

ACTUACIÓN



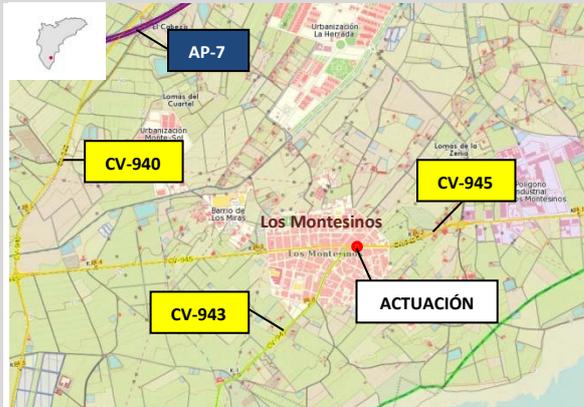
MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL EN LA TRAVESÍA DE LA CV-945 EN LOS MONTESINOS (ALICANTE)

01

1. Información General

LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA

	CARRETERA:	TRAMO:
	CV-945	PK 2+370
	POBLACIÓN:	LOS MONTESINOS
	HABITANTES:	4.862 (2017)
	TRAVESÍA <input checked="" type="checkbox"/>	CARRETERA PERIURBANA <input type="checkbox"/>
	IMD total:	9.932 (2017)
	IMD pesados:	288 (2,9%)
	Tráfico ciclista (bajo/moderado/alto):	moderado



Accidentalidad (BBDD G.V. Quinquenio 2013/2017): 1 Acc. con daños

2. Líneas Generales de Intervención

	Mejora de la capacidad funcional.
	Moderación de la velocidad.
	Aumento de la permeabilidad peatonal.
	Itinerarios accesibles.
	Ordenación del entorno.

