

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

Dirección General de Carreteras
y Caminos Vecinales

Orden circular nº 61 - 1960

Asunto: Normas provisionales sobre balizamiento
=====


Como consecuencia de la adopción de las nuevas señales de tipo internacional, y de la necesidad de adaptar su uso y aplicación a las prescripciones actuales sobre este punto, se encuentra en preparación una nueva Instrucción de señales y balizamiento en sustitución de la hasta ahora vigente de 1939.

Por otra parte, se están balizando con arreglo a dichas normas internacionales algunos Itinerarios del Plan de Modernización, con Proyectos de conjunto, en los cuales se incluyen aquellas normas para su ejecución, y los Pliegos de Condiciones facultativas para la recepción y ensayo de los materiales.

Como, entretanto, puede darse el caso de que los Servicios tengan necesidad u ocasión de realizar balizamientos parciales que, lógicamente, deben ajustarse al sistema general, se ha estimado la conveniencia de hacer conocer las Normas y Pliegos adoptados, aunque sea con carácter provisional, y a tal efecto se remiten cuatro ejemplares de cada uno para que puedan ser tenidos en cuenta en los proyectos que se redacten con este fin, así como otros dos ejemplares que deberán ser entregados a los Servicios de Vías y Obras de la Diputación Provincial, para que, a su vez, se ajusten, en las señales y balizamiento de sus vías, al mismo sistema uniforme.

Las normas remitidas se refieren a las características, aplicación y colocación de señales, y la definición gráfica de éstas debe responder a las figuras que acompañaron, en su día, a la modificación de los correspondientes Artículos del Código de Circulación, según Decreto de 22-Julio-1958, BOE 17 Septiembre.

Madrid, 16 de Enero de 1960
EL DIRECTOR GENERAL,

PA
Don C. de los Ríos


0.0.61

NORMAS PROVISIONALES DE BALIZAMIENTO

NORMAS PROVISIONALES DE BALIZAMIENTO

A N T E C E D E N T E S



En 19 de septiembre de 1949 fué aprobada en Ginebra por las Naciones Unidas la Convención sobre Circulación por Carretera, con un Protocolo anejo relativo a las señales de carretera, en el que se especificaban los modelos adoptados internacionalmente, así como las normas generales para su utilización y colocación.

En 13 de febrero de 1958 tuvo lugar la adhesión de España a la referida Convención, quedando, por tanto, obligada a la implantación progresiva de las señales internacionales en sustitución de las que tenía adoptadas según la Instrucción de Carreteras de 1939.

Como consecuencia, se ha promulgado un Decreto de la Presidencia del Gobierno, fecha 22 de julio de 1958, en el que se modifican los artículos del Código de la Circulación referentes a las señales de carretera y algunas de las reglas de circulación en relación con las mismas.

En preparación una nueva Instrucción que sustituya a la de 1939, rectificando y poniendo al día sus prescripciones, es preciso, entre tanto, fijar concretamente los modelos de señales adoptados y las reglas generales para su aplicación, objeto al que responden las presentes normas provisionales, que en su día pasarán a formar parte de la Instrucción.

A.—NOMENCLATURA DE LAS SEÑALES

I. SEÑALES DE PELIGRO

- I.1 .—Badén. Firme irregular.
- I.2 .—Curva peligrosa en general.
- I.3 .—Curva a la derecha.
- I.4 .—Curva a la izquierda.
- I.5 .—Curvas a la derecha e izquierda.
- I.6 .—Curvas a la izquierda y derecha.
- I.7 .—Cruce o empalme.
- I.8 .—Paso a nivel con barreras
- I.9 .—Paso a nivel sin barreras } *a* y *b* bandas de aproximación
- I.10/11 .—Situación de paso a nivel sin barreras.
- I.12 .—Descenso peligroso.
- I.13 .—Paso estrecho.
- I.14 .—Puente móvil.
- I.15 .—Obras.
- I.16 .—Piso deslizante.
- I.17 .—Peatones.
- I.18 .—Niños.
- I.19 .—Animales.
- I.20 .—Cruce con prioridad
- I.201 .—Doble circulación provisional.
- I.21 .—Peligro indefinido.
- I.211 .—Situación de peligro.
- I.22 .—Ceda el paso.
- I.22.^a .—Ceda el paso a... m.

