

ASUNTO: SEÑALIZACION DE OBRAS EN LA CARRETERA

La Orden Circular N° 67-1960 desarrollaba las normas a que han de sujetarse la Señalización de obras que se realicen en las carreteras dictadas por O.M. de 14 de Marzo de 1960.

Ha de destacarse el celo con que por los Servicios dependientes de esta Dirección General se ha venido cumpliendo lo que en dicha O.C. se preceptúa.

En ocasiones, no obstante, una errónea interpretación de algunos de los Principios contenidos en ella puede ocasionar dificultades, molestias y ser causa de desorientación para el usuario de la carretera. Se hace pues preciso reiterar aquellas normas contenidas en la O.C. n° 67-1960 cuyo cumplimiento debe ser celosamente observado por los Servicios.

1. La señal o sistema de señales que se utilicen para indicar la existencia de obras deben estar colocadas en la carretera exactamente el tiempo que duren los trabajos levantándolas durante los tiempos de descanso o suspensión temporal de los mismos, si no fuesen necesarias.

Debe cuidarse este extremo especialmente en los trabajos de riegos superficiales y análogos en que las señales deben referirse al tajo en el que se esté trabajando y no al conjunto de la obra y de donde deben retirarse durante la noche si puede circularse con libertad.

2. No siempre es necesario establecer la señalización mediante el conjunto de señales B-230 (60); A-16; B-230 (30). Bastará a veces utilizar sólo la señal A-16 juntamente con la valla que limite frontalmente la zona de obras.

Tal puede suceder en las travesías de localidades donde ya exista una limitación de velocidad que debe tenerse en cuenta al establecer la señalización de la obra.

3. Excepcionalmente puede ser, no sólo permitido sino aconsejable, colocar dos señales en un mismo poste cuando se pretenda hacer comprender al usuario que ambas señales están íntimamente relacionadas.

De este modo se colocará a veces una señal de limitación de velocidad bajo una señal de peligro en un mismo poste cuando la limitación de velocidad debe imponerse precisamente por la existencia del peligro. No se hará uso de este principio mas que excepcionalmente y nunca cuando se refiera a la señal A-16 que debe figurar aislada.

4. Frecuentemente se vienen produciendo roturas de parabrisas por impacto de las gravillas desprendidas al circular a gran velocidad sobre riegos superficiales en ejecución, en que el tráfico no tiene en cuenta las señales establecidas.

Para evitar tales accidentes, en los casos en que por las características de dureza de la gravilla o por circunstancias especiales sean de temer, se dispondrá además de la señalización habitual de obras una señal A-50 con placa complementaria que indique ostensiblemente <sup>GRAVILLA</sup> ROTURA-PARABRISAS situado en el mismo poste que la última limitación de velocidad inmediatamente anterior a la obra.

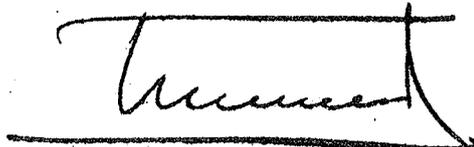
En el caso en que las gravillas estén extendidas en longitudes superiores a 500 m la señal antes descrita deberá reiterarse cada 500 m.

5. Debe tenerse muy en cuenta que cuando sea preciso establecer sentido único alternativo en un tramo, la preferencia de paso se regulará mediante el empleo de las señales B-310 y C-504 que deberán estar situadas una de ellas en cada extremo del tramo sin que en ningún caso puedan ser iguales las de ambos extremos.
6. Esta Dirección General reitera a los Servicios la extraordinaria importancia que tiene el cumplimiento de lo establecido en

en la Orden Circular 67-1960 y lo que se prescribe en la presente Comunicación. Los Ilmos. Sres. Inspectores Generales cuidarán especialmente de su más estricto cumplimiento.

Dios guarde a V.I. muchos años

EL DIRECTOR GENERAL,

A handwritten signature in black ink, enclosed within a rectangular box. The signature is stylized and appears to be a name, possibly "Luis" or similar, written in a cursive or semi-cursive hand.

Ilmo. Sres. Inspectores Generales  
Sres. Ingenieros Jefes  
Sres. Ingenieros