

ACTUACIÓN



MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL EN LA TRAVESÍA DE LA CV-845 EN HONDÓN DE LAS NIEVES (ALICANTE)

01

1. Información General

LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA

| | | |
|--|--|----------------------------|
| | CARRETERA: CV-845 | TRAMO: PK 6+920 a PK 7+130 |
| | POBLACIÓN: EL FONDÓ DE LES NEUS/ HONDÓN DE LAS NIEVES | |
| | HABITANTES: 2.436 (2017) | |
| | TRAVESÍA <input checked="" type="checkbox"/> CARRETERA PERIURBANA <input type="checkbox"/> | |
| | IMD total: 4.420 (2017) | |
| | IMD pesados: 128 (2,9%) | |
| | Tráfico ciclista (bajo/moderado/alto): bajo | |



Accidentalidad (BBDD G.V. Quinquenio 2013/2017): Sin accidentes

2. Líneas Generales de Intervención

| | |
|--|--|
| | Mejora de la capacidad funcional. |
| | Mejora del itinerario peatonal y/o ciclista. |
| | Moderación de la velocidad. |
| | Aumento de la permeabilidad peatonal. |
| | Itinerarios accesibles |

Actuaciones Específicas



PRESUPUESTO DE INVERSIÓN: 67.456 €

FECHA DE ACTUACIÓN: mayo 2018

RESPONSABLE: CHOPVT

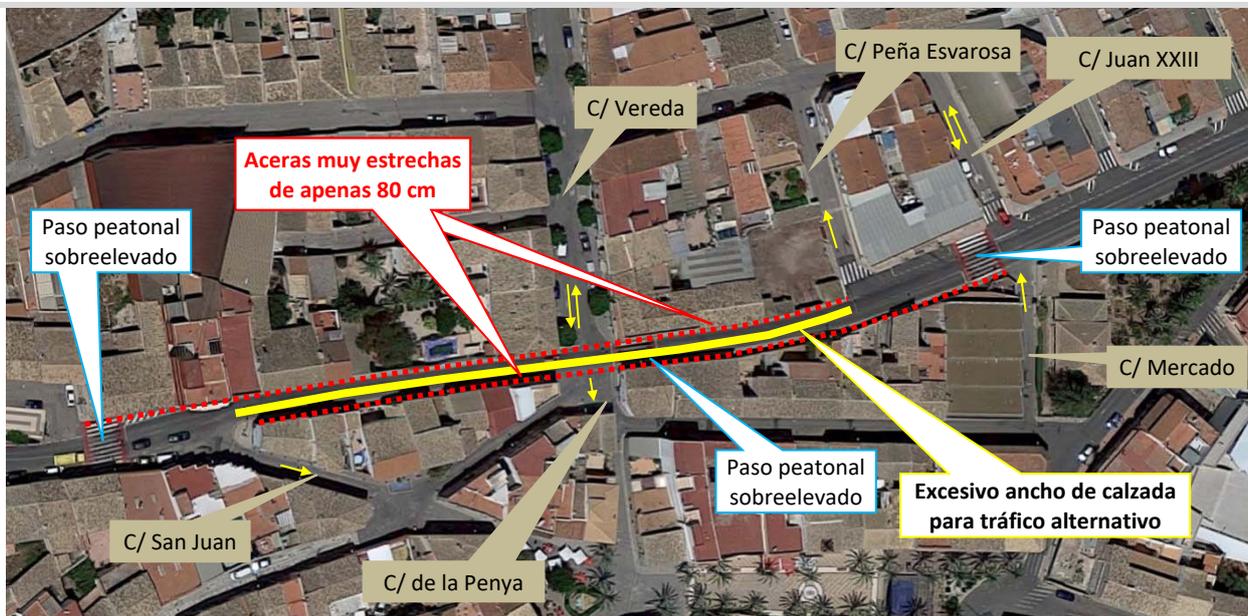
CÓDIGO: A07701

Problemática existente

- Problemas de seguridad del tráfico peatonal a lo largo del estrechamiento de la travesía entre las calles Peña Esvarosa y San Juan. Disponibilidad de aceras muy estrechas, del orden de 80 cm en la mayor parte, de dudosa utilidad para personas con diversidad funcional y con estrangulamientos puntuales que obligan a la invasión de la calzada por el peatón con el consiguiente riesgo de atropello.
- El estrechamiento presenta, en sus extremos, anchos de calzada (en torno a 5,5 m) sensiblemente superiores al de la zona central (aprox. 4,5-4,6 m) existiendo riesgo, pese a las prioridades de paso establecidas, de accidentes en caso de paso simultáneo de vehículos pesados, con el agravante de la posible afección a viandantes que hagan uso de las aceras en dicho momento y sección.
- Problemas de seguridad en el acceso a la carretera desde la calle Vereda debido a la visibilidad reducida impuesta por la estrechez de la acera y las fachadas, así como por la ausencia de regulación semafórica que coordine el acceso a la carretera con el paso alternativo por la zona estrecha.

Condicionantes y **a**spectos considerados

- Distancia entre fachadas y sección transversal existente.
- Paso alternativo regulado por semáforos.
- Itinerarios peatonales lógicos.
- Instalaciones de servicios.
- Drenaje.
- Red viaria urbana.

Eschema **C**onceptual: **E**stado **i**nicial

Soluciones integradas en el diseño



Mejora de la capacidad funcional

- Reasfaltado d previo fresado de la capa de rodadura existente en todo el ámbito de la actuación que incluye la restitución de los pasos sobreelevados existentes.