Actuaciones Específicas



PRESUPUESTO DE INVERSIÓN: 141.858 €

FECHA DE ACTUACIÓN: octubre 2016

RESPONSABLE: CHOPVT

CÓDIGO: A90301

Ejemplo nº 45.- LOS MONTESINOS

3. Actuaciones específicas

Actuación: ejecución de miniglorieta

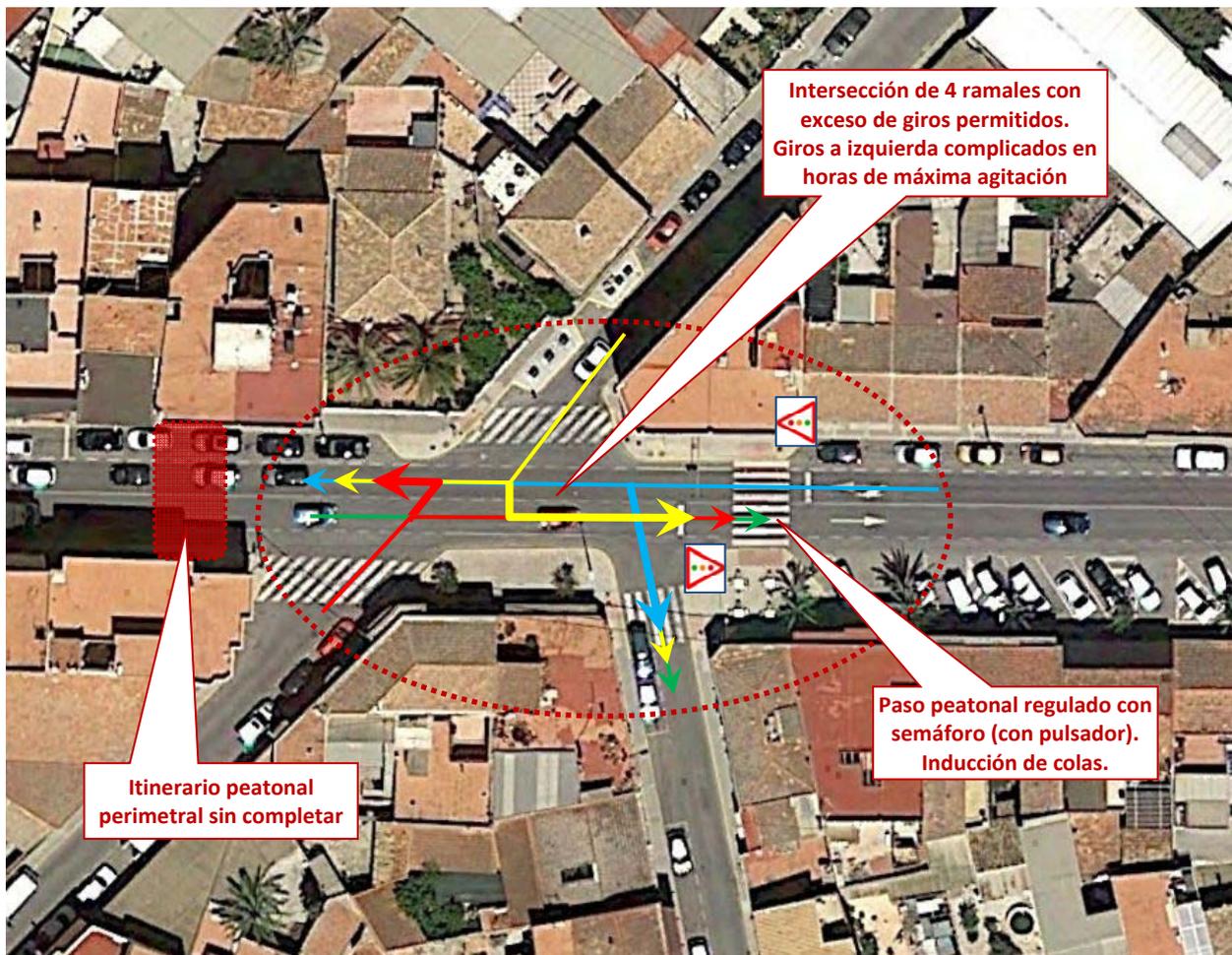
Problemática existente

- Travesía sometida a un intenso tráfico cercano a los 10.000 vehículos diarios en el tramo entre las carreteras CV-940 y CV-945, al que hay que añadir el tráfico de agitación interior propio del núcleo urbano.
- Intersección de 4 ramales con giros a izquierdas permitidos en tramo de gran congestión. Dificultades de incorporación a la vía principal que motivan colas en las calles y giros a izquierdas dificultados por el bloqueo de la calzada por la cola en el semáforo en sentido hacia el este.
- Paso peatonal regulado por semáforo con pulsador. En horas de gran agitación peatonal, la fase roja penaliza en exceso el flujo motorizado.
- Trafico ciclista importante.
- Velocidades de circulación desde el este sensiblemente elevadas gracias a amplitud visual.

Condicionantes y aspectos considerados

- Disponibilidad de terrenos limitada a la distancia entre fachadas.
- Instalaciones y servicios municipales.
- Drenaje.

Esquema Conceptual: Estado Inicial



Soluciones integradas en el diseño



Mejora de la capacidad funcional

- Aprovechando la mayor amplitud entre fachadas, que se da desde las intersecciones de las calles Las Salinas y San Luis hacia el extremo este de la travesía, se transforma el nudo que forma la CV-945 con estas dos calles junto con la calle Vistabella en una miniglorieta a fin de ordenar los movimientos que confluyen en dicho punto, eliminando los giros a izquierdas y ofreciendo el cambio de sentido como una nueva prestación adicional de la infraestructura, evitando así la necesidad de recurrir al viario urbano.

