es produeix un fort efecte barrera amb l'FC, que és molt poc permeable.			
	VIB	Via única. Malgrat el biaix entre la via i la calçada, la visibilitat és adequada per als vianants.			
	FrT	Hi ha una freqüència de pas de trens moderada.			
	ACC	L'accessibilitat és deficient.			
	SIN	Es va produir un atropellament mortal en 2005.			

	NORM	Ús per part de vianants sense estar ajustat a la regulació i les normes actuals.	Valor modificat
			No
<i>Altres criteris</i>		No aplicable.	
<i>Observacions</i>		L'Ajuntament ha emés un informe en el qual planteja la millora de la permeabilitat de la barrera ferroviària. Entre altres mesures, planteja la necessitat de dotar de més protecció aquest pas a nivell.	
<i>Propostes</i>		Transformació a classe 4.	
<i>Valoració</i>		45.000 €	

Línia	1	PK	13+173	CLASSIFICACIÓ	5 – Prioritat ALTA
Emplaçament	Estació de Burjassot-Godella				
Denominació	Pas entre andanes banda Villanueva de Castellón				

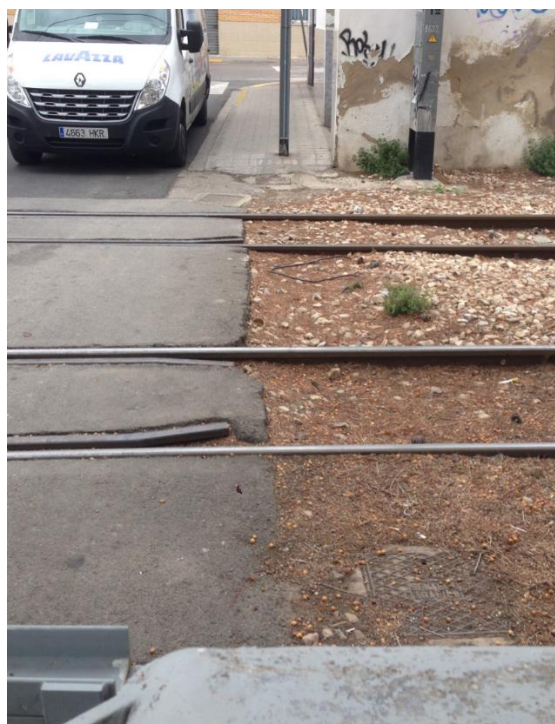
Fotografies



CRITERIS	IMD-P	La freqüència de pas de vianants és significativa, ja que enllaça, a més de les andanes, dues zones de la població.			
	VIB	Via doble. Encara que la visibilitat és correcta cap a les dues bandes, es produeix l'efecte barrera visual amb els encreuaments de trens.			
	FrT	Hi ha una freqüència de pas de trens moderada.			
	ACC	L'accessibilitat del pas entre andanes és correcta, encara que poden millorar-se els refugis. Hi ha un accés paral·lel a la via de dimensions reduïdes i amb una guarda de tanca simple amb nombrosos obstacles. Aquest accés lateral al pas és inaccessible a PMR.			
	SIN	Es va produir un atropellament mortal en 2016.			
	NORM	Ús per part de vianants sense estar ajustat a la regulació i les normes actuals.	<table border="1"> <tr> <td style="text-align: center;">Valor modificat</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">No</td> </tr> </table>		Valor modificat
Valor modificat					
No					
Altres criteris	No aplicable.				
Observacions	<p>A l'estació de Burjassot-Godella convé una actuació integral, a causa de l'elevada permeabilitat, i al condicionament limitat dels accessos i encreuaments a nivell.</p> <p>La conversió en zona de vianants d'aquest pas, associada a la supressió del PNP B-5 banda Bétera és una obra d'envergadura, ja que els treballs que cal dur a terme inclouen la reubicació de diversos pals de catenària, la permeabilització i el tancament de la zona de pas que hi ha actualment.</p>				
Propostes	Transformació a classe 4.				
Valoració	120.000 €				

Línia	1	PK	12+564	CLASSIFICACIÓ	6 – Prioritat ALTA
Emplaçament	C/ Mariano Ribera (Burjassot)				
Denominació	Pas a nivell B-6				

Fotografies



CRITERIS	IMD-P	La freqüència de pas de vianants és significativa, ja que enllaça dues zones de la població.			
	VIB	Via doble. La visibilitat és molt deficient, especialment en el sentit NE a SO, que coincideix amb el sentit de la circulació viària.			
	FrT	Hi ha una freqüència de pas de trens moderada.			
	ACC	El pas a nivell és inaccessible a tots els transeünts, excepte si s'envaeix la calçada.			
	SIN	No hi ha registres de sinistralitat.			
	NORM	Ús per part de vianants sense estar ajustat a la regulació i les normes actuals.	<table border="1"> <tr> <td style="text-align: center;">Valor modificat</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">No</td> </tr> </table>		Valor modificat
Valor modificat					
No					
Altres criteris	No aplicable.				
Observacions	El pas a nivell B-6 manca d'una zona suficientment àmplia com per a poder situar una zona de pas per a vianants sense que l'Ajuntament autoritze o execute l'ampliació de la vorera existent. Hi ha servitud de pas i diversos obstacles, encara que cap és insalvable. A més hi ha molt poc d'espai per a poder creuar la via, tant en una banda com en una altra.				
Propostes	Transformació a classe 4.				
Valoració	60.000 €				

Línia	1	PK	12+379	CLASSIFICACIÓ	7 – Prioritat ALTA
Emplaçament	Carrer de l'Ermida (Godella)				
Denominació	Pas a nivell G-1				

Fotografies



SENDA



CRITERIS	IMD-P	Ús important per part de vianants. Permeabilitza tant l'accés a l'estació de Godella des de la part NE, com el trànsit pel carrer de l'Ermita.	
	VIB	El pas de la banda València té una visibilitat assumible, però el de la banda Bétera té molt mala visibilitat.	
	FrT	Hi ha una freqüència de pas de trens moderada.	
	ACC	Malgrat les dotacions acústiques i lluminoses i els tancaments de guiatge i paviments existents, no es pot considerar que els dos passos per a vianants tinguen una bona accessibilitat. Al contrari, el de la banda València és especialment inadequat.	
	SIN	Es va produir un atropellament amb ferit greu en 2011.	
	NORM	Ús intensiu viari i per part de vianants sense estar ajustat a la regulació i les normes actuals.	Valor modificat
Altres criteris	No aplicable.		

<p><i>Observacions</i></p>	<p>El pas, en conjunt, constitueix una instal·lació complexa, tant pels sentits de circulació viària, com per la dificultat elevada de plantejar solucions satisfactòries.</p> <p>En efecte, el pas per a vianants de la banda Bétera té molt mala visibilitat i l'accessibilitat és deficient, i resulta molt difícil l'adaptació d'aquest si es tenen en compte els equipaments que hi ha, especialment els drenatges.</p> <p>Pel que fa a la banda València, el pas està totalment constret pel carrer Sant Vicent. I això és pel fet que aquest carrer drena el trànsit cap a Joan Peset Aleixandre en els dos sentits. És totalment impossible condicionar l'accessibilitat ni pel que fa a guiatge ni pel que fa a paviments. La circulació cap a la plaça de la Comunitat Valenciana es cobreix amb una semibarrera amb un gir que limita molt, que obliga a envair la calçada contrària.</p> <p>I per si tots aquests inconvenients foren pocs, hi ha la circumstància de l'ús d'una "senda" per a acurtar els desplaçaments dels vianants entre el PN G-1 i el G-2 (veure fotografies), amb el risc consegüent d'atropellament.</p> <p>L'estació també té importants inundacions, ja que constitueix un clavegueró dels escolaments dels carrers confrontants, més elevats, que deteriora l'equipament instal·lat.</p>
<p><i>Propostes</i></p>	<p>És necessària una actuació integral a l'estació i l'entorn d'aquesta.</p> <p>S'ha de plantejar el reestudi del trànsit. Cal modificar els tancaments del pas de la banda València per a la instal·lació de paviments i refugis adequats.</p> <p>Suprimir PNP de la banda Bétera.</p> <p>Efectuar el tancament a la senda paral·lela a la via entre el PN G-1 i el PN G-2.</p>
<p><i>Valoració</i></p>	<p>50.000 €</p>

<i>Línia</i>	3	<i>PK</i>	6+293	<i>CLASSIFICACIÓ</i>	8 - Prioritat ALTA
<i>Emplaçament</i>	Carretera de Foios a carretera CV-300 (Foios)				
<i>Denominació</i>	Al costat del pas a nivell F-1				


Fotografies



Vista des del pas a nivell per a vianants F-1

CRITERIS	IMD-P	La freqüència de pas de vianants és alta.
	VIB	Via doble en estació. La visibilitat des de l'extrem nord-oest és molt deficient, a causa de l'emplaçament d'un immoble. També la via en corba i l'existència d'una plantació d'arbratge al costat de la tanca de l'FC limiten la visibilitat des del sud-est.
	FrT	Hi ha una freqüència de pas de trens moderada.
	ACC	L'accessibilitat és nul·la. No està condicionat com a pas a nivell. S'envaeix la calçada.

