

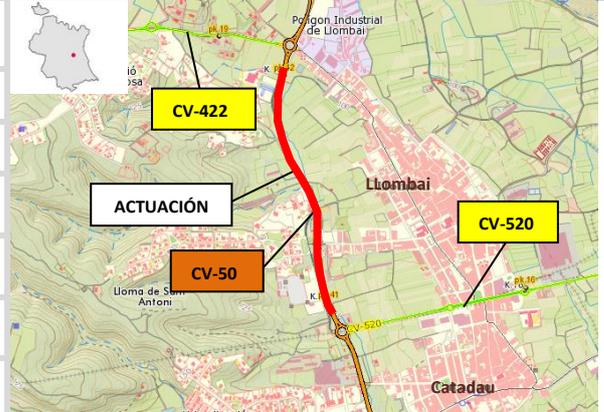


CANCELACIÓN DEL GIRO A IZQUIERDA EN LA CV-50 EN LLOMBAI (VALENCIA)

1. Información General

LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA

CARRETERA:	TRAMO:
CV-50	PK 40+170 a PK 42+130
POBLACIÓN:	LLOMBAI
HABITANTES:	2.702 (2017)
TRAVESÍA	CARRETERA PERIURBANA
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
IMD total:	2.307 (2017)
IMD pesados:	134 (5,8%)
Tráfico ciclista (bajo/moderado/alto):	moderado



Accidentalidad (BBDD G.V. Quinquenio 2013/2017): 2 Acc. con heridos leves

2. Líneas Generales de Intervención

- Mejora de la capacidad funcional.
- ZONA: Moderación de la velocidad.

Actuaciones Específicas



PRESUPUESTO DE INVERSIÓN:

FECHA DE ACTUACIÓN: 2018

RESPONSABLE: CHOPVT

CÓDIGO: V15601

3. Actuaciones específicas

Actuación: cancelación de giros a izquierdas.

