

C/L/V. N.R.: Circulación

Hoja n.º.....

ASUNTO: Fabricación de señales planas o en relieve

NOTA PARA EL ILMO. SR. SUBDIRECTOR GENERAL

ANTECEDENTES

1º.- En el año 1962 se creó el Servicio de Señalización con la misión de realizar la señalización de toda la Red Estatal de Carreteras que por entonces estaba en condiciones muy precarias en cuanto a número y estado de las señales.

2º.- Desde aquel año hasta el pasado se ha completado la señalización de todas las carreteras estatales, habiéndose colocado un número de señales cuyo orden de magnitud podría cifrarse en unas 600.000, excluyendo las autopistas.

3º.- No tiene esta Sección antecedentes sobre cuando y por qué se decidió por la Dirección General de Carreteras que un determinado tipo de señales que, fuera de las autopistas, suponen una gran mayoría, deberían fabricarse con la orla, los símbolos y las inscripciones en relieve.

4º.- En la Orden Circular 8.1-IC de 25 de julio de 1962 sobre Normas de Señalización, aprobada de acuerdo con las facultades que le confieren los apartados 2º y 3º de la Orden Ministerial de 27 de junio de 1961, no se cita el tema del relieve en orlas, símbolos e inscripciones de las señales. Sin embargo en la Instrucción de 1939 derogada por la O. M. citada antes, se indicaba que las señales deberían llevar los símbolos y letras en relieve.

5º.- Desde la fecha anteriormente citada en los Pliegos de Condiciones de los proyectos de señalización redactados por la Dirección General de Carreteras, y sus organismos periféricos figura la prescripción de que deben fabricarse con la orla, símbolos e inscripciones en relieve las siguientes señales:

- 4.1 - Todas las de peligro de dimensiones "standard" (lado 600 mm y lado 900 mm).
- 4.2 - Todas las circulares de prohibición, limitación y obligación de dimensiones "standard" (lado 400 mm lado 600 mm y STOP de 900 mm)
- 4.3 - Todas las flechas de orientación, señales de confirmación y señales de situación con letras mayúsculas de tamaños "standard" (alturas de letra de 100-150 y 200 mm).

6º.- Según las informaciones que tiene esta Sección reunen las características del punto 4º las señales colocadas en todas las carreteras estatales, incluyendo las autopistas explotadas por el estado, así como en las siguientes autopistas-de peaje:

Villalba - Villacastín
Bilbao - Behovia
Sevilla - Cádiz

7º.- En los tramos de conexión con la red estatal así como en las intersecciones situadas junto a las autopistas de peaje de "AUTOPISTAS CONCESIONARIA ESPAÑOLA S. A." y señalizadas por esta empresa, por haberse construido esos tramos e intersecciones como consecuencia de la puesta en servicio de las propias autopistas de peaje, las señales descritas anteriormente se han colocado planas. En la propia autopista prácticamente no existen señales del tipo descrito anteriormente; por lo que la prescripción del relieve no les afecta.

8º.- Esta Sección estima que las señales planas tienen algunas ventajas sobre las estampadas y éstas, a su vez, algunas ventajas sobre las planas, sin que en ningún caso las razones sean tan concluyentes, en opinión de esta Sección como para poder afirmar que solo sirve un tipo de ellas. En todo caso se desconocen los argumentos que en su día motivaron la elección de las señales estampadas frente a las planas.

9º.- No obstante lo anterior, por motivos de uniformidad con toda la red de carreteras y, excluido el tramo de las autopistas, donde este problema prácticamente no se presenta, esta Sección opina que parece conveniente mantener la normativa en cuanto a los relieves de orlas, símbolos e inscripciones de la misma forma que hasta ahora, según se detalla en el punto 4º.

10º.- En la Memoria y Pliego de Condiciones del Proyecto, de Autopista del Ebro, itinerario Zaragoza-Mediterráneo -- Sección Mediterráneo - Vilarrodona, remitida a informe de esta Sección, se indica que las señales serán de una base plana, sobre la que se aplicará la lámina reflexiva. Asimismo se tienen informaciones de que en los proyectos de la autopista Salou -- Valencia - Alicante, que no han sido remitidos a informe de esta Sección, las señales que se piensan colocar son también planas.

A la vista de los antecedentes expuestos la Sección de Circulación y Seguridad Vial desea que la Superioridad determine el criterio que debe seguirse a este respecto.

Madrid, 28 de Marzo de 1974
EL INGENIERO JEFE DE LA SECCION