

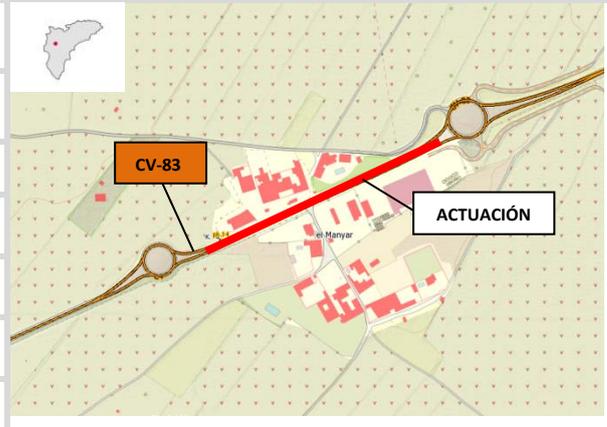


MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA TRAVESÍA DE LA CV-83  
EN LA PEDANÍA EL MANYAR. MONÒVER (ALICANTE)

1. Información General

LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA

	CARRETERA:	TRAMO:
	CV-83	PK 13+650 a PK 14+050
	POBLACIÓN:	MONÒVER/MONÓVAR (EL MANYAR)
	HABITANTES:	12.177 (2017)
	TRAVESÍA <input checked="" type="checkbox"/> CARRETERA PERIURBANA <input type="checkbox"/>	
	IMD total:	5.274 (2017)
	IMD pesados:	332 (6,3%)
	Tráfico ciclista (bajo/moderado/alto):	bajo



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

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.
	Ordenación del transporte público.
	Ordenación del entorno.