- Reordenación completa del estrangulamiento de la travesía, así como de sus accesos.
En el extremo este del estrechamiento, se reordena el entorno de entrada a la esclusa con las siguientes medidas:
 - Se modifica la posición y dimensiones del paso de peatones sobreelevado existente, desplazándolo unos metros hacia el oeste para quedar sensiblemente centrado respecto a la fachada de local comercial situado entre las calles Peña Esvarosa y Juan XXIII. Este paso peatonal actuará como punto de parada a la espera de la fase verde en sentido de circulación hacia el oeste, planteándose desde el mismo la transición de acceso al tramo estrechado mediante marcas viales.
Se reduce su anchura a 3,5 m para evitar sacrificar el cordón de aparcamiento existente que queda dividido en dos plazas de, situadas una a cada lado del paso. La plaza situada al este del paso se señala vertical y horizontalmente para dedicarla a zona de carga/descarga.
El paso se construye con rampas de 2 m de longitud.
 - Se traslada el semáforo para ubicarlo inmediatamente antes del paso de peatones sobreelevado.
 - Para evitar que las colas de espera colapsen la intersección con la calle Juan XIII, se prohíbe la parada y estacionamiento en la intersección mediante la cuadrícula amarilla M-7.10 y una nueva línea de detención antes de la intersección, facilitando así la incorporación a la izquierda desde dicha calle en sentido hacia Aspe.
- En el extremo oeste de la esclusa, manteniendo la ubicación del semáforo, se establece una línea de espera, dejando libre el espacio necesario para posibilitar el giro a izquierdas desde la CV-845 hacia la calle San Juan (centro urbano). Para ello se materializa la cuadrícula amarilla M-7.10 de prohibición de parada y estacionamiento.
- En la aproximación al paso de peatones sobreelevado desde el oeste, se instalan balizas H-75 para evitar el estacionamiento indebido en el arcén cebreado que pueda restar visibilidad a los peatones en el momento de cruzar por el paso
- En el tramo estrecho se lleva a cabo una redistribución de la sección transversal, entre las intersecciones de las calles Esvarosa y San Juan, reduciendo el ancho del carril de 4,50 a 3,50 m, con un triple objetivo; recuperar espacio para ampliar los itinerarios peatonales, evitar errores de malinterpretación de la sección que pueda acarrear accidentes en el interior de la esclusa ante un posible malfuncionamiento de los semáforos y colaborar como medida adicional de calmad del tráfico a las ya existentes.
- Se cambia el sentido de circulación de la calle Vereda, antes de entrada a la carretera y ahora de salida, para evitar accidentes por acceso a la travesía con la fase verde en cualquiera de los dos sentidos de circulación.
- Renovación completa de la señalización vertical y horizontal en toda la zona de actuación.