	SIN	No hi ha registres de sinistralitat.	
	NORM	Ús per part de vianants sense estar ajustat a la regulació i les normes actuals.	Valor modificat
			No
<i>Altres criteris</i>	L'Ajuntament reivindica l'obertura d'aquest pas, atés l'ús intensiu al qual està sotmés. Aquest factor, malgrat poder incrementar el paràmetre NORM, no ho fa, ja que ja està en el valor més alt.		
<i>Observacions</i>	Seria necessària la cessió d'espais públics per a poder executar zones de trànsit adaptades a la regulació d'accessibilitat.		
<i>Propostes</i>	Transformació a classe 4.		
<i>Valoració</i>	60.000 €		

<i>Línia</i>	1	<i>PK</i>	12+449	<i>CLASSIFICACIÓ</i>	9 - Prioritat ALTA	
<i>Emplaçament</i>	Estació de Godella					
<i>Denominació</i>	Pas entre andanes banda de Bétera					
Fotografies						
						
CRITERIS	IMD-P	La freqüència de pas de vianants és alta ja que, a més d'utilitzar-se com a pas entre andanes, s'empra com a trajectòria de pas des del carrer de Sant Vicent, amb la qual cosa constitueix realment un pas a nivell.				
	VIB	La visibilitat està limitada per l'efecte barrera dels trens als encreuaments. El pas entre andanes està molt pròxim al del sentit València.				
	FrT	Hi ha una freqüència de pas de trens moderada.				
	ACC	L'accessibilitat és suficient, encara que millorable.				
	SIN	No hi ha registres de sinistralitat.				
	NORM	Ús per part de vianants sense estar ajustat a la regulació i les normes actuals.				Valor modificat
					No	

<i>Altres criteris</i>	No aplicable.
<i>Observacions</i>	La transformació a classe 4 es considera tècnicament rebutjable si es té en compte l'emplaçament. A més, és altament costosa, per l'afecció a la senyalització ferroviària.
<i>Propostes</i>	Supressió, si es condiciona el PN G-1, encara que l'Ajuntament no coincideix amb aquest criteri, per a suprimir la permeabilitat d'aquest punt. Transformació a classe 4. En qualsevol cas, es considera que Godella ha d'estar subjecta a una actuació integral.
<i>Valoració</i>	90.000 €

<i>Línia</i>	2	<i>PK</i>	20+184	<i>CLASSIFICACIÓ</i>	10 - Prioritat ALTA
<i>Emplaçament</i>	Camí antic de Paterna a Manises				
<i>Denominació</i>	Pas a nivell P-5				

Fotografies



CRITERIS	IMD-P	La freqüència de pas de vianants és moderada amb puntes ocasionals, ja que connecta la població amb zones esportives.
	VIB	Via única amb visibilitat excel·lent.
	FrT	La freqüència de pas de trens és baixa.
	ACC	L'accessibilitat és molt deficient, i s'ha d'envair la calçada. No està condicionat de cap manera.
	SIN	Es va produir un atropellament mortal en 2013.

	NORM	Ús per part de vianants sense estar ajustat a la regulació i les normes actuals.	<i>Valor modificat</i>
<i>Altres criteris</i>		No aplicable.	No
<i>Observacions</i>		<p>L'Ajuntament de Paterna ha dut a terme un estudi minuciós sobre els passos a nivell del seu terme municipal. En aquest estudi, el pes principal de l'anàlisi és el trànsit viari, encara que també s'aborda el trànsit de vianants. L'estudi conclou que és necessària la supressió del pas P-6. Per a fer-ho, cal articular actuacions de gran envergadura, i que excedeixen de l'àmbit d'aquest estudi. Aquestes actuacions s'han tractat entre el municipi i la Conselleria, per a acordar solucions de supressió en les quals, pel que sembla, també s'han inclòs les del pas P-5.</p> <p>(Nota de premsa <i>Levante-EMV</i> 24-9-2016)</p> <p><i>L'alcalde de Paterna va explicar ahir que l'objectiu és que les obres estiguen acabades en 2019. "Es tracta de la supressió, sol·licitada per l'Ajuntament de Paterna, de dos passos a nivell situats al carrer Vías del Ferrocarril, al costat del poliesportiu, un dels quals està situat al costat del carrer Joan Baptista Benlloch i l'altre a la carretera CV-371, que uneix Paterna amb Manises", explicaven ahir Conselleria i Ajuntament.</i></p> <p>Pel que fa a l'anàlisi de l'àmbit estrictament de vianants, i si no se suprimeix, només cal la transformació en classe 4, i és necessària la col·laboració de l'Ajuntament, ja que caldria ampliar la vorera existent.</p>	
<i>Propostes</i>		Transformació en classe 4.	
<i>Valoració</i>		40.000 €	

Línia	1	PK	37+068	CLASSIFICACIÓ	11 - Prioritat ALTA
Emplaçament	Avinguda del Sud (Picassent)				
Denominació	Al costat del pas a nivell PC-7				

Fotografies



Vistes des del pas a nivell de vianants PC-7

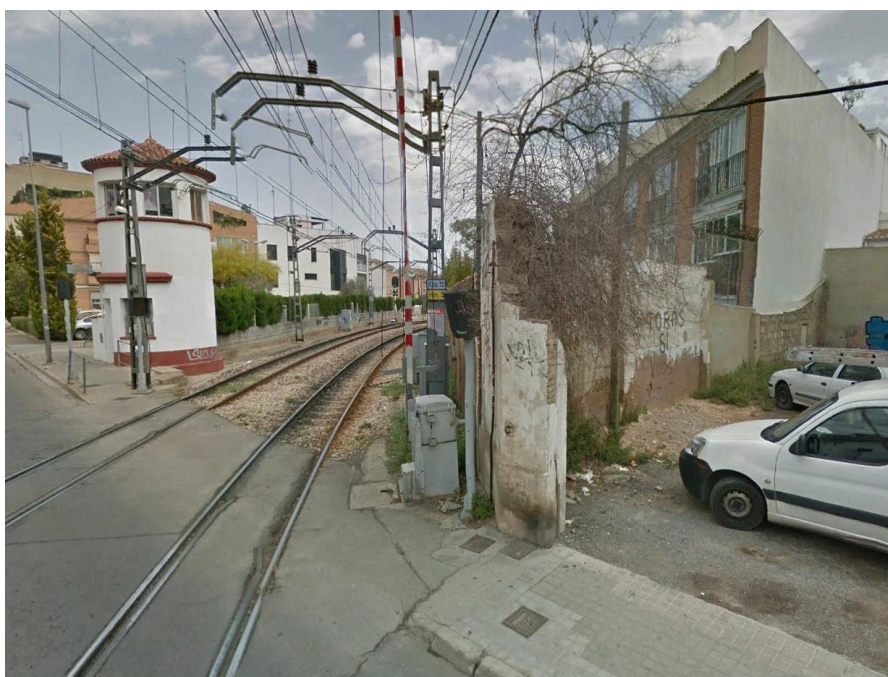


Vistes des dels accessos per a vianants

CRITERIS	IMD-P	La freqüència de pas de vianants és moderada.	
	VIB	Emplaçat en via única, a les proximitats de l'estació. La visibilitat des de l'extrem oest és deficient, a conseqüència de l'existència d'una revolta pronunciada i del tancament. Des de l'extrem est, la visibilitat és correcta.	
	FrT	Hi ha una baixa freqüència de pas de trens.	
	ACC	L'accessibilitat és nul·la. No està condicionat com a pas a nivell. S'envaeix la calçada. Els paviments en el punt d'encreuament estan deteriorats.	
	SIN	No hi ha registres de sinistralitat.	
	NORM	Ús per part de vianants sense estar ajustat a la regulació i les normes actuals.	Valor modificat
<i>Altres criteris</i>	L'Ajuntament reivindica l'obertura d'aquest pas, a causa de l'ús que en fan els vianants. Aquest factor, malgrat poder incrementar el paràmetre NORM, no ho fa, ja que ja està en el valor més alt.		
<i>Observacions</i>	Seria necessària la cessió d'espais públics per a poder executar zones de trànsit adaptades a la regulació d'accessibilitat.		
<i>Propostes</i>	Transformació a classe 4.		
<i>Valoració</i>	45.000 €		

Línia	1	PK	12+320	CLASSIFICACIÓ	12 - Prioritat MITJANA
Emplaçament	Av. Joan Peset Aleixandre (Godella)				
Denominació	Pas a nivell G-2				

Fotografies



CRITERIS	IMD-P	Ús elevat per part de vianants i ús viari molt alt, ja que constitueix una artèria de la població a les entrades i eixides al centre urbà. Permeabilitza tot el trànsit pel carrer Arquebisbe Fuero.	
	VIB	El pas té molt mala visibilitat. Tant pel biaix de l'eix de via-calçada, com per les edificacions confrontants, molt pròximes.	
	FrT	Hi ha una freqüència de pas de trens moderada.	
	ACC	L'accessibilitat és molt deficient a les dues bandes. No hi ha camins clarament separats ni protegits. Hi ha aparells amb elements mòbils que poden afectar els vianants. Tot això a causa de la falta d'espai, limitats per les edificacions.	
	SIN	No hi ha registres de sinistralitat.	
	NORM	Ús intensiu de vianants i viari, sense estar ajustat completament a la regulació i les normes actuals.	Valor modificat
		No	
Altres criteris	No aplicable.		
Observacions	<p>El pas, en conjunt, constitueix una instal·lació complexa per l'elevada dificultat de plantejar solucions satisfactòries.</p> <p>La plantejada amb l'Ajuntament passa per la demolició mitjançant la demolició d'un mur en la banda nord-oest a fi de guanyar espai que permeta condicionar i millorar l'accessibilitat. Fins i tot guanyant una mica d'espai a la calçada.</p> <p>Cal recordar, també, la circumstància de l'ús d'una "senda" per a acurtar els desplaçaments de vianants entre aquest PN G-2 i el G-1, amb el consegüent risc d'atropellament.</p>		
Propostes	<p>Condicionament de la banda nord-est del pas a nivell, amb l'establiment d'una zona de pas per a vianants més protegida. Paviments i refugis nous.</p> <p>Efectuar el tancament a la senda paral·lela a la via entre el PN G-2 i el PN G-1.</p>		
Valoració	<20.000 €		