Actuaciones Específicas



PRESUPUESTO DE INVERSIÓN: 133.105 €  
RESPONSABLE: CHOPVT

FECHA DE ACTUACIÓN: marzo 2018  
CÓDIGO: A08902

## 3. Actuaciones específicas

### Actuación: reordenación de la travesía.

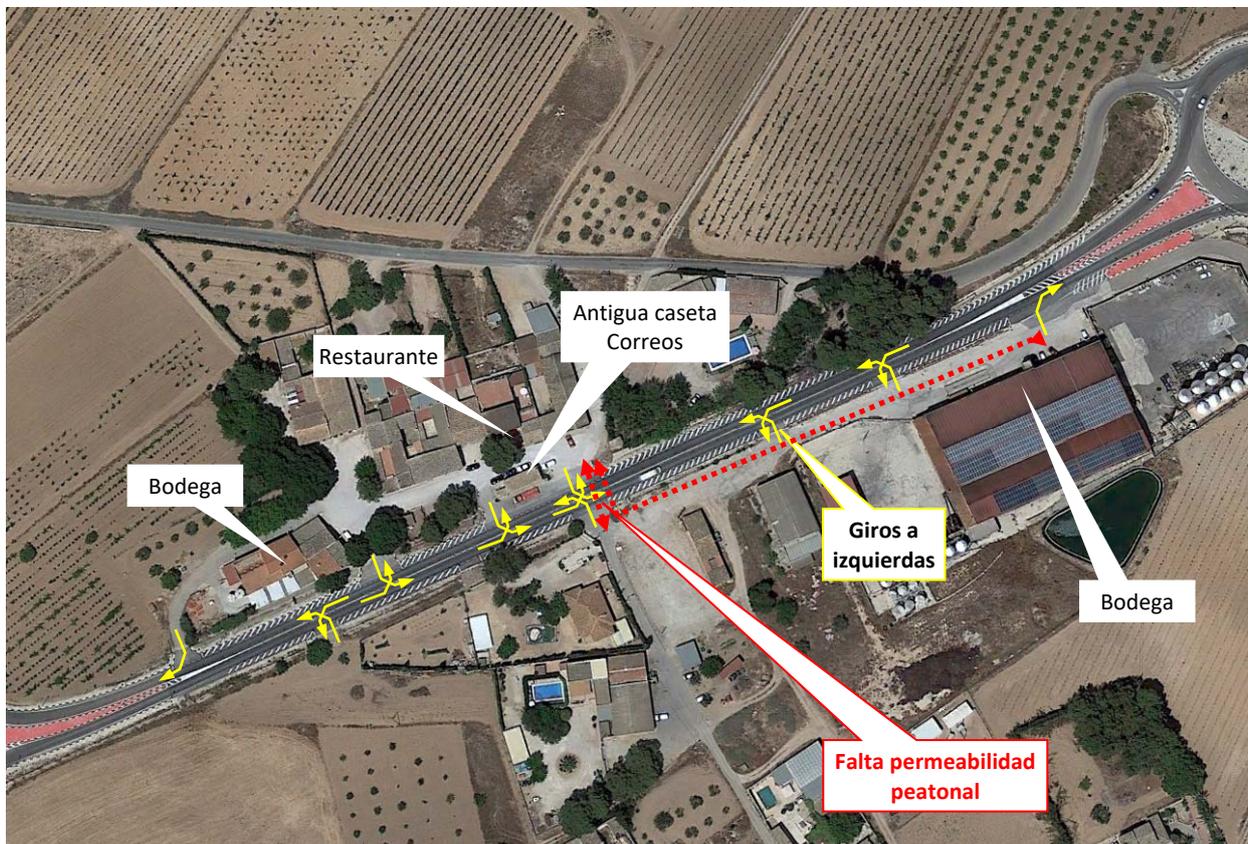
#### Problemática existente

- Giros a la izquierda permitidos en todos los accesos pese a la existencia de glorietas muy próximas y un tráfico que supera los 5.000 vehículos diarios y con alta carga de pesados que hace antirreglamentaria esta maniobra.
- Velocidades de paso por la travesía que sin ser altas pueden resultar excesivas para un entorno urbano y la posibilidad de cruzar la calzada por peatones o ciclistas de forma segura.
- Falta de permeabilidad transversal peatonal de la travesía debido a la inexistencia de pasos peatonales con prioridad lo que redunda en un escenario urbano de baja calidad que no ofrece seguridad al viandante.
- Existencia de focos de atracción de tráfico como son el restaurante y la bodega, situados a ambos lados de la travesía sin itinerarios de acceso ordenados.

#### Condicionantes y aspectos considerados

- Accesos existentes indispensables a mantener.
- Ancho de la plataforma.
- Velocidad pese a las glorietas existentes.
- Disponibilidad de terrenos.
- Drenaje.
- Instalaciones de servicios y alumbrado existentes.

### Esquema Conceptual: Estado Inicial



### Soluciones integradas en el diseño



#### Mejora de la capacidad funcional

- Construcción de miniglorieta en el p.k. 14+130, en coincidencia con los accesos principales a ambas mitades del núcleo habitado, principal zona de giros de la travesía.  
Las características de esta miniglorieta son:
  - Radio exterior de 10,65 m.
  - Calzada anular de 6 m de ancho con arcén interior de 0,5 m y exterior variable entre 0,25 y 0,5 m.
  - Islote central de radio exterior 4,15 m formado por un gorjal perimetral de 1,60 m de ancho e isleta interior de 2,55 m de radio.  
El conjunto está pavimentado con hormigón, pintado en rojo en el caso de la isleta interior y en gris en el caso del gorjal, en este caso, para reducir el impacto estético de posibles marcas de neumáticos en una posible invasión.  
Tanto gorjal como isleta interior van delimitadas exteriormente por bordillos no montables abatidos 12/15x25x50 cm para permitir el remontaje en caso necesario por vehículos pesados.  
La isleta central se dimensiona con un ligero bombeo hacia la calzada anular para acrecentar su visibilidad y evitar su invasión.
- Ejecución de una mediana de ancho total 1,5/1,65 m por prolongación de las isletas de las glorietas existentes en los extremos de la travesía, conformando un separador central físico de 0,80 m de anchura formado por dos bordillos montables 20x22x50 cm con relleno central de hormigón.  
Esta mediana se interrumpe puntualmente para albergar la miniglorieta y se deprime para permitir el cruce de los pasos peatonales a nivel.  
Se mantiene el ancho de los carriles en torno a 3,20 m dado el elevado tráfico pesado, con arcenes exteriores de ancho variable comprendido entre 0,25 y 1,15 m según zonas.
- Reordenación de accesos en el tramo. Al oeste de la miniglorieta, se cancela el acceso directo situado en el lado norte inmediatamente al oeste de la antigua caseta de correos que queda ahora como un fondo de saco para estacionamiento frente al restaurante.
- En el lado este de la minirotonda, se limita a un único acceso directo a la carretera, que se materializa frente a los silos de la bodega situada en las proximidades de la glorieta este de la travesía.