Mejora del itinerario peatonal y/o ciclista

- Se amplía la acera del lado norte, existente entre las calles Esvarosa y Juan XIII, para formar el desembarco en el paso sobreelevado en su nueva ubicación y reducir la longitud del paso estrictamente a la de la calzada de circulación. La ampliación se realiza en el ancho equivalente al cordón de aparcamiento lateral (2,10 m).
- En el lado sur, se amplían las aceras existentes entre la calle Mercado y San Juan, con un ancho variable que oscila ahora, dependiendo de las alineaciones de la fachada, entre 1,50 m en la sección más desfavorable y 2,45 m en la parte más amplia, situada en el extremo este.
Por su parte, en el lado norte, se amplía también la acera entre la calle Peña Esvarosa y el extremo este de calle Algibes, con un ancho variable entre 1,60 m y 2,55 m. Asimismo, en el extremo oeste de la esclusa, esta acera se amplía en el lado norte hasta alcanzar los 2,30 m para formar el desembarco en el paso peatonal sobreelevado existente.
Se repavimenta la acera que forma la nariz de divergencia de la CV-845 con la calle San Juan.
- En el acceso a la calle Vereda se reduce el ancho de calzada de 7,5 a 5,3 m mediante la ampliación de las "orejetas" existentes, recuperando espacio para el tránsito peatonal y mejorando el remate con los cordones de aparcamiento laterales, cuya anchura se incrementa.

Soluciones integradas en el diseño

ZONA



Moderación de la velocidad

- La reducción del ancho del carril en el tramo estrecho es una solución que colabora a constreñir visualmente la sección y, consecuentemente, a la moderación de la velocidad, reforzando así las medidas de calmado aplicadas hasta el momento.



Aumento de la permeabilidad peatonal

- Se incluye un nuevo paso peatonal a nivel para el cruce de la calle Vereda, dando continuidad así a la acera norte de la travesía.



Itinerarios accesibles

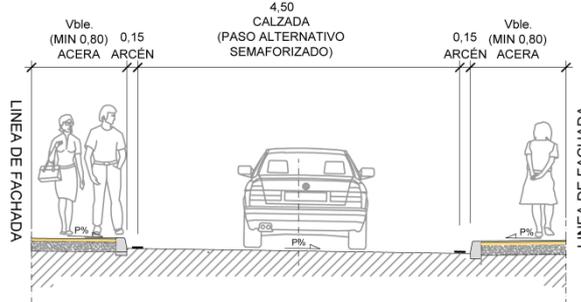
- Las nuevas aceras se diseñan con un ancho mínimo de 1,50 m a lo largo de todo el tramo de la esclusa para que pueden ser utilizados por peatones con diversidad funcional.