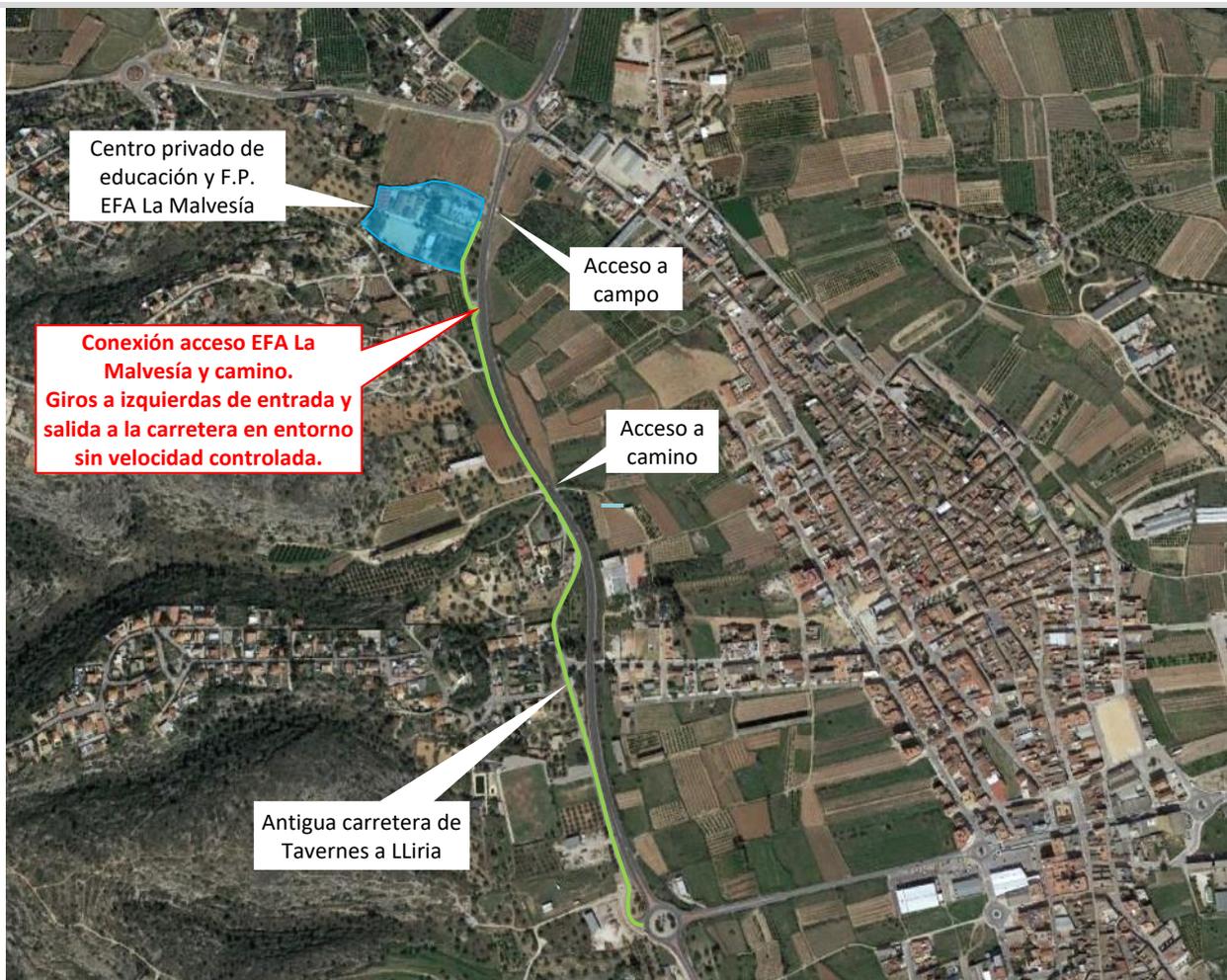
Problemática existente

- Tramo de 1,2 km limitado por dos rotondas en el que el trazado, constituido por una sucesión de curvas de radio muy amplio junto con una sección generosa y buena visibilidad favorecen el desarrollo de velocidades elevadas en un entorno dominado por un diseminado residencial asociado, entre otros, a la urbanización de San Antoni y la prolongación hacia el oeste del casco urbano de Llobai.
- El centro educativo La Malvesía supone un importante foco de atracción de tráfico peatonal y motorizado diario en el que destaca la afluencia de vehículos privados y de autobuses de transporte escolar. El acceso a esta instalación se realiza por la conexión de la actual CV50 con la antigua carretera de Tavernes a Llíria, situada en la margen oeste a 300 m al sur de la glorieta del pk 42+130 de la CV-50. En este punto se generan una importante cantidad de movimientos de entrada y salida al camino. Son especialmente peligrosos los realizados en la salida hacia el acceso en aproximación desde el sur, especialmente por los autobuses.

Condicionantes y aspectos considerados

- Plataforma actual de la CV-50 de anchura comprendida entre 10,2 y 10,5 m.
- Accesos existentes.
- Limitaciones de giros actuales.
- Velocidad de circulación.
- Drenaje existente.

Esquema Conceptual: Estado Inicial



Soluciones integradas en el diseño



Mejora de la capacidad funcional

- Cancelación de giros a izquierda entre las glorietas de los pks 40+870 (intersección con CV-520) y 42+130 (intersección CV-422) de la CV-50. La actuación consiste en la reordenación de la sección transversal de la carretera mediante el estrechamiento de los carriles de circulación y la formación de una mediana central de separación de sentidos de circulación como prolongación de los extremos de las isletas deflectoras.

Para ello, manteniendo la posición de los bordes de calzada originales, se reduce el ancho de los carriles a 3,00 m habilitando un espacio central para materializar una mediana de 1,20 m. Esta mediana está formada por un separador central de 60 cm, constituido por un un doble encintado de bordillo montable 22x20x50 cm y relleno central de 20 cm entre bordillos con hormigón en masa, y que discurre elevada 15 cm sobre la calzada.

Desde el punto de vista del drenaje superficial de la carretera, para evitar el efecto barrera que supone la nueva mediana, se disponen un total de 37 pequeños seccionamientos del separador para el transversal de las escorrentías. Estos seccionamientos se disponen interdistantes entre 13,5 y 43,5 m, atendiendo al peralte de la plataforma y pendiente longitudinal.

Estos pasos tienen una longitud total de 2 m entre extremos del separador (bordillo) que lo limitan, estando conformadas en el plano horizontal por rigolas de hormigón de 20x50x80 cm. Para evitar cantos agresivos, los extremos del separador se rematan mediante cuñas de hormigón en masa, de 50 cm de longitud.