#### Mejora del itinerario peatonal y/o ciclista.

- Creación de andenes perimetrales a la nueva miniglorieta, de ancho mínimo de 1,50 m, que se extienden para recoger y canalizar a los viandantes hacia los nuevos pasos peatonales desde los entornos habitados y centros de trabajo de la travesía.  
Al este de la nueva miniglorieta, la nueva acera se prolonga hasta las inmediaciones de la glorieta este de la travesía, para acompañar a la nueva parada de autobús, ordenar los accesos a la carretera por dicha margen y canalizar el tráfico entre la bodega y la mitad norte de la pedanía.  
Al oeste, los andenes se extienden hasta el acceso inmediato situado en el lado sur, funcionando además como elemento más de moderación de la velocidad y canalizador del tráfico a la sección y, por el lado norte, hasta el acceso a la otra bodega existente en la travesía para dar acceso desde esta al transporte público.
- Frente al restaurante y edificaciones colindantes, se habilita una acera a nivel de 1,5 m de ancho que se colorea de rojo para diferenciar el flujo peatonal del motorizado.



#### Aumento de la permeabilidad peatonal

- Dos nuevos pasos de peatones a nivel a ambos lados de la nueva miniglorieta central de 5 m de anchura para conectar peatonalmente las dos mitades de la pedanía así como permitir el acceso a las paradas del transporte público.



#### Itinerarios accesibles

- El acceso a las aceras y el desembarco de éstas en los pasos peatonales a nivel se realizan con rampas de pendiente según normativa de accesibilidad.



#### Ordenación del transporte público

- Se acondicionan, en ambos sentidos de circulación, paradas de autobús para las líneas regulares que circulan por la travesía. Su ubicación se diseña de forma que el cruce de la calzada por parte de los viajeros se realiza siempre por detrás del vehículo de transporte, evitando así posibles atropellos en el momento de la incorporación a la calzada del autobús o ante maniobras de rebasamiento del vehículo detenido.

## Soluciones integradas en el diseño

### Ordenación del transporte público

Las paradas están diseñadas con una longitud de 18 m y de 2,1 m de anchura, permitiendo el rebasamiento lateral durante las operaciones de carga y descarga de pasajeros.

Se delimita la zona de parada mediante marca vial amarilla M-7.9 y se señaliza verticalmente mediante la señal S-19.