II. SEÑALES PRECEPTIVAS

a).—Prohibitivas.

- II.A 1 .—Circulación prohibida.
- II.A 2 .—Dirección prohibida.
- II.A 3 .—Giro prohibido (derecha, izquierda).
- II.A 4 .—Adelanto prohibido (general).
- II.A 4.^a .—Adelanto prohibido (camiones).
- II.A 5 .—Paso prohibido (automóviles).
- II.A 6 .—Paso prohibido (motociclos).
- II.A 7 .—Paso prohibido (autos y motos).
- II.A 8 .—Paso prohibido (camiones).
- II.A 9 .—Paso prohibido (bicicletas).
- II.A 10 .—Ancho limitado.
- II.A 11 .—Altura limitada.
- II.A 12 .—Peso limitado total.
- II.A 13 .—Peso limitado por eje.
- II.A 14 .—Velocidad limitada.
- II.A 15 .—Fin de limitación.
- II.A 16 .—Parada en cruce (Stop).
- II.A 17 .—Parada obligatoria (Aduana, Fielato, Policía, etc.).
- II.A 18 .—Estacionamiento prohibido.
- II.A 181 .—Tiempo limitado.
- II.A 182 .—Distancia limitada.
- II.A 183 .—Estacionamiento reservado.
- II.A 184 .—Días pares o impares.
- II.A 19 .—Prohibidas señales acústicas.
- II.A 20 .—Prioridad a dirección contraria.

b).—*Imperativas.*

- II.B 1 .—Dirección obligatoria.
- II.B 11 .—Giro obligatorio.
- II.B 2 .—Calzada reservada (bicicletas).
- II.B 21 .—Calzada reservada (camiones)
- II.B 22 .—Calzada reservada (automóviles).
- II.B 3 .—Velocidad mínima.

III. *SEÑALES INFORMATIVAS.*

a).—*Indicadoras.*

- III.A 1 .—Estacionamiento.
- III.A 2 .—Hospital.
- III.A 3/4 .—Puesto de socorro.
- III.A 5 .—Taller.
- III.A 6 .—Teléfono.
- III.A 7 .—Gasolina.
- III.A 8 .—Carretera con prioridad.
- III.A 9 .—Fin de prioridad.
- III.A 10 .—Prioridad en paso estrecho.
- III.A 11 .—Vía libre.

b).—*De orientación.*

- III.B 1 .—Cartel croquis.
- III.B 2 .—Flecha de dirección.
- III.B 21 .—Confirmación de ruta.
- III.B 22 .—Cartel de salida.

c).—*De localización.*

- III.C 1 .—Nombre de población.
- III.C 11 .—Puerto, abierto, cerrado.
- III.C 12 .—Lugares o ríos.
- III.C 2 .—Placa de ruta.

B.—UTILIZACION DE SEÑALES

1. Tanto las señales de peligro como las preceptivas e informativas se colocarán aisladas, con un soporte para cada una. Cuando se precise colocar varias, se escalonarán sucesivamente, con distancia mínima entre ellas de 50 m., y sin que se perturbe la visibilidad de cada una. Como excepción se admite la colocación simultánea, en un mismo soporte, de las señales de dirección prohibida y dirección obligatoria que deberán quedar contiguas, a la misma altura. Se proscribire expresamente la colocación de señales superpuestas en un soporte, salvo el caso concreto de las placas complementarias de peligro y las de orientación. Cuando se coloquen varias señales sucesivas, la distancia mínima al obstáculo regirá para la última que se encuentre en el sentido de la marcha, quedando las restantes en posición más avanzada. En las travesías e interior de poblaciones se utilizarán los modelos reducidos de señales de peligro.

