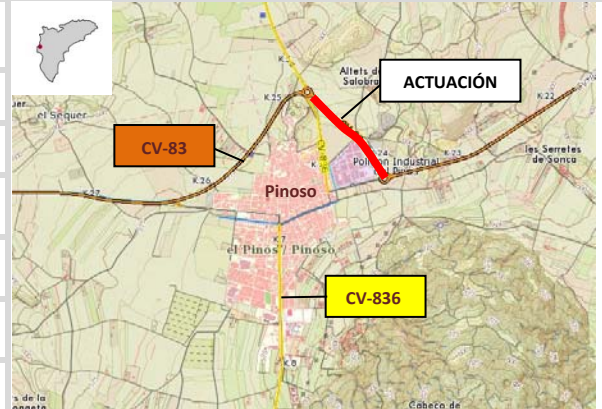




# 1. Información General

## LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA

|  |  |   |
|--|--|---|
|  | CARRETERA:                             | TRAMO:  |
|  | CV-83                                  | PK 23+750 a PK 24+670   |
|  | POBLACIÓN:                             | EL PINÓS/PINOSO   |
|  | HABITANTES:                            | 7.718 (2017)  |
|  | TRAVESÍA                               | <input type="checkbox"/> CARRETERA PERIURBANA <input checked="" type="checkbox"/> |
|  | IMD total:                             | 5.321 (2017)  |
|  | IMD pesados:                           | 213 (4%)  |
|  | Tráfico ciclista (bajo/moderado/alto): | bajo  |



Accidentalidad (BBDD G.V. Quinquenio 2013/2017): 1 Acc. con grave + 1 Acc. con leve

# 2. Líneas Generales de Intervención

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

# Actuaciones Específicas



PRESUPUESTO DE INVERSIÓN:

FECHA DE ACTUACIÓN: noviembre 2016

RESPONSABLE: CHOPVT

CCÓDIGO: A10501

## 3. Actuaciones específicas

### Actuación: anulación giro a la izquierda

#### Problemática existente

- El principal problema que surge en la CV-83, en su tramo comprendido entre las dos rotondas de acceso al municipio de Pinoso, es la existencia, aproximadamente en el pK 24+155, una intersección donde confluyen por el oeste el acceso al Polígono Industrial de Pinoso, y dos caminos más que conducen hacia el noreste, y donde se permiten todos los movimientos posibles para cada una de estas vías, siendo un punto con interacciones negativas desde el punto de vista de la seguridad vial.

Teniendo en cuenta que es una zona industrial y que también hay parcelas agrícolas cerca, hay abundante tráfico de pesados, y por tanto, los movimientos realizados son más lentos y ocupan mayor espacio de la plataforma al girar. Se añade, además, que la sección transversal de la vía es amplia y que el tramo se dispone en suave curva, por lo que se desarrollan altas velocidades desde una rotonda a otra.

#### Condicionantes y aspectos considerados

- Sección transversal existente (sección con carriles de 3,65 (dirección sureste) y 3,60 (dirección noroeste), y arcenes de 1,35 (dirección sureste) y 1,20 (dirección noroeste).
- Diseño y señalización del acceso.
- Velocidad máxima legal del tramo (90 km/h).

### Esquema Conceptual: Estado Inicial



## Soluciones integradas en el diseño

### Mejora de la capacidad funcional

- Ejecución de una mediana mediante la prolongación de las isletas deflectoras de las glorietas extremas del tramo. El ancho de la mediana es de 90 cm entre ejes de marcas de borde de calzada, con un separador central de 60 cm de ancho constituido por una composición simétrica de bordillos no montables abatidos del tipo 14/16x25x50 cm, que encierran a un relleno de hormigón de 10 cm, pintado en su parte superior de rojo.
- Los bordillos se pintan en blanco/negro para reforzar el efecto de balizamiento.
- Los carriles de circulación se reducen a 3,20 m, en sentido sureste, y a 3,15 m en sentido noroeste, manteniendo el ancho de los arcenes en su situación original.
- El tramo de mediana incluido tiene una longitud total de 870 m.