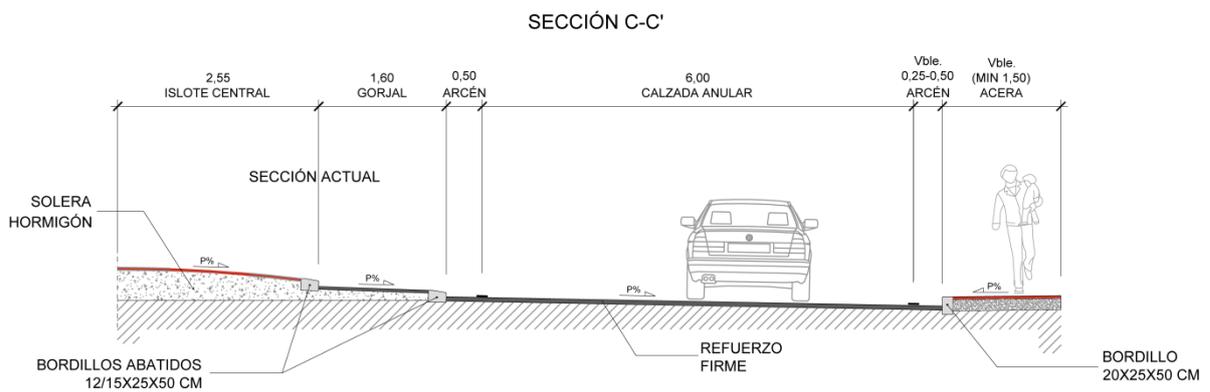
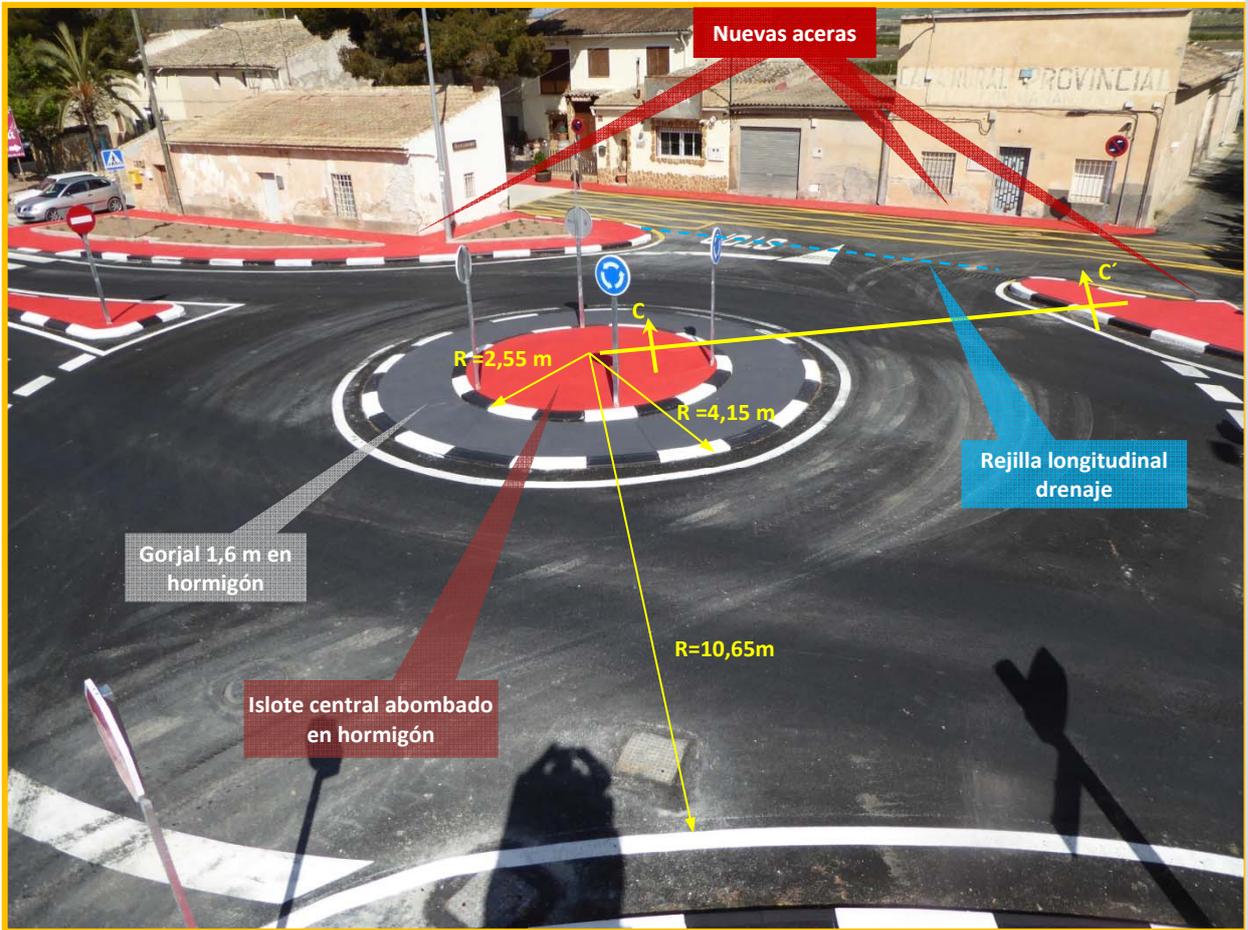
### Ordenación del entorno