Estado final

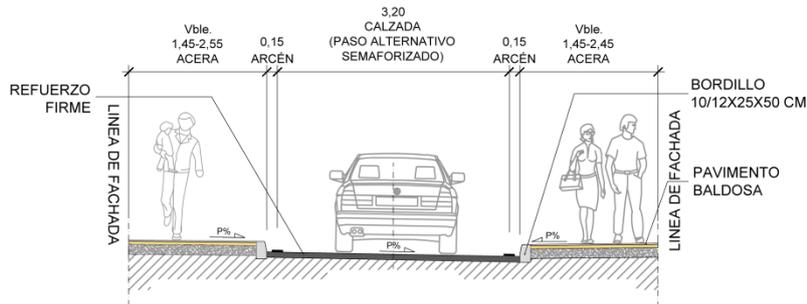


Estado final

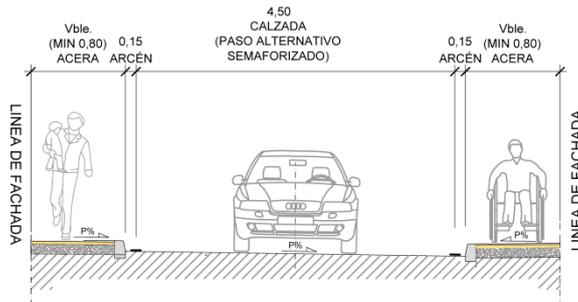
SECCIÓN A-A' ANTES



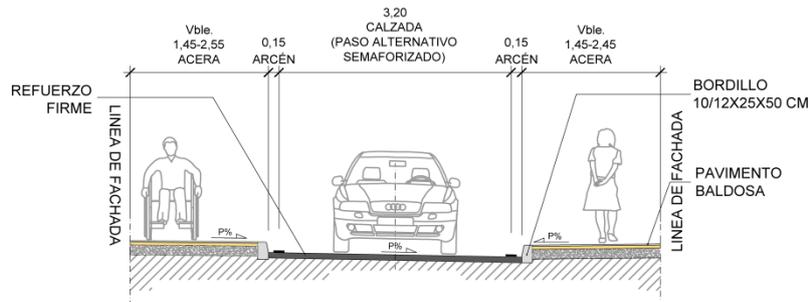
SECCIÓN A-A' DESPUÉS



SECCIÓN B-B' ANTES



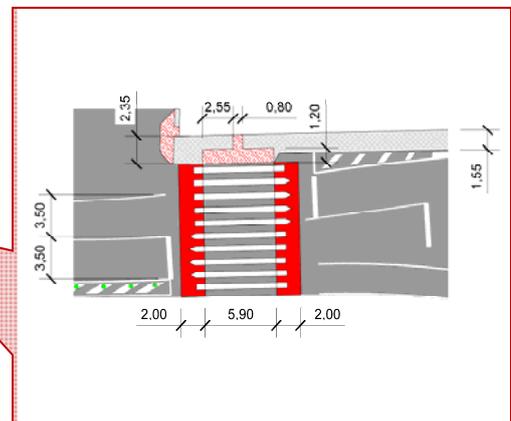
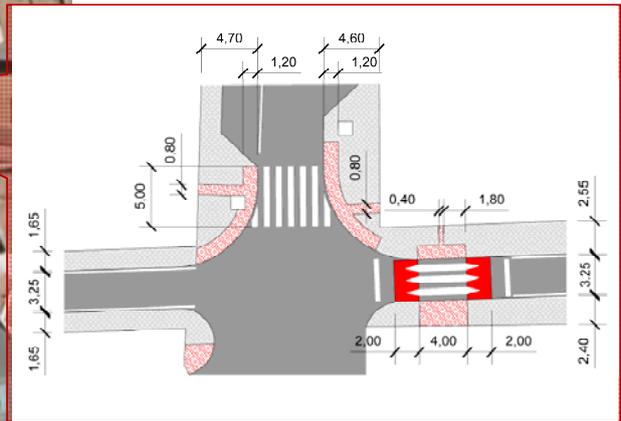
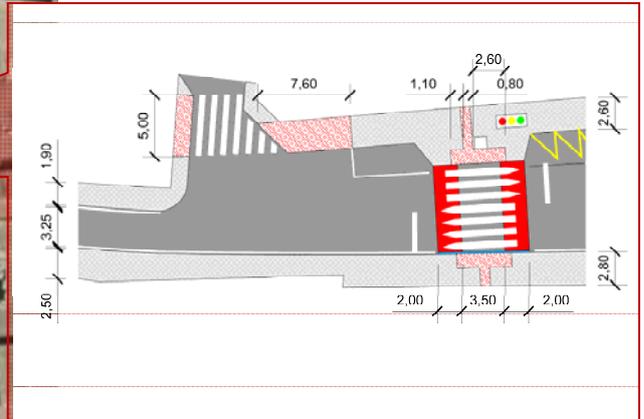
SECCIÓN B-B' DESPUÉS



3. Actuaciones específicas

Actuación: esclusa zona estrecha travesía

Estado final



4. Beneficios de la Intervención



Mejora de la capacidad funcional

- Mejorar el comportamiento general de la esclusa al ofrecer al conductor una imagen más fidedigna de la singularidad de la zona estrecha de la travesía que le invite a extremar las precauciones.



Mejora del itinerario peatonal y/o ciclista

- Lograr un mayor equilibrio entre las zonas peatonales y las destinadas a la circulación motorizada, recuperando espacios para el peatón que mejoren sus condiciones de movilidad urbana, dándole mayor protagonismo, mejorando la imagen urbana de la travesía y, por consiguiente, aumentando el bienestar de los habitantes de la población.

ZONA



Moderación de la velocidad

- Contribuir al calmado del tráfico motorizado de forma homogénea a lo largo de toda la travesía reforzando las medidas aplicadas con nuevas soluciones en aras de mejorar la convivencia entre los flujos peatonales y motorizados.



Aumento de la permeabilidad peatonal

- Mejorar la continuidad de los itinerarios peatonales a lo largo de la travesía.



Itinerarios accesibles

- Facilitar a las personas con diversidad funcional en el uso de la infraestructura.