Línia	1	PK	26+236	CLASSIFICACIÓ	13 - Prioritat MITJANA
Emplaçament	Estació de Picanya				
Denominació	Pas entre andanes banda de Bétera				

Fotografies



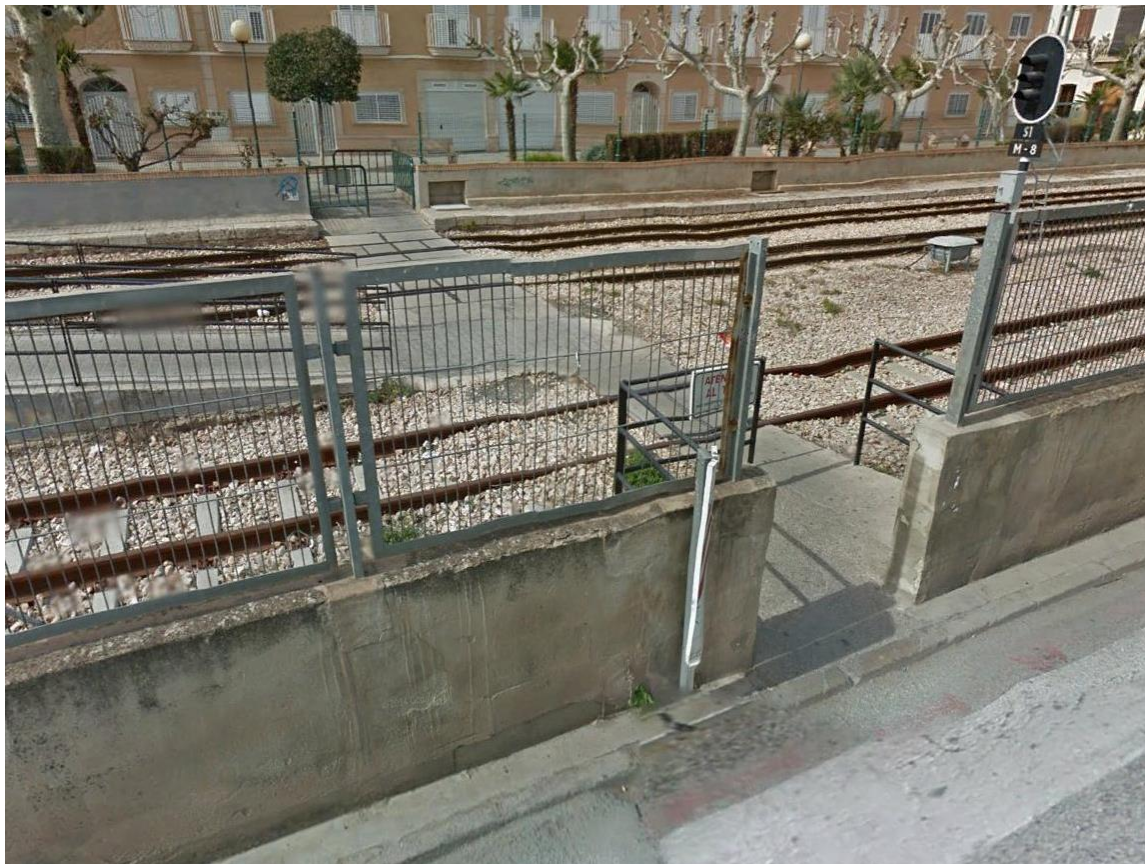


CRITERIS	IMD-P	Ús elevat per part de de vianants a causa del volum de viatgers cap a València.	
	VIB	El pas té visibilitat moderada, especialment en l'encreuament de trens i pels obstacles existents a la zona d'entrada des del poble.	
	FrT	Hi ha una freqüència de pas de trens molt elevada.	
	ACC	L'accessibilitat és molt deficient a les dues bandes. No hi ha camins clarament separats ni protegits. Hi ha aparells amb elements mòbils que poden afectar els vianants. Tot això a causa de la falta d'espais, limitats per les edificacions.	
	SIN	No hi ha registres de sinistralitat.	
	NORM	Ús intensiu per part de vianants ajustat a l'actual regulació d'FGV. Encara que la permeabilització entre els carrers és anecdòtica, constitueix un punt d'accés problemàtic a l'andana.	Valor modificat
Altres criteris	Es modifica per a incloure aquesta intersecció a conseqüència dels usos i costums dels vianants. Conjuntament amb la fitxa 4 i amb les apreciacions de l'Ajuntament, la solució de Picanya ha d'abordar-se de manera global.		

<p><i>Observacions</i></p>	<p>El pas, en conjunt, constitueix una instal·lació complexa per l'elevada dificultat de plantejar solucions satisfactòries.</p> <p>D'una banda, és de difícil concentració al PN PI-7, malgrat l'escassa distància que els separa.</p> <p>D'altra banda, hi ha accés directe a l'andana de sentit València per una escala des del carrer Pío XII que, després de l'estudi d'afeccions, podria dotar-se amb una rampa.</p> <p>Una de les propostes d'FGV davant de l'Ajuntament és la possibilitat del tancament del pas entre andanes de l'estació de Picanya, que obligaria al pas únic pel pas a nivell, amb senyalització acústica i lluminosa. Això seria possible després de crear la rampa a l'andana en sentit València al carrer Pío XII.</p> <p>Com a accés a l'andana en sentit Torrent hi ha una rampa contigua a una escala. El tècnic de l'Ajuntament proposa unificar les dues en una única rampa. Això enllaçaria amb una millora en l'accés i refugis del pas entre andanes.</p>
<p><i>Propostes</i></p>	<p>Analitzar la possibilitat d'un accés mitjançant una rampa per a crear un camí accessible directe a aquesta andana, sense haver de creuar pel pas entre andanes, i així suprimir-lo.</p>
<p><i>Valoració</i></p>	<p><15.000 €</p>

<i>Línia</i>	1	<i>PK</i>	8+651	<i>CLASSIFICACIÓ</i>	14 - Prioritat MITJANA
<i>Emplaçament</i>	Estació de Moncada-Alfara				
<i>Denominació</i>	Pas entre andanes banda de Bétera				

Fotografies



CRITERIS	IMD-P	Té un ús moderat per part de vianants.
	VIB	El pas té molt bona visibilitat.
	FrT	Hi ha una freqüència de pas de trens moderada.
	ACC	L'accessibilitat és molt deficient en una de les bandes. El camí, encara que separat pel corresponent refugi, no està protegit en la desembocadura al carrer. Tot això a causa de la falta d'espais en l'av. Nou d'Octubre, ja que ni tan sols hi ha vorera.
	SIN	No hi ha registres de sinistralitat.

	NORM	Ús per part de vianants sense estar ajustat a la regulació i les normes.	Valor modificat
			No
<i>Altres criteris</i>		No aplicable.	
<i>Observacions</i>		Sinistralitat potencial. En la pràctica constitueix un pas a nivell. No es coneix l'opinió de l'Ajuntament davant de la reducció de la permeabilitat en aquest punt.	
<i>Propostes</i>		Tancament de l'accés al carrer. Com a alternativa, conversió en classe 4.	
<i>Valoració</i>		<5.000 €	

<i>Línia</i>	1	<i>PK</i>	56+070	<i>CLASSIFICACIÓ</i>	15 - Prioritat MITJANA
<i>Emplaçament</i>	Accés al costat de Benimodo (Carlet)				
<i>Denominació</i>	Antic pas a nivell C-9 (suprimit)				

Fotografies



CRITERIS	IMD-P	Senda de vianants en plena via d'escassa utilització.
	VIB	La intersecció té visibilitat reduïda. Hi ha columnes i obstacles.
	FrT	Hi ha una freqüència de pas de trens baixa.
	ACC	L'accessibilitat és molt deficient, al cap i a la fi és un punt en plena via. No hi ha camins clarament separats ni protegits.
	SIN	No hi ha registres de sinistralitat.