2. Observaciones especiales para el uso de algunas señales:

- 1.1 .—Badén o firme irregular.—Debe utilizarse como señal avanzada de cambio brusco de rasante o de firme alterado, por obras o cualquier otro motivo.
- 1.2/6 .—Curvas.—Como criterio general debe utilizarse la señal I.2, Curva peligrosa, colocando solamente los modelos I,3, I,4 en los lugares concretos muy caracterizados, donde a juicio de los Servicios estén claramente justificados. No deben utilizarse los modelos I,5, I,6.
- I.7 .—Cruce o empalme.—Debe colocarse como señal avanzada en los cruces de las carreteras que no tengan prioridad de paso y de aquellas que, teniéndola, sea conveniente suspenderla por la peligrosidad del cruce, falta de visibilidad. etc. En casos extremos, puede ir seguida de una limitación de velocidad.
- 1.8 .—Paso a nivel con barreras.—Además de la señal avanzada y las placas de aproximación se colocará, junto a las barreras, una señal de situación de peligro (I.211). con catafaros o reflectante.
- 1.9/10. 11.—Paso a nivel sin barreras.—Además de la señal avanzada y las placas de aproximación se colocará, junto a las barreras, la cruz de S. Andrés (I.10).
- 1.12 .—Descenso peligroso.—Se colocará únicamente al comienzo de las pendientes y no de las rampas, ya que éstas, en general, no ofrecen peligro subiendo.
- I.13 .—Paso estrecho.—Señal avanzada, que, en su caso, puede ser confirmada, junto al obstáculo, por la señal de limitación de ancho (II.A. 10). Cuando se trate únicamente de una disminución de ancho de calzada no es indispensable dicha confirmación.
- I.14 .—Puente móvil.—Señal avanzada.
Eventualmente puede ser completada por limitación de altura (II.A. 11) o de carga (II.A. 12).
- I.15 .—Obras.—Debe utilizarse como señal avanzada complementada eventualmente con limitación de velocidad (II.A. 14) y las que las condiciones locales exijan, tales como dirección prohibida y obligatoria, ancho limitado, ceda el paso, situación de peligro, etc., que los Servicios apreciarán en cada caso, prohibiéndose expresamente la colocación y permanencia de señales, letreros, carteles o indicaciones que no sean estrictamente reglamentarios.
- I.16 .—Piso deslizante.—Señal avanzada que podrá completarse eventualmente con placa complementaria indicadora "Con hielo", "Con lluvia", o bien "En . km."

- I.17 .—Peatones.—Señal aconsejable a la entrada de las travesías de pueblos o poblaciones donde sea frecuente la circulación o el cruce de peatones. Obligatoria en los cruces marcados para peatones.
- I.18 .—Niños.—Señal avanzada en las proximidades de Escuelas y de zonas en que se prevea la circulación o permanencia de niños.
- I.19 .—Animales sueltos.—Debe utilizarse en los tramos donde habitualmente puede circular ganado de cualquier clase. Cuando la carretera coincida con una vía pecuaria se añadirá la placa complementaria “Cañada”.
- I.20 .—Cruce con prioridad.—Señal avanzada en todos los cruces de las carreteras que tengan prioridad de paso, salvo aquellos en que por su peligrosidad deba suspenderse dicha preferencia. Esta señal debe quedar 150 m. avanzada de la flecha de orientación correspondiente o del cartel-croquis, en su caso.
- I.21 .—Peligro indefinido.—Señal avanzada que debe llevar siempre, imprescindiblemente, placa complementaria con expresión del peligro anunciado. Como ejemplos más frecuentes pueden citarse los siguientes: “Salida camiones”, “Cantera”, “Salida fábrica”, “Tranvía”, “Trolebús” (estos dos últimos en lugar de paso a nivel), “Caída de piedras”, etc., utilizándose precisamente estas leyendas citadas o, en su caso, las que proceda, limitadas a dos palabras, en dos renglones.
- I.211 .—Situación de peligro.—Señal colocada junto al mismo lugar del peligro en ambas direcciones.
- I.22 .—Ceda el paso.—Señal avanzada que debe colocarse sistemáticamente en todas las carreteras afluentes a otra con preferencia de paso que lleven la señal de parada obligatoria (II.A. 16). En las carreteras o caminos de tránsito escaso bastará la colocación de “Ceda el paso” en el mismo empalme.