- Para reforzar el balizamiento de la mediana, se pintan todos los bordillos de blanco y negro, así como el paso de agua, cuyas rigolas también se pintan de negro para mantener la uniformidad con el separador. Asimismo, se pinta de rojo la franja correspondiente al relleno central del separador. Se instalan balizas cilíndricas H-75 a lo largo de toda la nueva mediana, con interdistancias comprendidas entre 14 y 15 m, haciendo coordinando su cadencia con los pasos de agua.
- Se aprovecha la intervención para renovar los sistemas de contención existentes y ampliar su ámbito implementando, además, sistemas de protección de motociclistas dado que se trata de un tramo frecuentado por motocicletas y ciclistas.
- Repintado de las barandillas de la estructura del paso superior de la CV-50 sobre la Avda. de San Antoni.
- Señalización de los accesos a la carretera con señales de STOP y de indicación del movimiento permitido en la incorporación a la carretera (R-400a y R-303 según el caso)

ZONA



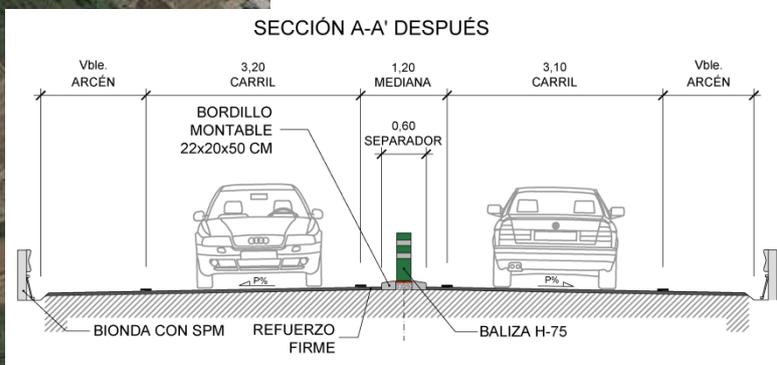
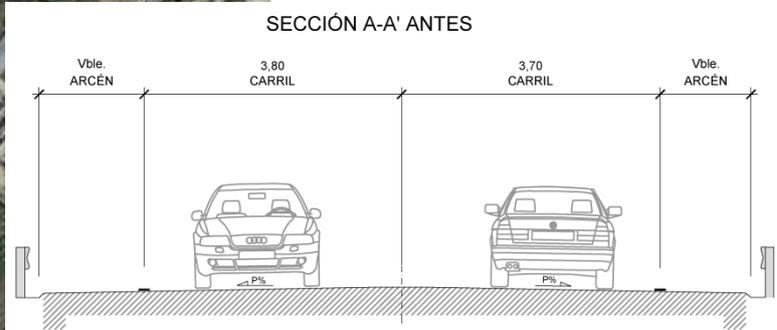
Moderación de la velocidad

- El estrechamiento de los carriles supone a priori una medida de moderación de la velocidad en el tramo.

3. Actuaciones específicas

Actuación: cancelación de giros a izquierdas.

Estado final



3. Actuaciones específicas

Actuación: cancelación de giros a izquierdas.

05



Ejemplo nº 25.- LLOMBAI

3. Actuaciones específicas

Actuación: cancelación de giros a izquierdas.



4. Beneficios de la Intervención



Mejora de la capacidad funcional

- Esta intervención de ordenación de movimientos mejora la seguridad de la circulación, al eliminar el riesgo de accidente por colisión frontal o lateral derivados de los giros a izquierdas, teniendo en cuenta que se trata de un tramo en el que la velocidad puede resultar elevada debido a su benevolente trazado y sección. Se evitan así las reducciones de velocidad y detenciones en la calzada de la CV-50 para realizar dicha maniobra, fundamentalmente para acceder al centro educativo, reconduciendo dichos movimientos a las glorietas. Esta solución contribuye, además, a aumentar la eficiencia y amortización de las glorietas existentes.

ZONA



Moderación de la velocidad

- Con el estrechamiento de carriles y la imposición de la mediana, se reduce la velocidad normal de circulación, lo que reporta favorables beneficios no solo desde el punto de vista de la seguridad vial sino también desde el medioambiental. Por un lado, las entradas y salidas a la carretera se realizan ahora en un entorno con velocidades más controladas y, por tanto, con mayor seguridad. Por otra parte, se reduce el impacto acústico del tráfico y la emisión de contaminantes sobre el entorno habitado colindante a la carretera lo que reporta un mayor bienestar para los residentes de la urbanización y el colectivo escolar que acude al centro educativo.