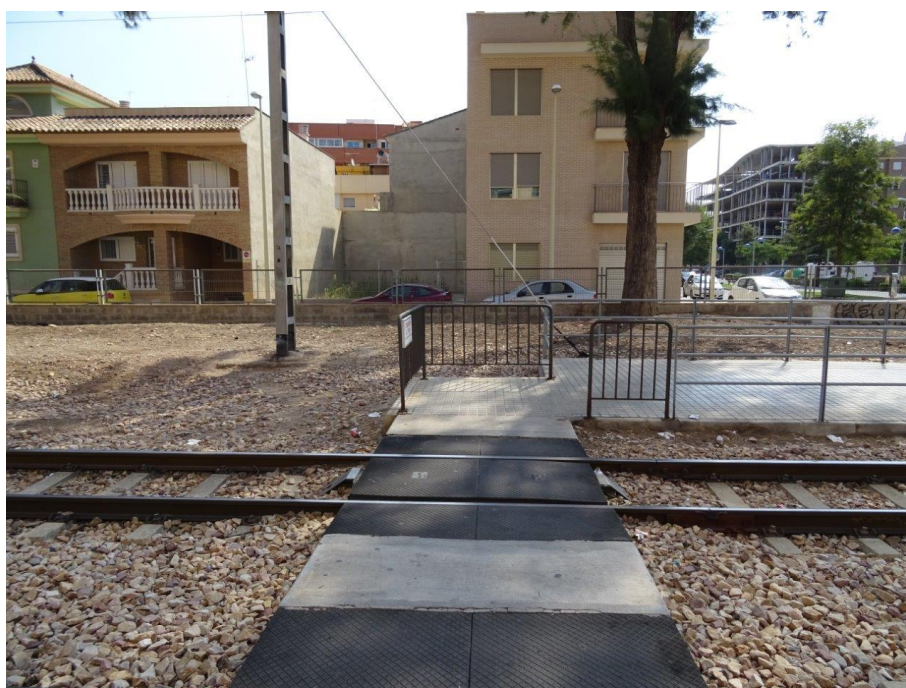
	<i>NORM</i>	Ús per part de vianants sense estar ajustat a regulació i normes.	<i>Valor modificat</i>
			Sí
<i>Altres criteris</i>		Pas viciat després de suprimir-se i prolongar notablement l'itinerari per a vianants.	
<i>Observacions</i>		S'ha creat una "senda" per a acurtar els desplaçaments de vianants. Com que el tancament que hi ha és poc sòlid, el deteriorament és sistemàtic a fi de permeabilitzar aquest punt.	
<i>Propostes</i>		Instal·lació de tancament molt més resistent i dissuasiu en una longitud suficient.	
<i>Valoració</i>		25.000 €	

<i>Línia</i>	2	<i>PK</i>	20+450	<i>CLASSIFICACIÓ</i>	16 - Prioritat MITJANA	
<i>Emplaçament</i>	Camí de Paterna a Quart de Poblet					
<i>Denominació</i>	Pas a nivell P-4					
Fotografies						
						
CRITERIS	IMD-P	La freqüència de pas és mitjana, ja que és zona de pas d'un col·legi d'educació especial i té puntes de trànsit de vianants a les hores d'entrada i eixida.				
	VIB	La zona de pas té una visibilitat suficient i està al costat de l'estació de Paterna, on els trens ja circulen a velocitat més moderada, encara que a una distància suficient perquè els maquinistes tinguen un bon camp visual. Per als vianants hi ha alguna barrera visual, encara que no limita massa. El problema principal és la intersecció de 4 vies, cosa que fa que siga un pas de longitud important.				
	FrT	Hi ha una freqüència de pas de trens baixa.				
	ACC	L'accessibilitat és nul·la. No està condicionat com a pas a nivell. S'envaeix la calçada.				
	SIN	No hi ha registres de sinistralitat.				
	NORM	Ús per part de vianants sense estar ajustat a la regulació i les normes actuals.				Valor modificat

			No
<i>Altres criteris</i>	No aplicable.		
<i>Observacions</i>	És necessària la participació de l'Ajuntament de Paterna per a determinar la solució correcta que cal implantar al pas a nivell P-4. La zona actual de pas desemboca, d'una banda, en un pàrquing sense asfaltar, i, d'altra banda, en una vorera que no té les condicions d'accessibilitat.		
<i>Propostes</i>	Transformació a classe 4. Condicionament de ferms i entorn.		
<i>Valoració</i>	50.000 €		

Línia	3	PK	6+243	CLASSIFICACIÓ	17 - Prioritat MITJANA
Emplaçament	Estació de Foios				
Denominació	Pas entre andanes banda de Rafelbunyol				

Fotografies



CRITERIS	IMD-P	La freqüència de pas de vianants és escassa encara que no menyspreable, perquè permeabilitza un sector del poble.			
	VIB	La visibilitat és bona. A penes limitada als encreuaments de trens.			
	FrT	Hi ha una freqüència de pas de trens moderada.			
	ACC	El pas és accessible i està correctament condicionat.			
	SIN	No hi ha registres de sinistralitat.			
	NORM	Ús per part de vianants sense estar ajustat a la regulació i les normes actuals.	<table border="1"> <tr> <td style="text-align: center;">Valor modificat</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">No</td> </tr> </table>		Valor modificat
Valor modificat					
No					
Altres criteris	L'Ajuntament reivindica la senyalització d'aquest pas, atés l'ús al qual està sotmés, i es descarta qualsevol tancament que impedisca la permeabilització existent.				
Observacions	En la pràctica és un pas a nivell per a vianants. Atés l'emplaçament que té, la senyalització amb classe 4 tindria implicacions molt serioses en la senyalització existent, a l'ATP i al CTC.				
Propostes	Tancament de l'accés al carrer com a alternativa més adequada. Transformació a classe 4.				
Valoració	>120.000 €				


<i>Línia</i>	3	<i>PK</i>	9,192	<i>CLASSIFICACIÓ</i>	18 – Prioritat MITJANA
<i>Emplaçament</i>	Estació d'Almàssera				
<i>Denominació</i>	Pas entre andanes banda d'Aeroport				

Fotografies



CRITERIS	IMD-P	La freqüència de pas de vianants és baixa. Pràcticament els usuaris de l'aparcament.
	VIB	La visibilitat és bona. Un poc limitada als encreuaments de trens.
	FrT	Hi ha una freqüència de pas de trens moderada.
	ACC	El pas és accessible i està correctament condicionat.
	SIN	No hi ha registres de sinistralitat.

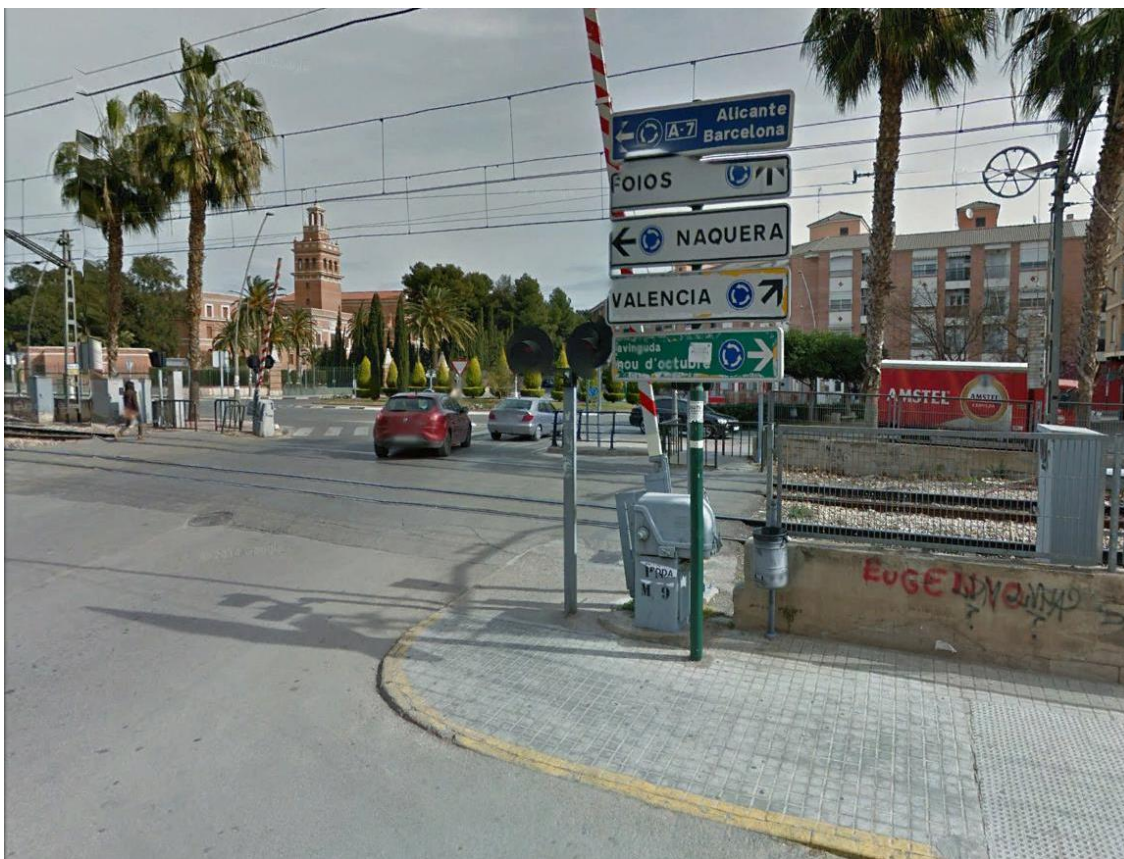
	NORM	Ús per part de vianants sense estar ajustat a la regulació i les normes actuals.	Valor modificat
			No
<i>Altres criteris</i>		No aplicable.	
<i>Observacions</i>		Podria considerar-se com un PNP però de trànsit molt escàs, ja que no és zona urbana però permeabilitza l'aparcament. Atés l'emplaçament que té, la senyalització amb classe 4 tindria implicacions serioses en la senyalització existent, a l'ATP i al CTC.	
<i>Propostes</i>		Transformació a classe 4.	
<i>Valoració</i>		90.000 €	

<i>Línia</i>	1	<i>PK</i>	13+261	<i>CLASSIFICACIÓ</i>	19 – Prioritat MITJANA	
<i>Emplaçament</i>	C/ Ausiàs March (Burjassot)					
<i>Denominació</i>	Pas a nivell B-5					
Fotografies						
						
CRITERIS	IMD-P	La freqüència de pas de vianants és alta.				
	VIB	La visibilitat des de l'extrem nord-oest és acceptable, encara que minvada pel biaix del pas, i les corbes i l'estació pròximes.				
	FrT	Hi ha una freqüència de pas de trens moderada.				
	ACC	L'accessibilitat és millorable encara que amb dificultats. Tot en aquest pas està molt constret pels espais disponibles i per les limitacions que imposa la calçada.				
	SIN	No hi ha registres de sinistralitat.				
	NORM	Hi ha un compliment parcial de l'actual regulació, atés que l'accessibilitat hauria de millorar-se.				Valor modificat
					No	
<i>Altres criteris</i>	No aplicable					