Señales de prohibición.—De uso general y aplicación definida, sólo es preciso indicar lo siguiente:

- II.A 2 .—Dirección prohibida.—Aislada cuando indique sólo dirección única. Acompañada de dirección obligatoria (II.B 1) a la misma altura, para indicar desviación.
- II.A 4 .—Prohibido adelantar.—Señal avanzada antes de curvas o cambios de rasante peligrosos, así como de pasos estrechos, travesías angostas o lugares de concentración de tráfico.
- II.A 14 .—Velocidad limitada.—Normalmente, y en travesía, debe indicar 40 km./hora. En casos justificados podrá limitarse a mayor velocidad (60 km./hora), y sólo por excepción, en caso extremo de peligro inminente, reducirse a 30 km./hora.
- II.A 17 .—Parada obligatoria.—Además de su utilización normal en las Aduanas se colocará como señal de Fielato, donde éste exista, proscribiéndose el uso de cualquier otro cartel o letrero con este fin.

Señales de obligación.—También de uso general, requieren sólo las siguientes observaciones.

- II.B 1 .—Dirección obligatoria.—Esta señal puede ir colocada con la flecha horizontal cuando indique dirección general, o inclinada a 45° hacia abajo, cuando señale el punto o vía preciso por donde se deba circular. En las desviaciones de tráfico acompañará a la señal de dirección prohibida (II.A 2), a la misma altura que ésta.

III.A 8/9.—Prioridad.—Señal que sólo es preciso colocar una sola vez, en el comienzo y final del itinerario preferente. Son preferentes, en principio, todos los Itinerarios de Modernización, las Carreteras Nacionales, y los que, en su caso, pueda designar la Superioridad.

Señales de orientación.—Limitado el presupuesto de la obra a la consignación disponible, debe darse preferencia a la colocación de las señales de peligro y preceptivas, quedando sólo una reducida consignación para las de orientación, que por el momento habrá que conservar en su estado actual. Tal vez sea preciso colocar algún cartel-croquis en empalmes dudosos o complicados, trasladar algunas flechas de orientación a los empalmes en los casos previstos por las normas o completar alguna señal necesaria. Los Servicios deberán hacer sobre este particular las propuestas que estimen pertinentes.

Con arreglo a las normas precedentes, los Servicios formularán la nota del tipo y número de señales de cada clase necesarias en cada Jefatura, que enviarán simultáneamente al Adjudicatario y a la Dirección General, sin perjuicio de las aclaraciones o rectificaciones que sean menester para la necesaria uniformidad de criterio.

C.—DESCRIPCION DE LAS SEÑALES

1. Las señales de peligro se ajustarán en su forma, dimensiones y colores al Protocolo internacional de las Naciones Unidas de 19 de septiembre de 1949 y tendrán las siguientes características:

SEÑALES DE
PELIGRO

2. a) Modelo normal.—Triángulo equilátero, con base horizontal, de noventa (90) centímetros de lado y los vértices redondeados por arcos de círculo tangentes a los lados, de cinco (5) centímetros de radio. Orla de siete (7) centímetros de ancho, con los vértices interiores en ángulo vivo.

FORMA Y
DIMENSIONES

Modelo reducido.—Triángulo de setenta (70) centímetros de lado, con vértices redondeados por arcos de círculo de cuatro (4) centímetros de radio, tolerándose los ángulos vivos para señales adaptadas. Orla de cuatro (4) centímetros de ancho.

b) Para señal de parada antes de cruce, disco de noventa (90) centímetros de diámetro, con orla circular y triángulo equilátero invertido, inscrito, de seis (6) centímetros de ancho.

Modelo reducido, de sesenta (60) centímetros de diámetro, con el mismo ancho de orla.

c) La señal inmediata en paso a nivel sin guarda será una cruz de S. Andrés, cuyos brazos tengan una longitud de sesenta (60) centímetros a partir del centro, un ancho de dieciocho (18) centímetros y una separación vertical entre extremos de ejes de cincuenta (50) centímetros. Los extremos estarán cortados en punta, con ángulo de cuarenta y cinco grados (45°).

d) La señal de aproximación de paso a nivel será un rectángulo de cuarenta (40) centímetros de ancho por noventa (90) centímetros de altura, con tres, dos o una bandas inclinadas, de siete (7) centímetros de ancho, ángulo de treinta grados (30°) con la horizontal, dirección descendente de izquierda a derecha del observador para los pasos a nivel con barreras, y ascendente de izquierda a derecha para los pasos a nivel sin guarda.

e) Los postes sustentadores de las señales tendrán un ancho mínimo de ocho (8) y máximo de veinte (20) centímetros, siendo recomendable el de diez (10) centímetros. La longitud de empotramiento en la base será de cincuenta (50) centímetros como mínimo, y la longitud total, la requerida según la altura y tamaño de la señal.

