

d) Para su clasificación en el grupo 3, las Empresas contarán con un mínimo de dos Titulados superiores y dos Técnicos de grado medio, en las mismas condiciones del apartado c) anterior.

e) Acreditar que las instalaciones, equipos y elementos materiales de que dispone la Empresa son adecuados para cumplir las funciones correspondientes al grupo en el que se pretenda quedar clasificado.

Art. 4.º Las Empresas colaboradoras serán responsables de la exactitud de los resultados de los análisis que efectúen, y, en general, de las operaciones que realicen o de los dictámenes o informes que emitan, a cuyo efecto habrán de tener garantizadas las responsabilidades civiles correspondientes mediante la oportuna póliza de seguro, por cuantía no inferior a 50 millones de pesetas, que deberá actualizarse cada tres años, de acuerdo con los índices estadísticos de precios.

Art. 5.º 1. Las Empresas interesadas en obtener el título de idoneidad y la consiguiente inscripción en el Registro especial deberán presentar una instancia dirigida al Director general de Obras Hidráulicas, acompañada de los siguientes documentos:

a) Escritura pública de constitución, debidamente inscrita en el Registro Mercantil, en la que conste que el objeto de la sociedad tenga relación directa con las actividades a que se refiere la siguiente Orden; o certificación de su inscripción en dicho Registro, en el supuesto de que se trate de empresarios individuales.

En caso de Empresas extranjeras, se estará a lo dispuesto en los artículos 24 y 25 del Reglamento General de Contratación del Estado, en la redacción dada por el Real Decreto 2528/1986, de 12 de diciembre.

b) Memoria de actividades de la Empresa.

c) Relación de personal técnico, con indicación de su titulación.

d) Declaración responsable de que la Empresa reúne los requisitos que, para contratar con la Administración, establece la legislación de contratos del Estado; así como de que no se halla incurso en la causa de incompatibilidad a que se refiere el párrafo b) del artículo 3.º

No obstante, no será necesaria la concurrencia del requisito de la clasificación del empresario, sin perjuicio de que dicha clasificación, cuando sea necesaria, haya de acreditarse, al igual que el resto de las exigencias para contratar con la Administración, como condición previa para la celebración de los contratos de colaboración.

e) Inventario de instalaciones, equipos y elementos materiales con que cuenta la Empresa para realizar sus actividades.

f) Copia de la póliza del seguro de responsabilidad civil a que se refiere el artículo 4.º, o de la solicitud del mismo, en los términos establecidos en la Ley 50/1980, de 8 de octubre, del Contrato de Seguro.

2. El Ministro de Obras Públicas y Urbanismo, a la vista de la propuesta que le formule la Dirección General de Obras Hidráulicas, resolverá por Orden sobre el otorgamiento del título de idoneidad de Empresa colaboradora; practicándose, en su caso, por el citado Centro directivo la correspondiente inscripción en el Registro especial.

3. La citada resolución incorporará el mencionado título, en el que se recogerá, en todo caso, el nombre o razón social de la Empresa, y el grupo en el que se incluye; así como la declaración de que queda habilitada para colaborar con los Organismos de cuenca en el ejercicio de las funciones de control de vertidos de aguas o productos residuales, propias del grupo en que haya quedado incluida.

Art. 6.º El Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, directamente o a través de las Confederaciones Hidrográficas, inspeccionará periódicamente a las Empresas colaboradoras para comprobar que mantienen las condiciones de idoneidad que fueron consideradas necesarias para su inclusión en el Registro especial. De tales inspecciones podrá resultar la reclasificación o cancelación de los títulos de idoneidad otorgados, previa la instrucción del oportuno expediente.

Art. 7.º 1. La forma de adjudicación de los contratos de colaboración por las Confederaciones Hidrográficas será la de concurso, al que podrán concurrir sólo las Empresas incluidas en el grupo que sea idóneo para el desempeño de las funciones a realizar, según lo dispuesto en el artículo 2.º de esta Orden.

2. Quedarán automáticamente excluidas del concurso aquellas Empresas que hayan realizado, o realicen, funciones de asesoramiento o representación de personas físicas o jurídicas a quienes puedan afectar los trabajos que sean objeto de concurso.

3. Se dará cuenta a la Dirección General de Obras Hidráulicas de la formalización de los contratos.

Art. 8.º En los supuestos de contratos de colaboración cuyo objeto sea la inspección y vigilancia de los vertidos de aguas residuales y de su tratamiento depurador, las Confederaciones Hidrográficas facilitarán a las Empresas colaboradoras adjudicatarias la oportuna documentación que les acredite para el ejercicio de tales funciones.

Madrid, 16 de julio de 1987.

SAENZ COSCULLUELA

Ilmos. Sres. Subsecretario de Obras Públicas y Urbanismo, Director general de Obras Hidráulicas y Presidentes de las Confederaciones Hidrográficas.

17999

ORDEN de 16 de julio de 1987 por la que se aprueba la norma 8.2-IC «Marcas viales» de la Instrucción de Carreteras.

Ilustrísimo señor:

La señalización horizontal de las vías públicas, por medio de marcas viales, constituye junto con la señalización vertical una importante ayuda para los usuarios de aquéllas, contribuyendo a mejorar la circulación y balizar la vía, facilitando su comprensibilidad por parte del usuario. La ordenación de la circulación que ambas señalizaciones pretenden debe coordinarse no sólo entre sí, sino también con otros elementos de la vía-trazado, entorno, etc., que asimismo influyen decisivamente en la seguridad y comodidad de la circulación y, por tanto, en la correcta explotación de la vía.

Requisito fundamental de la señalización es, además de su conformidad con los convenios y acuerdos internacionales, su homogeneidad, a fin de facilitar su inmediata comprensión por usuarios, aun cuando éstos se desplacen con rapidez. Por lo tanto, resulta imprescindible reglamentar la forma y disposición de las marcas viales, unificando su significado y sus normas de implantación en toda la red de carreteras de interés general del Estado.

La Orden circular 8.2-IC, de 23 de abril de 1962, promulgada por el entonces Director general de Carreteras y Caminos Vecinales del Ministerio de Obras Públicas, aún vigente, había sufrido tales modificaciones, tanto a consecuencia del Convenio sobre la Señalización Vial de las Naciones Unidas de 1968, del Acuerdo Europeo, que lo completa, de 1971, y del Protocolo sobre Marcas Viales, adicional al anterior, de 1973, ambos de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, y otras recomendaciones, como por la utilización en la práctica de nuevos tipos de marca no recogidos en ella, que había quedado obsoleta. La Dirección General de Carreteras ha llevado a cabo su revisión a lo largo de los últimos años.

Teniendo en cuenta lo anterior, este Ministerio ha dispuesto lo siguiente:

1.º Aprobar la norma 8.2-IC «Marcas viales», que se acompaña a la presente Orden, para su aplicación en las carreteras de la red de interés general del Estado, a cargo de la Dirección General de Carreteras y, en su caso, de las Sociedades Concesionarias de Autopistas de Peaje.

2.º De acuerdo con la citada norma, tanto las Unidades de Carreteras que gestionen la aplicación de marcas viales como los directores de proyectos u obras en los que se incluya señalización horizontal, determinarán las medidas que deberán adoptarse en cada caso para que las marcas viales se ajusten a aquélla, modificando si fuere preciso la señalización vertical.

3.º La presente Orden será de aplicación a los proyectos que se redacten después de tres meses, a los que se aprueben después de seis meses, a los que se liciten después de nueve meses y a los que se ejecuten después de doce meses, contados todos ellos a partir de la fecha de su publicación.

4.º Las obras en ejecución y los proyectos de tramitación que hayan rebasado los plazos anteriores se regirán por la normativa vigente en la actualidad, salvo que por circunstancias especiales se juzgara conveniente, por parte de la Dirección General de Carreteras, aplicar la presente Orden mediante la oportuna modificación de contrato o de proyecto.

5.º Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o menor rango se opongan a la presente Orden.

Lo que se comunica a V. I. para su conocimiento y efectos.  
Madrid, 16 de julio de 1987.

SAENZ COSCULLUELA

Ilmo. Sr. Director general de Carreteras.

# MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO

**22091** *CORRECCION de errores de la Orden de 16 de julio de 1987 por la que se aprueba la norma 8.2-1C «Marcas viales» de la instrucción de carreteras.*

Habiéndose advertido error en el texto remitido para publicación de la Orden de 16 de julio de 1987, inserta en el «Boletín Oficial del Estado» número 185, de 4 de agosto de 1987, por omisión del correspondiente a la norma expresamente citada en el apartado primero de aquélla, se publica a continuación la norma de referencia:

## Norma 8.2-1C sobre marcas viales

### 1. OBJETO

Las marcas viales son líneas o figuras, aplicadas sobre el pavimento, que tienen por misión satisfacer una o varias de las siguientes funciones:

- Delimitar carriles de circulación.
- Separar sentidos de circulación.
- Indicar el borde de la calzada.
- Delimitar zonas excluidas a la circulación regular de vehículos.
- Reglamentar la circulación, especialmente el adelantamiento, la parada y el estacionamiento.
- Completar o precisar el significado de señales verticales y semáforos.
- Repetir o recordar una señal vertical.
- Permitir los movimientos indicados.
- Anunciar, guiar y orientar a los usuarios.

El fin inmediato de las marcas viales es aumentar la seguridad, eficacia y comodidad de la circulación, por lo que es necesario que se tengan en cuenta en cualquier actuación vial como parte integrante del diseño, y no como mero añadido posterior a su concepción.

No se incluye en la presente norma la pintura de determinados elementos accesorios de la vía, tales como bordillos, isletas, etc., que no constituye en sí un elemento de la señalización, sino más bien un balizamiento para resaltar su presencia.

### 2. COLOR

2.1 *Blanco.*—Las marcas viales serán, en general, de color blanco. Este color corresponderá a la referencia B-118 de la norma UNE 48 103.

2.2 *Amarillo.*—Serán de color amarillo las marcas viales, continuas o discontinuas, colocadas en un bordillo o junto al borde de la calzada o de la zona peatonal, para indicar prohibición o restricción de la parada o del estacionamiento (M-7.7 y M-7.8).

También serán de color amarillo las líneas en zig-zag que podrán emplearse para indicar lugares donde el estacionamiento esté prohibido y que generalmente están reservados para algún uso especial (M-7.9).

Asimismo, serán de este color las marcas de cuadrícula, que recuerdan la prohibición de bloquear una intersección (M-7.10).

El color amarillo corresponderá a la referencia B-502 de la norma UNE 48 103.

2.3 *Azul.*—Podrán utilizarse marcas viales de color azul para delimitar una zona de estacionamiento, o un tramo de vía en el que la duración del estacionamiento esté limitada y deba el conductor indicar de forma visible la hora de comienzo del mismo (M-7.3 y M-7.4).

2.4 *Reflectancia.*—Las marcas de color blanco serán, en general, reflectantes. Podrán exceptuarse de serlo las aplicadas en vías iluminadas o urbanas.

Las marcas viales de color amarillo o azul en general no serán reflectantes.

### 3. GRUPOS

A los efectos de la presente norma, las marcas viales se clasifican en los siete grupos siguientes:

1. Longitudinales discontinuas.
2. Longitudinales continuas.
3. Longitudinales continuas adosadas a discontinuas.
4. Transversales.

5. Flechas.
6. Inscripciones.
7. Otras marcas.

Algunas de estas marcas viales varían sus dimensiones en función del tipo de vía, o de la velocidad máxima UM que un precepto general, la señalización fija o las limitaciones físicas (velocidad específica VE) de la vía permitan.

La velocidad específica VE podrá observarse directamente en la vía, o estimarse a partir de la caracterización del trazado (anexo 1).

Salvo señalización que permita velocidad superior, en toda vía en poblado no se consideraran velocidades máximas permitidas superiores a 60 kilómetros/hora.

No se variará el tipo de marca en un tramo corto, en el que por cualquier circunstancia la velocidad máxima permitida VM difiera de la del resto de la vía.

#### 3.1 *Marcas longitudinales discontinuas.*—Significado:

Una marca longitudinal discontinua en la calzada significa que ningún conductor debe circular con su vehículo o animal sobre ella, salvo cuando sea necesario y la seguridad de la circulación lo permita, en calzada con carriles estrechos (menos de 3 metros).

##### 3.1.1 Para separación de carriles normales:

Función:

Separación de carriles del mismo sentido de circulación. Separación de sentidos en calzada de dos carriles y doble sentido de circulación con posibilidad de adelantamiento.

Separación de carriles en calzada de tres carriles y doble sentido de circulación con utilización alternativa del carril central para uno u otro sentido.

Marcas: M-1.1, M-1.2 y M-1.3.

##### 3.1.2 Para separación de carriles reversibles:

Función: Delimitación de carril que pueda utilizarse en un sentido o en el contrario, sólo cuando esté regulado por medio de semáforo de carril.

Marcas: M-1.4 y M-1.5.

##### 3.1.3 Para separación de carriles de entrada o de salida:

Función: Separación entre el carril principal y el carril de entrada, de salida o de trenzado, en el que normalmente está prevista una aceleración o deceleración de los vehículos.

Marcas: M-1.6 y M-1.7.

Ejemplos: E-1, E-2 y E-3.

##### 3.1.4 Para separación de carriles especiales:

Función: Separación de carril adicional obligatorio para tráfico lento, y recomendado para el resto de la circulación en ese sentido a fin de facilitar el adelantamiento.

Separación de carril reservado a determinados vehículos (auto-buses, taxis, etc.). Los demás vehículos pueden utilizar el carril reservado para cambiar de dirección o utilizar un acceso.

Marca: M-1.7.

Ejemplos: E-4, E-5 y E-6.

##### 3.1.5 Para preaviso de una bifurcación:

Función: Anuncio al conductor de que se aproxima una bifurcación en la calzada de dos o más carriles por sentido por la que transita, con posible reajuste del número total de carriles antes y después de ella.

Marca: M-1.8.

Ejemplos: E-7.

##### 3.1.6 Para preaviso de marca continua o de peligro:

Función: Anuncio al conductor que se aproxima a una marca longitudinal continua y la prohibición que esta marca implica, o la proximidad de un tramo de vía que presenta un riesgo especial.

Observación: Puede sustituirse este tipo de marca por flechas de retorno (apartado 3.5.4), que tienen la ventaja de que se puede apreciar mejor la direccionalidad del preaviso.

Utilización: Cuando la marca tenga por objeto avisar de la presencia de una marca longitudinal continua que prohíba el adelantamiento, abarcará la zona de preaviso (apartado 3.5.4).

Marcas: M-1.9 y M-1.10.

Ejemplo: E-8.

##### 3.1.7 Para borde de calzada:

Función: Delimitación del borde de la calzada. La anchura de la marca vial no se contará en la de la calzada.

Utilización:

a) Obligatoriamente la línea longitudinal discontinua deberá sustituir a la continua cuando se permita cruzarla para cambiar de dirección o utilizar un acceso.

b) En el borde exterior de la calzada de una autopista o autovía se utilizará la marca M-1.11, siempre que no se den los supuestos 3, 4, 5, 7 u 8 del apartado c) siguiente.

c) Optativamente la línea longitudinal discontinua podrá utilizarse como alternativa de la línea continua, en vía cuyo arcén tenga una anchura menor de 1,5 metros, con las excepciones siguientes:

1. En el borde exterior de una curva -o serie de curvas- avisada por señal vertical.
2. Cuando la calzada cambie de anchura bruscamente.
3. Antes y después del borde discontinuo en una intersección o acceso, con objeto de precisar su situación.
4. Al aproximarse a y a lo largo de un puente o de un túnel en que se estreche la calzada.
5. Cuando sea especialmente peligroso salirse de la calzada aun a velocidad muy reducida.
6. A lo largo de un tramo donde la niebla sea frecuente.
7. En el borde exterior de un carril especial, de entrada o de salida.
8. En todo tramo en que se juzgue necesario destacar la importancia del borde de la calzada, advirtiendo así al conductor de que debe prestar a la circulación o a la vía una atención superior a la normal.

d) Optativamente en vía con escasa circulación y anchura de calzada menor de 5 metros, cuando su borde sea fácilmente reconocible o su estado no permita marcarlo.

e) Optativamente en vía con bordillo.

Observación: Cuando la anchura del pavimento de la calzada no exceda de 6,25 metros, la marca vial de borde deberá situarse lo más lejos de su eje que permita el estado del pavimento.

Marcas: M-1.11 y M-1.12.

3.1.8 Para vía en intersección:

Función: Indicación, dentro de una zona de cruce o trenzado de trayectorias de vehículos, de la prolongación ideal de las marcas para separación de carriles o para borde de la calzada, así como de los carriles en que deben realizarse determinados movimientos.

Anchura: La misma que se venga utilizando en la marca longitudinal para separación de carriles o para borde de la calzada.

Longitud: Trazos de 1 metro separados por vanos de 1 metros.

3.1.9 Para contorno de isleta franqueable:

Función: Delimitación de los tramos por los vehículos pueden atravesar la isleta situada junto a la línea discontinua, cediendo el paso a los demás vehículos y tomando precauciones. En el caso de que sólo sea discontinuo el contorno en uno de los lados de la isleta, los vehículos podrán atravesarla únicamente cuando penetren en la misma por el lado de la línea discontinua.

Anchura: 15 centímetros.

3.2 Marcas longitudinales continuas.-Significado:

Una línea continua sobre la calzada significa que ningún conductor, con su vehículo o animal, debe atravesarla ni circular sobre ella ni, cuando la marca separe los dos sentidos de circulación, circular por la izquierda de la misma.

Una marca longitudinal constituida por dos líneas continuas tiene el mismo significado.

Se excluyen de este significado las líneas continuas de borde de calzada.

Utilización: Una marca longitudinal continua deberá tener al menos 20 metros de longitud.

Se deberá restringir al máximo el uso y longitud de la marca continua, para favorecer la flexibilidad de la circulación y preservar el valor prohibitivo de esta marca. Deberá, por tanto, considerarse siempre la posibilidad de reducirla y aun eliminarla a través de la adopción de otras medidas.

3.2.1 Para separación de carriles en el mismo sentido:

Función: Separación de carriles del mismo sentido de circulación, con prohibición de maniobra de cambio de carril, y obligación de seguir las indicaciones de una flecha de dirección, cuando ésta esté presente en cualquiera de los carriles.

Utilización: La línea continua deberá utilizarse lo menos posible como marca de separación de carriles del mismo sentido. El empleo de esta marca solamente está justificado en casos muy especiales: por ejemplo, si circunstancias de visibilidad o escasas posibilidades de señalización hacen temer que una determinada proporción de conductores pueda decidir utilizar una salida o realizar un giro, trenzándose con los vehículos que circulan por un carril contiguo.

La longitud de estas marcas dependerá de las características geométricas del tramo, así como de la velocidad. Dado que, en general, no es aconsejable utilizar este tipo de marcas, no se dan normas sobre su longitud, ya que la misma dependerá del estudio que justifique su implantación.

En los accesos a nudos se deberá emplear la marca continua solamente para separar carriles en que los vehículos estén obligados -por medio de flecha en el pavimento- o tomar direcciones distintas. Así pues, cuando en dos carriles contiguos se permita un mismo movimiento, la marca de separación entre ellos deberá ser discontinua.

Se recomienda que la longitud mínima de las marcas de acceso a un nudo sea de 29 metros (equivalente a 10 trazos de marca longitudinal discontinua de preaviso) en calzadas con velocidad máxima permitida, VM igual o menor de 60 km/h. En las de VM mayor de 60 km/h la longitud mínima será de 48,5 metros (equivalente a 10 trazos de marca longitudinal discontinua de preaviso).

Marca: M-2.1.

3.2.2 Para separación de sentidos en calzada de dos o tres carriles:

Función: Prohibición del adelantamiento por no disponerse de la visibilidad necesaria para completarlo, una vez iniciado, o para desistir de él.

Utilización: También se deberá emplear:

1. En vías secundarias, en todo acceso a una intersección con una vía prioritaria.
2. Inmediatamente antes de cruzar un paso a nivel.
3. En todos aquellos casos en que razones de seguridad o de ordenación de la circulación, mediante el oportuno estudio, lo justifiquen.

La marca longitudinal continua para separación de sentidos podrá ir acompañada de una marca longitudinal discontinua adosada (apartado 3.3). En tal caso su función se referirá únicamente a los vehículos cuyos conductores encuentren la marca continua por el lado del carril por el que circulan. Ello no impedirá que un vehículo pueda volver a su carril después de realizar un adelantamiento.

Observaciones: En los casos en que la marca longitudinal continua se utilice como consecuencia de la falta de visibilidad para adelantamiento, se iniciará cuando la distancia de visibilidad disponible -observador y obstáculo a 1,2 metros de altura sobre el pavimento y a 1 metro del borde interior de su carril- sea inferior a la necesaria indicada en la tabla 1 en función de la velocidad máxima permitida VM.

La marca continua finalizará en el punto en que se vuelva a disponer de una distancia de visibilidad igual a la dada por la tabla 1 en vías existentes, y por la tabla 2 en vías de nuevo trazado.

TABLA 1

Distancia de visibilidad necesaria (DVN) para no iniciar la marca continua de prohibición de adelantamiento o para finalizarla en vías existentes

Velocidad máxima (km/h) .....	40	50	60	70	80	90	100
DVN (m) .....	50	75	100	130	165	205	250

TABLA 2

Distancia de visibilidad necesaria (DVN) para finalizar la marca continua de prohibición de adelantamiento en vías de nuevo trazado

Velocidad máxima (km/h) .....	40	50	60	70	80	90	100
DVN (m) .....	145	180	225	265	310	355	395

Cuando entre dos prohibiciones de adelantamiento quede un tramo de una longitud inferior a la dada por la tabla 1, se unirán ambas prohibiciones, ya que no se cuenta con suficiente distancia para completar el adelantamiento o para desistir de él. En vías de nuevo trazado es deseable que la longitud del tramo no baje de la indicada en la tabla 3.

TABLA 3

Distancia deseable entre dos marcas continuas de prohibición de adelantamiento en vías de nuevo trazado

Velocidad máxima (km/h) .....	40	50	60	70	80	90	100
DM (m) .....	160	200	245	290	340	385	435

Cuando la aplicación de la regla anterior resulte en una elevada proporción del tramo con marca vial continua, deberá reconsiderarse la velocidad máxima permitida VM, a fin de disminuir dicha proporción.

Cuando se estreche la calzada en un tramo corto, de manera que los carriles resultantes tengan una anchura inferior a 3,25 metros, se prohibirá el adelantamiento, en el sentido de la convergencia, a lo largo del tramo en que se reduzca la anchura.

En los demás casos, es decir, cuando la prohibición de adelantamiento no venga impuesta por visibilidad insuficiente o estrechamiento de la calzada, la longitud de la línea continua dependerá del estudio que se haga.

Marca: M-2.2.

Ejemplo: E-9.

3.2.3 Para separación de sentidos en calzada de cuatro o más carriles:

Función: Separación de la parte de calzada reservada a cada sentido de circulación.

Observación: Si excepcionalmente se considerase necesario aumentar la separación entre las dos líneas, se pintará un cebreado entre ambas, siempre que aquella sea al menos de 0,50 metros.

Marca: M-2.3.

3.2.4 Para separación de carriles especiales:

Función: Separación de carril destinado a determinados vehículos en tramos en que, por razones de seguridad o funcionales, no proceda permitir la maniobra de cambio de carril.

Marca: M-2.4.

3.2.5 Para separación de carriles de entrada o de salida:

Función: Separación de carril de entrada o de salida, en que normalmente está prevista una aceleración o deceleración de los vehículos, en tramo en que no proceda maniobra de cambio de carril.

Observaciones: Suele constituir una prolongación de las marcas de contorno de la zona cebrada.

En los carriles de entrada tiene como finalidad conseguir que los vehículos circulen paralelamente a los de la calzada principal, y permitir su incorporación a ésta cuanto antes.

En los carriles de salida tiene como finalidad conseguir apartar cuanto antes de la calzada principal a los vehículos que salen, aun antes de reducir su velocidad.

Marca: M-2.4

Ejemplo: E-2.

3.2.6 Para borde de calzada:

Función: Delimitación del borde de la calzada.

La anchura de la marca vial no se contará en la de la calzada.

Utilización:

a) Obligatoriamente cuando el arcén tenga una anchura igual o mayor de 1,5 metros, salvo lo previsto en el apartado c.

b) Obligatoriamente en los ocho casos enumerados en el apartado 3.1.7. c.

c) Obligatoriamente en el borde exterior de una autopista o autovía cuando no se aplique lo previsto en el apartado 3.1.7. b.

d) Obligatoriamente en el borde interior de una autopista o autovía de calzadas separadas.

e) Optativamente como alternativa a la marca longitudinal discontinua, cuando la anchura del arcén sea inferior a 1,5 metros.

Observaciones: Las marcas viales que correspondan a una zona en que la calzada cambie bruscamente de anchura no deberán formar un ángulo con el eje de la calzada cuya cotangente sea inferior a  $VM/150$  cuando  $VM \leq 60$  km/h, ni a  $0,6 \cdot VM$ , cuando  $VM > 60$  km/h. Tampoco podrán tener una longitud inferior a 30 metros en poblado ni a 60 metros fuera de él.

Longitud:

En las utilizaciones «a», «c», «d», y «e»: A lo largo de toda la vía, excepto en las intersecciones y accesos permitidos.

En la utilización «b»: En general a todo lo largo del tramo en que se den las circunstancias que supongan el empleo de la marca

continua para borde de calzada. En los casos 1, 2, 3, 4 y 7 del apartado 3.1.7. c se anticipará la iniciación de la marca continua con un tramo de aproximación, y en los casos 3 y 7 se prolongará la marca continua con un tramo de salida, en una longitud mínima igual en ambos casos a 50 metros en vías con  $VM \leq 60$  km/h, y a 100 metros en vías con  $VM > 60$  km/h.

Marcas: M-2.5 y M-2.6.

3.2.7 Para contorno de isleta infranqueable:

Función: Indicación de los límites de una zona de calzada excluida al tráfico y que, generalmente, tiene por objeto:

Proporcionar una transición suave para bordear un obstáculo o para realizar una maniobra de convergencia o divergencia de carriles, o

Proteger una zona de espera.

Anchura: La correspondiente a la marca para borde de calzada en que esté situada.

3.3 Marcas longitudinales continuas adosadas a discontinuas.-Significado:

Cuando una marca consiste en una línea longitudinal continua adosada a otra discontinua, los conductores no deben tener en cuenta más que la línea situada del lado por el que circulan. Esta disposición no impide que los vehículos que hayan efectuado un adelantamiento vuelvan a su derecha.

3.3.1 Para regulación del adelantamiento en calzada de dos o tres carriles y doble sentido de circulación:

Función: Además de separar los sentidos de circulación, prohibir el adelantamiento a los vehículos situados en el carril contiguo a la marca continua.

Observación: La marca continua deberá ocupar el eje de separación entre carriles.

Longitud: La que corresponda a cada marca -continua o discontinua- considerada por separado en el sentido correspondiente.

Marcas: M-3.2 y M-3.3.

Ejemplos: E-8 y E-9.

3.3.2 Para regulación del cambio de carril entre carriles del mismo sentido:

Función: Además de separar carriles reservados a un mismo sentido de circulación, prohibir efectuar una de las maniobras posibles de cambio de carril.

Observaciones: El uso de esta marca deberá restringirse lo más posible, reservándola para casos muy excepcionales en los que existan problemas de visibilidad o reducido espacio, y no utilizándola simplemente para prohibir maniobras cuya realización adecuada deberá indicarse, con la suficiente anticipación, por medio de flechas de dirección en el pavimento, con independencia de la conveniente señalización vertical.

Longitud: La que corresponda al tramo en el que no se permita el cambio de carril.

Marcas: M-3.1, M-3.2 y M-3.3.

3.4 Marcas transversales.

3.4.1 Marcas transversales continuas:

Significado: Una línea continua dispuesta a lo ancho de uno o varios carriles del mismo sentido indica que ningún vehículo o animal ni su carga debe franquearla, en cumplimiento de la obligación impuesta por:

Una señal de detención obligatoria,

Una marca vial de «stop»,

Una señal de prohibición de pasar sin detenerse,

Un paso para peatones, indicado por la marca M-4.3 o por una señal vertical,

Una señal de paso a nivel,

Un semáforo, o

Una señal de detención efectuada por un agente de la circulación.