<i>Observacions</i>	<p>Una millora en les condicions de seguretat del pas a nivell B-5, i atés que aquest té associats dos passos de vianants, s'obtindria mitjançant el tancament del que pertany a la banda de Bétera. En el seu lloc, es podria convertir el pas entre andanes de l'estació de Burjassot-Godella en un pas per a vianants, i dotar-lo de la senyalització acústica i lluminosa corresponent, tal com s'assenyala en la fitxa 6.</p> <p>És una obra d'envergadura, ja que els treballs que cal dur a terme inclouen la reubicació de diversos pals de catenària i el tancament de la zona de pas que hi ha actualment.</p>
<i>Propostes</i>	Supressió.
<i>Valoració</i>	0 € (inclòs en actuació de la fitxa 6)

Línia	1	PK	8+115	CLASSIFICACIÓ	20 – Prioritat MITJANA
Emplaçament	Carretera Moncada a Museros				
Denominació	Pas a nivell M-9				

Fotografies

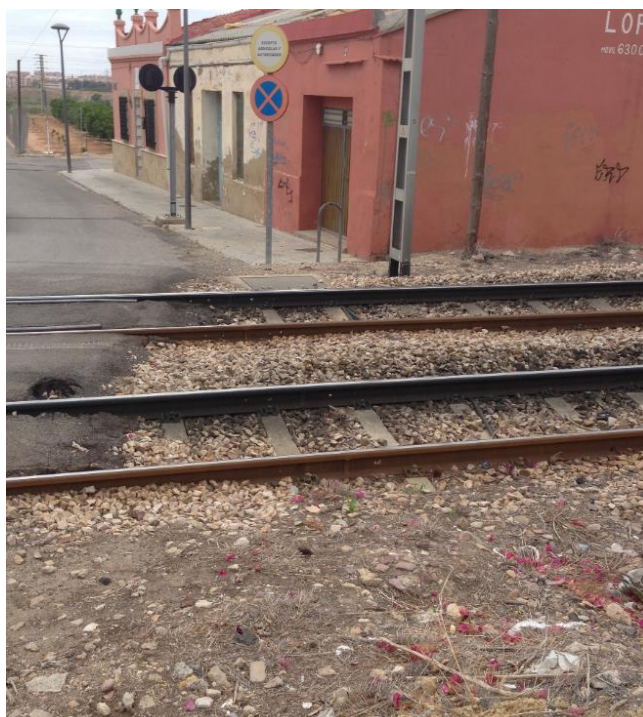


CRITERIS	IMD-P	La freqüència de pas de vianants és alta.
	VIB	Via doble. La visibilitat està limitada en l'extrem sud-oest pels equips i senyals que hi ha emplaçats.
	FrT	Hi ha una freqüència de pas de trens moderada.
	ACC	L'accessibilitat és millorable pel que fa a guiatge i paviments.
	SIN	No hi ha registres de sinistralitat.

	<i>NORM</i>	Ús per part de vianants sense estar completament ajustat a la regulació i les normes actuals.	<i>Valor modificat</i>
			No
<i>Altres criteris</i>	No aplicable.		
<i>Observacions</i>	Atés el nivell d'ús i l'emplaçament, és necessari el trasllat de semibarrera per a dotar-lo de refugis.		
<i>Propostes</i>	Millora d'accessibilitat i protecció.		
<i>Valoració</i>	<10.000 €		

Línia	2	PK	21+565	CLASSIFICACIÓ	21 – Prioritat MITJANA
Emplaçament	Camí de la Penya (Paterna)				
Denominació	Pas a nivell P-1				

Fotografies



CRITERIS	IMD-P	La freqüència de pas de vianants és baixa. Dona servei a un entorn molt poc poblat.			
	VIB	Emplaçat en via doble en corba, encara que la visibilitat és més que correcta.			
	FrT	Hi ha una freqüència de pas de trens moderada.			
	ACC	L'accessibilitat és nul·la. No està condicionat com a pas a nivell. S'envaeix la calçada.			
	SIN	No hi ha registres de sinistralitat.			
	NORM	Ús per part de vianants sense estar ajustat a la regulació i les normes actuals.	<table border="1"> <tr> <td>Valor modificat</td> </tr> <tr> <td>No</td> </tr> </table>		Valor modificat
Valor modificat					
No					
Altres criteris	Inclòs en l'Estudi de passos a nivell de l'Ajuntament de Paterna.				
Observacions	Per a l'adequació del pas a nivell P-1 és necessària la demolició de part del mur de formigó existent, a més de l'adequació dels vials per a un correcte compliment de l'accessibilitat, ja que la rampa que resulta excedeix el 6 % permés. Serà necessari comptar amb la col·laboració de l'Ajuntament, ja que caldrà desplaçar senyalització viària i ampliar la vorera existent. A més, en aquest pas seria necessari instal·lar plataformes de cautxú per al pas de vianants.				
Propostes	Transformació a classe 4.				
Valoració	45.000 €				

Línia	2	PK	9+073	CLASSIFICACIÓ	22 - Prioritat MITJANA
Emplaçament	Estació de l'Elia				
Denominació	Pas entre andanes banda de Torrent Avinguda				

Fotografies



CRITERIS	IMD-P	La freqüència de pas de vianants és baixa.	
	VIB	La visibilitat és bona.	
	FrT	Hi ha una freqüència de pas de trens baixa.	
	ACC	L'accessibilitat és correcta.	
	SIN	No hi ha registres de sinistralitat.	
	NORM	Ús per part de vianants sense estar ajustat a la regulació i les normes actuals.	Valor modificat
		No	
<i>Altres criteris</i>	No aplicable.		
<i>Observacions</i>	Utilitzat com a pas de vianants, però sense la dotació d'equipament corresponent. Connecta els dos carrers, però cal voltar per l'estació.		
<i>Propostes</i>	Tancament de l'accés al carrer.		
<i>Valoració</i>	<5.000 €		

<i>Línia</i>	2	<i>PK</i>	9+073	<i>CLASSIFICACIÓ</i>	23 - Prioritat MITJANA	
<i>Emplaçament</i>	Estació de l'Elia					
<i>Denominació</i>	Pas entre andanes banda de Lliria					
Fotografies						
						
CRITERIS	IMD-P	La freqüència de pas de vianants és baixa.				
	VIB	La visibilitat és bona, malgrat estar en les proximitats de les andanes i tindre l'efecte barrera visual als encreuaments.				
	FrT	Hi ha una freqüència de pas de trens baixa. Malgrat l'existència d'una via de mànec, escassament es produeixen maniobres. És una estació de pas de via doble a via única.				
	ACC	L'accessibilitat és correcta.				
	SIN	No hi ha registres de sinistralitat.				
	NORM	Ús per part de vianants sense estar ajustat a la regulació i les normes actuals.				Valor modificat
					No	

<i>Altres criteris</i>	No aplicable.
<i>Observacions</i>	Utilitzat com a pas de vianants, però sense la dotació d'equipament corresponent. Aquest pas és el que es fa servir sistemàticament per a accedir a l'aparcament annex a l'estació i als habitatges confrontants, i viceversa. La transformació d'aquest en classe 4 té afecció a la senyalització ferroviària.
<i>Propostes</i>	Transformació a classe 4.
<i>Valoració</i>	60.000 €

Línia	1	PK	55+512	CLASSIFICACIÓ	24 - Prioritat MITJANA
Emplaçament	Av. Salvador Allende (Carlet)				
Denominació	Pas a nivell C-5				

Fotografies



CRITERIS	IMD-P	Ús moderat per part de vianants.			
	VIB	Emplaçat en via única, el pas té la visibilitat limitada pels tancaments de la caixa de via i el constrenyiment d'espais.			
	FrT	Hi ha una freqüència de pas de trens molt baixa.			
	ACC	L'accessibilitat és molt deficient. No hi ha camins clarament separats, no hi ha voreres i els refugis conformen l'espai protegit, en un volum reduït. Les desembocadures van directament a les calçades. Tot això a causa de la falta d'espais, limitats pels vials annexos a l'FC. Els pendents són insalvables per a PMR.			
	SIN	No hi ha registres de sinistralitat.			
	NORM	Pas per a vianants que incompleix la regulació i les normes actuals.	<table border="1"> <tr> <td style="text-align: center;">Valor modificat</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">No</td> </tr> </table>		Valor modificat
Valor modificat					
No					
Altres criteris	No aplicable.				
Observacions	És un pas molt poc accessible i amb riscos a les zones de desembocadura perquè estan pràcticament immerses en els vials annexos. L'Ajuntament assenyala aquestes dificultats i pot col·laborar en la reordenació d'espais públics per a obtindre la millor solució.				
Propostes	Condicionament integral del pas a nivell, amb l'establiment de zones de pas per a vianants més protegides. Paviments i refugis nous. Readequació de pendents. Trasllat d'equips.				
Valoració	30.000 €				

Línia	3	PK	5+848	CLASSIFICACIÓ	25 - Prioritat MITJANA
Emplaçament	Av. del Cid (Foios)				
Denominació	Pas a nivell F-2				