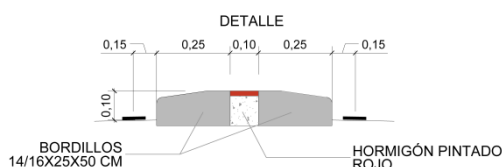
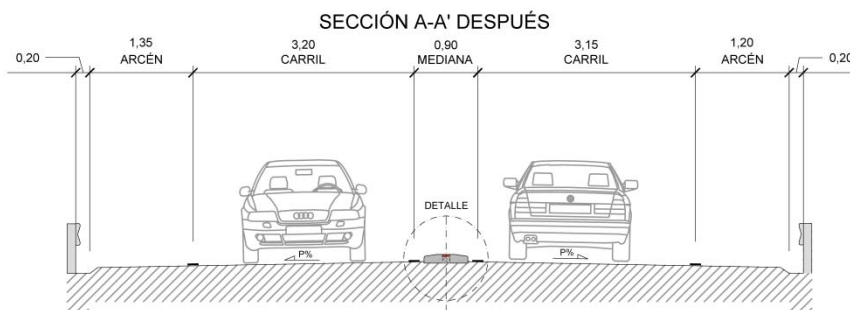
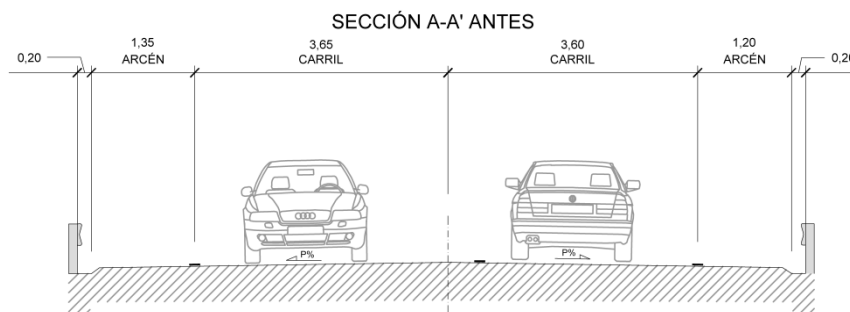
ZONA



### Moderación de la velocidad

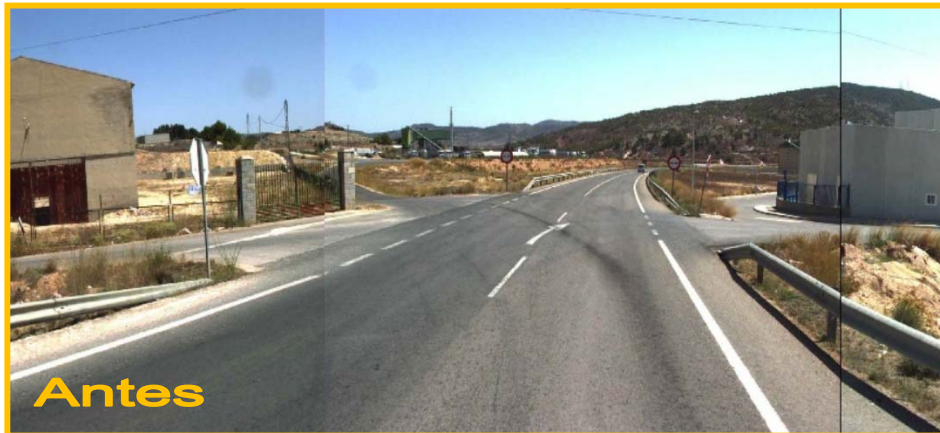
- El estrechamiento de carriles supone una mejora en el comportamiento del tramo desde el punto de vista de la reducción de las velocidades de circulación por la CV-83.

## Estado final



### 3. Actuaciones específicas

*Actuación: anulación giro a la izquierda*



## 4. Beneficios de la Intervención

05



### Mejora de la capacidad funcional

- Mejorar la seguridad vial del tramo al impedir la posibilidad de que se produzcan accidentes, generalmente muy graves por las velocidades que se alcanzan en la zona, por colisión lateral entre vehículos que se incorporan a la vía principal mediante un giro a izquierdas y los que circulan por ésta.

ZONA



### Moderación de la velocidad

- El estrechamiento de carriles mejora el comportamiento desde el punto de vista de la reducción de las velocidades de circulación por la CV-83 aumentando la seguridad de las incorporaciones a derechas desde el polígono industrial y los caminos rurales.