3.4.1.1 Línea de detención:

Función: Fijación de la línea que ningún vehículo debe rebasar según el significado expuesto.

Observación: El conductor que deba obedecer una línea de detención deberá disponer de suficiente visibilidad del resto de la circulación, incluidos los peatones.

Longitud: La correspondiente a la anchura de los carriles a los que se refiere la obligación de detenerse.

Marca: M-4.1.

Ejemplo: E-2.

### 3.4.2 Marcas transversales discontinuas:

Significado: Una línea discontinua dispuesta a lo ancho de uno o varios carriles indica que, salvo en circunstancias anormales que reduzcan la visibilidad, ningún vehículo o animal ni su carga debe franquearla, cuando tengan que ceder el paso en cumplimiento de la obligación impuesta por:

Una señal o marca de ceda el paso,  
Por una flecha verde de giro en un semáforo, o  
Cuando no haya ninguna señal de prioridad, por aplicación de las normas que rigen ésta.

#### 3.4.2.1 Línea de ceda el paso:

Función: Fijación de la línea que ningún vehículo o animal debe rebasar según el significado expuesto.

Observación: En calzada de doble sentido de circulación se procurará que el trazo situado más a la izquierda, junto a la marca para separación de sentidos, esté completo.

Longitud: Toda la anchura del carril o carriles a que se refiere la obligación de ceder el paso.

Marca: M-4.2.

#### 3.4.2.2 Marca de paso para peatones:

Significado: Una serie de líneas de gran anchura, dispuestas en bandas paralelas al eje de la calzada y formando un conjunto transversal a la misma, indica un paso para peatones, donde los conductores de vehículos o de animales deben dejarles paso.

Observación: En vía con velocidad máxima (VM) mayor de 60 kilómetros por hora no se deberá marcar paso para peatones, a no ser que esté protegido por medio de semáforo.

Dimensiones: La anchura del paso podrá ser variable en función de la intensidad de proyecto de peatones. No deberá tener una anchura inferior a 4 metros. Sin embargo en ciertos casos, como puede ser el de una vía con velocidad máxima (VM) menor de 40 kilómetros por hora, y escasa anchura, podrá reducirse a la del paso hasta 2,5 metros, si las circunstancias así lo aconsejasen.

Se procurará que no quede banda con anchura inferior a 50 centímetros, para lo cual se hará que la banda más próxima al borde de la calzada o al bordillo quede a una distancia del mismo comprendida entre 0 y 50 centímetros.

Se procurará que en vía de doble sentido de circulación, el eje de la marca de separación de sentidos coincida con el eje de una banda o de un vano.

Marca: M-4.3.

#### 3.4.2.3 Marca de paso para ciclistas:

Función: Indicación del lugar de la calzada por donde deben atravesar los ciclistas.

Marca: M-4.4.

### 3.5 Flechas.

#### 3.5.1 Flecha de dirección o de selección de carriles:

Significado: Una flecha pintada en una calzada dividida en carriles por marcas longitudinales significa que todo conductor debe seguir con su vehículo o animal el sentido o uno de los sentidos indicados en el carril por el que circula.

Función: Indicación del movimiento o de los movimientos permitidos u obligados a los conductores que circulan por ese carril en el próximo nudo.

Observaciones:

Las flechas se utilizarán únicamente en nudos acondicionados y con gran intensidad de movimientos de giro.

El número de flechas -únicas o dobles- estará en función de la visibilidad y velocidad de la vía. No obstante lo anterior, cuando se utilice esta marca, se dispondrá un mínimo de dos flechas antes de llegar a una línea continua que prohíba el cambio de carril o, si ésta no existiera, antes del lugar en que se realice el cambio de dirección o de la sección en que se encuentre la línea de detención.

La distancia entre flechas consecutivas en un mismo carril será, como mínimo, de 20 metros y la separación entre la línea de detención y la flecha más próxima será, como mínimo también, de 5 metros.

Se tendrá especial cuidado en evitar que flechas situadas a la misma altura en la calzada, pero en carriles distintos, indiquen direcciones que se crucen (por ejemplo, dos flechas dobles, de frente y de giro a la derecha, en dos carriles contiguos).

Cuando una flecha vaya seguida inmediatamente por una inscripción en el pavimento indicará únicamente que la dirección de la flecha es la que hay que seguir para dirigirse hacia el lugar cuyo nombre aparezca escrito, pero para que no implique obligación de que todo el que circule por ese carril tenga que tomar la dirección indicada por la flecha, será necesario marcar a continuación en el mismo carril, sin acompañamiento de ninguna inscrip-

ción y a una distancia no superior a los 20 metros, otra flecha que señale si el carril está reservado para la dirección indicada u otras flechas si, por el contrario, puede ser utilizado por vehículos que sigan otras direcciones.

Marcas: M-5.1 y M-5.2.

#### 3.5.2 Flecha de salida:

Función: Indicación a los conductores del lugar donde pueden iniciar el cambio de carril para utilizar un carril de salida, en especial de una autopista o autovía.

Observación: En el caso en que se juzgue necesario emplearla, se situará únicamente en el carril contiguo al de salida, siendo conveniente utilizar flechas rectas en los demás carriles, reservados al mismo sentido.

Marca: M-5.3.

#### 3.5.3 Flecha de fin de carril:

Función: Señalización de que el carril en que está situada termina próximamente y es preciso seguir su indicación.

Utilización: Se dispondrá en serie un mínimo no inferior a 4, a intervalos linealmente decrecientes.

Marca: M-5.4.

Ejemplo: E-3.

#### 3.5.4 Flecha de retorno:

Función: Una flecha, situada aproximadamente en el eje de una calzada de doble sentido de circulación y apuntando hacia la derecha, anuncia la proximidad de una línea continua que implica la prohibición de circular por su izquierda e indica, por tanto, que todo conductor debe circular con su vehículo por el carril a la derecha de la flecha.

Observación: Pueden sustituirse las marcas viales discontinuas para preaviso de marca continua, reseñadas en el apartado 3.1.6, por flechas de retorno, que tienen la ventaja de que se puede apreciar mejor la direccionalidad del preaviso.

Disposición: La zona de preaviso anterior al principio de una marca continua de prohibición de adelantamiento deberá disponerse a partir de la sección en que la distancia de visibilidad disponible sea inferior a la necesaria dada por la tabla 4 en función de la velocidad máxima (VM) permitida en el tramo.

TABLA 4

Distancia de visibilidad necesaria (DVN) al principio de una zona de preaviso

Velocidad máxima (km/h) .....	40	50	60	70	80	90	100
DVN (m) .....	185	230	270	310	350	390	435

Caso de que no resultase posible la determinación de la distancia de visibilidad disponible a que se refiere el párrafo anterior, la longitud mínima de la zona de preaviso anterior al principio de una prohibición de adelantamiento no deberá ser inferior a la fijada por la tabla 5.

TABLA 5

Longitud mínima de una zona de preaviso

Velocidad máxima (km/h) .....	40	50	60	70	80	90	100
L (m) .....	95	115	135	155	175	190	215

La flecha de retorno más próxima al principio de la marca continua deberá situarse en el centro del segundo vano -correspondiente a la marca discontinua- anterior a aquélla. La segunda flecha se situará dejando un vano libre. Las demás flechas, hasta agotar la longitud de la zona de preaviso, se situarán dejando cada vez más vanos libres: La tercera dejando 2, si  $VM \leq 70$  kilómetros por hora, y 3, si  $VM < 70$  kilómetros por hora, y las siguientes dejando 3 vanos libres, si  $VM \leq 70$  kilómetros por hora; 4, si  $70 < VM \leq 80$  kilómetros por hora, y 5, si  $VM > 80$  kilómetros por hora.

En caso de que coincidan en un mismo vano flechas de retorno de sentidos opuestos se procurará alternarlas en vanos contiguos desplazando convenientemente la antepenúltima.

Marca: M-5.5.

Ejemplo: E-10.

### 3.6 Inscripciones.-Función:

La inscripción en el pavimento tienen por objeto proporcionar al conductor una información complementaria, recordándole la obligación de cumplir lo ordenado por una señal vertical o en ciertos casos imponer por sí misma una determinada prescripción.

#### Disposición:

Las dimensiones de las letras varían en función de la velocidad máxima (VM) y, en todo caso, serán letras convenientemente alargadas en sentido longitudinal para que aparezcan proporcionadas desde el punto de vista del conductor.

Las palabras cuya longitud rebase un sólo renglón se abreviarán para que quepan en él; de lo contrario se fraccionarán en dos renglones como máximo. Si la distancia libre entre renglones es superior a seis veces la altura de las letras, podrán disponerse los renglones en orden inverso; en caso contrario se dispondrá más lejos la primera mitad de la palabra.

Longitud: Vía con  $VM > 60$  kilómetros por hora: 4 metros.

Vía con  $VM \leq 60$  kilómetros por hora: 1,6 metros.

Marcas: En las figuras adjuntas se indican las dimensiones y superficies que ocupan tanto las letras del abecedario como los números, en los dos tipos de vía.

#### 3.6.1 De carril o zona reservada:

Función: Indicación de que un carril o zona de la vía están reservados, temporal o permanentemente, para la circulación, estacionamiento o parada de determinados vehículos como, por ejemplo, autobuses («bus») y taxis («taxi»).

Marcas: M-6.1 y M-6.2.

#### 3.6.2 De dirección:

Función: Indicación de un número de carretera, punto geográfico, población, estacionamiento, aeropuerto u otro lugar que se pueda alcanzar siguiendo por el carril en que estén situadas las inscripciones y efectuando los cambios de dirección indicados por las flechas que ocasionalmente puedan situarse en el mismo carril e inmediatas a la inscripción (apartado 3.5).

#### 3.6.3 Señales horizontales:

Significado: Pintadas en color blanco tienen el mismo significado que sus homólogas verticales.

Afectan únicamente al carril o carriles sobre el o los que estén pintadas.

Su uso es facultativo.

##### 3.6.3.1 De stop:

Función: Indicación al conductor de la obligación de detener su vehículo ante una próxima línea de detención o, si ésta no existiera, inmediatamente antes de la calzada a la que se aproxima, y de ceder el paso a los vehículos que circulen por esa calzada.

Situación: Esta señal se situará antes de la línea de detención (apartado 3.4.1) o, si ésta no existiera, antes de la marca de borde de calzada, a una distancia comprendida entre 2,5 y 25 metros, recomendándose entre 5 y 10 metros.

Marcas: M-6.3 y M-6.4.

##### 3.6.3.2 De ceda el paso:

Función: Indicación al conductor de la obligación que tiene de ceder el paso a los vehículos que circulen por la calzada a la que se aproxima, y de detenerse si es preciso ante la línea de ceda el paso.

Situación: Esta señal se situará antes de la línea de ceda el paso (apartado 3.4.2) o del lugar donde se haya de ceder el paso, a una distancia entre 2,5 y 25 metros, recomendándose entre 5 y 10 metros.

Marca: M-6.5.

##### 3.6.3.3 De limitación de velocidad:

Función: Indicación de que ningún vehículo debe sobrepasar la velocidad expresada en km/h.

Observaciones: La cifra podrá ir rodeada de una elipse con su eje mayor paralelo al del carril.

Marcas: M-6.6 y M-6.7.

### 3.7 Otras marcas.

#### 3.7.1 Cebreado:

Significado: Salvo si se trata de un paso para peatones, el marcado de una zona de la calzada o de una zona que sobresalga ligeramente por encima del nivel de la calzada con franjas oblicuas paralelas enmarcadas por una línea continua o por líneas discontinuas, significa que ningún vehículo o animal debe penetrar en esa

zona a no ser que, si las líneas son discontinuas, que puedan hacerlo sin peligro a fin de girar para entrar en una vía transversal situada en el lado opuesto de la calzada.

Función: Incremento de la visibilidad de la zona de pavimento excluida a la circulación de vehículos y, al mismo tiempo, indicación -por medio de la inclinación de las bandas que lo constituyen- de hacia que lado deberán desviarse los vehículos para evitar un obstáculo o para realizar una maniobra de divergencia o convergencia.

Observación: Las franjas oblicuas deberán ser aproximadamente perpendiculares a la dirección del movimiento prohibido.

Marcas: M-7.1 y M-7.2.

Ejemplos: E-1, E-3, E-6 y E-7.

#### 3.7.2 Para delimitaciones de zonas o plazas para estacionamiento:

Función: Delimitación de la zona o las plazas dentro de las cuales deberán quedar los vehículos al ser estacionados por sus conductores.

Observaciones:

Esta marca, en vez de ser normalmente blanca podrá ser azul en aquellos lugares en que la duración del estacionamiento esté regulada por una reglamentación especial.

Cuando en esta zona especial no sea posible marcar los límites del estacionamiento (por ejemplo, calles con estacionamiento alterno) se podrá marcar el centro de la calzada con cuadrados de  $0,50 \times 0,50$  metros de color azul y una separación mínima entre sí de 20 metros.

Marcas: M-7.3 y M-7.4.

#### 3.7.3 De paso a nivel:

Función: Indicación de la proximidad de un paso a nivel.

Marca: M-7.5.

Ejemplo: E-11.

#### 3.7.4 De comienzo de carril reservado:

Función: En caso necesario, indicación del principio de un carril reservado a determinados vehículos.

Marca: M-7.6.

Ejemplo: E-12.

#### 3.7.5 Líneas de prohibición de parada o estacionamiento.

##### 3.7.5.1 Línea longitudinal discontinua de prohibición de estacionamiento:

Significado: Indicación de que está prohibido el estacionamiento en el lado de la calzada donde está situada. En el caso de que la prohibición sea temporal, se indicará mediante señal vertical al principio del tramo.

Color: Amarillo.

Marca: M-7.7.

##### 3.7.5.2 Línea longitudinal continua de prohibición de parada:

Significado: Indicación de que está prohibida la parada y por tanto también el estacionamiento en el lado de la calzada donde está situada. En el caso de que la prohibición sea temporal, se indicará mediante señal vertical al principio del tramo.

Color: Amarillo.

Marca: M-7.8.

##### 3.7.5.3 Líneas en zigzag:

Significado: Una línea en zigzag pintada al borde de la calzada significa que está prohibido estacionar en el lado correspondiente de la calzada a todo lo largo de esta línea.

Función: Indicación del lugar de la calzada en que el estacionamiento está prohibido a los vehículos en general, por estar reservado para algún uso especial que no implique larga permanencia de ningún vehículo. Generalmente se utilizará en zonas de parada (no estacionamiento) de autobuses o destinadas a la carga o descarga de vehículos.

Color: Amarillo.

Marca: M-7.9.

##### 3.7.5.4 Cuadrícula:

Función: Recordatorio a los conductores de la prohibición de penetrar en una intersección aun cuando el semáforo lo permita o gocen de prioridad, si la situación de la circulación es tal que previsiblemente puedan quedar detenidos de forma que impidan u obstruyan la circulación transversal.

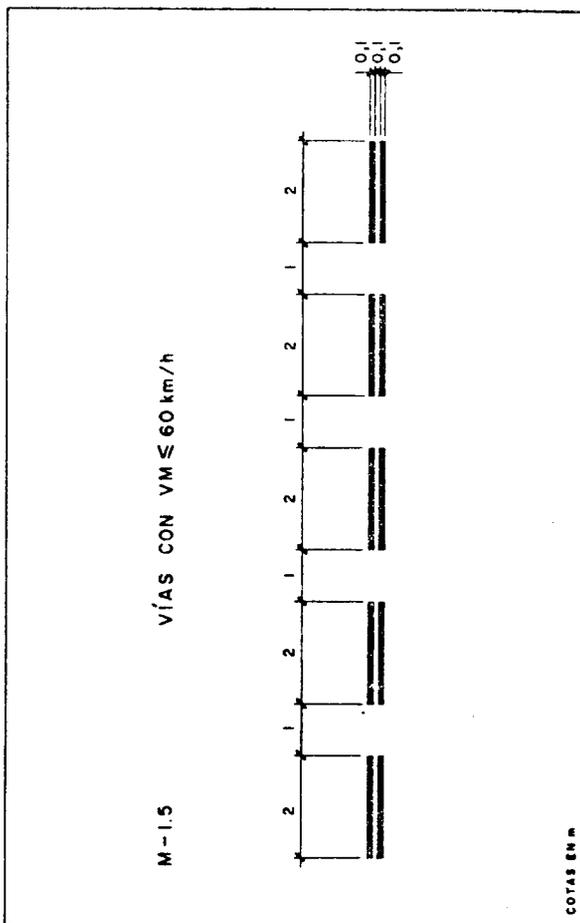
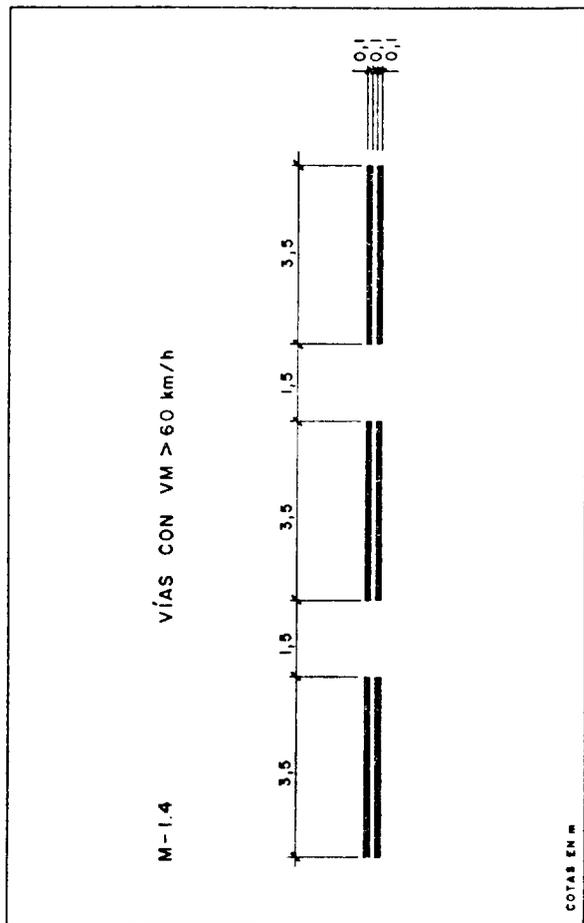
Color: Amarillo.

Marca: M-7.10.

Ejemplo: E-13.

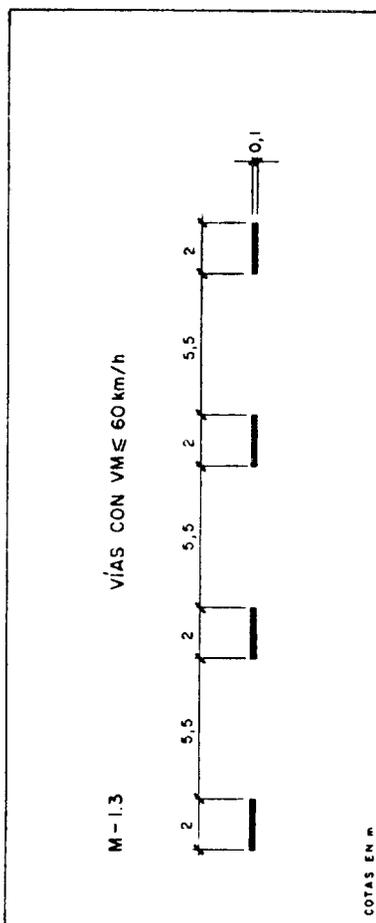
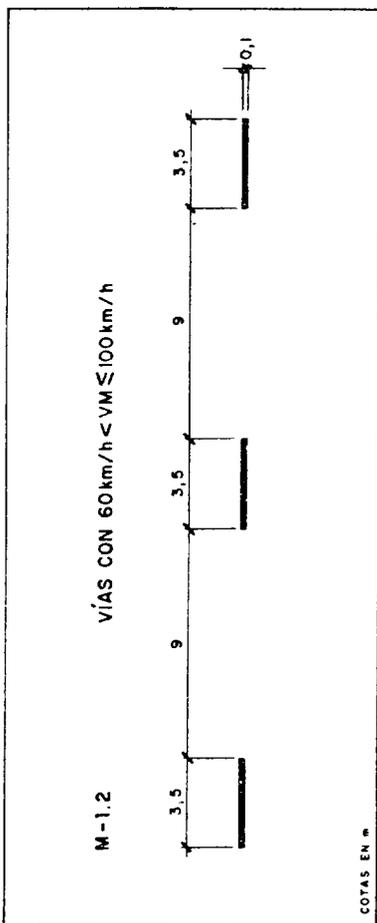
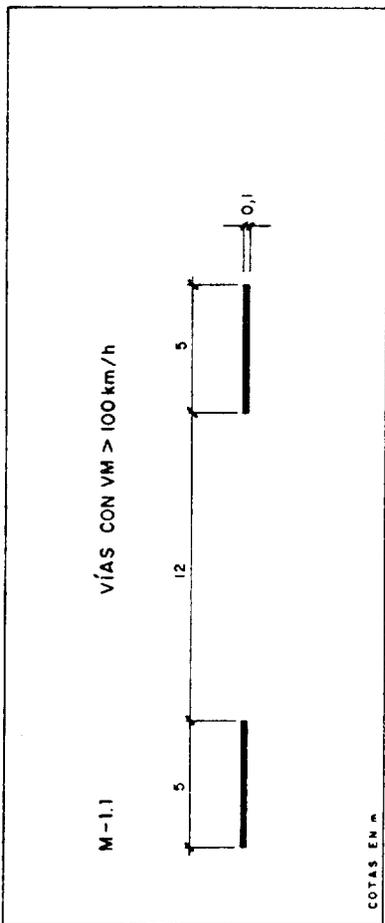
MARCAS LONGITUDINALES DISCONTINUAS

PARA SEPARACIÓN DE CARRILES REVERSIBLES



MARCAS LONGITUDINALES DISCONTINUAS

PARA SEPARACIÓN DE CARRILES NORMALES





MARCAS LONGITUDINALES CONTINUAS

PARA SEPARACIÓN DE CARRILES EN EL MISMO SENTIDO

M-2.1



COTAS EN mm

PARA SEPARACIÓN DE SENTIDOS

M-2.2 CALZADA DE DOS O TRES CARRILES



COTAS EN mm

M-2.3 CALZADA DE CUATRO O MÁS CARRILES



COTAS EN mm

PARA SEPARACIÓN DE CARRIL ESPECIAL O CARRIL DE ENTRADA O SALIDA

M-2.4

±0,4 EN VÍA CON VM > 100 km/h  
±0,3 EN VÍA CON VM ≤ 100 km/h



COTAS EN mm

MARCAS LONGITUDINALES DISCONTINUAS

PARA BORDE DE CALZADA

M-1.11

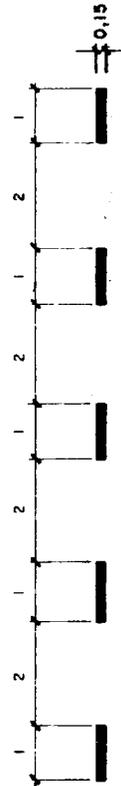
VÍAS CON VM > 100 km/h (SOLO BORDE DERECHO)



COTAS EN mm

M-1.12

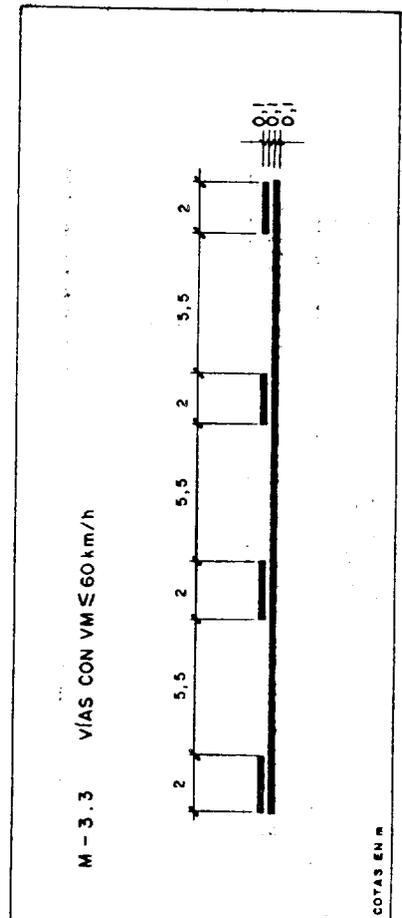
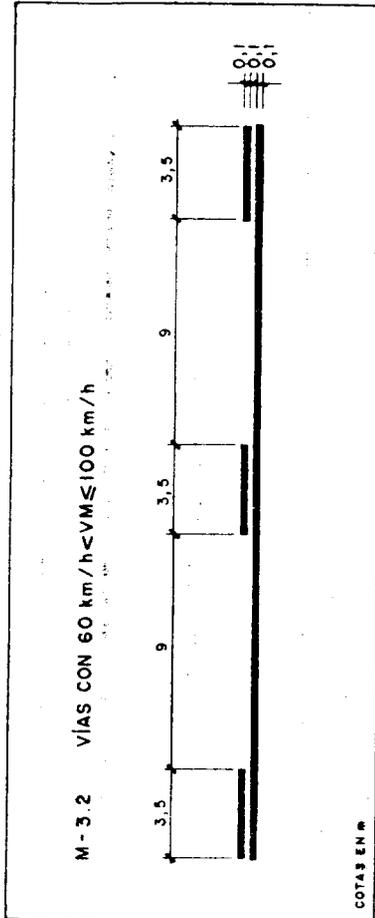
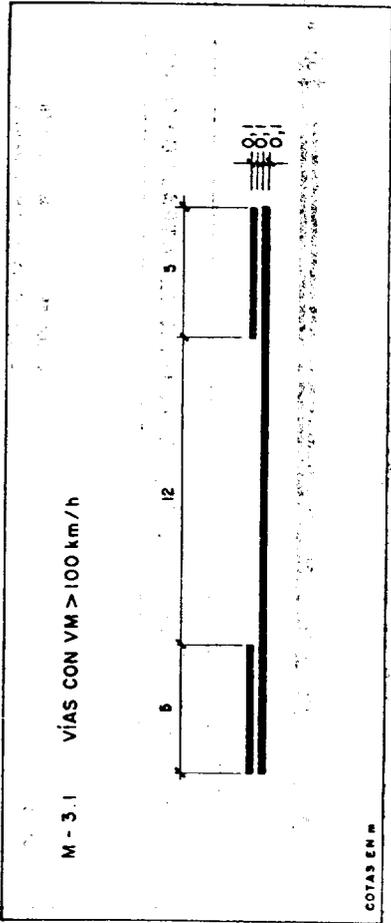
VÍAS CON VM ≤ 100 km/h Y ARCEN < 1,5 m



COTAS EN mm

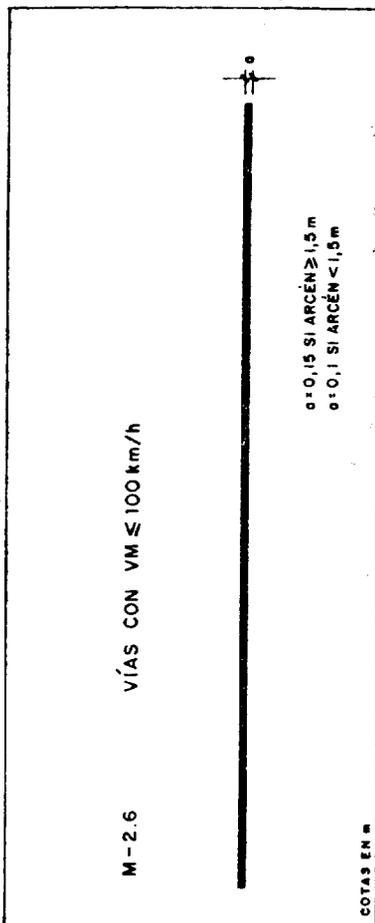
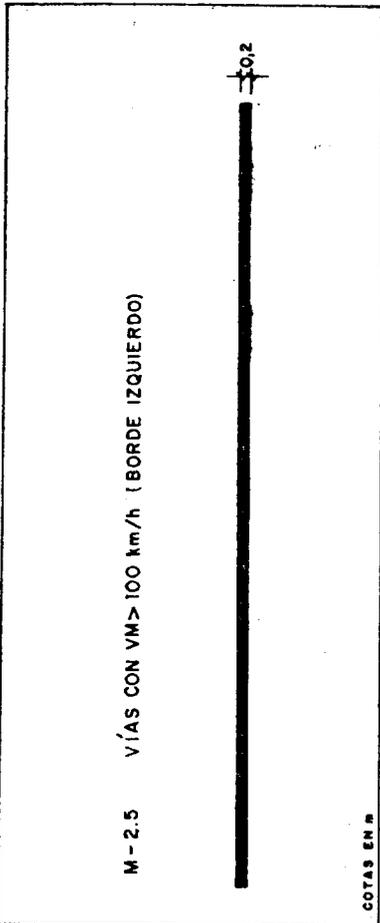
MARCAS LONGITUDINALES CONTINUAS  
ADOSADAS A DISCONTINUAS