- Se acondiciona el entorno de la fachada principal de la antigua caseta de correos mediante la formación de una nueva acera perimetral de 1,20 m de anchura que integra nuevas zonas ajardinadas. En el lado opuesto, se entuba la cuneta para configurar una amplia zona ajardinada entre la miniglorieta y el acceso situado inmediatamente al oeste.
- Todas las aceras están formadas por una solera de hormigón pintado en rojo y delimitadas interiormente por un bordillo no montable 20x25x50 cm. Se incluye un sumidero para el drenaje de la calzada anular, y otros para el drenaje del nuevo fondo de saco de estacionamiento, todos ellos convenientemente conectados a la cuneta entubada.
- Se prohíbe mediante marca vial amarilla y señales R-308 el estacionamiento de vehículos en la zona frontal del acceso norte a la miniglorieta con el fin de evitar un posible bloqueo que pueda afectar al flujo circulante por el anillo.
- Repintado en blanco/negro de todos los bordillos a lo largo de la actuación para reforzar el balizamiento y empaque visual de la travesía.

## Estado final



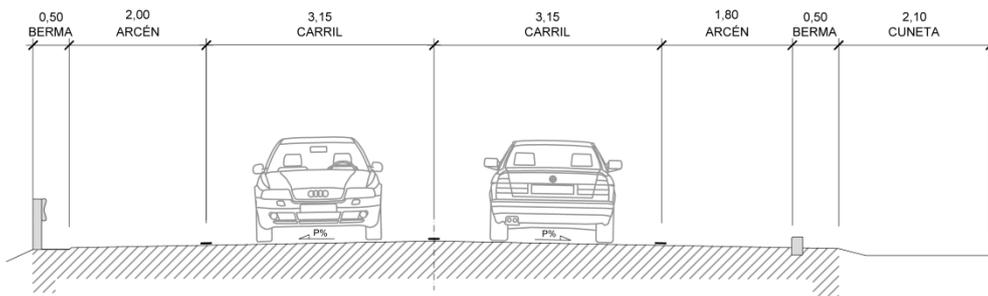
## Estado final



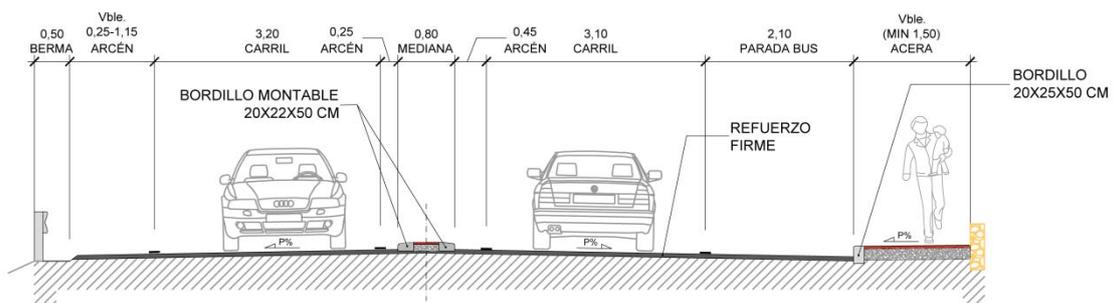
## Estado final



SECCIÓN A-A' ANTES



SECCIÓN A-A' DESPUÉS



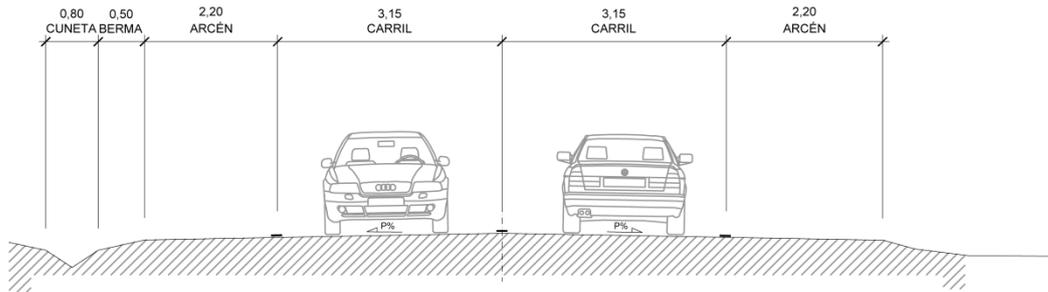
Estado final



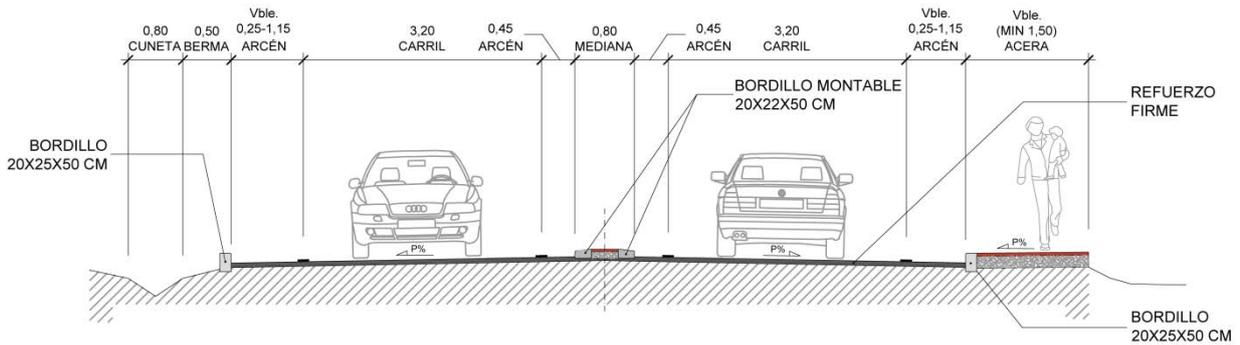
## Estado final



SECCIÓN B-B' ANTES



SECCIÓN B-B' DESPUÉS



### 3. Actuaciones específicas

*Actuación: reordenación de la travesía.*



### 3. Actuaciones específicas

*Actuación: reordenación de la travesía.*



## 4. Beneficios de la Intervención



### Mejora de la capacidad funcional

- Mejorar en general el funcionamiento de la travesía, al anular de forma efectiva los movimientos de giro a izquierdas que incluso se producían en la situación original debido a la presencia de elementos poco persuasivos y que con las soluciones implementadas refuerzan, tanto a las glorietas existentes como a la nueva miniglorieta, como elementos de articulación de dichos movimientos.