3. a) Las señales llevarán: el fondo de color blanco marfil, la orla de color rojo y los símbolos y letras de color negro.

COLORES

b) La señal de parada ante el cruce tendrá el fondo blanco marfil, orla y triángulo rojos y la palabra "Stop" en negro..

c) La señal inmediata de paso a nivel tendrá sus brazos pintados de bandas transversales de colores rojo y blanco alternados.

d) La señal de aproximación de paso a nivel tendrá el fondo blanco y las bandas rojas.

e) Los postes sustentadores normales irán pintados de color gris plomo.

f) El reverso de las señales y postes irá pintado de gris plomo, y en el panel de la señal llevará, además, en blanco; las iniciales O. P.

4. a) En las señales se adoptarán precisa y exactamente los símbolos prescritos por el Protocolo Internacional de 1949, con las siguientes aclaraciones y salvedades:

SIMBOLOS

b) En la señal de "curva peligrosa" se adoptará normalmente la señal única I.2 del Protocolo (zig-zag), y sólo en casos muy caracterizados, las señales I.3 ó I.4 (curva aislada).

c) En la señal de "descenso peligroso" se adoptará la señal de I.12. del Protocolo (tanto por ciento)

d) En la señal de "carretera o paso preferente" se inscribirá, dentro del triángulo invertido, la leyenda "ceda el paso".

e) En la señal de "parada en el cruce" se inscribirá, dentro del triángulo, la palabra "Stop".

5. Las señales triangulares y de parada antes del cruce llevarán superficies reflectantes sobre las orlas rojas y el fondo. El símbolo y letras serán negro mate, no reflectante. Los colores de las superficies reflectantes serán los mismos que se prescriben para las superficies donde se aplican.

SISTEMAS
REFLECTANTES

6. a) Las indicaciones complementarias fuera de la señal serán paneles de color azul oscuro y letras blancas, tipo de letra de diez (10) centímetros de altura, y se colocarán inmediatamente debajo de la señal principal.

INDICACIONES
COMPLEMENTARIAS

7. La señal de situación inmediata de peligro será un triángulo de setenta (70) centímetros de lado, con orla de ocho (8) centímetros de ancho, centro blanco o vaciado y catafaros en los vértices.

SITUACION DE
PELIGRO

8. Las señales preceptivas e informativas se ajustarán en su forma, dimensiones y colores al Protocolo Internacional de las Naciones Unidas de 19 de septiembre de 1949 y tendrán las siguientes características:

SEÑALES
PRECEPTIVAS

9. a) Las señales preceptivas serán todas de forma circular, de sesenta (60) centímetros de diámetro, con la única excepción de la señal de parada en cruce, que normalmente tendrá noventa (90) centímetros de diámetro, aunque pueda utilizarse, en algún caso especial, esta señal reducida a 60 cm.

FORMA
Y DIMENSIONES

10. a) Las señales de prohibición tendrán una orla roja de diez (10) centímetros de ancho, fondo blanco y letras y símbolos negros, salvo los siguientes casos particulares:

COLORES

I. La señal de dirección prohibida tendrá el fondo rojo, con una banda blanca, horizontal, de ocho (8) centímetros de ancho y cuarenta (40) de largo.

II.—La señal de prohibido adelantar tendrá en negro la silueta del automóvil a la derecha, y en rojo la silueta a la izquierda del observador. Dicha silueta podrá ser de camión cuando la prohibición se limite a estos vehículos.

III. La señal de Estacionamiento prohibido o limitado tendrá la orla roja de ocho (8) centímetros de ancho y la barra diagonal roja de seis (6) centímetros de ancho, con el fondo azul.

IV. La señal de final de prohibición o limitación tendrá el fondo blanco y la barra diagonal negra, con doce (12) centímetros de ancho. Esta señal podrá ir pintada al reverso de una señal de su misma forma y dimensiones.

V. Las barras rojas horizontales o diagonales que figuran en varias señales serán de seis (6) centímetros de ancho.

b) Las señales de mandato tendrán el fondo azul oscuro y los símbolos blancos.