PARA REGULACION DEL ADELANTAMIENTO

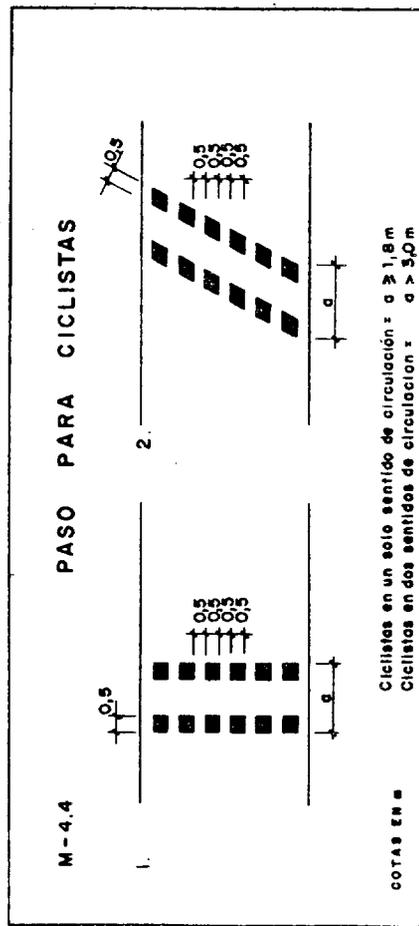
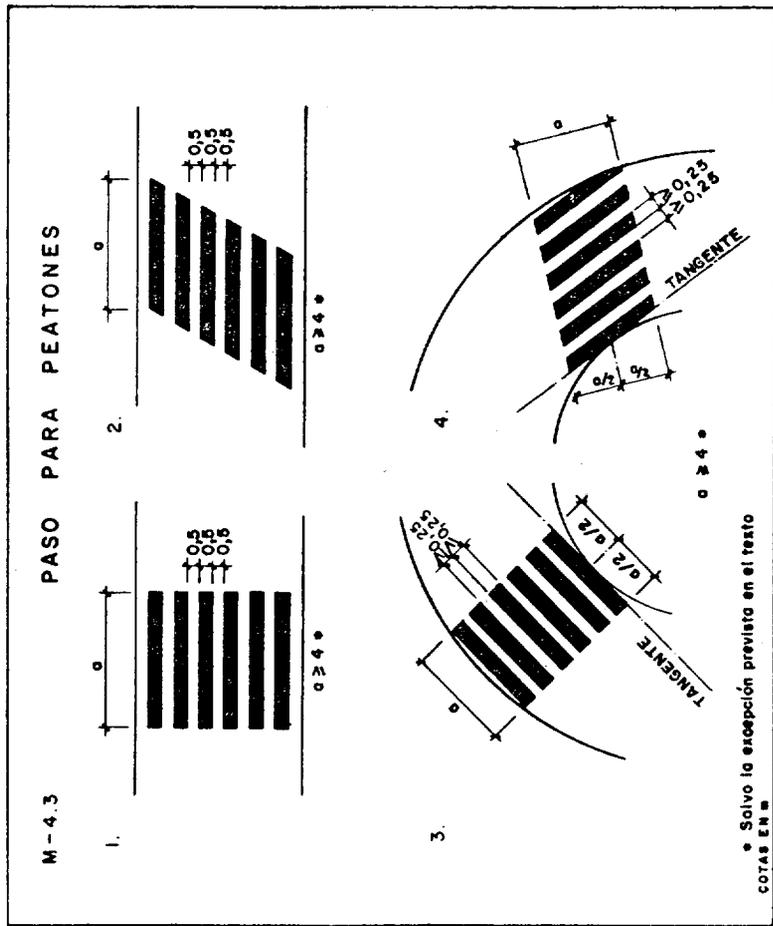
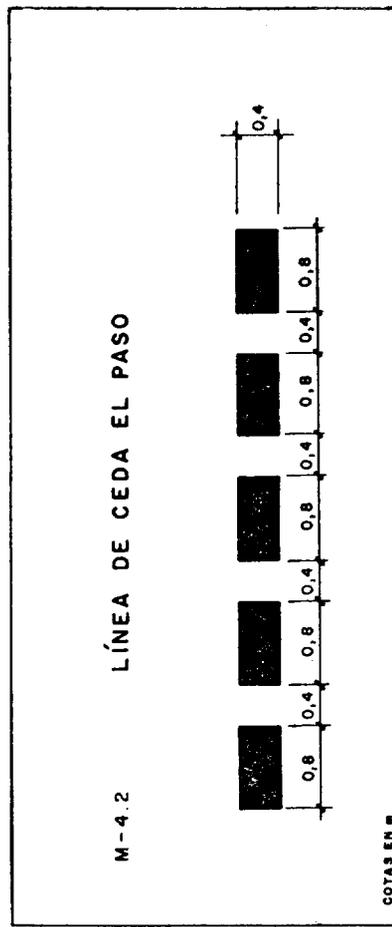
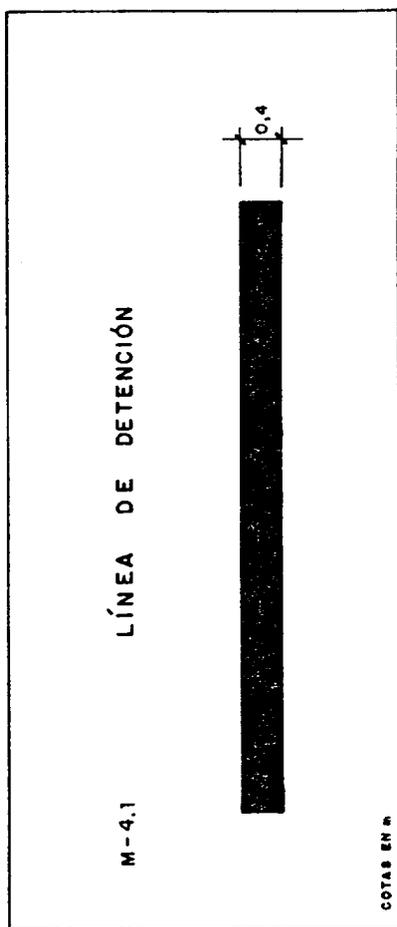


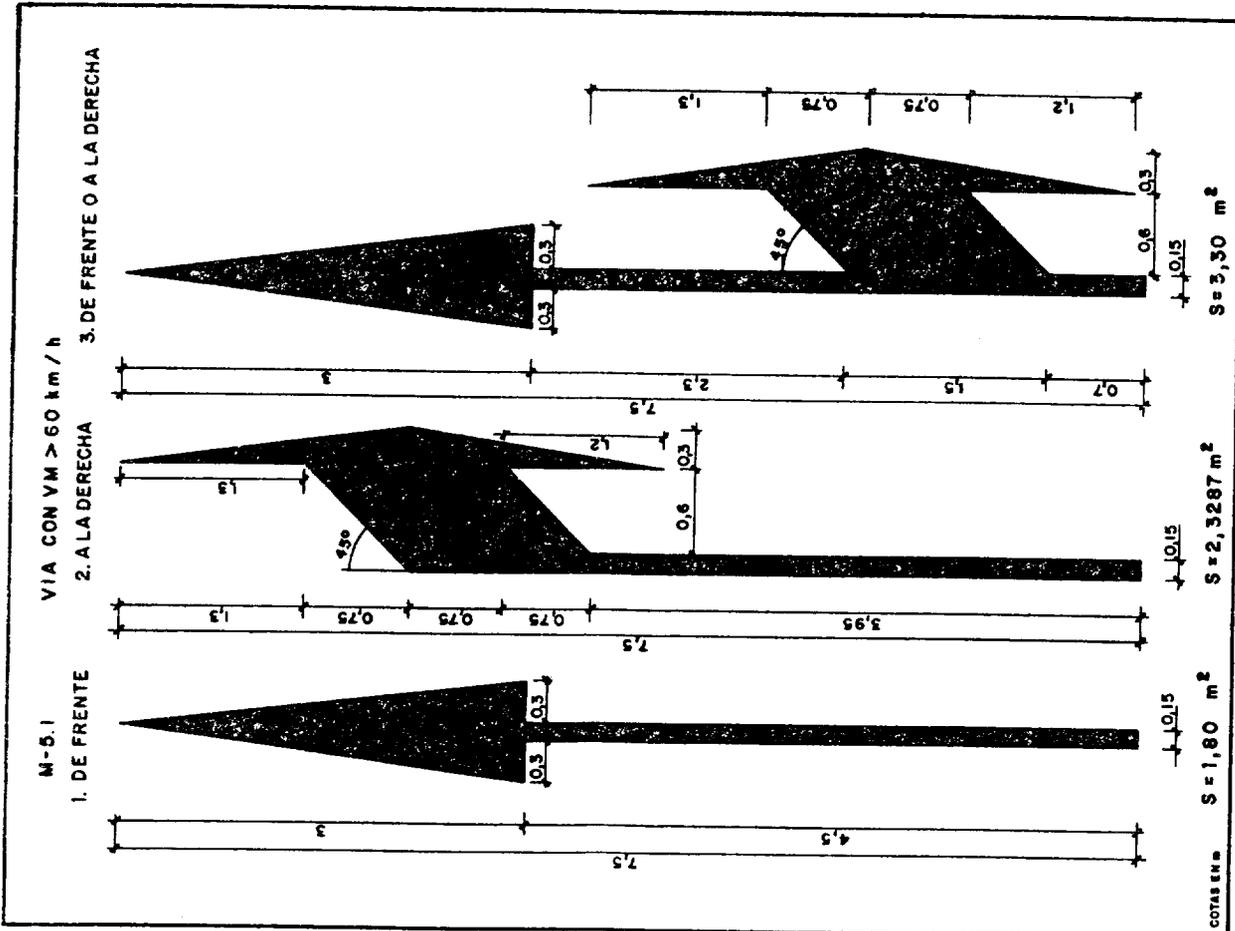
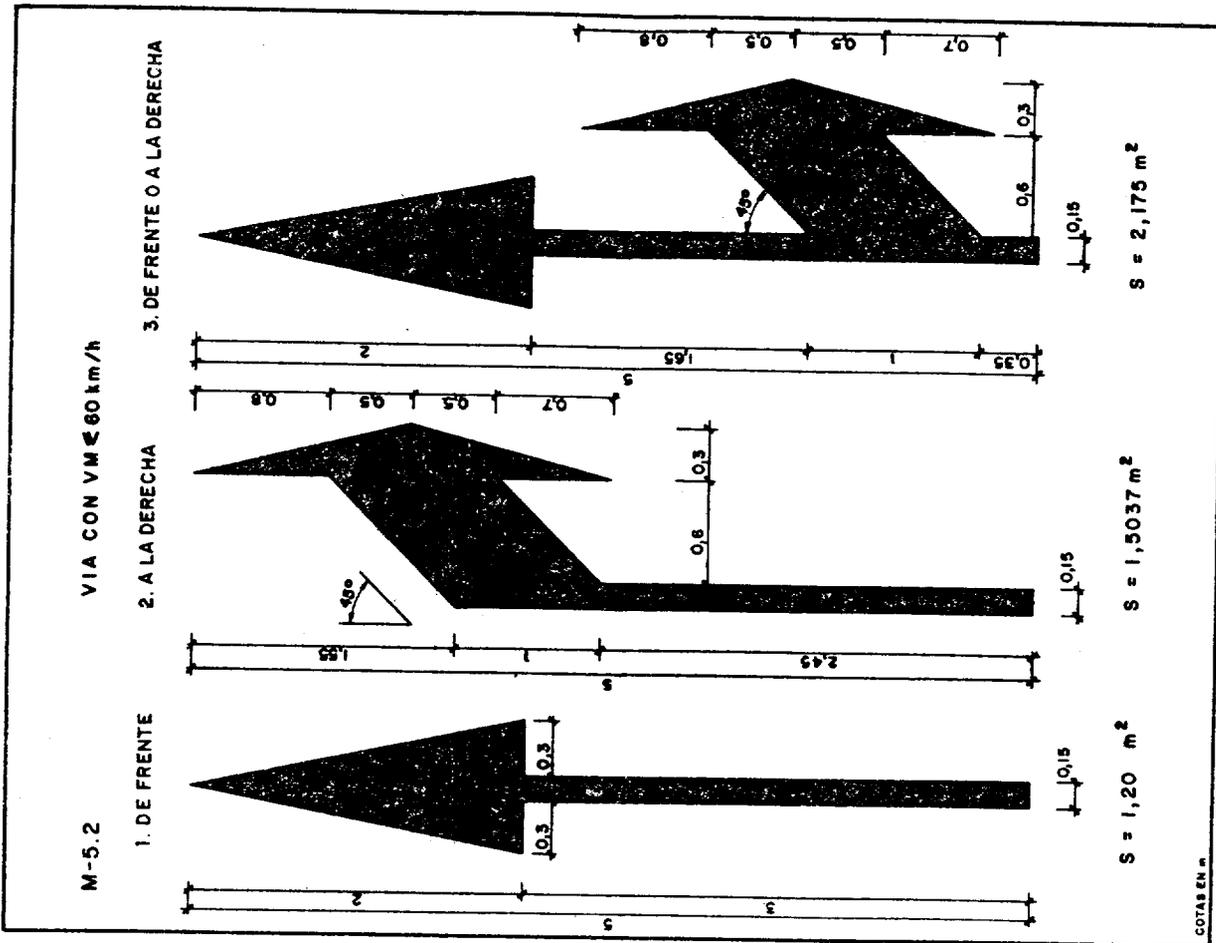
MARCAS LONGITUDINALES CONTINUAS

PARA BORDE DE CALZADA



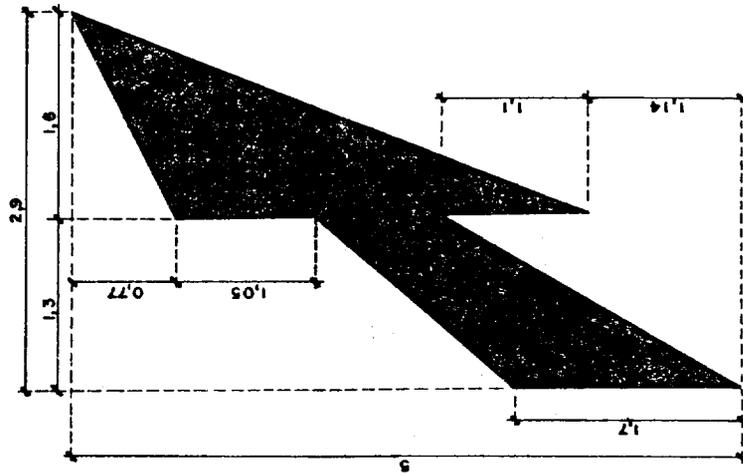
MARCAS TRANSVERSALES





FLECHA DE FIN DE CARRIL

M-5.4

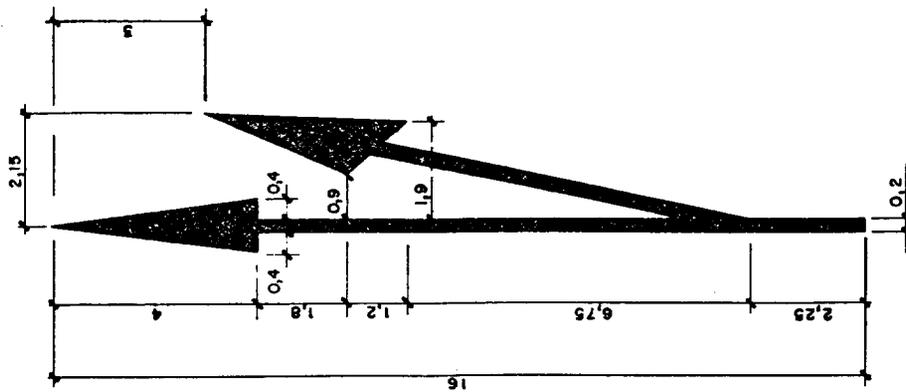


$S = 4,185 \text{ m}^2$

COTAS EN M

FLECHA DE SALIDA

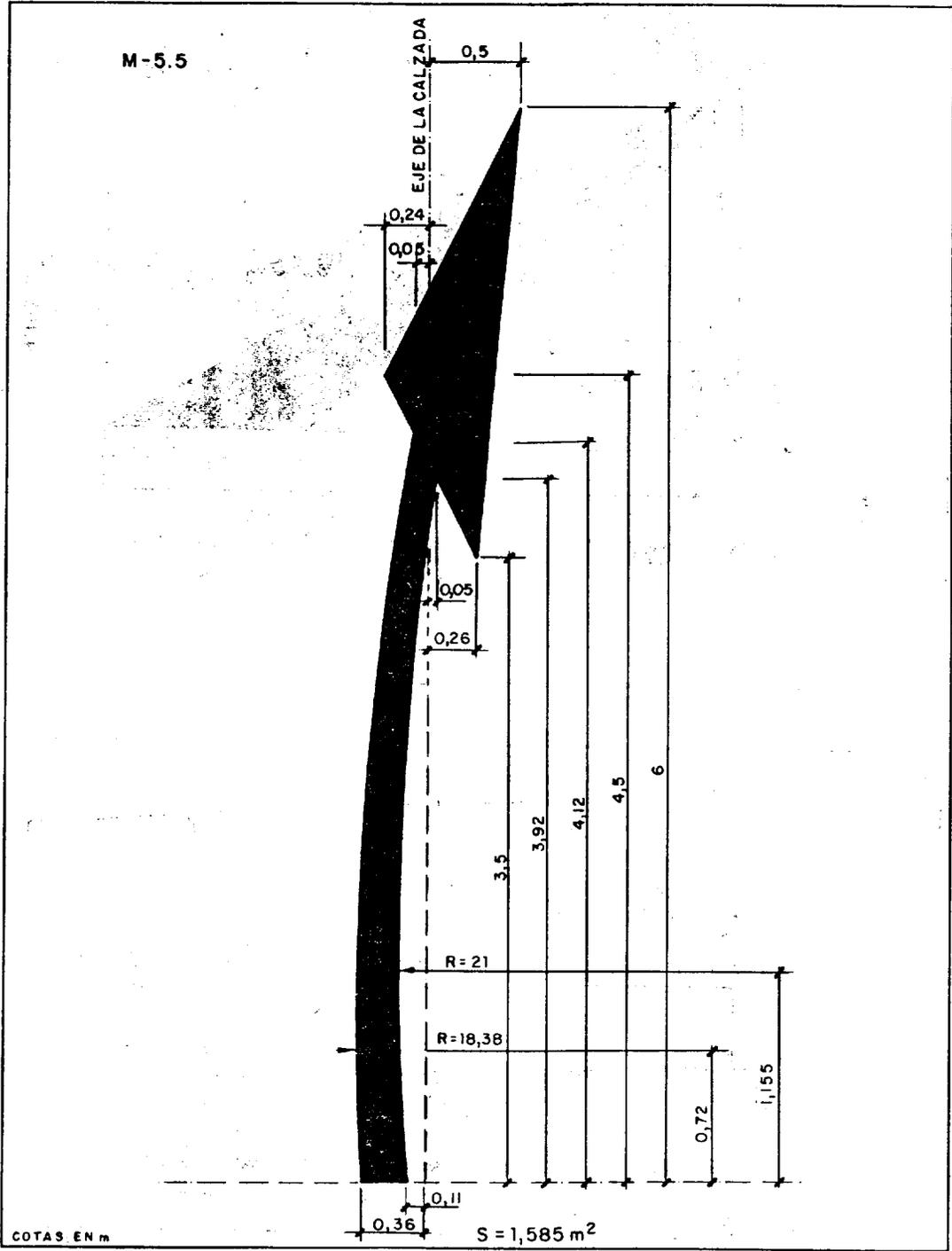
M-5.3.