Fotografies

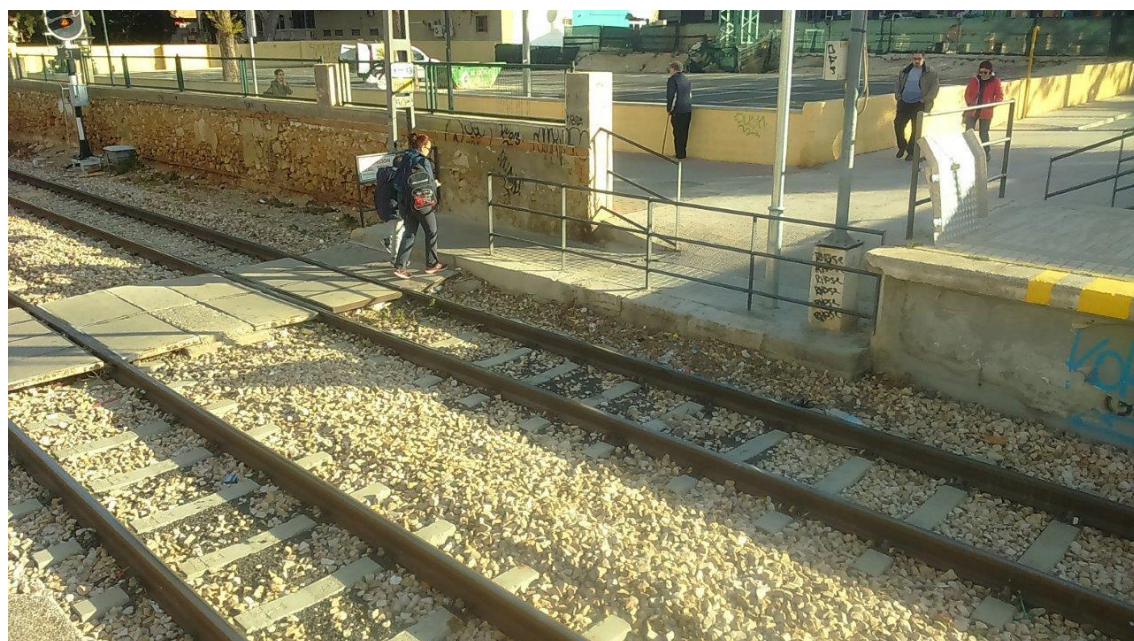


CRITERIS	IMD-P	Excepte en els horaris d'accés a la zona del polígon, als afores de Foios, la freqüència de pas de vianants és baixa.
	VIB	Visibilitat molt bona. Hi ha rectes a les dues bandes, i no hi ha barreres visuals.
	FrT	Hi ha una freqüència moderada de pas de trens.
	ACC	El pas a nivell F-2 es troba relativament condicionat. El paviment està diferenciat de la calçada, i disposa de refugis parcialment adaptats.
	SIN	No hi ha registres de sinistralitat.

	NORM	Ús per part de vianants sense estar ajustat a la regulació i les normes actuals.	Valor modificat
			No
<i>Altres criteris</i>		L'Ajuntament incideix en la freqüència d'ús en hores d'entrada i eixida laborals i en un futur projecte de connexió d'un carril bici en l'extrem de l'horta, que requerirà protecció.	
<i>Observacions</i>		Es fa servir com a pas per a vianants, però sense la dotació de l'equipament corresponent. Hi ha suficient espai a la vorera de la banda del polígon, que resulta accessible. És convenient fer recreixer la vorera al costat del PN del carrer paral·lel, formant una illa, per a l'acomodament dels refugis.	
<i>Propostes</i>		Dotar-lo de protecció de classe 4. Recondicionar refugis.	
<i>Valoració</i>		25.000 €	

Línia	1	PK	13+173	CLASSIFICACIÓ	26 - Prioritat MITJANA
Emplaçament	Estació de Burjassot-Godella				
Denominació	Pas entre andanes banda de Bétera				

Fotografies



CRITERIS	IMD-P	La freqüència de pas de vianants és important.	
	VIB	Malgrat estar emplaçat en via doble i estació amb andanes pròximes, la visibilitat és adequada, a causa de les zones de resguard als vianants i a un correcte angle de visió des del tren.	
	FrT	Hi ha una freqüència de pas de trens moderada.	
	ACC	L'accessibilitat és correcta, excepte per a PMR, ja que en l'andana amb sentit València només hi ha escales.	
	SIN	No hi ha registres de sinistralitat.	
	NORM	Ús per part de vianants sense estar ajustat a la regulació i les normes actuals.	Valor modificat
		No	
Altres criteris	No aplicable.		
Observacions	A l'estació de Burjassot-Godella convé una actuació integral, a causa de l'elevada permeabilitat, i al condicionament limitat dels accessos i encreuaments a nivell. Associat a la conversió en zona de vianants del pas entre andanes (fitxa 6) i a la supressió i concentració del B-5 en l'anterior (fitxa 23), s'hauria de tancar aquest accés.		
Propostes	Supressió		
Valoració	0 € (inclòs en actuació de la fitxa 6).		

Línia	1	PK	54+383	CLASSIFICACIÓ	27 - Prioritat MITJANA
Emplaçament	Carretera de Tavernes a Llíria (Carlet)				
Denominació	Pas a nivell C-4				

Fotografies



CRITERIS	IMD-P	Ús per part de vianants significatiu, però no a l'emplaçament actual, sinó a l'oposat, no protegit.			
	VIB	Emplaçat en via única, el pas té la visibilitat limitada pels tancaments de la caixa de via i el constrenyiment d'espais.			
	FrT	Hi ha una freqüència de pas de trens molt baixa.			
	ACC	L'accessibilitat és moderada. No hi ha camins clarament separats, no hi ha voreres i els refugis conformen l'espai protegit, en un volum reduït. Les desembocadures van directament a les calçades. Tot això a causa de la falta d'espais, limitats pels vials annexos a l'FC. És un cas similar al del pas C-4, però amb l'avantatge de resultar accessibles a PMR ja que les rampes són inferiors.			
	SIN	No hi ha registres de sinistralitat.			
	NORM	Pas per a vianants que incompleix la regulació i les normes actuals.	<table border="1"> <tr> <td style="text-align: center;">Valor modificat</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">No</td> </tr> </table>		Valor modificat
Valor modificat					
No					
Altres criteris	No aplicable.				
Observacions	<p>És un pas amb dificultats d'accessibilitat i amb riscos a les zones de desembocadura perquè estan pràcticament immerses en els vials annexos, sense voreres o amb voreres molt reduïdes.</p> <p>A més, l'ús és escàs. La major part dels vianants utilitzen l'altra banda.</p> <p>L'Ajuntament assenyala aquestes dificultats. Sol·licita l'execució d'un de nou pas per a vianants, per la banda de més ús, i pot col·laborar en la reordenació d'espais públics per a obtindre la millor solució. FGV assenyala les dificultats tècniques d'aquest plantejament, a causa de la topologia de la catenària i de l'existència d'armaris de senyalització.</p>				
Propostes	<p>Condicionament integral del pas a nivell, amb l'establiment de zones de pas per a vianants més protegides. Paviments i refugis nous.</p> <p>Execució d'un nou pas de vianants en l'altra banda.</p>				
Valoració	>75.000 €				

Línia	2	PK	15+923	CLASSIFICACIÓ	28 - Prioritat MITJANA
Emplaçament	Camí de finques; carrer 60 de la Canyada				
Denominació	Pas a nivell P-10				

Fotografies



CRITERIS	IMD-P	Trànsit de vianants de moderat a baix.			
	VIB	És una zona de via única, sense obstacles visuals, amb molt bona visibilitat, tant per a vianants com per al tren.			
	FrT	Hi ha una freqüència de pas de trens baixa.			
	ACC	L'accessibilitat és bona, encara que millorable. Hi ha dos problemes principals: l'absència de zones de desembarcament protegides a les dues bandes i els pendents que cal salvar cap a la via i des d'aquesta. No hi ha camins clarament protegits. Tot això a causa de la falta d'espais, limitats pels vials confrontants.			
	SIN	Es va produir un atropellament mortal en 2011.			
	NORM	Pas de vianants quasi totalment ajustat a la regulació i les normes actuals.	<table border="1"> <tr> <td style="text-align: center;">Valor modificat</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">No</td> </tr> </table>		Valor modificat
Valor modificat					
No					
Altres criteris	No aplicable.				
Observacions	El vial sud té un ús restringit a bicicletes, amb la qual cosa l'execució de la illeta de resguard dels refugis no és tan crítica. El vial nord només té un origen de circulació, per la qual cosa, amb un condicionament dels refugis, pot millorar-se. La cota de via és notablement inferior a la de les calçades.				
Propostes	Condicionament de la banda nord del pas a nivell, amb l'establiment d'una zona de pas per a vianants més protegida amb la reculada dels refugis i la instal·lació d'elements protectors (biondes). Millora de pendents i execució de paviments nous. Enrasat de voreres per a accés a cadires de PMR. La del costat de la calçada té una vorada.				
Valoració	25.000 €				

Línia	1	PK	67+933	CLASSIFICACIÓ	29 - Prioritat MITJANA
Emplaçament	Camí de la Foia (Alberic)				
Denominació	Pas a nivell ALQ-16				

Fotografies



CRITERIS	IMD-P	La freqüència de pas de vianants és baixa, ja que se situa en un extrem de la població.	
	VIB	Via única. La visibilitat és molt bona ja que es troba en un tram recte en l'àmbit de l'estació.	
	FrT	Hi ha una freqüència de pas de trens molt baixa.	
	ACC	L'accessibilitat resulta molt deficient.	
	SIN	No hi ha registres de sinistralitat.	
	NORM	Ús per part de vianants sense estar ajustat a la regulació i les normes actuals.	Valor modificat
		No	
Altres criteris	No aplicable.		
Observacions	El pas està integrat a la vorera que dona continuïtat als vials de la població, i disposa de refugis rudimentaris que no compleixen els actuals requisits de guiatge i dimensions, malgrat haver-hi espais adequats. FGV està licitant el condicionament de vials i barreres, segons un requeriment del CSC.		
Propostes	Transformació a classe 4 i adequació de l'accessibilitat.		
Valoració	25.000 €		