Las características principales de esta miniglorieta son:

- Radio exterior: 8,05 m
 - Arcén interior: 0,50 m
 - Arcén exterior: 0,30 m
 - Calzada anular: 5,50 m
 - Radio isleta central: 1,75 m
 - Anchos de entrada y salida: entre 3 y 3,3 m, según el caso.
 - Longitud ramal oeste: 32 m
 - Longitud ramal este: 40 m
- El ramal este de la miniglorieta se diseña teniendo en cuenta las mayores velocidades que pueden desarrollarse entre la intersección y el extremo este de la zona urbana, debido a la mayor amplitud visual de la travesía gracias a una distancia entre fachadas considerablemente mayor y la disposición de zonas de estacionamiento a ambos lados.
Derivado de ello, se construye una isleta deflectora de 40 m de longitud con una mediana física de ancho 2,70 m en el tramo antes del paso de peatones y de 2,50 m desde éste hasta la calzada anular. Con ello se habilita, para ofrecer una mayor seguridad del paso peatonal, un refugio central en la isleta deflectora de ancho medio 2,50 m, capaz de dar protección incluso a un ciclista apeado.
El ramal oeste, se diseña con una isleta deflectora de 27 m de longitud total con una mediana física de 12,50 m de largo con el fin de impedir físicamente el giro a izquierdas desde la calle Las Salinas y reconducir este movimiento hacia la miniglorieta.
Tanto el pavimento del islote central como de la isleta deflectora se realizan mediante solera de hormigón pintada de verde con encintado de bordillo montable 22x20x50 cm. En el caso del refugio central del paso peatonal, también se realiza mediante una solera de hormigón delimitada por rigolas 20x8x40 cm, en este caso, pintada de rojo para diferenciarla de las isletas
 - Se mantienen invariables los sentidos de circulación de las calles afectadas, de salida de la miniglorieta en el caso de la calle Vistabella, y de entrada en las calles San Luis y Las Salinas.
 - En la calle San Luis, se traslada ligeramente hacia el norte el paso de peatones a nivel existente para hacerlo coincidir con el espacio entre las zonas de contenedores, que se adecúa y pavimenta para formar el vado peatonal de acceso al paso.
Este paso, ahora perpendicular a la calzada y con mayor amplitud (4 m), queda retranqueado 5 m respecto a la calzada anular, para permitir la detención de un vehículo en su ingreso en la calzada anular.
Asimismo, se mantiene en su posición original el paso de peatones existente a la entrada a la calle Vistabella y, en la calle Las Salinas, se retranquea unos metros el paso de peatones para posibilitar la detención de un vehículo antes de su ingreso en el flujo de la travesía.
 - Se pintan de blanco y negro los bordillos en el ámbito de la actuación para reforzar su visibilidad y balizamiento.



Aumento de la permeabilidad peatonal

- Para mejorar la movilidad, aprovechando el vado existente en la acera sur de la CV-945, se implanta un nuevo paso de peatones a nivel, de 5 m de ancho, al oeste de la nueva miniglorieta y alineado con el flujo peatonal entre las calles Las Salinas y San Luis, completándose el itinerario perimetral a la nueva miniglorieta.

ZONA



Moderación de la velocidad

- Por sí misma, la nueva miniglorieta constituye un elemento efectivo de control de la velocidad que contribuye al calmado del tráfico en la travesía.

Soluciones integradas en el diseño



Itinerario accesible

- Se reconstruyen los vados peatonales en las nuevas posiciones de los pasos peatonales, pavimentándolos con baldosa de botones y con la configuración en coherencia al resto de la zona urbana.