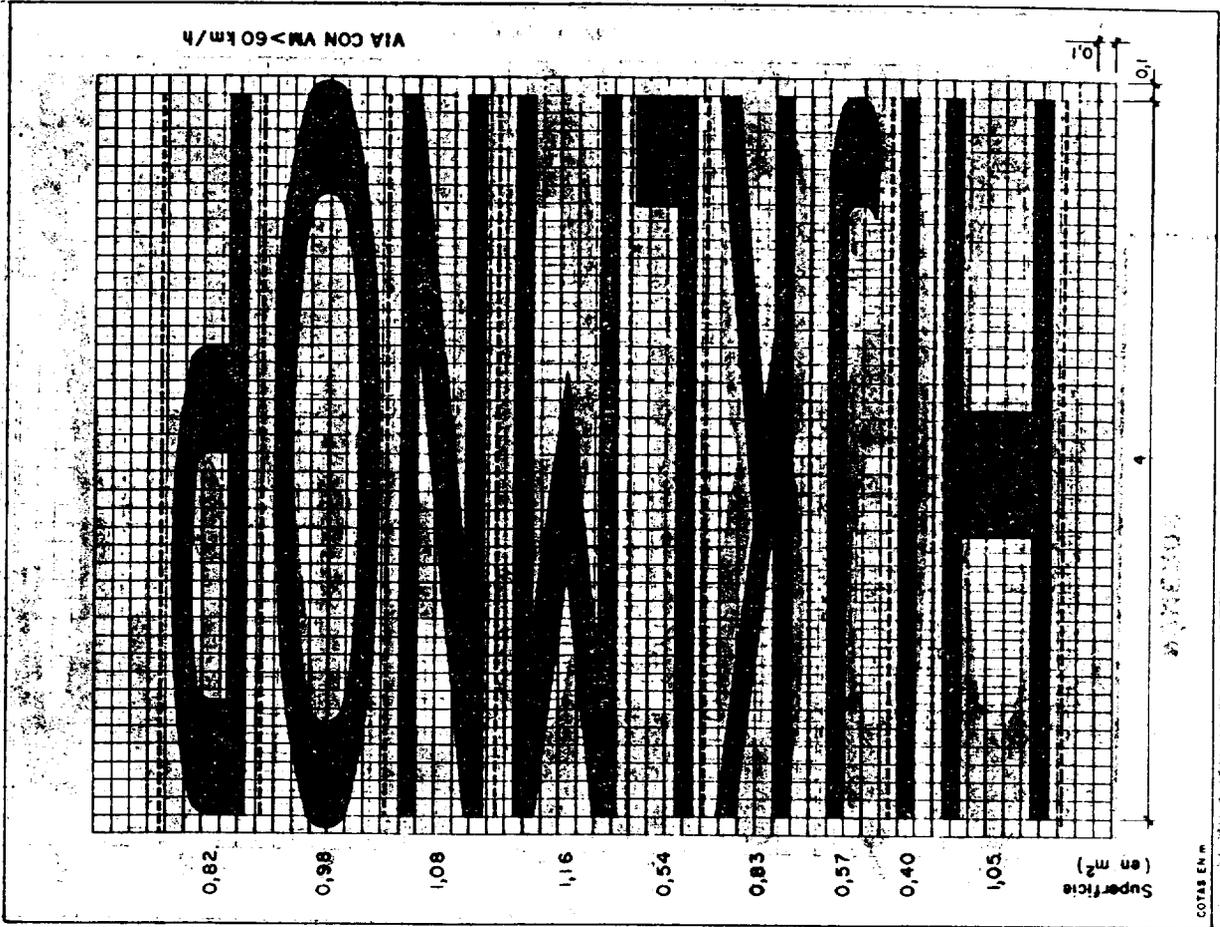
$S = 7,77 \text{ m}^2$

COTAS EN M

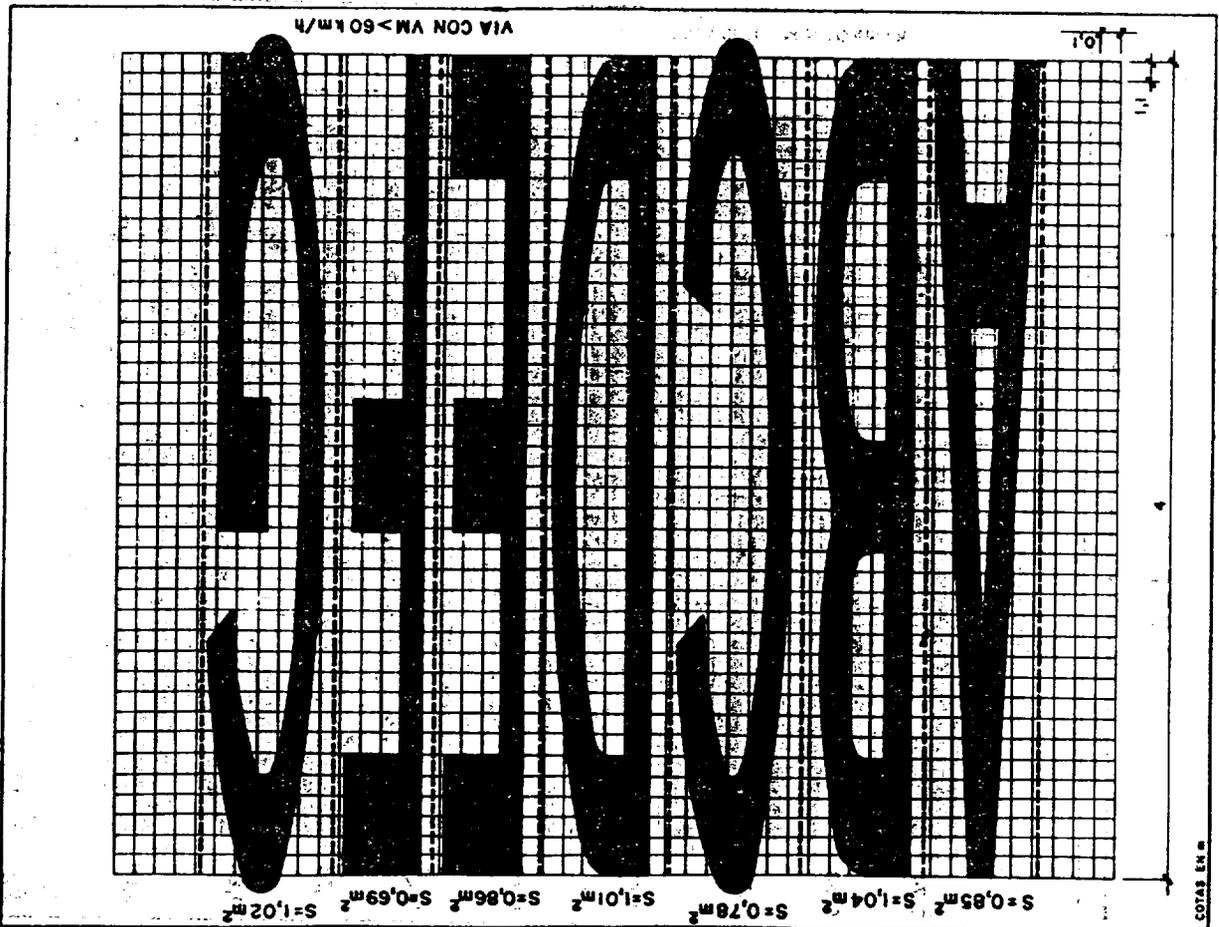
# FLECHA DE RETORNO



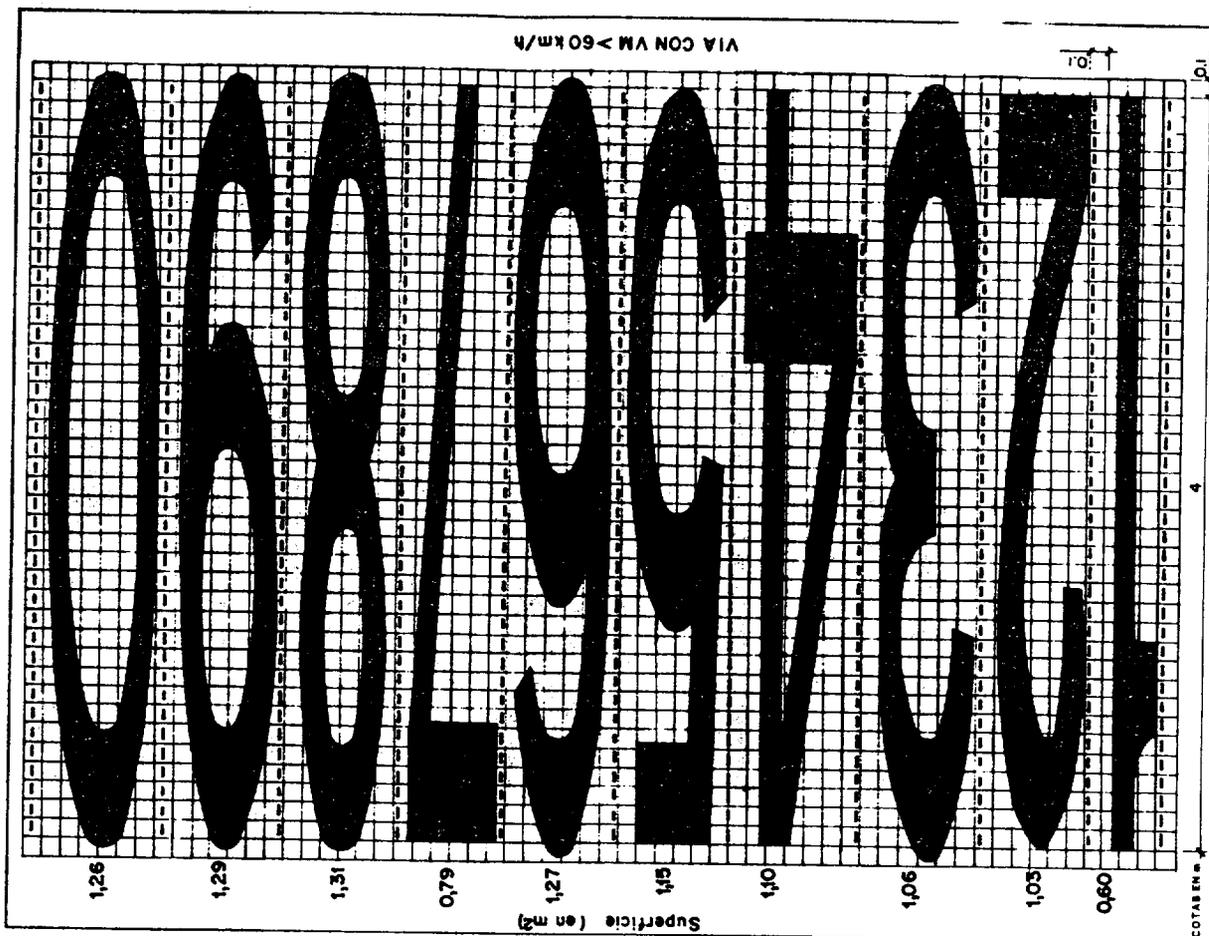
LETRAS



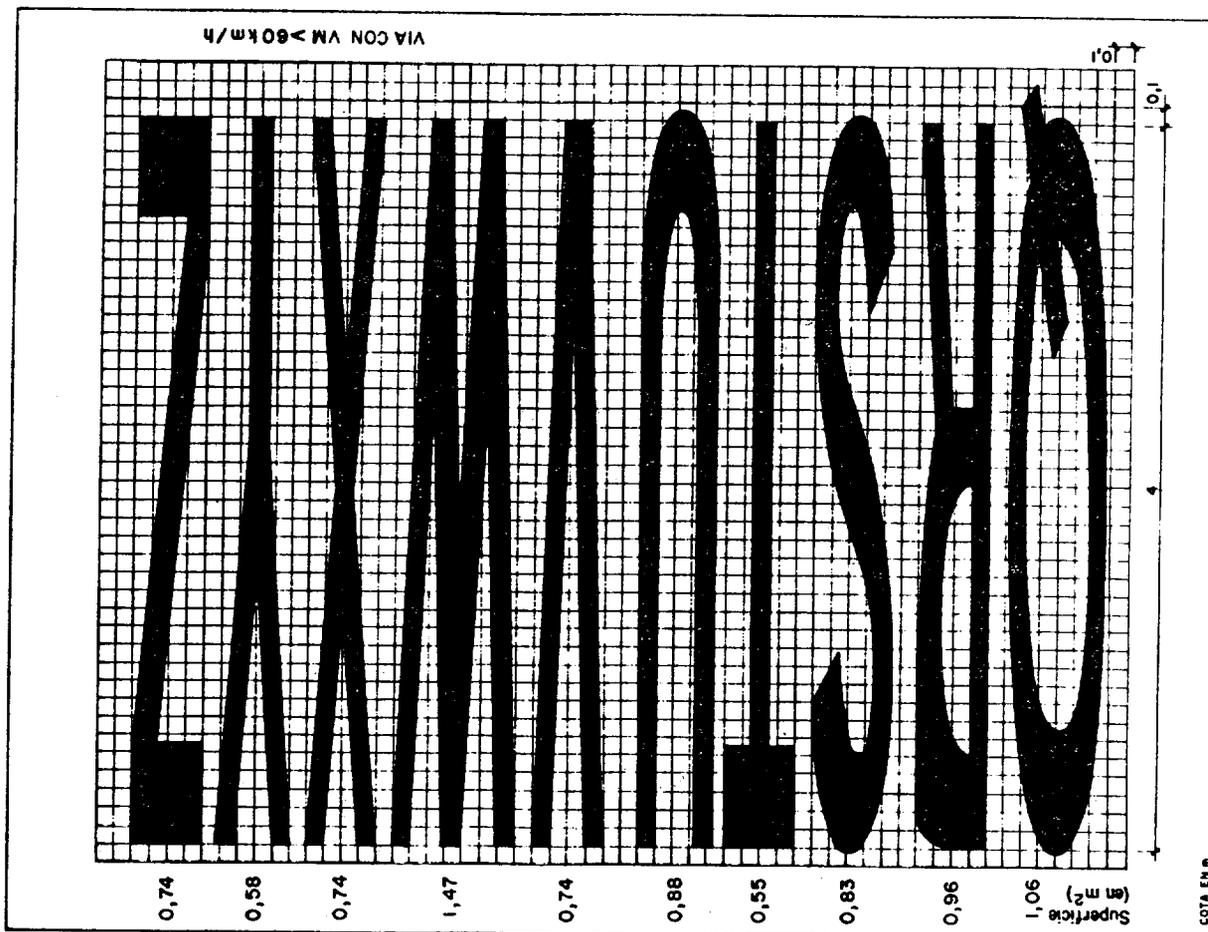
LETRAS



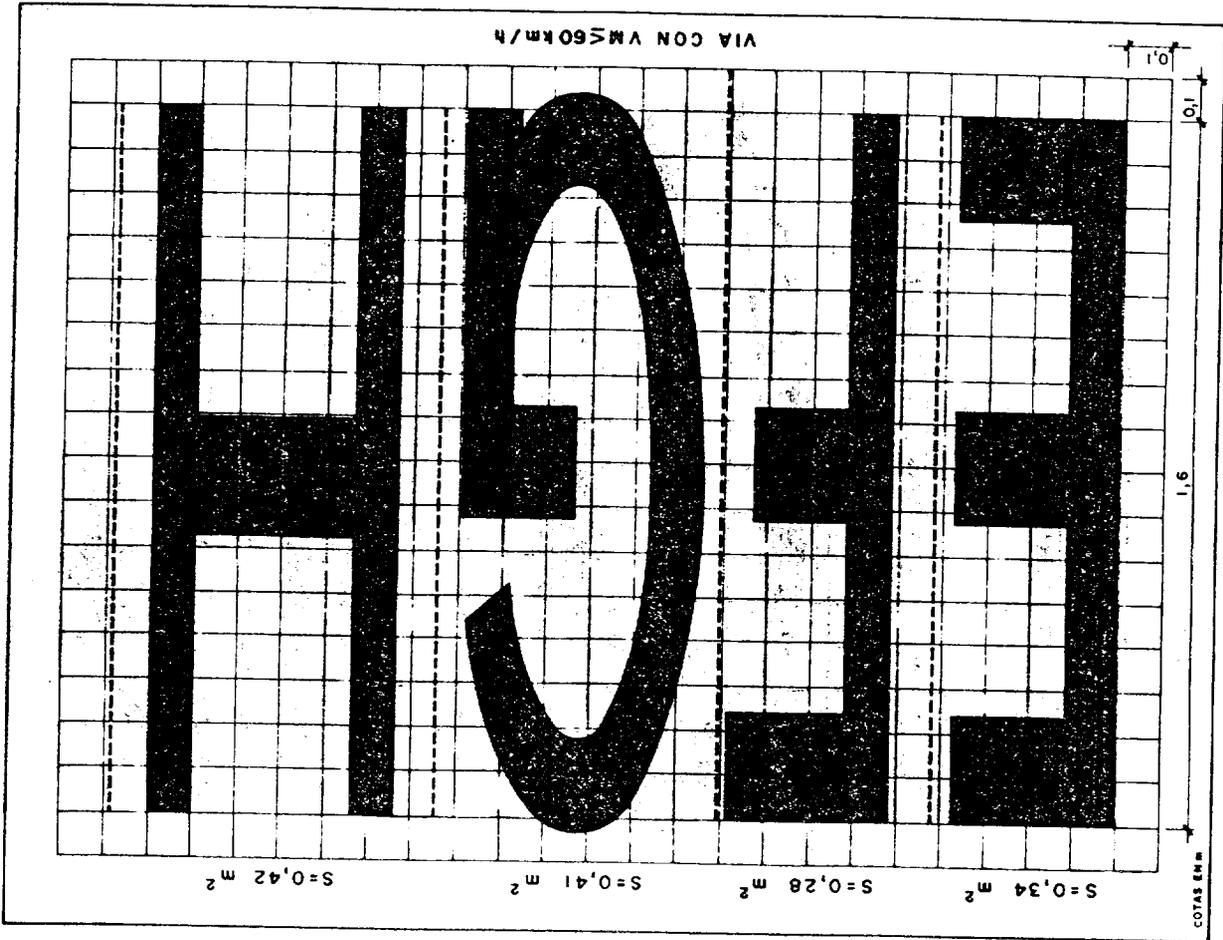
NÚMEROS



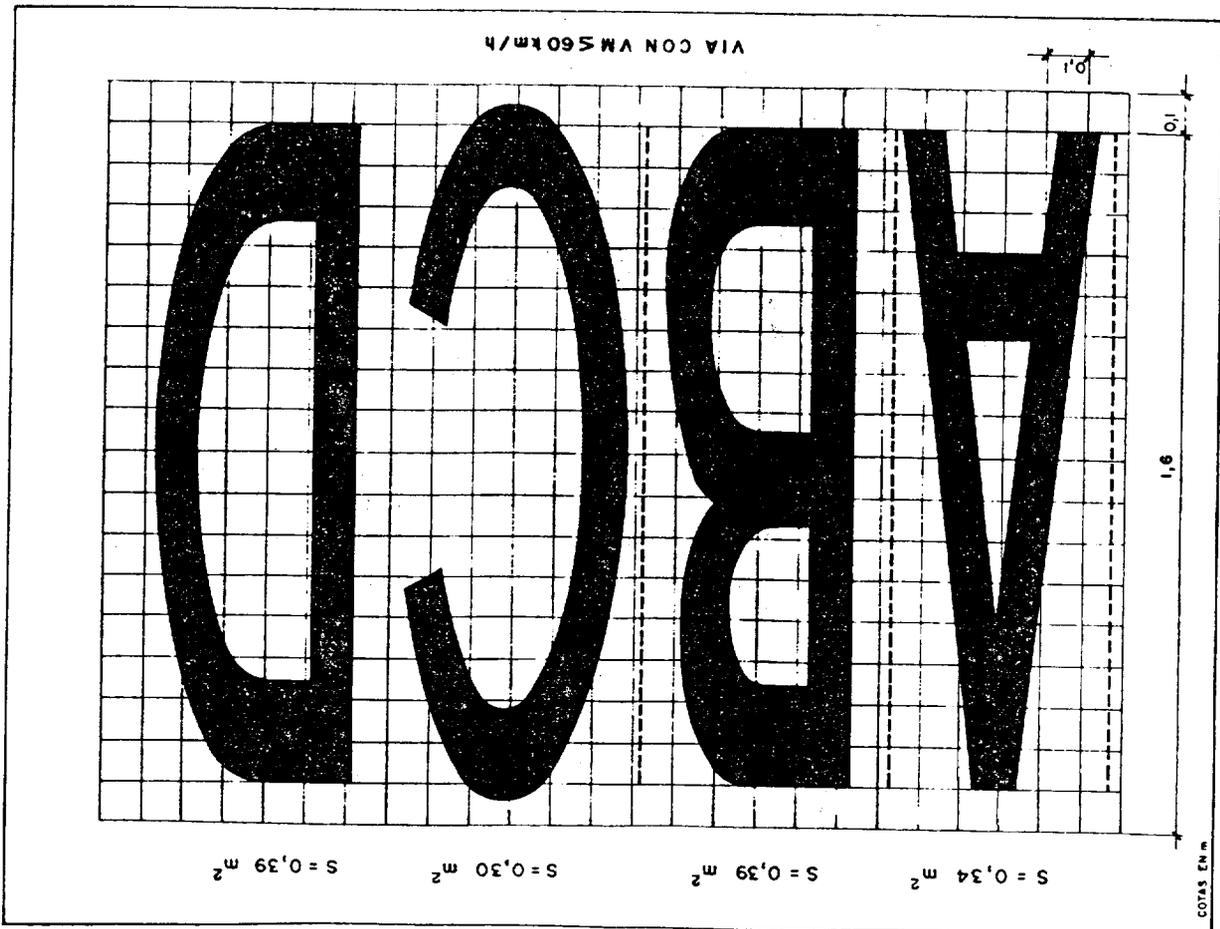
LETRAS



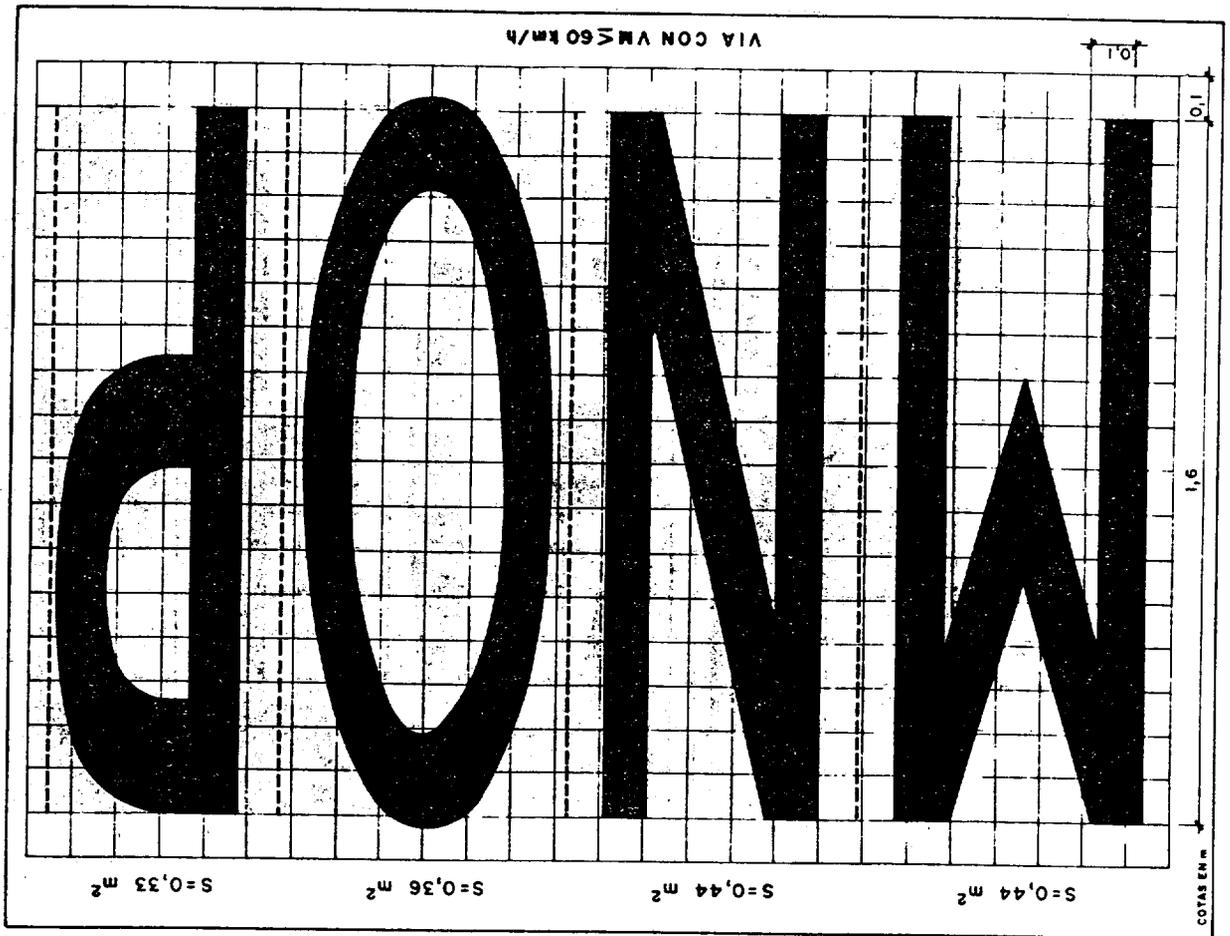
LETRAS



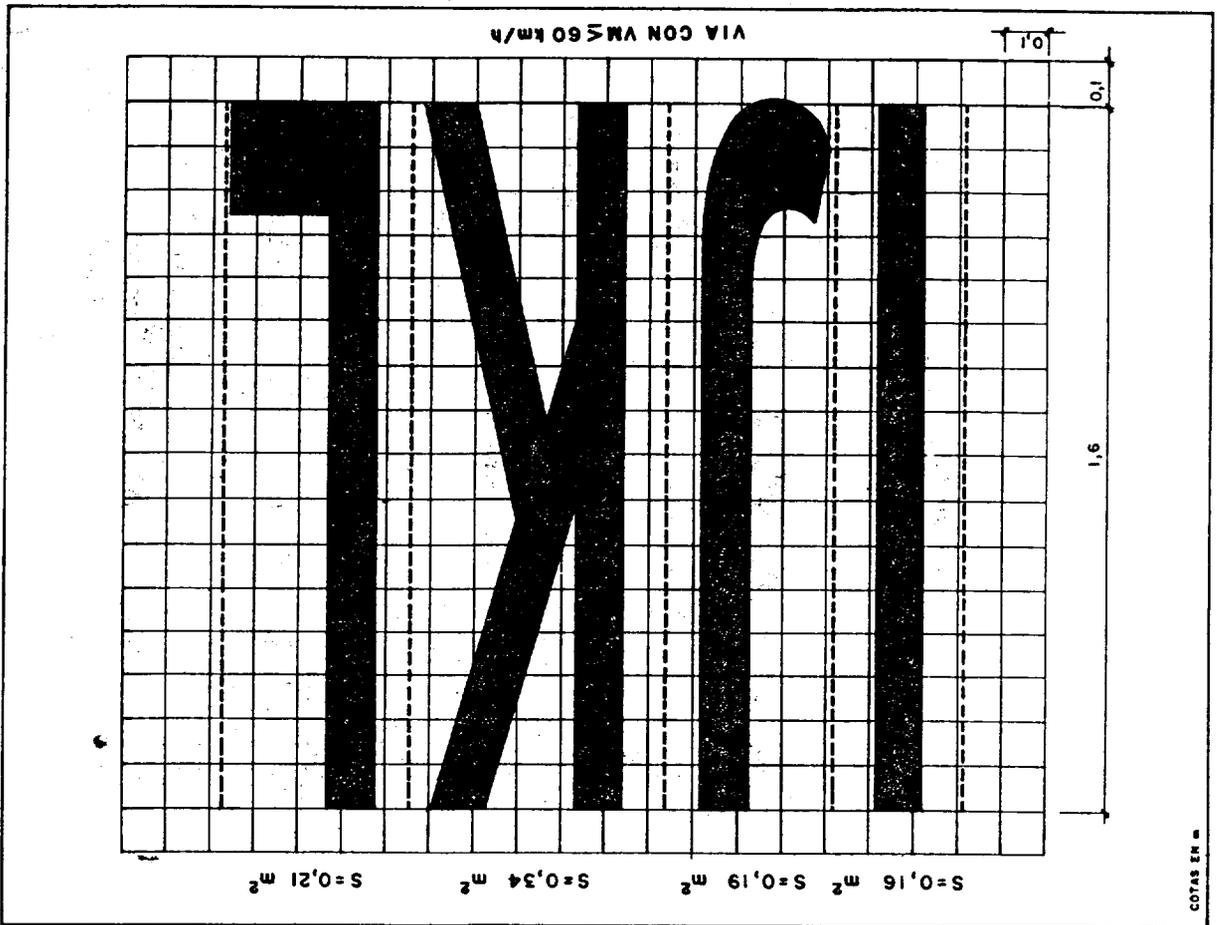
LETRAS



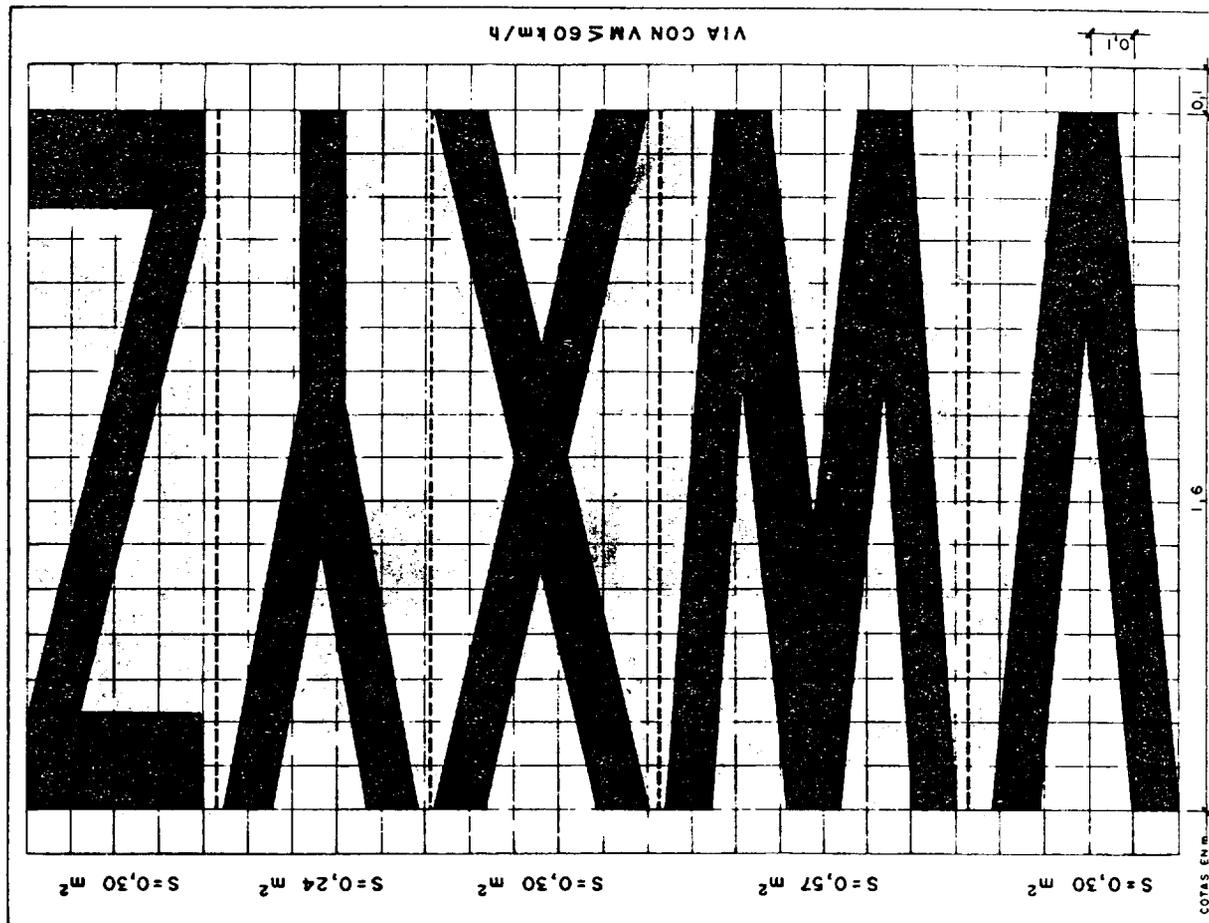
LETRAS



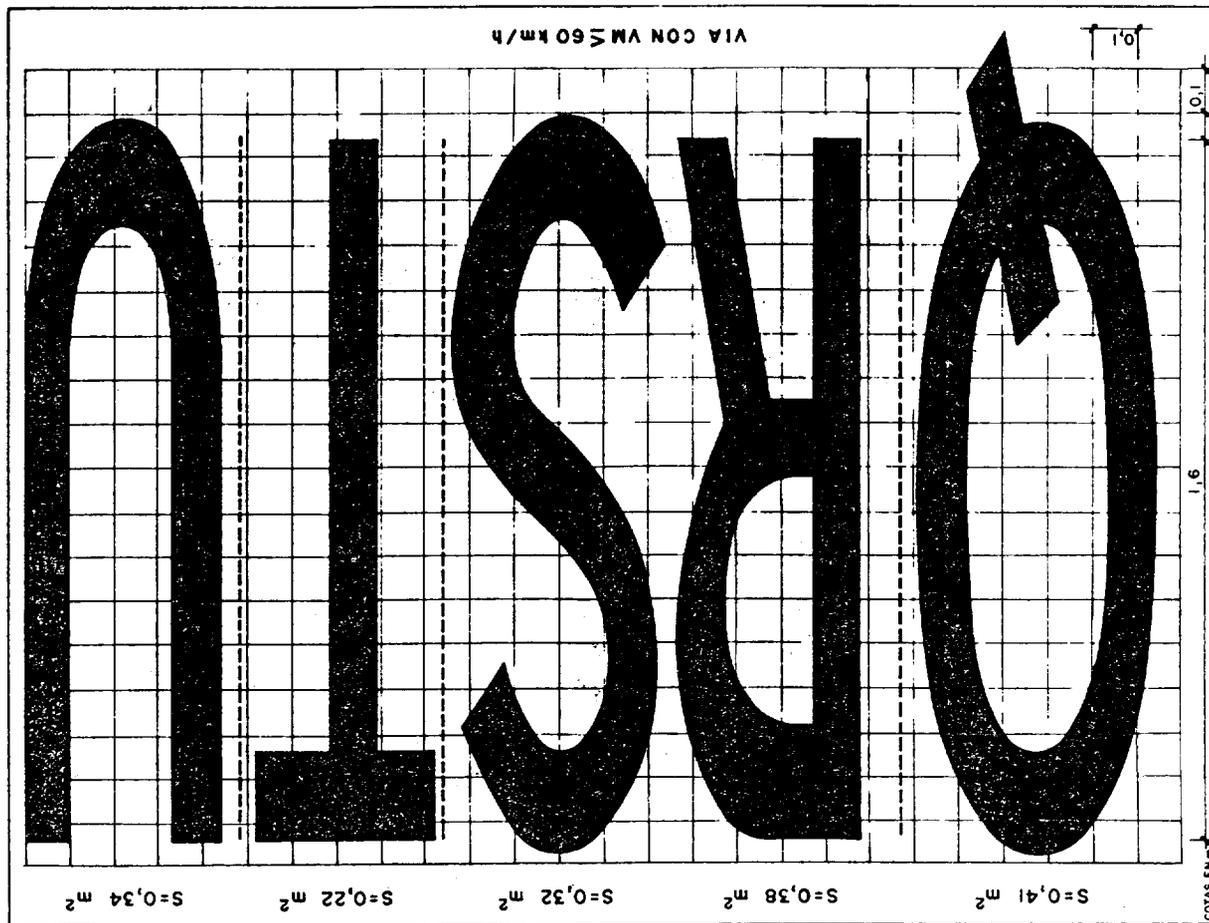
LETRAS



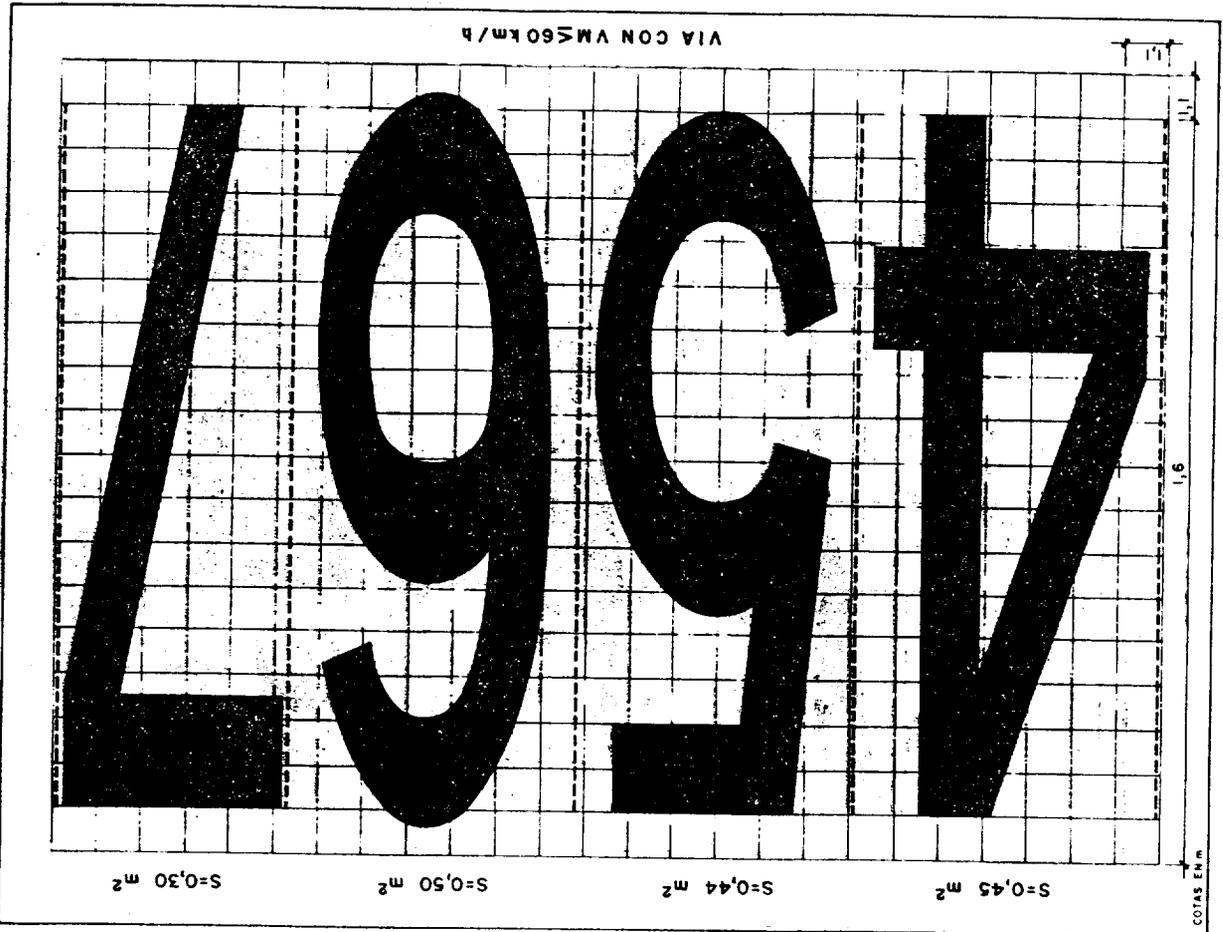
LETRAS



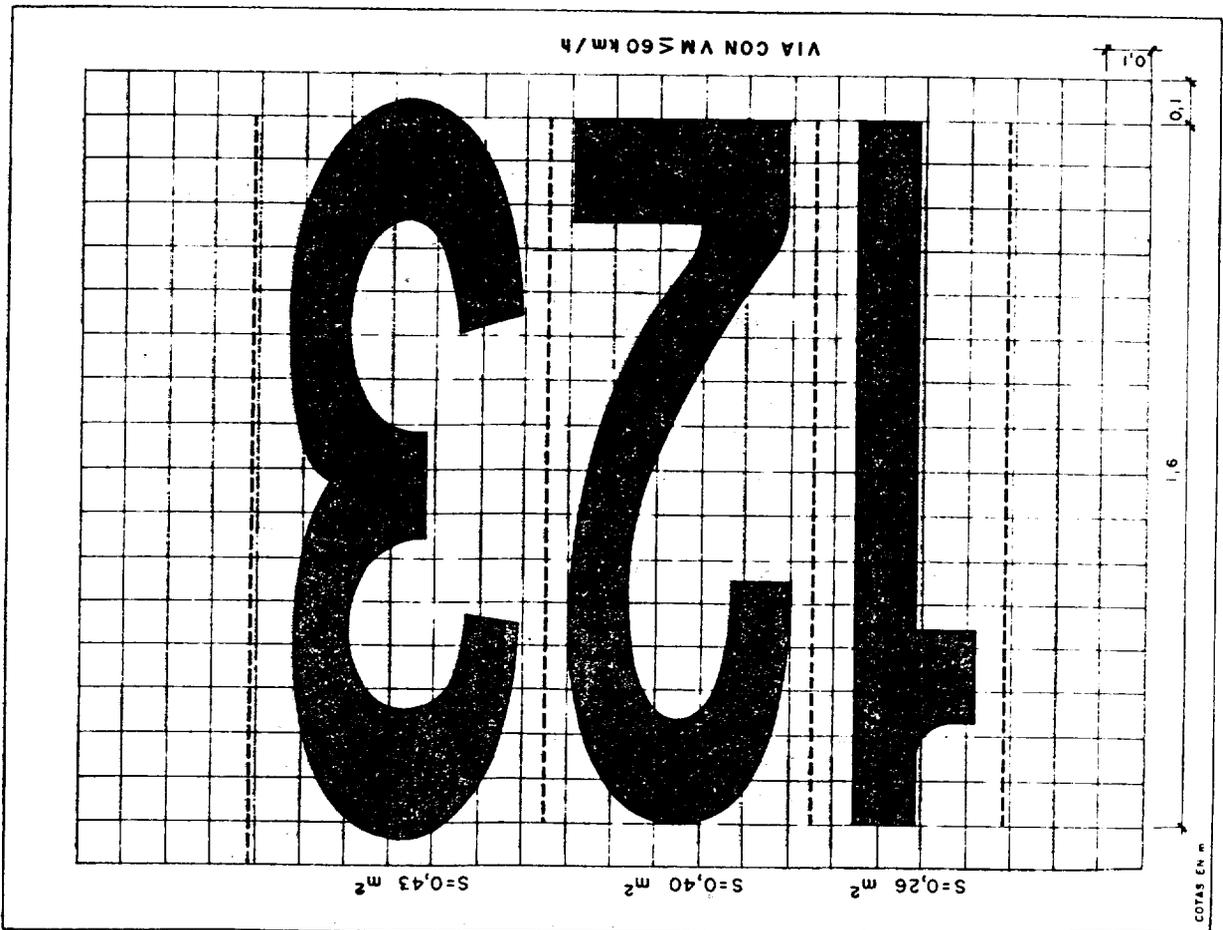
LETRAS



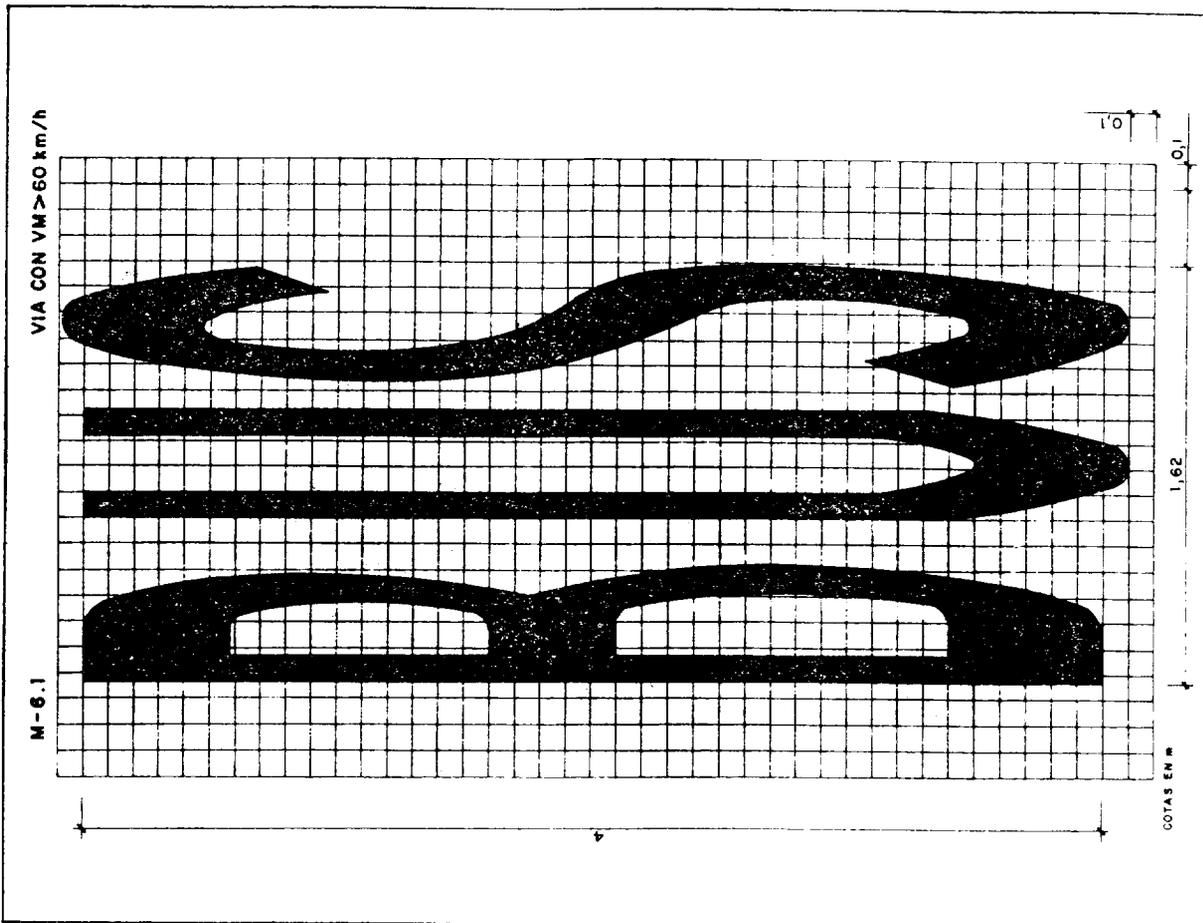
NÚMEROS



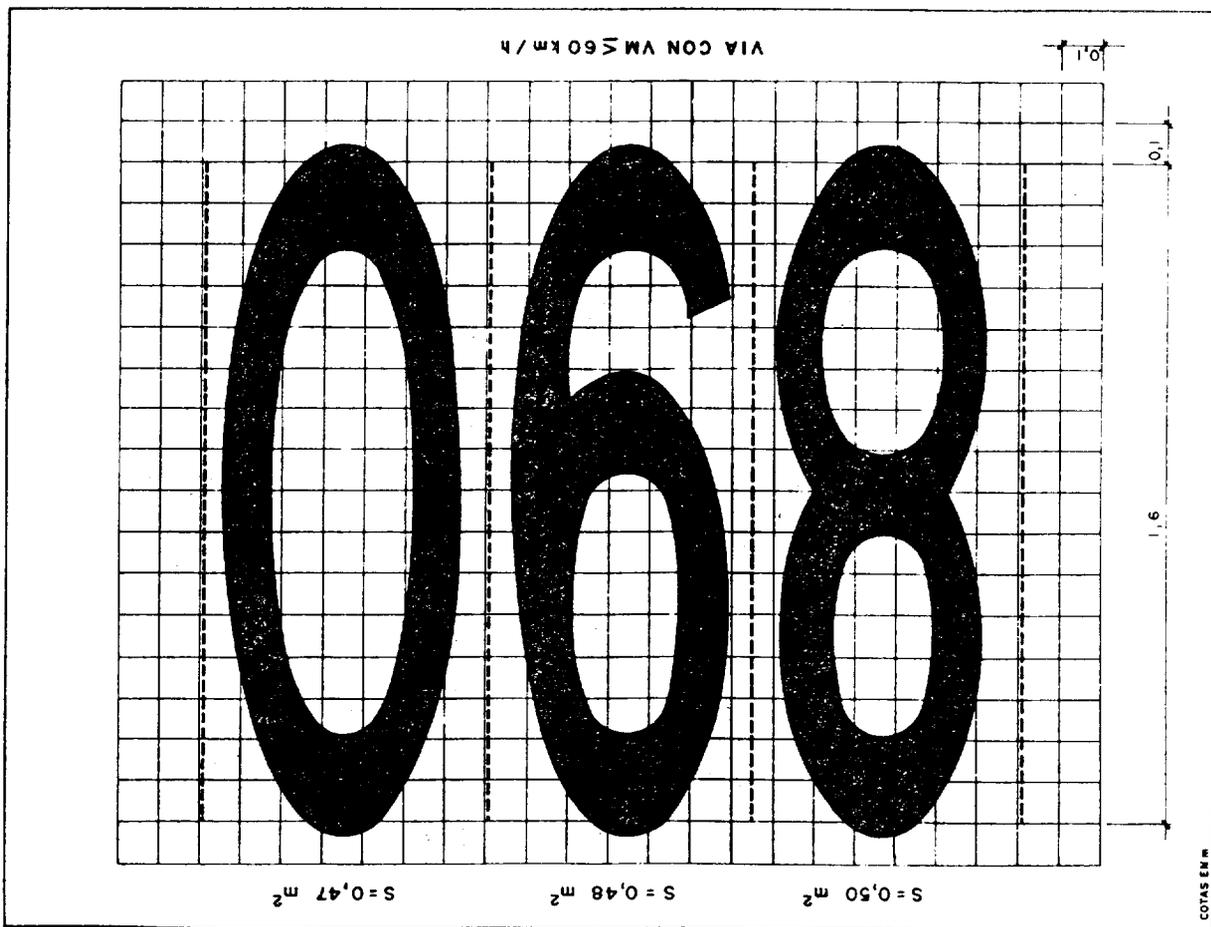