<i>Línia</i>	1	<i>PK</i>	8+510	<i>CLASSIFICACIÓ</i>	30 - Prioritat MITJANA
<i>Emplaçament</i>	Carretera Moncada-Alfara				
<i>Denominació</i>	Pas a nivell M-8				

Fotografies

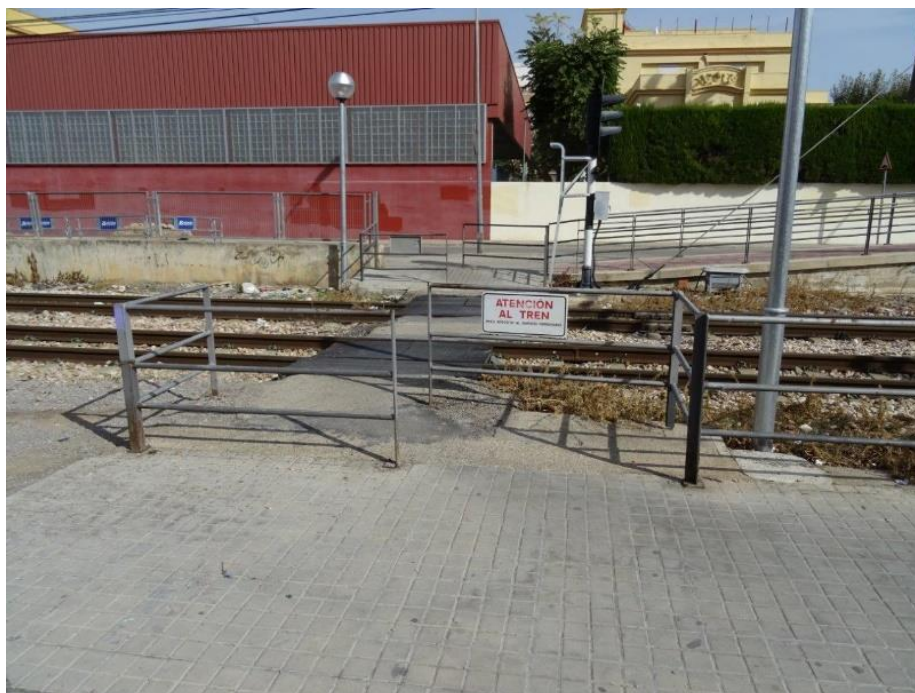


CRITERIS	IMD-P	La freqüència de pas de vianants és significativa.	
	VIB	Via doble. La visibilitat és molt bona, hi ha una recta en la banda de via general, i en l'altra banda hi ha l'estació de Moncada, on les velocitats de pas de tren disminueixen.	
	FrT	Hi ha una freqüència moderada de pas de trens.	
	ACC	L'accessibilitat és deficient. En una de les bandes del pas per a vianants hi ha paviment de trànsit de tipus Strail, encara que els refugis són un poc reduïts. En l'altra no hi ha diferenciació amb la calçada i no es disposa d'un dels refugis.	
	SIN	No hi ha registres de sinistralitat.	
	NORM	Ús per part de vianants per les dues bandes del pas sense estar totalment ajustat a la regulació i les normes actuals.	<i>Valor modificat</i>
<i>Altres criteris</i>	No aplicable.		
<i>Observacions</i>	Cap.		
<i>Propostes</i>	Trasllat de semibarrera i instal·lació de refugis adequats. Renovació dels paviments per a vianants a fi d'ampliar l'accessibilitat en aquest punt.		
<i>Valoració</i>	<10.000 €		

Línia	2	PK	21+138	CLASSIFICACIÓ	31 - Prioritat MITJANA
Emplaçament	Estació de Campament				
Denominació	Pas entre andanes banda de Llíria				

Fotografies





CRITERIS	IMD-P	Ús baix per part de vianants ja que enllaça una zona poc poblada.			
	VIB	La visibilitat és bona. Encara que hi ha via doble, és una zona en recta i els trens es detenen a una distància suficient.			
	FrT	La freqüència de pas de trens és moderada.			
	ACC	L'accessibilitat és només suficient. Encara que es disposa de pas de tipus Strail, està incomplet i els paviments adjacents no es troben en bon estat. A més, els pendents a les zones d'accés i l'estretor dels refugis dificulten l'accessibilitat.			
	SIN	No hi ha registres de sinistralitat.			
	NORM	Ús per part de vianants sense estar ajustat a la regulació i les normes actuals.	<table border="1"> <tr> <td style="text-align: center;">Valor modificat</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">No</td> </tr> </table>		Valor modificat
Valor modificat					
No					
<i>Altres criteris</i>	No aplicable.				
<i>Observacions</i>	La transformació a classe 4 té afeccions a la senyalització ferroviària i al CTC.				
<i>Propostes</i>	Transformació a classe 4. Millora de paviments i accessibilitat.				
<i>Valoració</i>	65.000 €				

<i>Línia</i>	1	<i>PK</i>	59+053	<i>CLASSIFICACIÓ</i>	32 - Prioritat MITJANA
<i>Emplaçament</i>	Camí de la Muntanya (l'Alcúdia)				
<i>Denominació</i>	Pas a nivell ALD-5				

Fotografies



CRITERIS	IMD-P	La freqüència de pas de vianants és moderada amb puntes en horari d'entrada i eixida laboral, ja que dona servei a una zona industrial.			
	VIB	És una zona en via única als voltants de l'estació i encara que la intersecció presenta un biaix molt important, és molt àmplia i no hi ha problemes de visibilitat.			
	FrT	Hi ha una freqüència de pas de trens molt baixa.			
	ACC	L'accessibilitat per a vianants és nul·la. No està condicionat com a pas a nivell. S'envaeix la calçada.			
	SIN	No hi ha registres de sinistralitat.			
	NORM	Ús per part de vianants sense estar ajustat a la regulació i les normes actuals.	<table border="1"> <tr> <td style="text-align: center;">Valor modificat</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">No</td> </tr> </table>		Valor modificat
Valor modificat					
No					
Altres criteris	L'Ajuntament reivindica la dotació de protecció de classe 4, en aquesta intersecció.				
Observacions	<p>Per a l'adequació del pas a nivell ALD-5 hi ha tres propostes diferents que inclouen una reorganització de la senyalització viària. L'Ajuntament de l'Alcúdia es troba actualment estudiant les solucions presentades per FGV per a l'acceptació i/o modificació, de la mateixa manera que s'ha efectuat en la recent transformació del PN ALG-2 en doble pas per a vianants.</p> <p>La creació d'un pas per a vianants adossat al vial existent per la banda de l'estació es considera tècnicament inviable a causa del cost elevat (afecció a aparells de via i a l'electrificació).</p>				
Propostes	Transformació a classe 4 (per determinar).				
Valoració	Depén de la solució final, però s'estima un cost mitjà de 45.000 €				

<i>Línia</i>	1	<i>PK</i>	48+318 48+345	<i>CLASSIFICACIÓ</i>	33/34 - Prioritat BAIXA
<i>Emplaçament</i>	C/ Isaac Peral - av. Estació (Alginet)				
<i>Denominació</i>	Pas a nivell ALG-3				

Fotografies





CRITERIS	IMD-P	La freqüència de pas de vianants és molt baixa.	
	VIB	Visibilitat molt bona, està en recta i prop de l'estació d'Alginet.	
	FtT	Freqüència de pas de trens molt baixa.	
	ACC	L'accessibilitat és molt deficient. Els usuaris han de fer servir els accessos propis dels vehicles de carretera. No hi ha el més mínim condicionament ni resguard.	
	SIN	No hi ha registres de sinistralitat.	
	NORM	Ús per part de vianants sense estar ajustat a regulació i normes.	Valor modificat
Altres criteris	No aplicable.		
Observacions	El pas a nivell ALG-3 està compost d'un doble pas viari, amb la qual cosa s'haurien de convertir en zona de vianants les dues zones de pas. Seria necessària la col·laboració amb l'Ajuntament d'Alginet, ja que cap dels dos passos té una vorera condicionada per al desembarcament.		
Propostes	Transformació a classe 4.		
Valoració	45.000 €		

Línia	1	PK	48+565	CLASSIFICACIÓ	35 - Prioritat BAIXA
Emplaçament	Pintor Velázquez / av. Estació (Alginet)				
Denominació	Pas a nivell ALG-4				

Fotografies



CRITERIS	IMD-P	Molt poc ús per part de vianants del pas a nivell.	
	VIB	Zona amb una visibilitat correcta, pròxima a l'estació, i en recta.	
	FrT	La freqüència de trens és molt baixa.	
	ACC	Tant l'estat del paviment com les dimensions dels vials i els obstacles existents impliquen deficiències d'accessibilitat significatives.	
	SIN	No hi ha registres de sinistralitat.	
	NORM	Ús per part de vianants sense estar ajustat a la regulació i les normes actuals.	Valor modificat
Altres criteris	No aplicable.		
Observacions	Per a la transformació del pas a nivell ALG-4 es necessitarà la col·laboració amb l'Ajuntament d'Alginet, ja que la vorera que dona continuïtat al pas (banda de l'estació) no té les dimensions adequades per a complir la normativa d'accessibilitat. Seria necessària la supressió dels refugis existents, i un correcte condicionament del ferm.		
Propostes	Transformació a classe 4.		
Valoració	25.000 €		