11. a) Las señales preceptivas llevarán en general pintura mate y sólo se aplicarán superficies reflectantes en los casos especiales que las circunstancias locales requieran.

SISTEMAS
REFLECTANTES

b) En las señales de prohibición, las superficies reflectantes se aplicarán a las pinturas rojas y blancas, quedando con pintura mate los colores azul y negro.

c) En las señales de mandato, las superficies reflectantes se aplicarán al símbolo blanco y un filete blanco de quince milímetros en el contorno, quedando el fondo azul con pintura mate.

12. Las señales informativas serán todas de forma cuadrangular, con las siguientes características:

a) Las señales de estacionamiento y hospital serán de forma cuadrada, con su base horizontal, de sesenta (60) centímetros de lado. El fondo, azul oscuro, y el símbolo y letras, blanco.

b) Las señales de puesto de socorro, teléfono y estación de servicio o gasolina serán rectangulares, con sesenta (60) centímetros de base y noventa (90) centímetros de altura. El fondo será azul oscuro, con un filete blanco en el contorno, de veinte (20) milímetros de ancho, y llevarán un panel cuadrado blanco en su centro, de cuarenta (40) centímetros de lado, con el símbolo en negro, que será rojo en el puesto de socorro. En la señal de gasolina, el panel interior blanco tendrá una altura de cincuenta y cinco (55) centímetros. Eventualmente se indicará, bajo el panel blanco de estas señales, la distancia en metros con caracteres blancos.

c) Las señales de principio o fin de prioridad serán de forma cuadrada con su diagonal vertical y sesenta (60) centímetros de lado. Tendrán el fondo blanco y un filete negro en su contorno, de veinte (20) milímetros de ancho. En el centro, un cuadrado amarillo de treinta y seis (36) centímetros de lado, y en la señal de fin de prioridad, una barra negra de doce (12) centímetros de ancho, paralela a los lados.

d) Las señales informativas llevarán normalmente pintura mate, y si en algún caso especial fuera preciso utilizar sistemas reflectantes, éstos se aplicarán a las superficies blancas y rojas, quedando en pintura mate las negras y azules.

13. a) Las señales de orientación y localización conservarán los modelos normales de la actual Instrucción de Carreteras en aquellos tramos que estén señalados con arreglo a ella y sea preciso completar o reponer algunas señales en lugares localizados o en tramos de longitud inferior a 25 km., a excepción de los carteles-croquis de nueva instalación, que deberán ser del nuevo modelo reducido.

SEÑALES DE
ORIENTACION

b) En los itinerarios que se señalen por primera vez o se sustituyan las señales de orientación en longitud mayor de 25 km., así como en el interior de las poblaciones, se utilizarán los nuevos modelos de señales que se ha resuelto adoptar para lo sucesivo, y que son los siguientes:

c) Cartel-croquis.—Panel rectangular de dimensiones variables, con un filete de dos y medio (2,5) centímetros de ancho y representación esquemática del cruce o empalme, letras de quince (15) centímetros de altura, sin placa de ruta.

d) Flecha de dirección.—Cartel con extremo en punta de flecha con altura de treinta (30) centímetros y longitud variable.

La punta de flecha será un triángulo equilátero; la inscripción llevará letras de quince (15) centímetros de altura, sin distancia kilométrica, y la señal, un filete de dos y medio (2,5) centímetros de ancho, con placa de ruta colocada por fuera del borde.

e) Confirmación de ruta.—Cartel rectangular con altura de cuarenta y cinco (45) centímetros y longitud variable, filete de dos y medio (2,5) centímetros, y dos inscripciones: la superior, en letras de diez (10) centímetros, con distancia en km. al próximo empalme principal, y la inferior, en letra de quince (15) centímetros de altura, con distancia al próximo nudo principal, con placa de ruta. Las distancias se indicarán en números enteros.

f) Cartel de salida.—Panel rectangular de dimensiones variables, según los casos, con filete de dos y medio (2,5) centímetros de ancho y seis inscripciones como máximo, en dos grupos de tres, letras de quince (15) centímetros de altura, con placa de ruta.

g) Nombre de población.—Cartel rectangular de treinta (30) centímetros de altura y longitud variable, con filetes de dos y medio (2,5) centímetros de ancho y letras de quince (15) centímetros de altura. En las capitales de provincia, el cartel tendrá cuarenta (40) centímetros de altura y las letras veinte (20) centímetros.

h) Puerto, lugares o ríos y placas de ruta.—Conservarán la forma, dimensiones y colores fijados en la actual Instrucción de Carreteras.