NÚMEROS



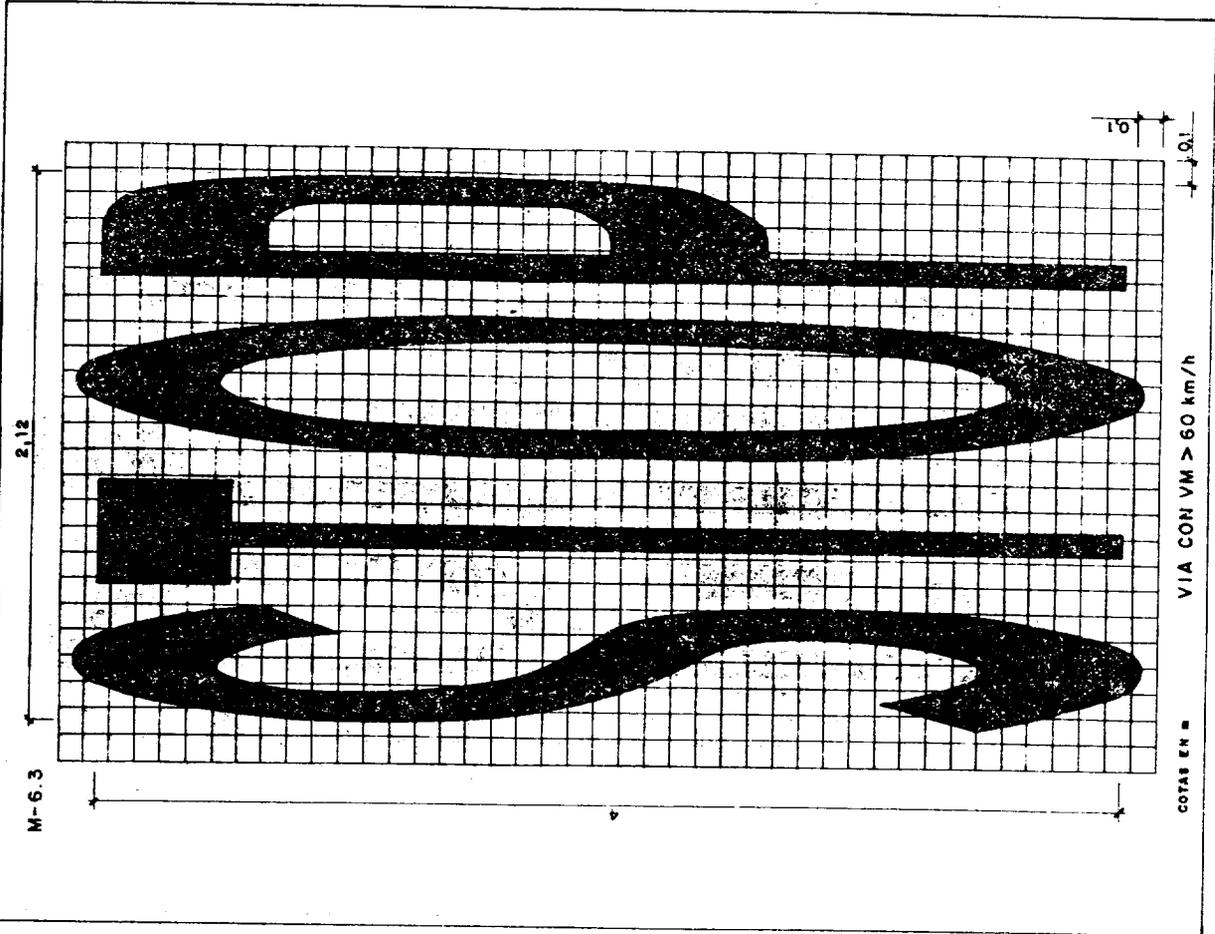
CARRIL RESERVADO PARA AUTOBUSES



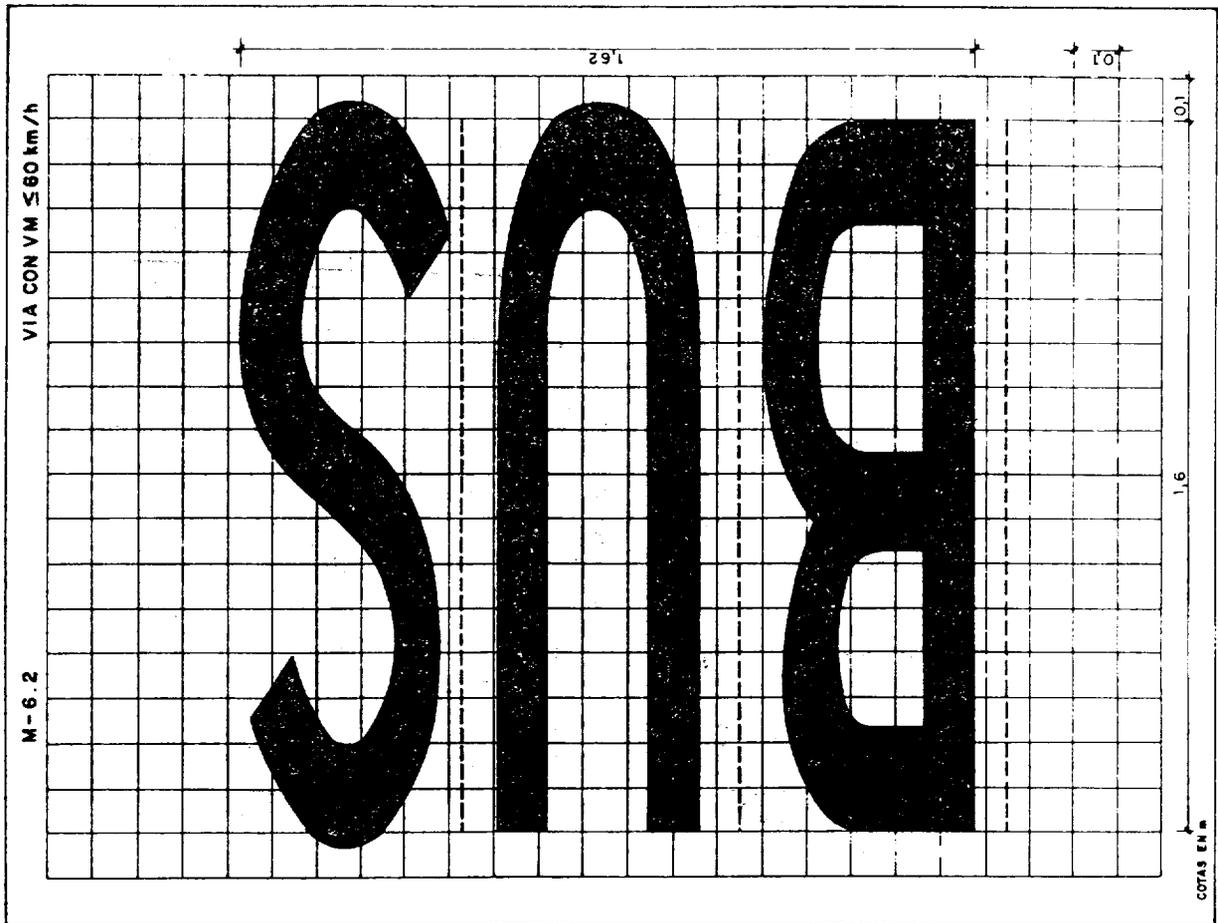
NÚMEROS



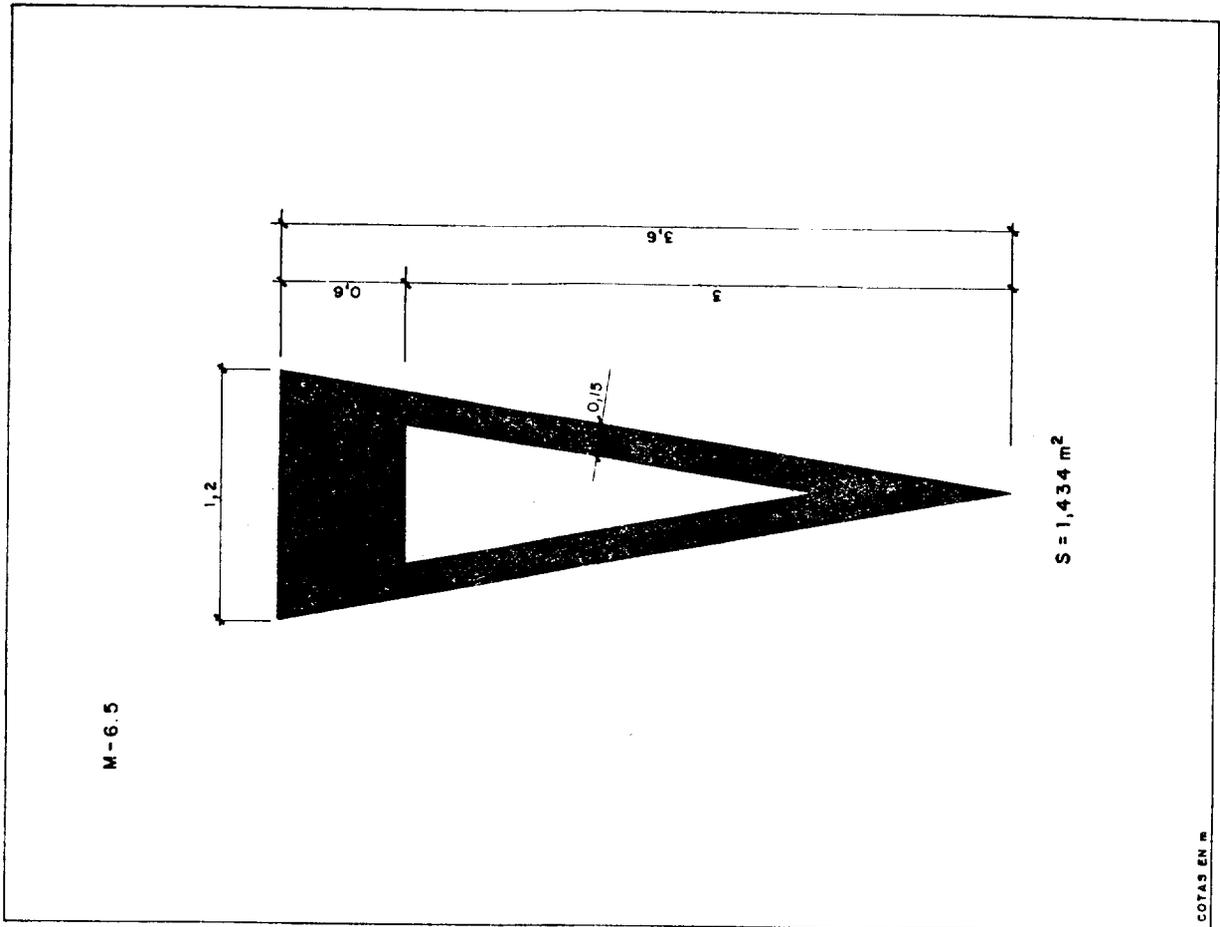
STOP



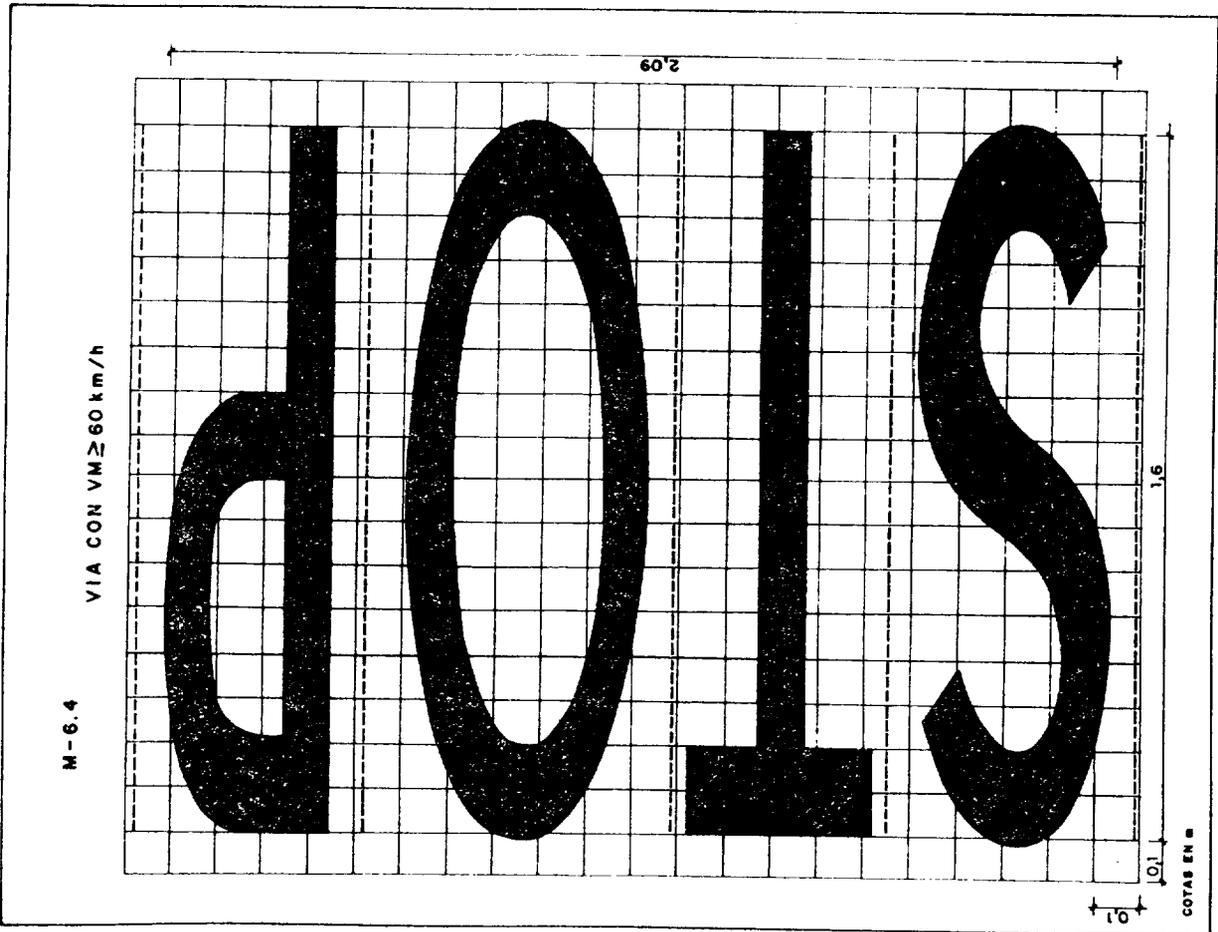
CARRIL RESERVADO PARA AUTOBUSES



CEDA EL PASO

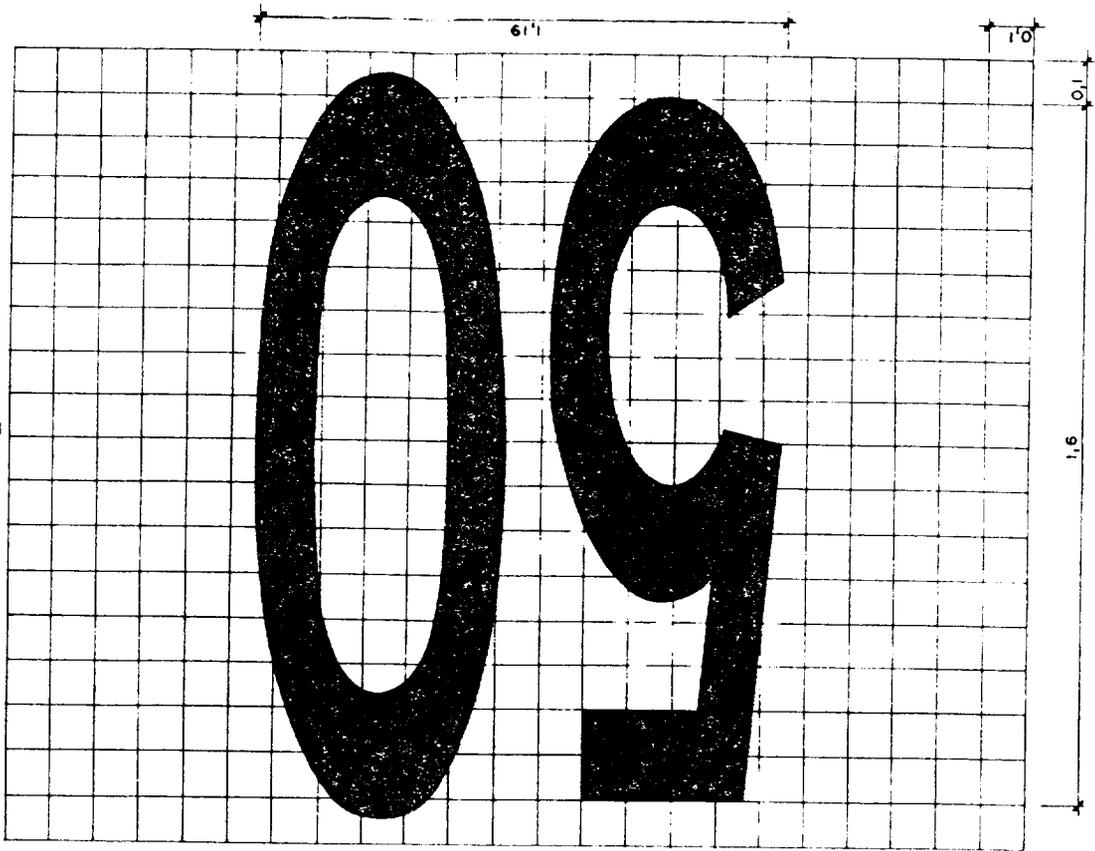


STOP



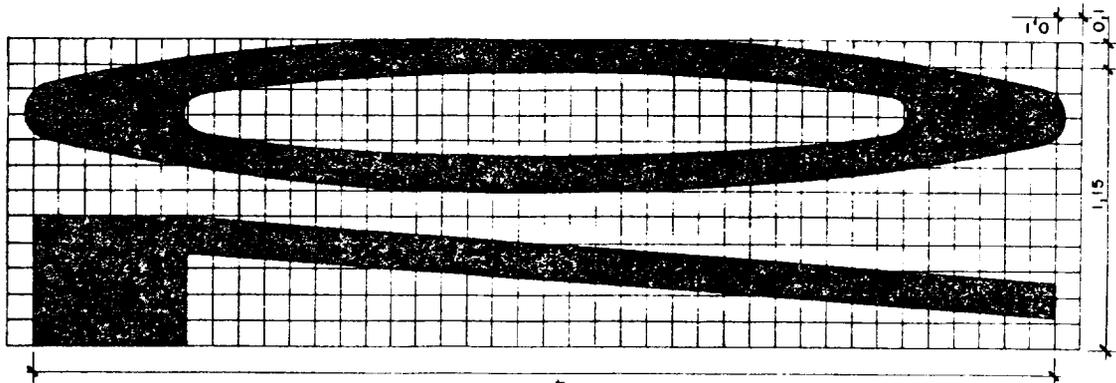
LIMITACION DE VELOCIDAD

M-6.7  
VIA CON VM ≤ 60 km/h



LIMITACION DE VELOCIDAD

M-6.6  
VIA CON VM > 60 km/h

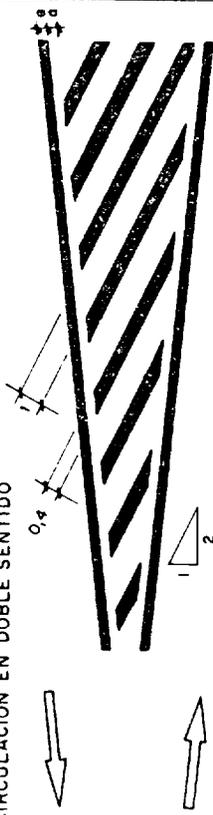


CEBREADOS

VIA CON VM ≤ 60 km/h

M-7.2

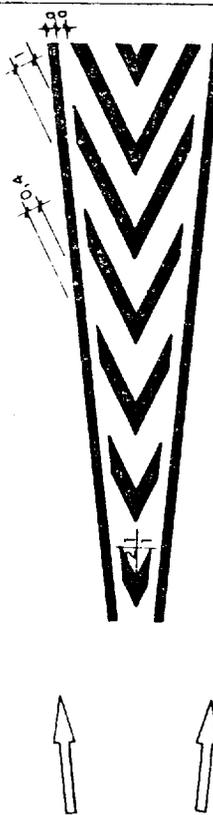
A. CIRCULACION EN DOBLE SENTIDO



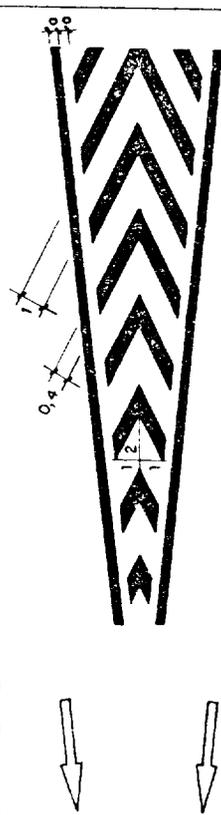
COTAS EN M

CIRCULACION EN SENTIDO ÚNICO