Línia	3	PK	1+952	CLASSIFICACIÓ	36 - Prioritat BAIXA
Emplaçament	Ctra. de Náquera - c/ de les Casetes (Massamagrell)				
Denominació	Pas a nivell MA-2				

Fotografies



CRITERIS	IMD-P	Ús moderat per part de vianants.	
	VIB	Molt bona visibilitat per als vianants, però no per al trànsit rodat, si es té en compte l'estretor dels carrers.	
	FrT	Circulació moderada de trens.	
	ACC	Accessibilitat correcta.	
	SIN	Atropellament amb una ferida greu en 2006.	
	NORM	Pas que compleix pràcticament la normativa. Alguna cota millorable.	Valor modificat
		No	
<i>Altres criteris</i>	No aplicable.		
<i>Observacions</i>	Cap.		
<i>Propostes</i>	Després de la visita amb la corporació municipal, es planteja millorar les cotes dels refugis respecte a les voreres.		
<i>Valoració</i>	<5.000		

Línia	3	PK	1+768	CLASSIFICACIÓ	37 - Prioritat BAIXA
Emplaçament	Ctra. de Náquera (Massamagrell)				
Denominació	Pas a nivell MA-4				

Fotografies



CRITERIS	IMD-P	Ús per part de vianants de moderat a intens, ja que està en les proximitats del centre de salut i altres serveis.			
	VIB	Molt bona visibilitat en general.			
	FrT	Circulació moderada de trens.			
	ACC	Accessibilitat limitada. El pas de vianants està dissenyat amb cotes reduïdes.			
	SIN	Sense registres de sinistralitat.			
	NORM	Pas que no compleix l'actual normativa d'accessibilitat.	<table border="1"> <tr> <td style="text-align: center;">Valor modificat</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">No</td> </tr> </table>		Valor modificat
Valor modificat					
No					
<i>Altres criteris</i>	La corporació municipal assenyala que el pas carreter constitueix un punt de conflicte, ja que arriba a col·lapsar-se a causa de l'intens trànsit de l'entorn, ple de serveis a la població.				
<i>Observacions</i>	Ha d'analitzar-se, conjuntament amb l'Ajuntament, la reordenació del trànsit, per a evitar col·lapses.				
<i>Propostes</i>	Condicionament dels accessos per a vianants a les dimensions actuals. Amb la col·laboració de l'Ajuntament pel que fa a cessió d'espais públics.				
<i>Valoració</i>	10.000 €				

Línia	2	PK	18+157	CLASSIFICACIÓ	38/39 - Prioritat BAIXA
Emplaçament	Estació de Fuente del Jarro (Paterna)				
Denominació	Passos entre andanes a les dues bandes				

Fotografies



Pas banda València





Pas banda Lliria



CRITERIS	IMD-P	Ús baix per part de vianants, excepte en les hores d'entrada i eixida laboral, en les quals es registren puntes.
	VIB	Bona visibilitat en tot l'entorn.
	FrT	Freqüència de trens baixa.

	ACC	Accessibilitat adequada només en la banda de la cafeteria (Llíria). L'altre és inaccessible a PMR.		
	SIN	No hi ha registres de sinistralitat.		
	NORM	Ús per part de vianants sense estar ajustat a la regulació i les normes actuals.	<table border="1"> <tr> <td>Valor modificat</td> </tr> <tr> <td>No</td> </tr> </table>	Valor modificat
Valor modificat				
No				
<i>Altres criteris</i>	No aplicable.			
<i>Observacions</i>	La transformació a classe 4 té afeccions a la senyalització ferroviària i al CTC. Resultaria més convenient la supressió de la banda València i la protecció de la banda Llíria.			
<i>Propostes</i>	Transformació a classe 4.			
<i>Valoració</i>	65.000 € si se n'executa un. Fins a 100.000 €, si s'executen els dos.			

<i>Línia</i>	2	<i>PK</i>	20+006	<i>CLASSIFICACIÓ</i>	40 - Prioritat BAIXA	
<i>Emplaçament</i>	Carretera de Paterna a Manises (Paterna)					
<i>Denominació</i>	Pas a nivell P-6					
Fotografies						
						
CRITERIS	IMD-P	La freqüència de pas de vianants és moderada amb puntes ocasionals, ja que connecta la població amb zones esportives.				
	VIB	Via única amb visibilitat excel·lent.				
	FrT	La freqüència de pas de trens és baixa.				
	ACC	L'accessibilitat és correcta encara que millorable. El paviment sobre les vies és molt estret, mentre que la geometria dels refugis és millorable.				
	SIN	Es va produir un atropellament amb ferit lleu en 2010.				
	NORM	Pas de vianants quasi totalment ajustat a la regulació i les normes actuals.				Valor modificat
					No	

<i>Altres criteris</i>	No aplicable.
<i>Observacions</i>	<p>L'Ajuntament de Paterna ha dut a terme un estudi minuciós sobre els passos a nivell del seu terme municipal. En aquest estudi, el pes principal de l'anàlisi és el trànsit viari, encara que també s'aborda el trànsit de vianants. L'estudi conclou que és necessària la supressió del pas P-6. Per a fer-ho, cal articular actuacions de gran envergadura, i que excedeixen de l'àmbit d'aquest estudi. Aquestes actuacions s'han tractat entre el municipi i la Conselleria, per a acordar solucions de supressió.</p> <p>Pel que fa a l'anàlisi respecte de l'àmbit estrictament de vianants, i si no se suprimeix, només cal l'actualització pel que fa a accessibilitat.</p>
<i>Propostes</i>	Adequació de paviments en l'encreuament de via i renovació de refugis.
<i>Valoració</i>	<10.000 €

<i>Línia</i>	3	<i>PK</i>	2+381	<i>CLASSIFICACIÓ</i>	41 - Prioritat BAIXA
<i>Emplaçament</i>	Carrer Verge del Rosari (Massamagrell)				
<i>Denominació</i>	Pas a nivell MA-0				

Fotografies



CRITERIS	IMD-P	La freqüència de pas de vianants és baixa.
	VIB	Via única amb visibilitat excel·lent.
	FrT	La freqüència de pas de trens és moderada.
	ACC	L'accessibilitat és correcta encara que millorable. La geometria dels refugis és molt anàrquica, situació motivada per la protecció dels vianants enfront del moviment i emplaçament dels aparells del pas, i al biaix important entre la via i la calçada.
	SIN	No hi ha registres de sinistralitat.

	<i>NORM</i>	Pas de vianants quasi totalment ajustat a la regulació i les normes actuals.	<i>Valor modificat</i>
			No
<i>Altres criteris</i>		No aplicable.	
<i>Observacions</i>		Cap.	
<i>Propostes</i>		Millora de refugis. Millora del confinament de l'aglomerat del pas.	
<i>Valoració</i>		5.000 €	

<i>Línia</i>	3	<i>PK</i>	7+390	<i>CLASSIFICACIÓ</i>	42 - Prioritat BAIXA
<i>Emplaçament</i>	Carrer José Benlloch (Meliana)				
<i>Denominació</i>	Pas a nivell ME-3				

Fotografies



CRITERIS	IMD-P	Alta densitat de transeünts pel pas a nivell.
	VIB	Molt bona
	FrT	Moderada
	ACC	Plena
	SIN	No hi ha registres de sinistralitat.

	<i>NORM</i>	Pas de vianants totalment ajustat a la regulació i les normes actuals.	<i>Valor modificat</i>
			No
<i>Altres criteris</i>	L'Ajuntament ha emés un informe en el qual planteja la millora de la permeabilitat de la barrera ferroviària. Entre altres mesures, tracta la insuficiència d'aquest pas a nivell com quasi l'únic element permeabilitzador de la població.		
<i>Observacions</i>	Aquest pas a nivell compleix perfectament tots els requisits. Cap.		
<i>Propostes</i>	Cap.		
<i>Valoració</i>	Sense cost.		

<i>Línia</i>	1	<i>PK</i>	58+907	<i>CLASSIFICACIÓ</i>	43/44 - Prioritat NUL·LA
<i>Emplaçament</i>	Estació de l'Alcúdia				
<i>Denominació</i>	Passos entre andanes a les dues bandes				

Fotografies



CRITERIS	IMD-P	Ús baix per part de vianants
	VIB	Molt bona
	FtT	Molt baixa
	ACC	Bona accessibilitat en el de la banda Villanueva.

	SIN	No hi ha registres de sinistralitat.	
	NORM	Aquests passos no permeabilitzen vials de la població, i compleixen la normativa d'FGV. Hi ha, per a això, un pas inferior, encara que no és accessible a PMR.	Valor modificat
			No
<i>Altres criteris</i>		No aplicable.	
<i>Observacions</i>		<p>Per a l'adequació del pas a nivell ALD-5 hi ha tres propostes diferents que inclouen una reorganització de la senyalització viària. L'Ajuntament de l'Alcúdia es troba actualment estudiant les solucions presentades per FGV per a l'acceptació i/o modificació, de la mateixa manera que s'ha efectuat en la recent transformació del PN ALG-2 en doble pas per a vianants.</p> <p>La creació d'un pas per a vianants en algun punt de l'estació o la dotació d'aparells elevadors per a salvar el pas inferior per part de PMR són algunes de les propostes que cal debatre, que redundarien en la supressió d'aquests passos entre andanes.</p>	
<i>Propostes</i>		Per determinar.	
<i>Valoració</i>		Depén de la solució final.	