14. a) En plena vía, los postes de las señales tendrán un ancho máximo de 20 cms. y mínimo de 8 cms. Su altura será la misma que la de los postes existentes para señales análogas

POSTES Y
SOPORTES

b) En las travesías e interior de poblaciones las señales se colocarán en postes o soportes propios, y sólo excepcionalmente se situarán sobre farolas o elementos urbanos, o fijados en las fachadas. Estas últimas soluciones sólo se utilizarán cuando no sea factible la de postes propios, pues requerirán la autorización del Municipio o propietario del inmueble.

D.—COLOCACION DE SEÑALES

1.^a a) Las señales de todas clases se colocarán al lado derecho del sentido de la marcha y en un plano perpendicular al eje de la carretera.

SITUACION

b) Podrán colocarse a la izquierda de la marcha :

1. Las señales situadas sobre islas de separación de tráfico o soportes urbanos.
2. Las señales de orientación que se sitúen en los mismos empalmes con dirección a la izquierda.
3. Las señales de fin de prohibición, al dorso de otra señal normal.

c) El plano de las señales reflectantes podrá formar con la normal al eje de la carretera el ángulo necesario para obtener el mejor rendimiento del sistema reflectante, con un límite máximo de quince grados (15°).

d) La distancia del eje de la señal al borde de la calzada será de dos (2) metros como máximo, y como mínimo, la necesaria para que el borde más próximo del panel quede a cincuenta (50) centímetros del borde de la calzada.

e) En las travesías donde existan bordillos se procurará respetar las prescripciones del párrafo anterior, y sólo como excepción impuesta por las circunstancias locales podrán colocarse señales cuyo borde quede a plomo con el del bordillo, y nunca saliente de éste.

2.^a a) Las señales de peligro se colocarán normalmente a una distancia mínima de 150 m. y máxima de 250 m., salvo que las circunstancias locales lo impidan, no debiendo entonces ser la distancia inferior a 90 m. y adoptándose las disposiciones complementarias pertinentes.

DISTANCIA

b) Las señales de prohibición y de mandato se colocarán en el lugar preciso en que deban surtir efecto.

c) Las señales informativas de puesto de socorro, estación de servicio o gasolina y teléfono podrán colocarse avanzadas, a la distancia que se estime procedente por los Servicios, con inscripción o no de dicha distancia.

d) Las señales de situación de paso a nivel o de peligro se colocarán en su inmediata proximidad. Las bandas de aproximación de paso a nivel se colocarán: la primera, con tres bandas, bajo la señal de peligro, y las otras dos, a dos tercios y un tercio de la distancia al paso.

e) La señal de ceda el paso se considerará como de peligro cuando preceda a la de parada obligatoria (Stop). Si se coloca aislada, estará en el lugar preciso en que debe tener efecto. La señal de parada obligatoria se colocará siempre en el lugar preciso.

f) Las señales de orientación, en las travesías y poblaciones y después de cartel-croquis, se colocarán siempre en las esquinas de los empalmes, salvo cuando se utilicen islas o soportes urbanos, en cuyos casos la colocación de las señales no deberá dar lugar a duda o confusión.

g) Las señales de confirmación de ruta se reajustarán por los Servicios para evitar su excesiva repetición, pudiendo suprimir algunas de las colocadas en los empalmes con carreteras locales o caminos vecinales, donde no pueda haber lugar a duda o error, pero conservando en todo caso las de los empalmes con carreteras nacionales o comarcales.

3.^a a) La altura de las señales de peligro será de un metro, medido desde la rasante al borde inferior del panel.

ALTURA

b) La altura de las restantes señales en plena vía será igual a la que tengan las existentes de cada clase.

c) En las travesías o interior de las poblaciones la altura de las señales se determinará de acuerdo con las circunstancias locales de visibilidad y tráfico, con límite mínimo de 1 m. y máximo de 2,10 m. para el borde inferior del panel sobre la calzada.