B. DIVERGENTE



C. CONVERGENTE



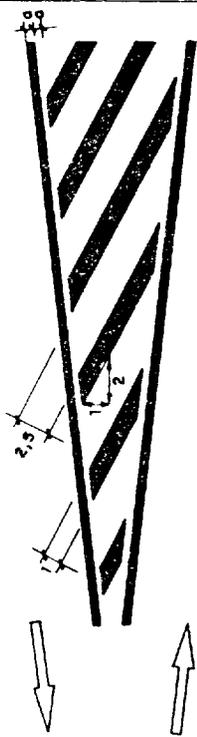
COTAS EN M

CEBREADOS

VIA CON VM > 60 km/h

M-7.1.

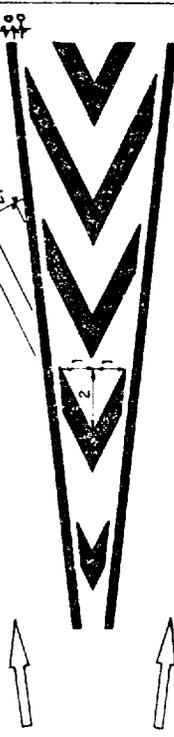
A. CIRCULACION EN DOBLE SENTIDO



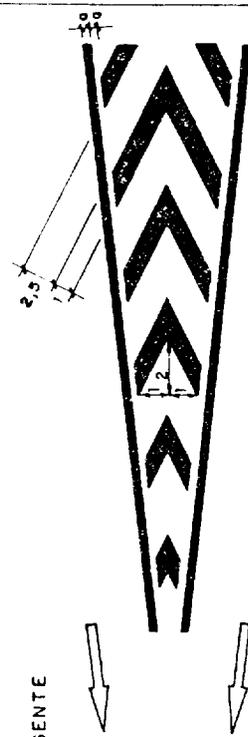
COTAS EN M

CIRCULACION EN SENTIDO ÚNICO

B. DIVERGENTE



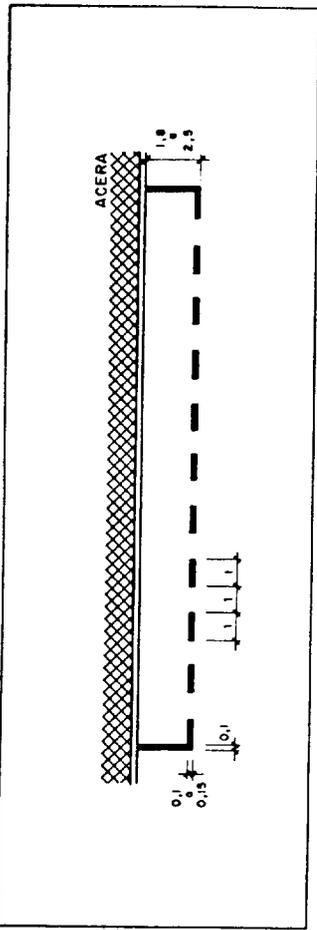
C. CONVERGENTE



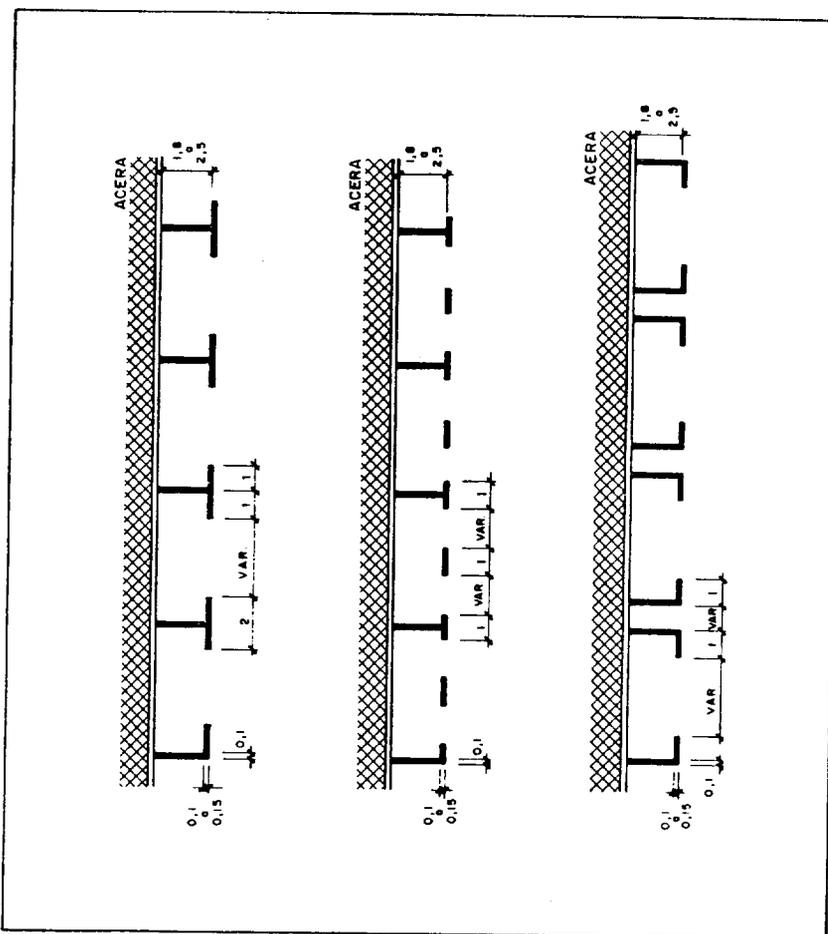
COTAS EN M

ESTACIONAMIENTOS EN LÍNEA

A) SIN DELIMITACION DE PLAZAS



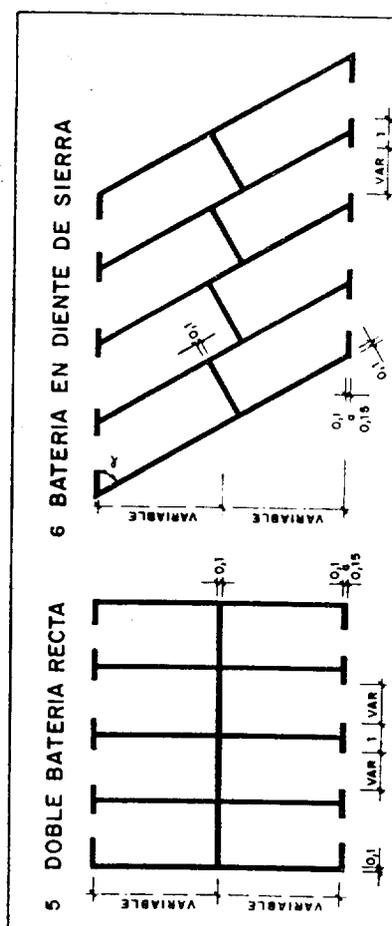
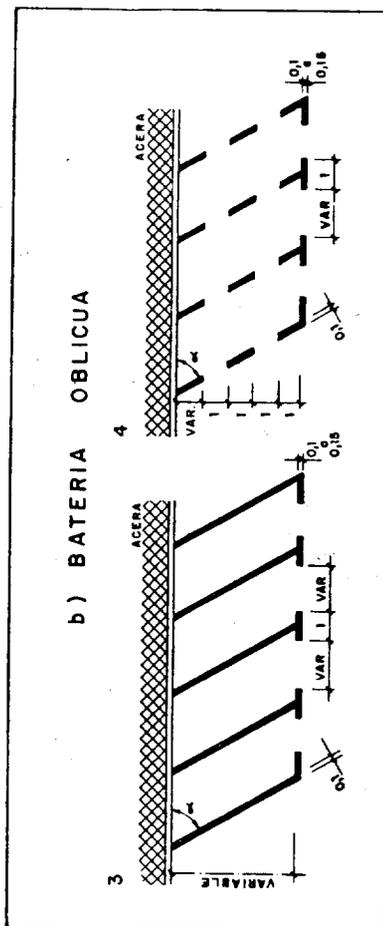
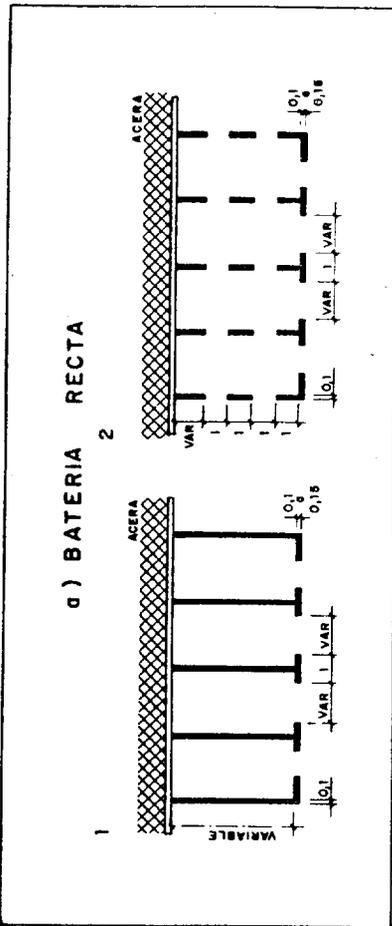
B) CON DELIMITACION DE PLAZAS



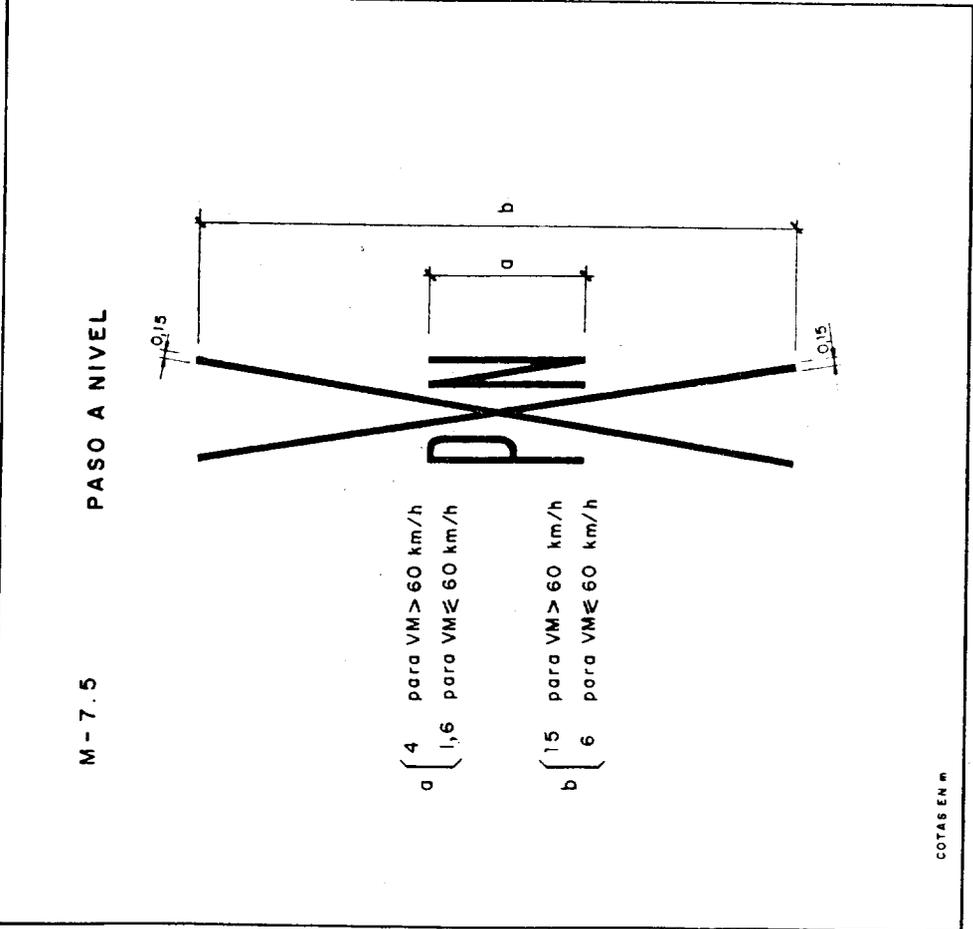
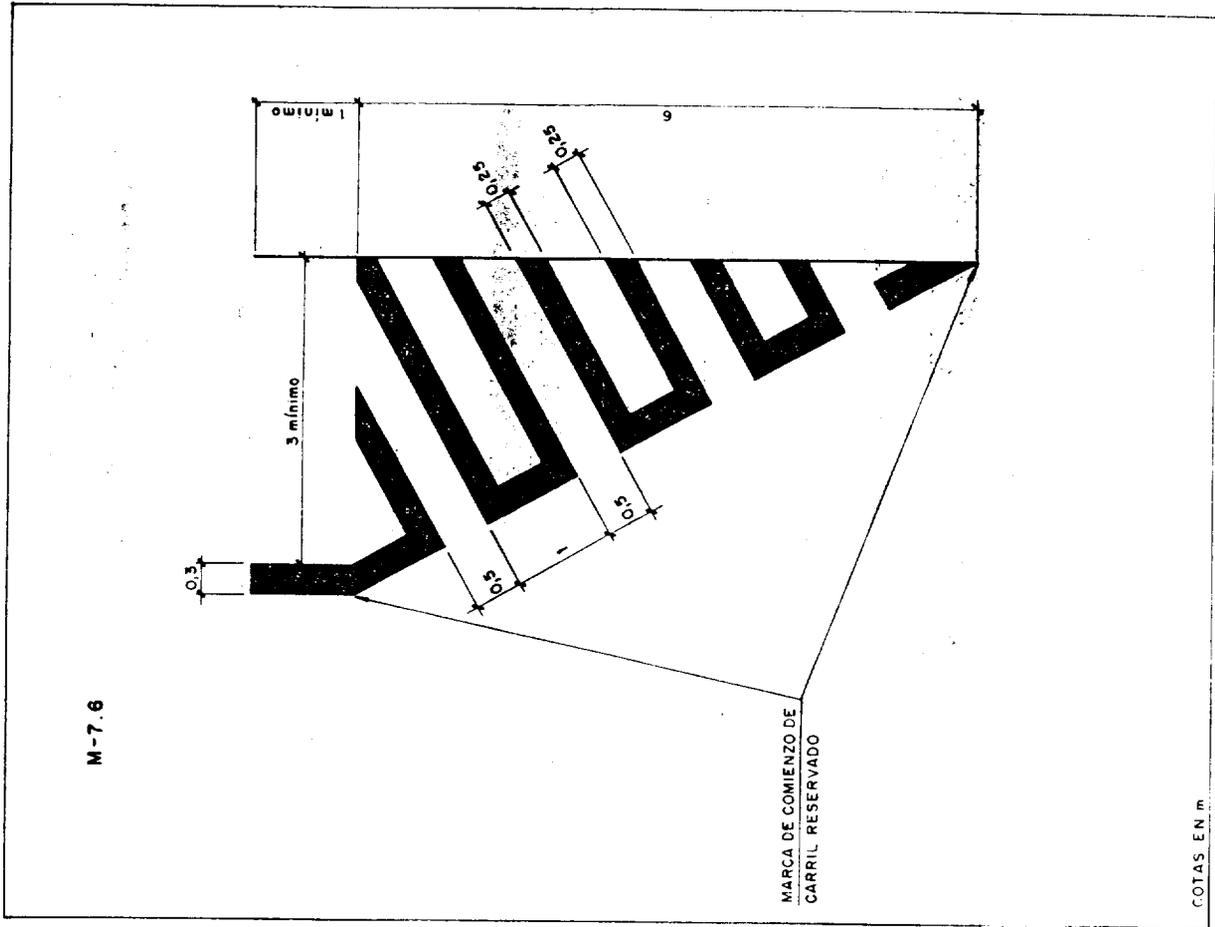
ESTACIONAMIENTOS EN BATERIA