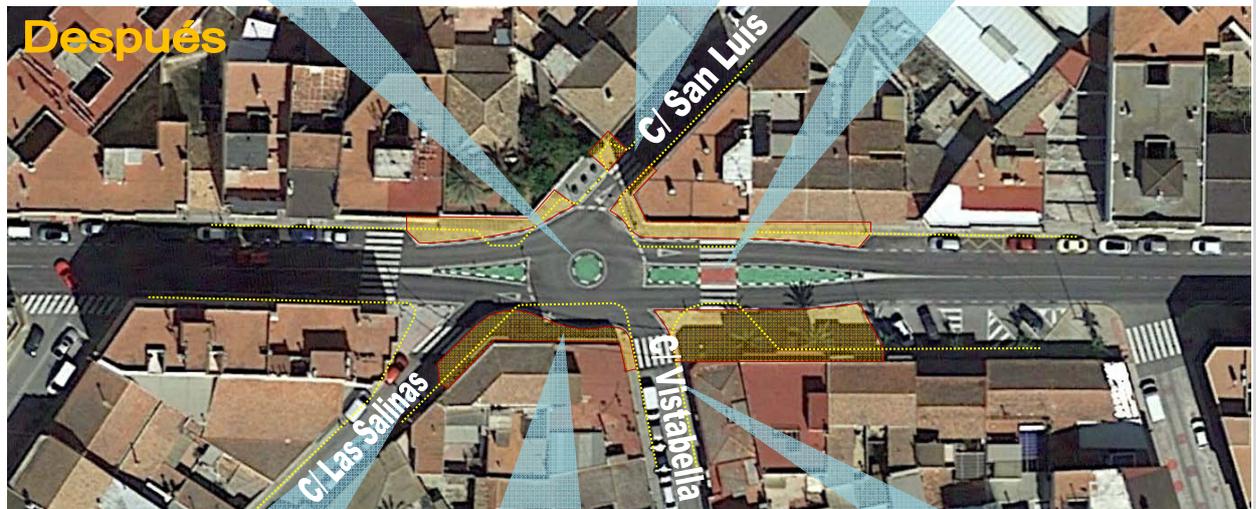
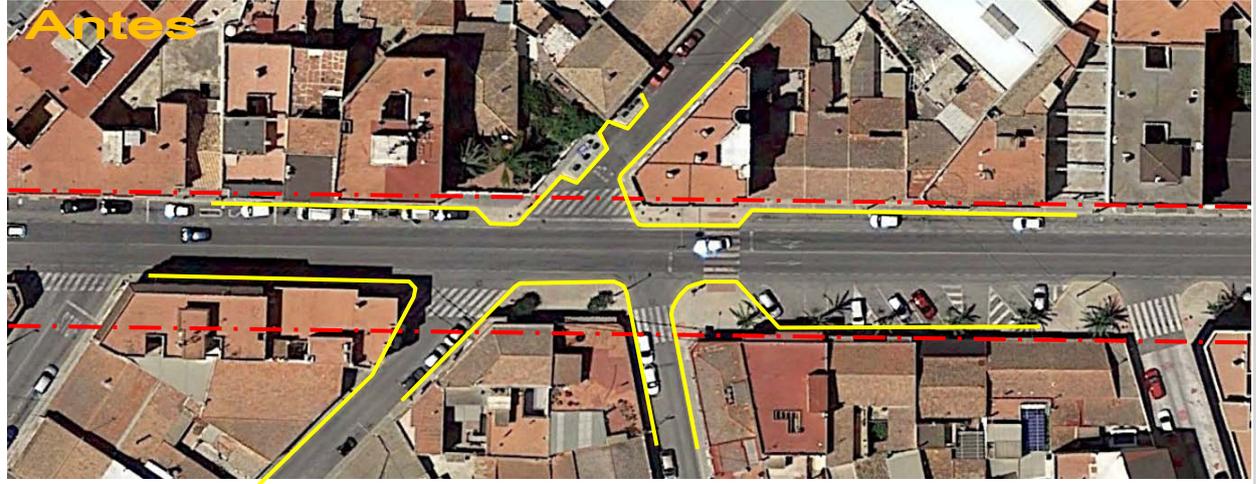
Ordenación del entorno