- La reducción del número de accesos directos a la carretera aplicada también redundará en un menor riesgo de alcances o colisiones laterales en la travesía, teniendo en cuenta las especiales características del tráfico y de las instalaciones que se ubican a ambos lados de la travesía.



### Mejora del itinerario peatona y/o ciclista

- Ofrecer protección a residentes, trabajadores y visitantes en sus desplazamientos entre ambas mitades de la pedanía, dando mayor protagonismo al peatón en la travesía para favorecer un mayor equilibrio en las condiciones de seguridad en comparación con el tráfico motorizado.

ZONA



### Moderación de la velocidad

- Mejorar la convivencia de los tráficos a motor y peatonal en la travesía al incorporar soluciones que colaboren al calmado del tráfico y con ello a reducir el riesgo de accidente como son el estrechamiento de carriles, la mediana, las aceras y la inclusión de un nuevo elemento de control de la velocidad como es la miniglorieta central.



### Aumento de la permeabilidad peatonal

- Ofrecer al peatón nuevos espacios para el cruce seguro de la carretera, reduciendo el efecto barrera que ésta ejerce sobre el núcleo urbano.



### Ordenación del transporte público.

- Con el diseño de las nuevas paradas de autobús y aceras, los usuarios del transporte público disponen ahora de un espacio digno, cómodo y seguro, potenciando así su uso como alternativa al vehículo privado.



### Ordenación del entorno.

- Se mejora la calidad urbana de la travesía con efectos indirectos sobre el bienestar de los habitantes de la pedanía de El Manyar y se reduce el impacto medioambiental al disminuir el impacto sonoro y contaminante fruto del exceso de velocidad, teniendo especialmente en consideración la alta carga de vehículos pesados que circula por la travesía.