M-7.4

COTAS EN M



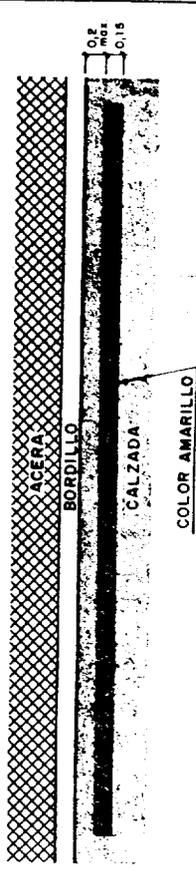
COMIENZO DE CARRIL RESERVADO PARA AUTOBUSES



PROHIBICIÓN DE PARADA

M-7.8

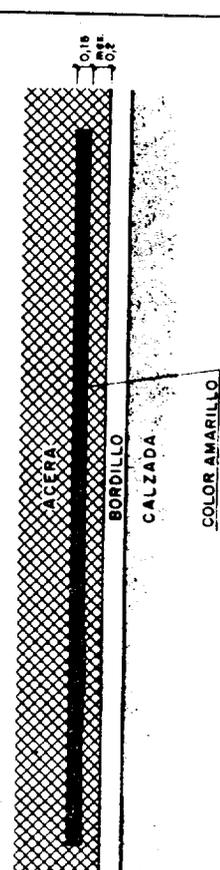
1 LINEA EN CALZADA JUNTO AL BORDILLO



2 LINEA SOBRE EL BORDILLO



3 LINEA EN ACERA JUNTO AL BORDILLO

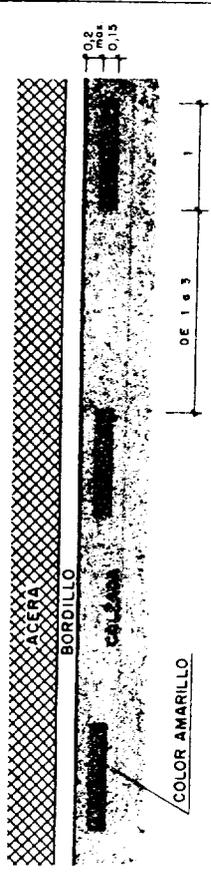


COTAS EN M

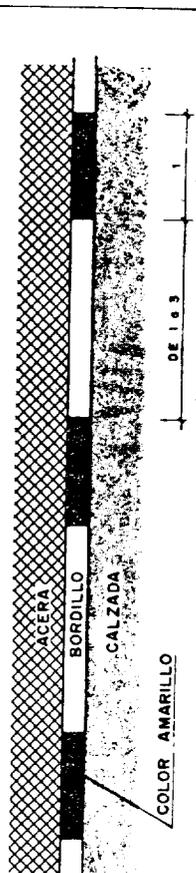
PROHIBICIÓN DE ESTACIONAMIENTO

M-7.7

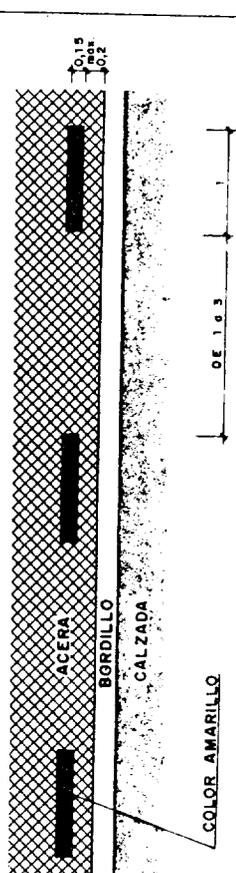
1 LINEA EN CALZADA JUNTO AL BORDILLO



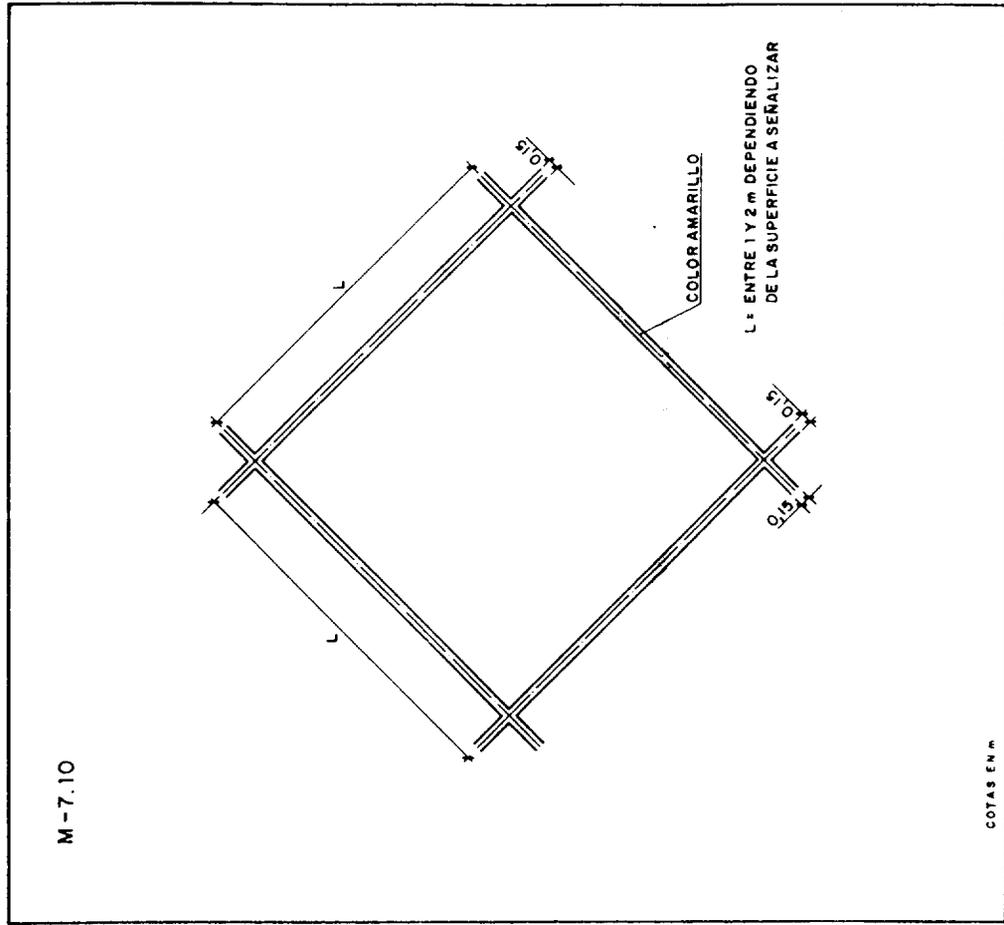
2 LINEA SOBRE EL BORDILLO



3 LINEA EN ACERA JUNTO AL BORDILLO

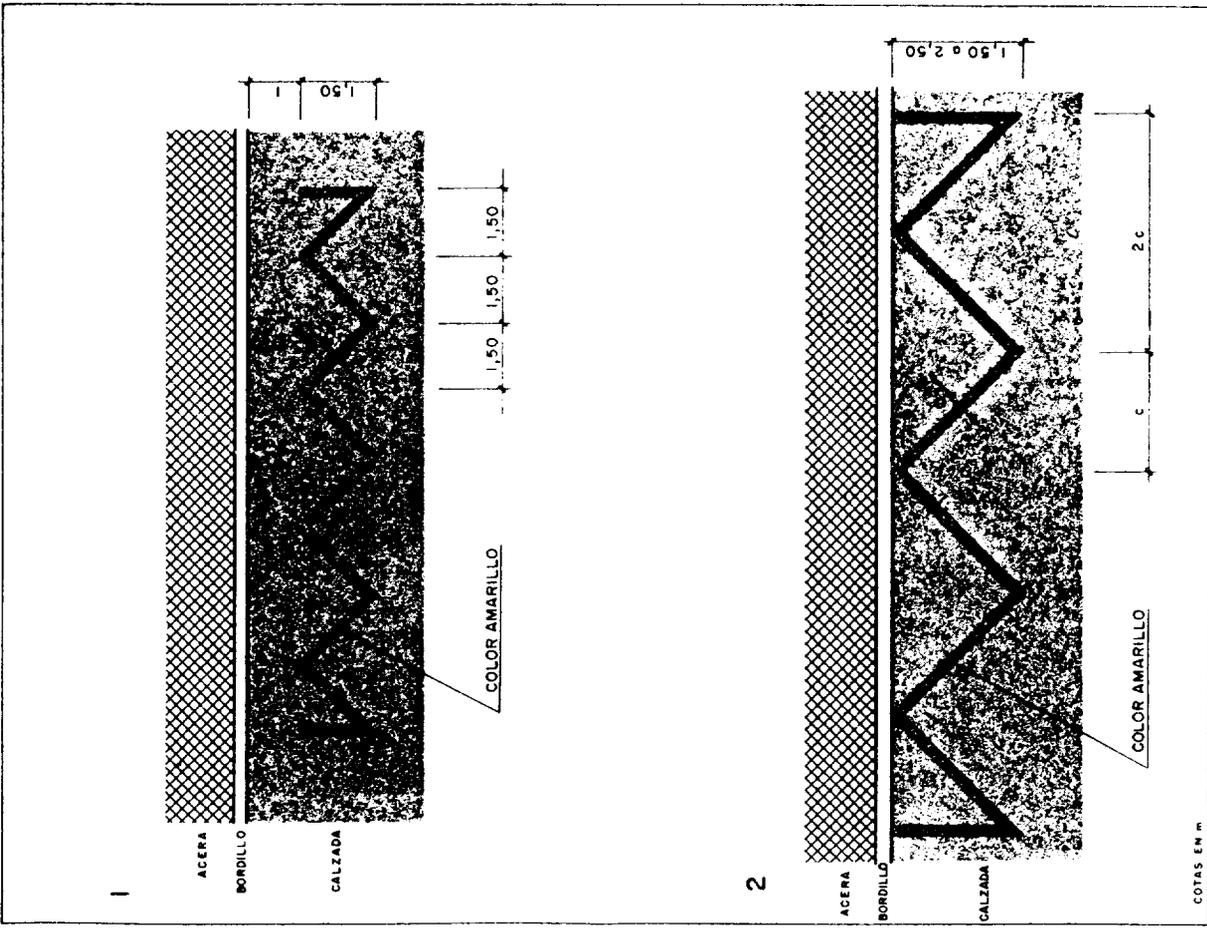


COTAS EN M



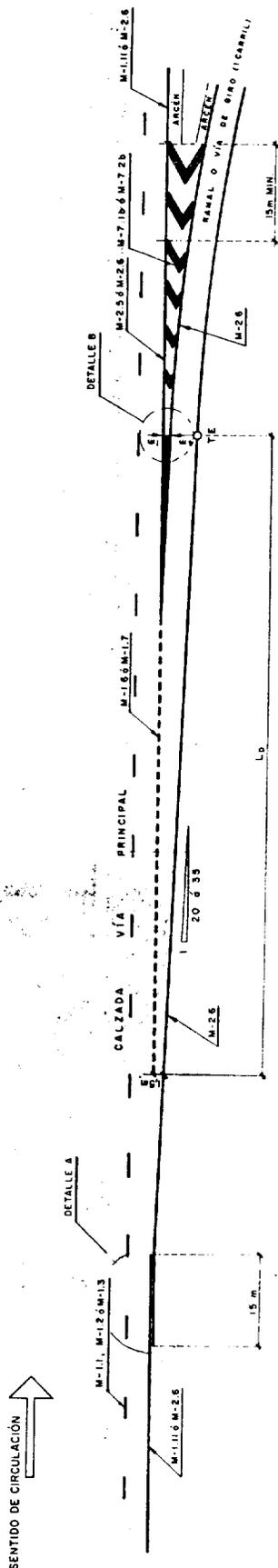
MARCA EN ZIG ZAG

M-7.9

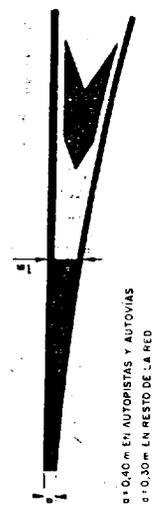


EJEMPLO DE CARRIL DIRECTO DE DECELERACIÓN  
(CON TRAZADO RECTO)

E-1



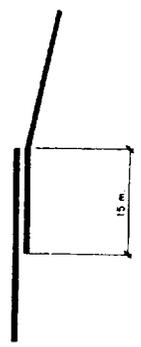
DETALLE B



$L_D$  = LONGITUD DE DECELERACIÓN (m)  
 $V_P$  = VELOCIDAD EN LA CALZADA PRINCIPAL (km/h)  
 $V_R$  = VELOCIDAD EN EL RAMAL O VÍA DE GIRO (km/h)  
 $i$  = INCLINACIÓN DE LA RASANTE (m/m)

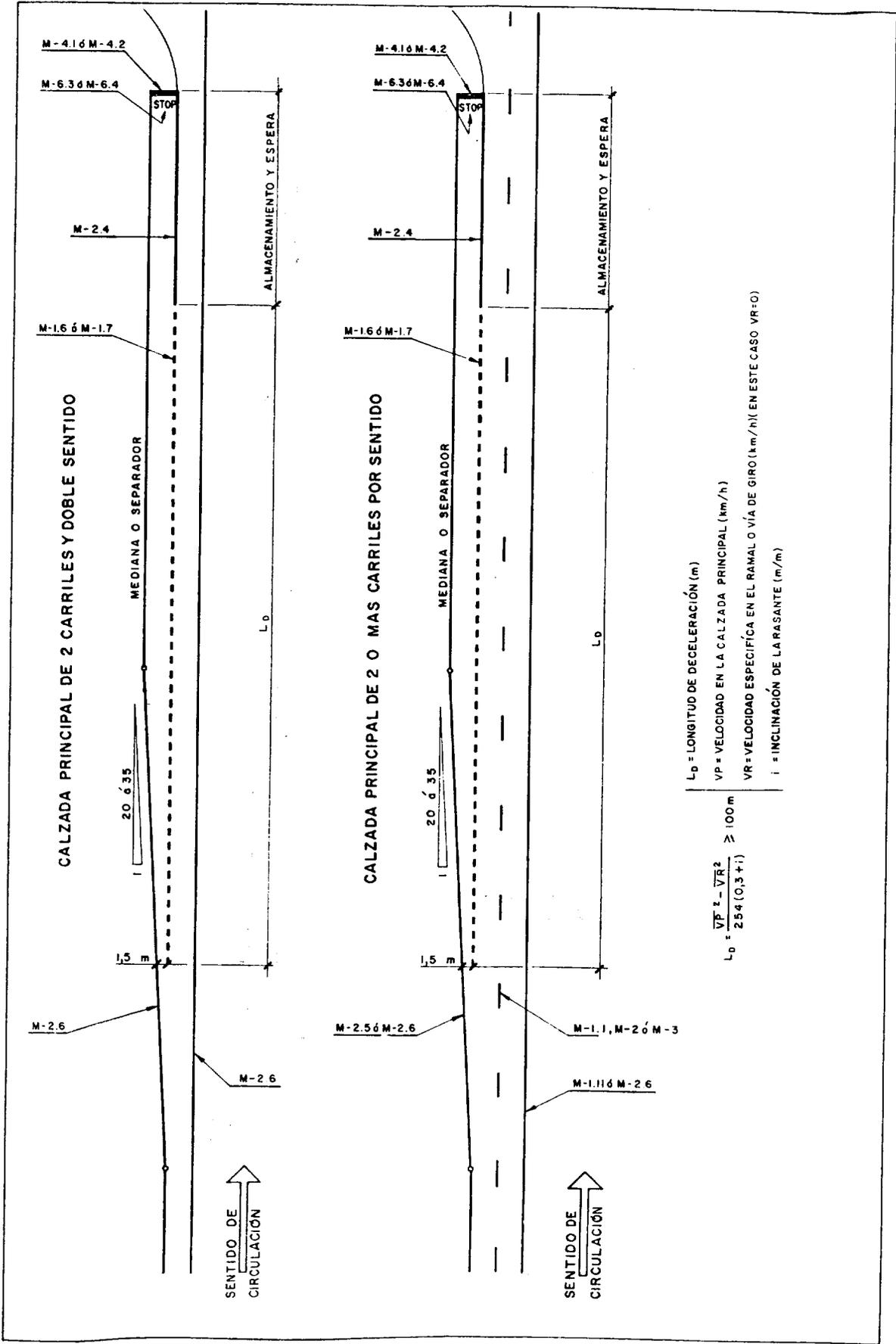
$$L_D = \frac{V_P^2 - V_R^2}{2.54(0.3 + i)} \times 100$$

DETALLE A



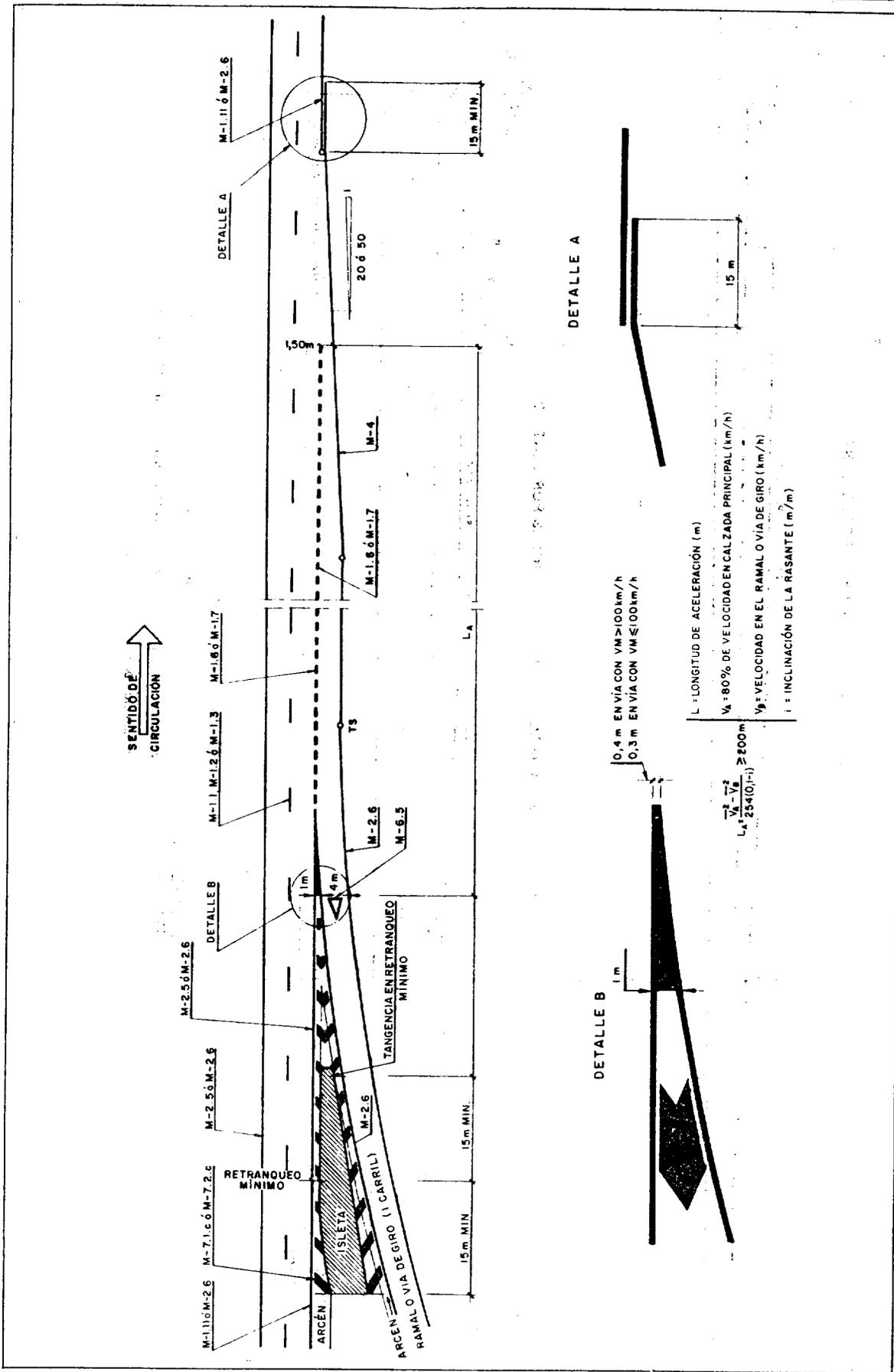
**EJEMPLO DE CARRIL PARALELO DE  
DECELERACIÓN POR LA IZQUIERDA  
(INCLUIDA ZONA DE ALMACENAMIENTO Y ESPERA)**

E-2



EJEMPLO DE CARRIL PARALELO DE ACELERACION

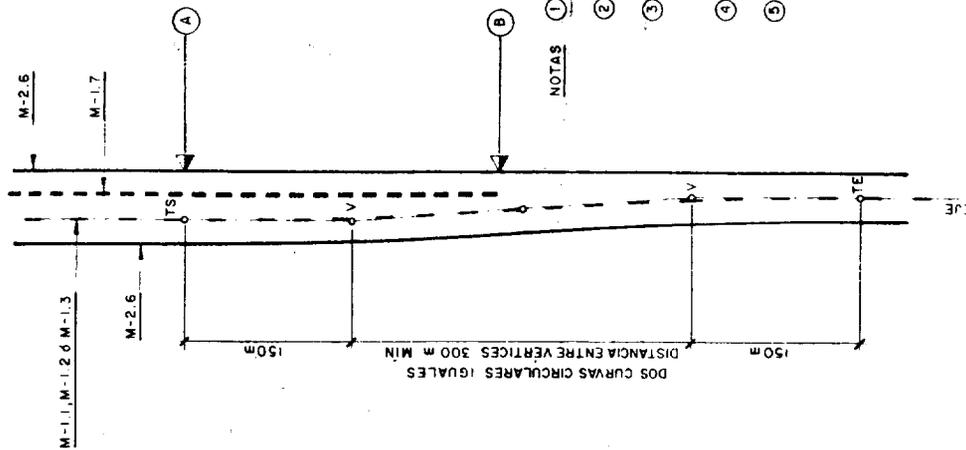
E - 3



EJEMPLOS DE INICIO DE CARRIL ADICIONAL EN RECTA

E-4

CARRIL PARA CIRCULACIÓN RÁPIDA

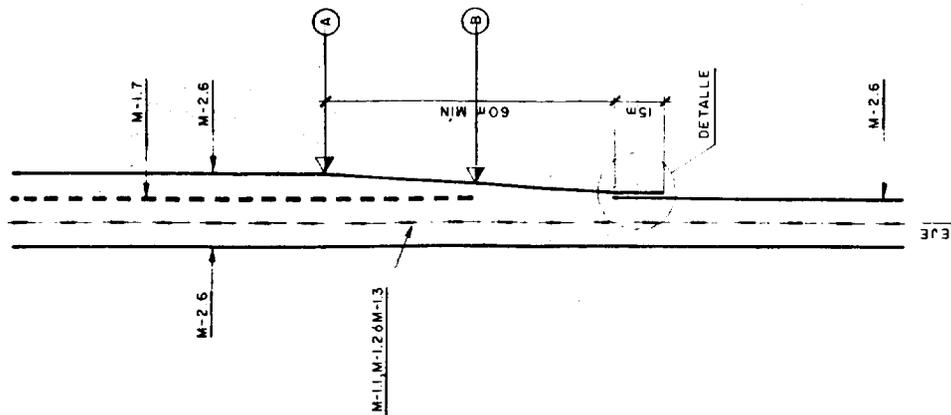


DETALLE



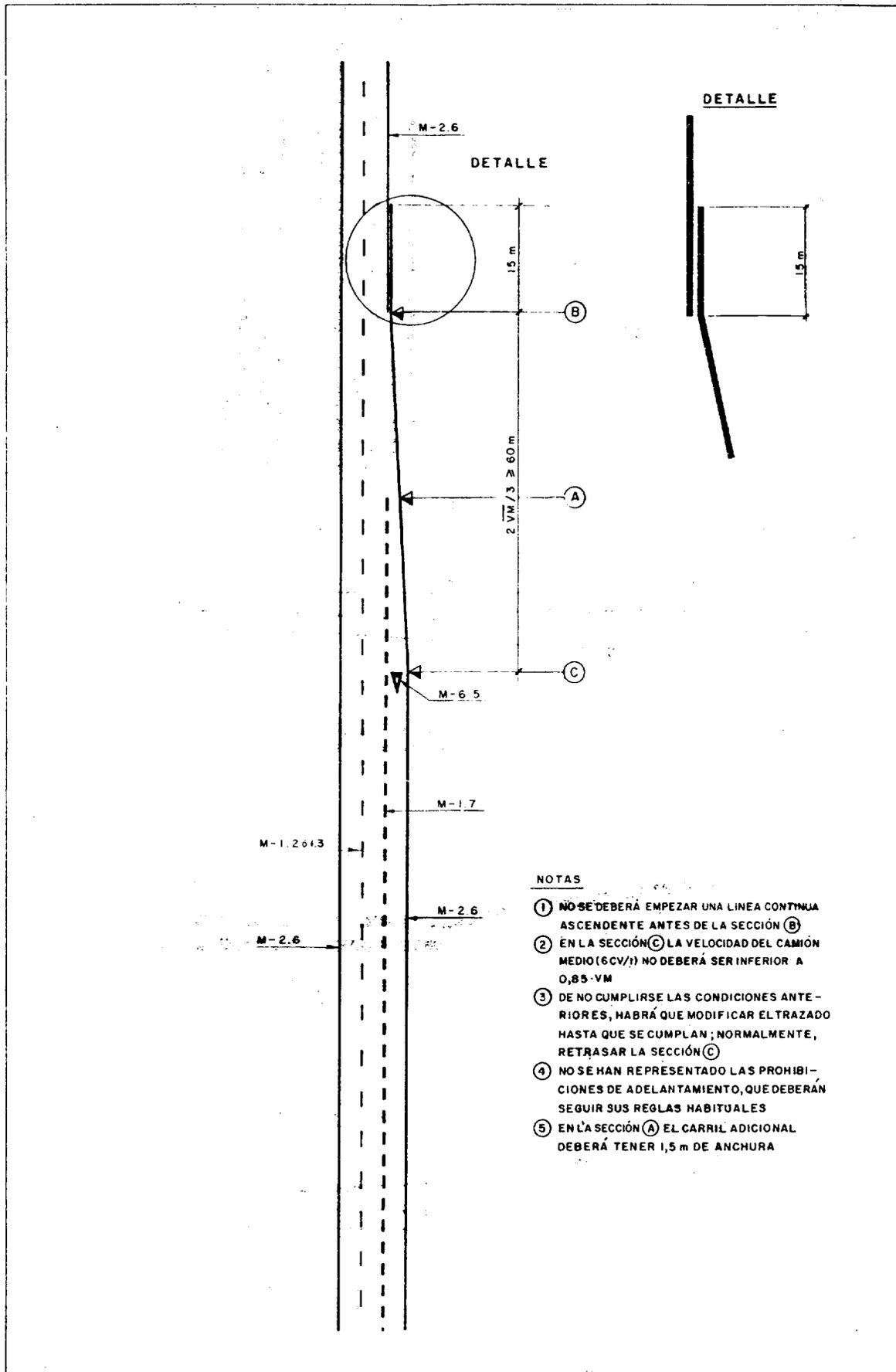
- NOTAS
- 1) UNA LÍNEA CONTINUA ASCENDENTE NO DEBERÁ EMPEZAR ANTES DE LA SECCIÓN (A)
  - 2) EN LA SECCIÓN (A) LA VELOCIDAD DEL CAMIÓN MEDIO (GV) NO DEBERÁ SER INFERIOR A 40 km/h
  - 3) DE NO CUMPLIRSE LAS CONDICIONES ANTERIORES, HABRÁ QUE MODIFICAR EL TRAZADO HASTA QUE SE CUMPLAN, NORMALMENTE, ADELANTAR LA SECCIÓN (A)
  - 4) EN LOS CASOS QUE SE HAN REPRESENTADO LAS PROHIBICIONES DE ADELANTAMIENTO, QUE DEBERÁN SEGUIR SUS REGLAS HABITUALES.
  - 5) EN LA SECCIÓN (B) EL CARRIL ADICIONAL DEBERÁ TENER 1,5 m DE ANCHURA.