- Se modifica, en general, la geometría de las aceras para adecuarlas al contorno exterior de la calzada anular y orientar adecuadamente las entradas y salidas de la carretera, ahora exclusivamente con giro a derechas.
En la calle Las Salinas, se modifica la geometría de las aceras en los últimos metros del desembarco en la carretera. La acera derecha se amplía 2,10 m para formar la “orejeta” de desembarco en el vado del paso peatonal a nivel, todo ello a costa de sacrificar una plaza de aparcamiento del cordón existente. Se amplía la acera frente al chafalán que forma la convergencia de las aceras sur de la CV-945 y oeste de la calle Las Salinas si bien, en el caso de la calle Las Salinas, resulta necesario retranquear dicha alineación 50 cm hacia el noroeste, para poder conseguir una calzada mínima de 4 m de anchura. Se reajusta en dimensiones y orientación el paso de peatones de esta calle para alinearlos con el itinerario peatonal de la travesía.
- En el perímetro de la calzada anular de la miniglorieta se reajusta la geometría de las aceras para ajustarlas al contorno exterior de la misma, manteniendo un ancho libre mínimo de 2 m, salvo en la fachada de la parcela situada al noroeste del anillo, en la que la arista entre las alineaciones reduce puntualmente el ancho de paso a 1,40 m.
En la acera que comunica las calles Vistabella y Las Salinas resulta necesario eliminar el alcorque situado más al este, pudiendo mantenerse el restante, y reubicar el báculo de alumbrado existente junto a la calle Vistabella, que se traslada al otro extremo de esta acera.
- Se modifica la acera sur de la CV-945 desde la miniglorieta hacia el este para ajustarla a la geometría del ramal que exige su retranqueo, en el entorno del paso peatonal, para posibilitar el refugio central del paso. Esta acera se amplía, haciendo uso de la batería de estacionamiento existente en dicho margen, en la longitud correspondiente a la isleta del ramal, acompañar al trazado del carril de salida.
- Todos los bordillos se pintan de blanco y negro para aumentar su visibilidad y efecto de balizamiento del límite de la calzada.

3. Actuaciones específicas

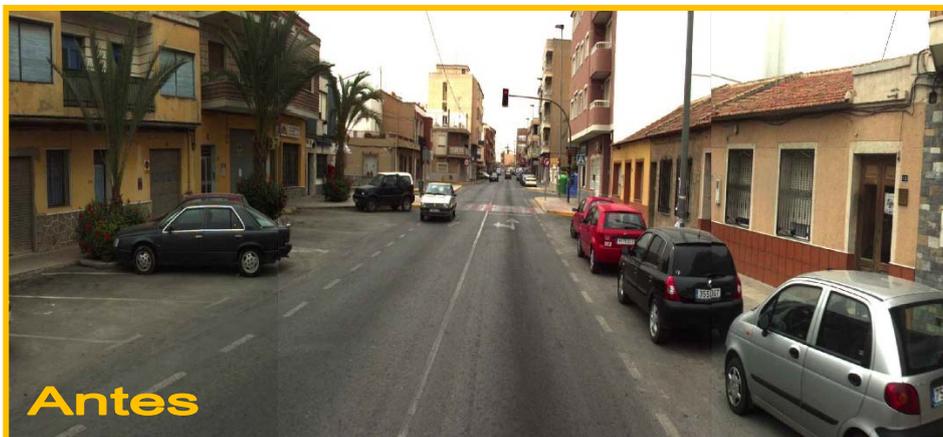
Actuación: ejecución de miniglorieta

Estado final



3. Actuaciones específicas

Actuación: ejecución de miniglorieta



4. Beneficios de la Intervención



Mejora de la capacidad funcional

- Se mejora el funcionamiento general de la intersección al reconducir los giros a izquierda a través de una miniglorieta, solución también más segura, que evita la formación de colas por autoregulación de los flujos motorizados en la intersección a la vez que aumenta la visibilidad del peatón en sus cruces por el viario.



Aumento de la permeabilidad peatonal

- Con la implementación de un nuevo paso peatonal se mejora la movilidad en el entorno inmediato de la miniglorieta evitando desplazamientos innecesarios y mejorando así la comodidad para los peatones.

ZONA



Moderación de la velocidad

- Con la miniglorieta, se favorece el calmado del tráfico al imponer elementos que reducen la velocidad debido a las modificaciones en el trazado que imponen.
- La implementación, además, de una isleta física con refugio central para peatones colabora a reducir la velocidad de circulación en aproximación desde el este a la vez que se aumenta la seguridad del cruce peatonal sin necesidad de un semáforo que colabora a aumentar la congestión en la travesía.



Ordenación del entorno

- Se adaptan las aceras existentes a la geometría de la miniglorieta, respetando en todo momento la distancia mínima y pavimentación para el uso de personas con diversidad funcional (1,50 m) ofreciendo, en general, mayores espacios para la circulación del peatón con mejores garantías de visibilidad para todo tipo de usuarios.