CARRIL PARA CIRCULACIÓN LENTA



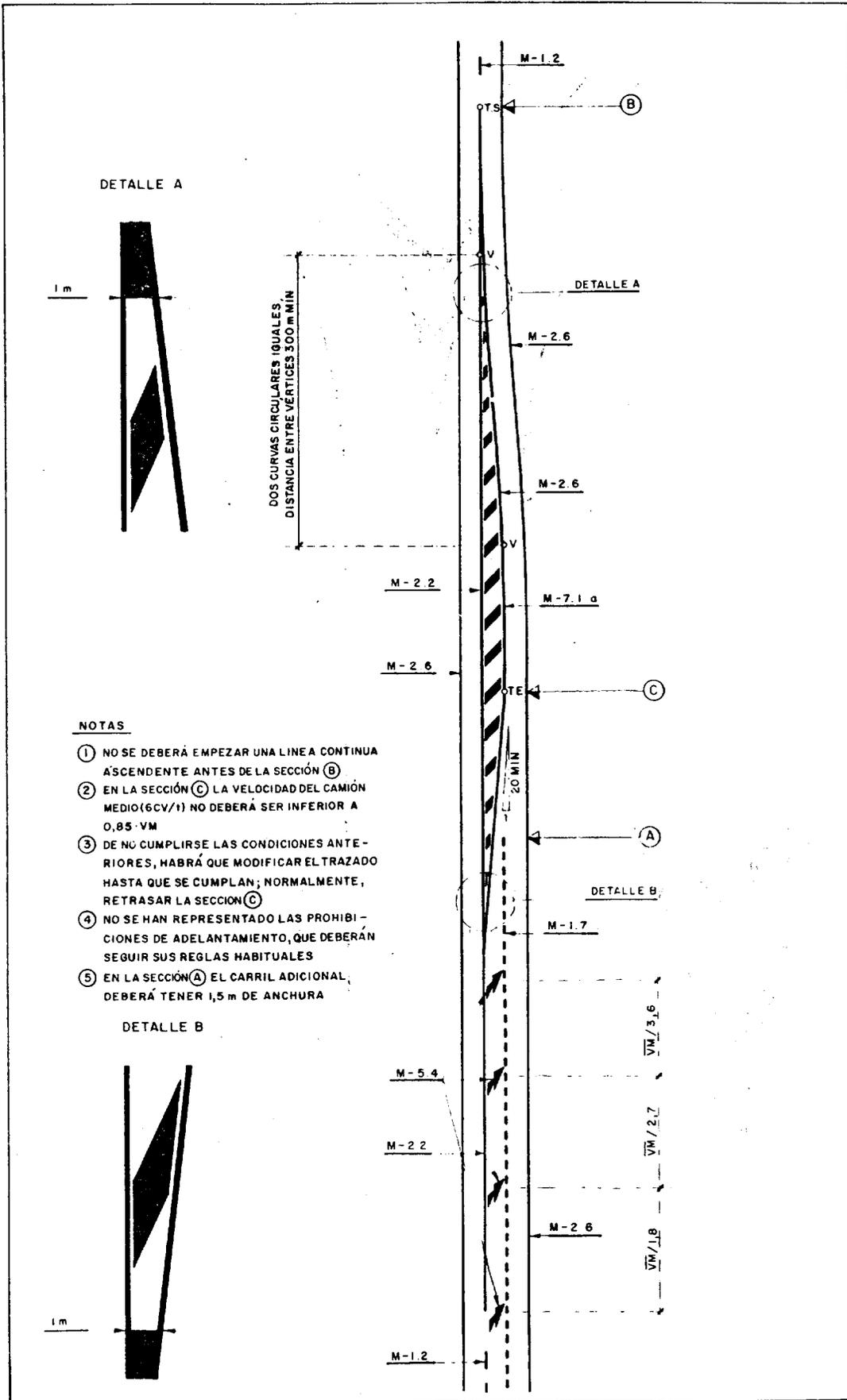
EJEMPLO DE FINAL DE CARRIL ADICIONAL PARA CIRCULACIÓN LENTA EN RECTA

E-5



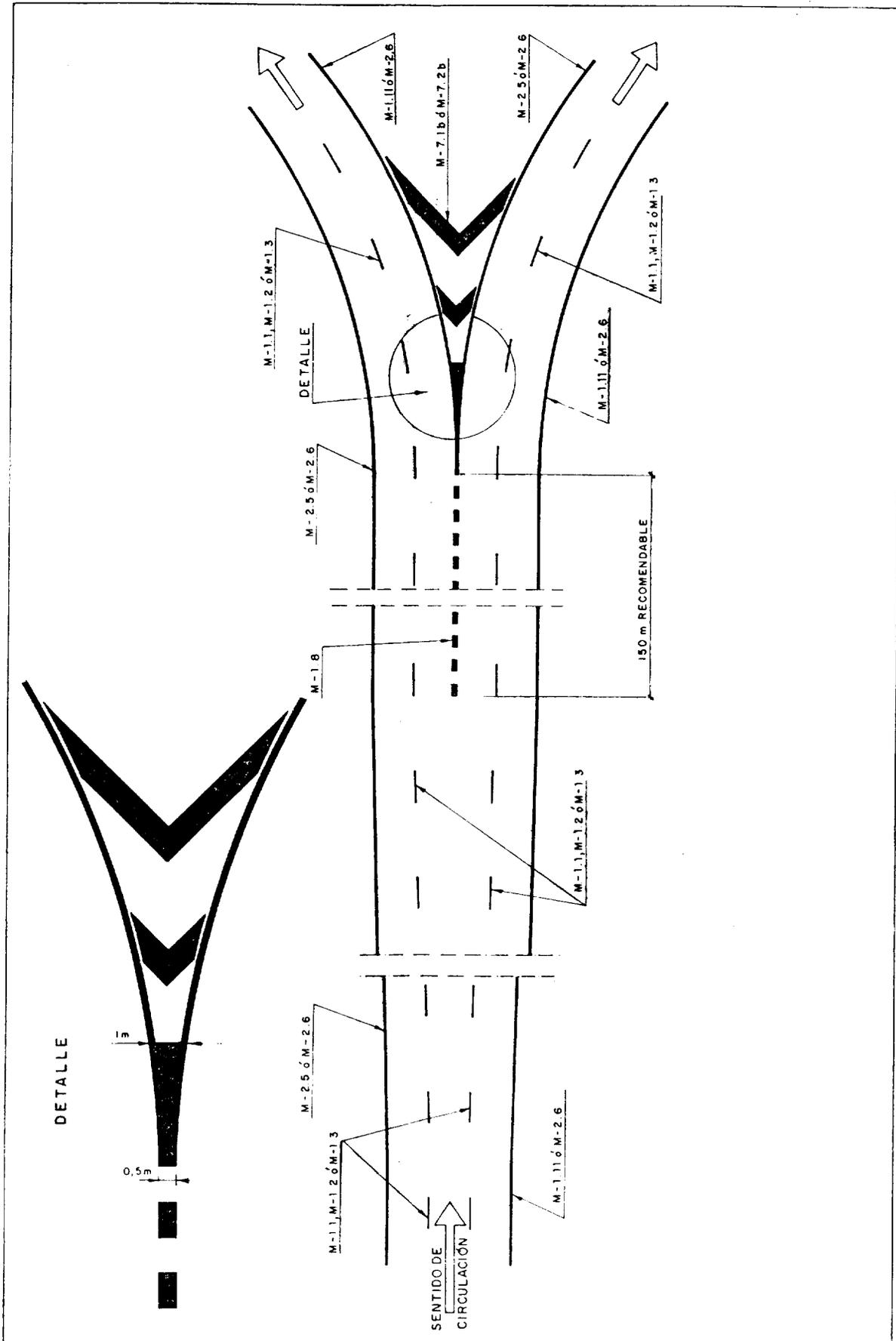
EJEMPLO DE FINAL DE CARRIL ADICIONAL PARA CIRCULACIÓN RÁPIDA EN RECTA

E - 6



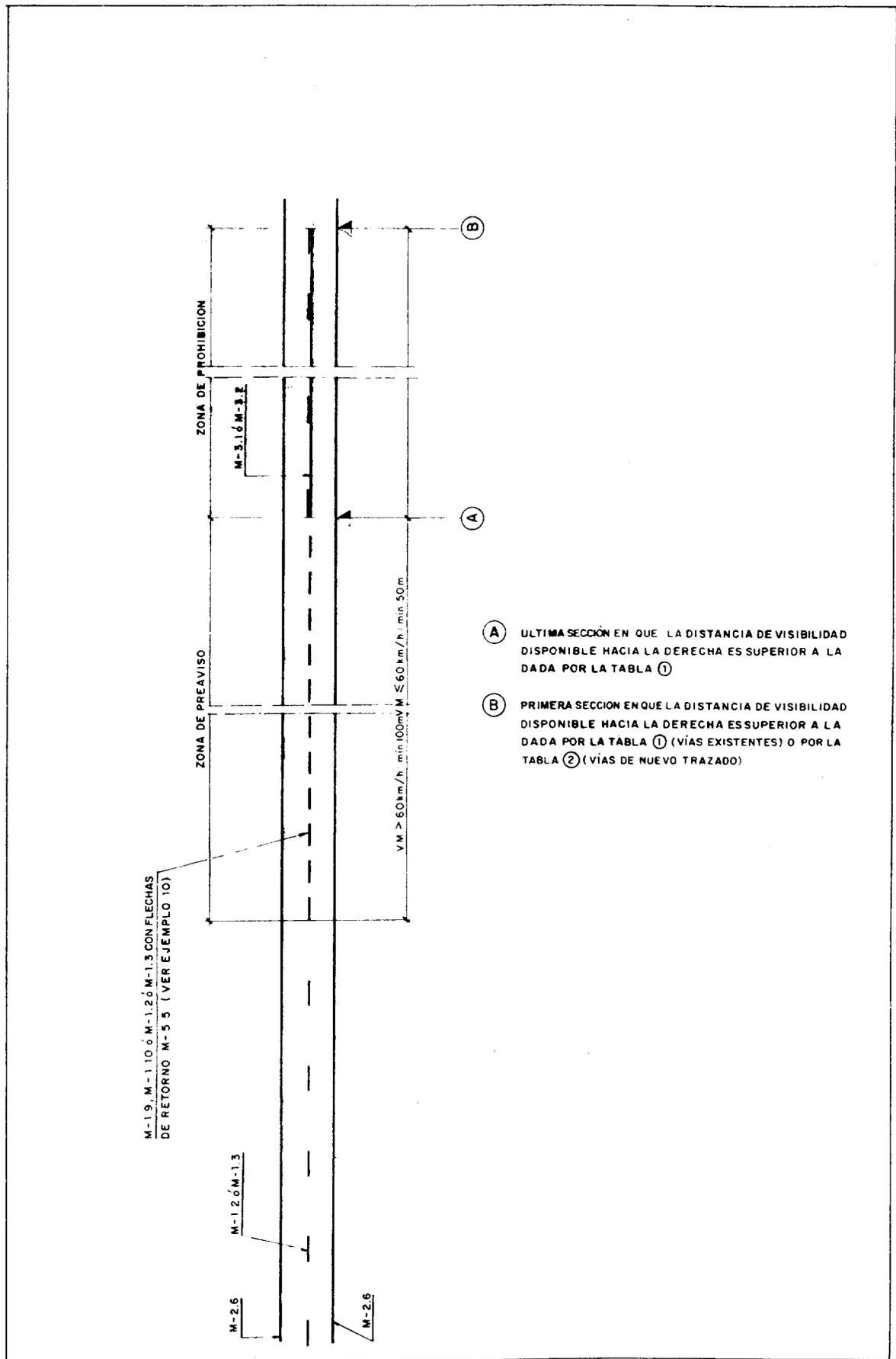
EJEMPLO DE BIFURCACION DE CALZADA

E - 7



EJEMPLO DE PREAVISO DE MARCA CONTINUA DE PROHIBICION DE ADELANTAMIENTO

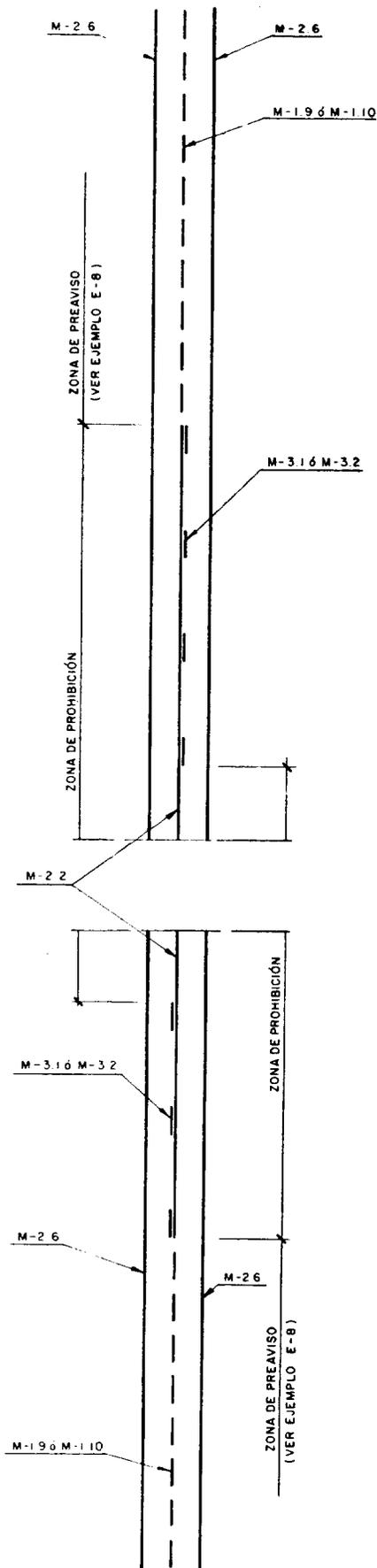
E - 8



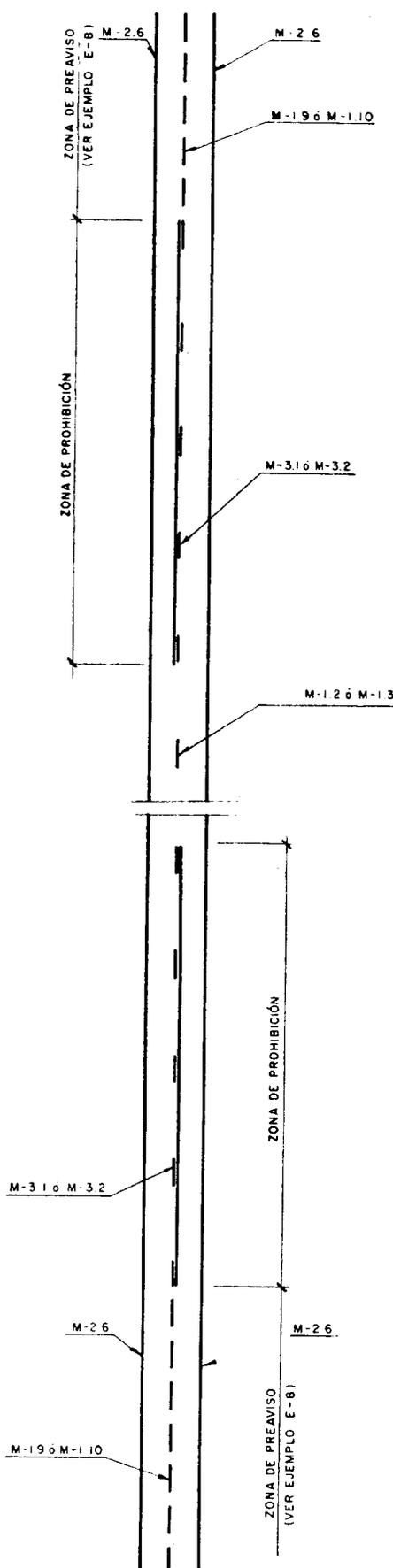
EJEMPLOS DE MARCAS LONGITUDINALES CONTINUAS PARA SEPARACIÓN DE SENTIDOS EN CALZADAS DE DOS CARRILES (DE PROHIBIÓN DE ADELANTAMIENTO)

E-9

1. CON SOLAPE DE PROHIBICIONES

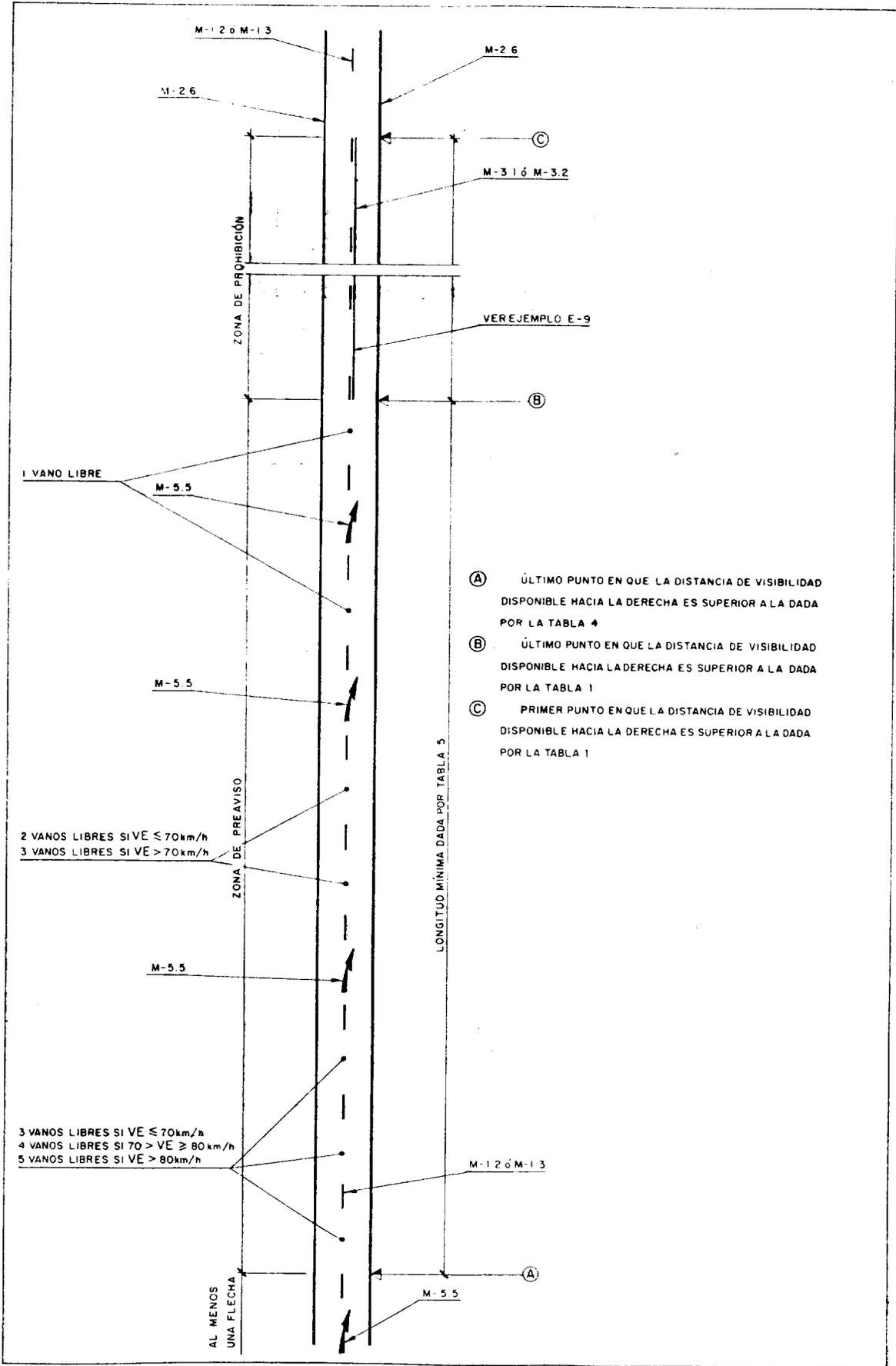


2. SIN SOLAPE DE PROHIBICIONES



EJEMPLO DE PREAVISO DE PROHIBICIÓN DE ADELANTAMIENTO CON FLECHAS DE RETORNO

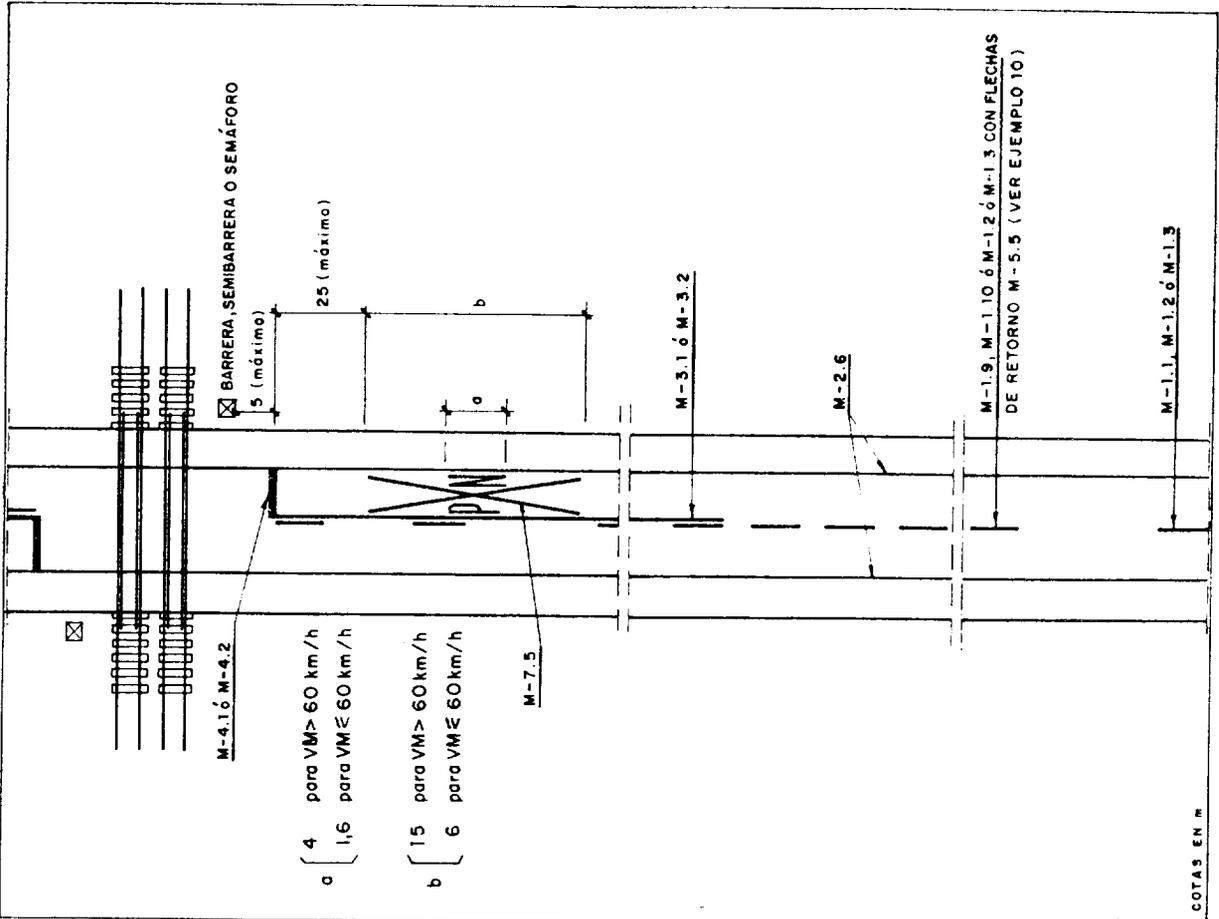
E - 10



- (A) ÚLTIMO PUNTO EN QUE LA DISTANCIA DE VISIBILIDAD DISPONIBLE HACIA LA DERECHA ES SUPERIOR A LA DADA POR LA TABLA 4
- (B) ÚLTIMO PUNTO EN QUE LA DISTANCIA DE VISIBILIDAD DISPONIBLE HACIA LA DERECHA ES SUPERIOR A LA DADA POR LA TABLA 1
- (C) PRIMER PUNTO EN QUE LA DISTANCIA DE VISIBILIDAD DISPONIBLE HACIA LA DERECHA ES SUPERIOR A LA DADA POR LA TABLA 1

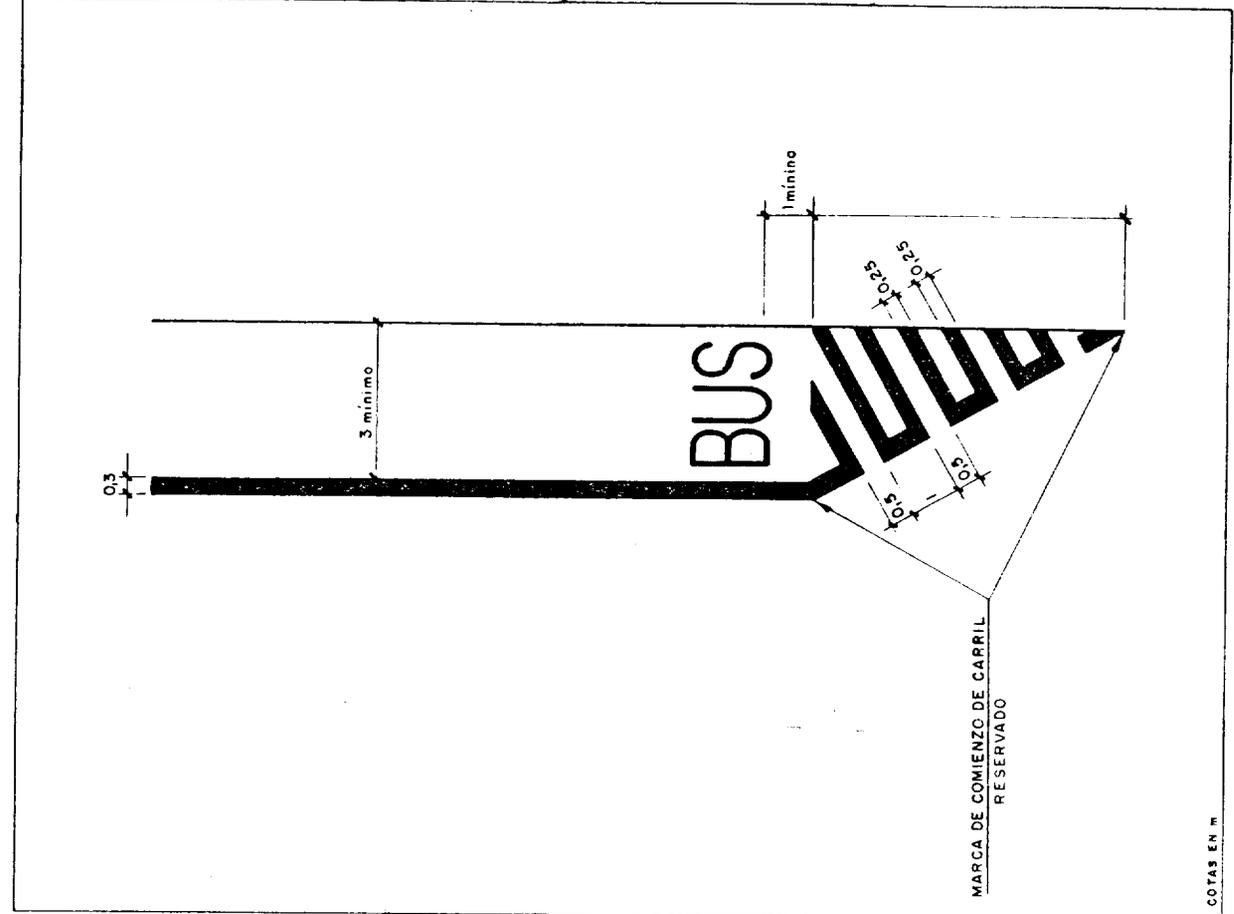
EJEMPLO DE PASO A NIVEL

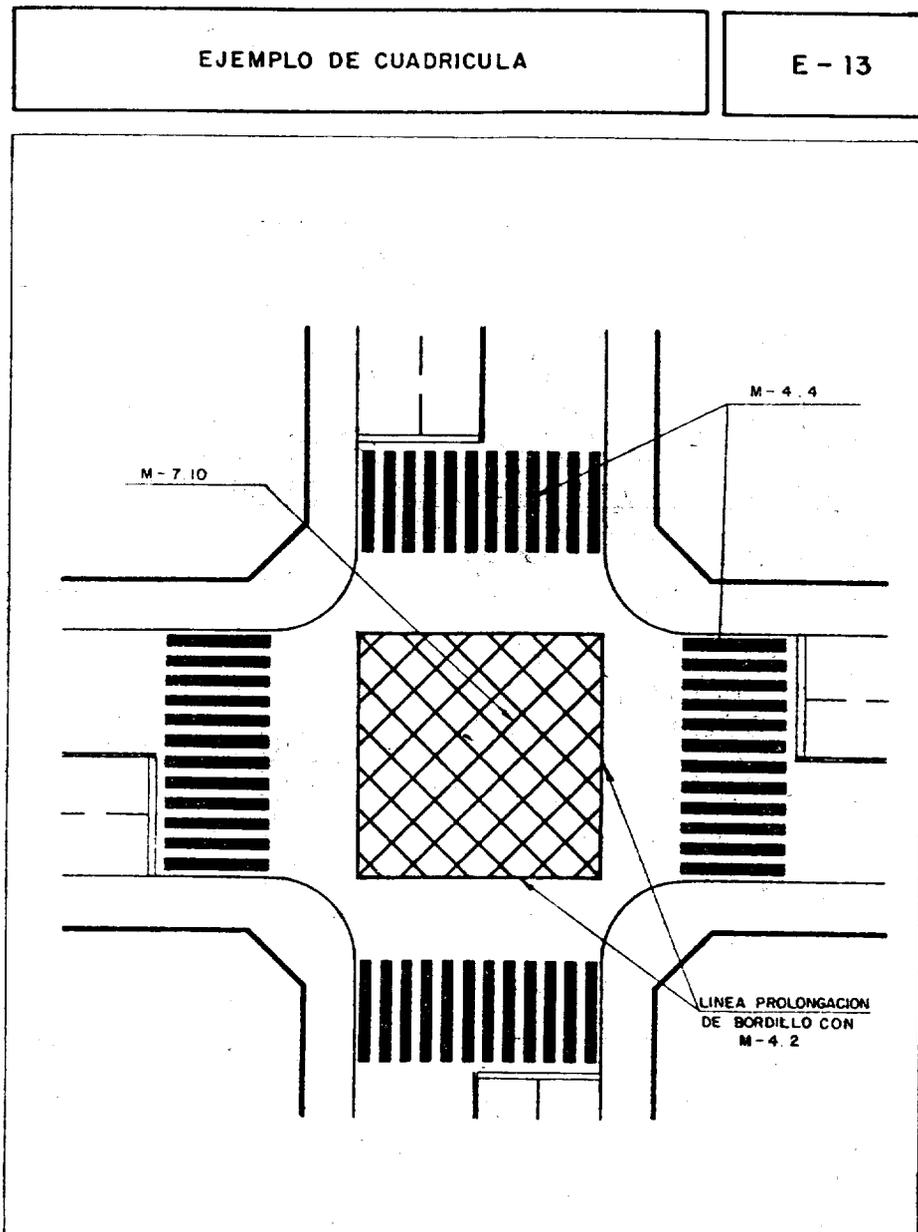
E-11



EJEMPLO DE COMIENZO DE CARRIL RESERVADO A AUTOBUSES

E-12





### ANEXO I

#### Estimación de la velocidad específica de un elemento del trazado

Siempre que sea posible es mejor medir directamente la velocidad específica que estimarla a partir de datos geométricos, como por ejemplo los reflejados en la figura 1 para una curva horizontal. Conocida por medición la distribución de las velocidades con que los vehículos recorren un elemento del trazado, se puede considerar como su velocidad específica aquella que sólo es rebasada por el 15 por 100 de los vehículos.

La medida de la velocidad de los vehículos exige el conocimiento del tiempo empleado en recorrer el espacio comprendido entre dos puntos determinados; la precisión de esta medida depende de:

La precisión con que se mida el tiempo.

La precisión con que se determine la posición exacta de los vehículos.

La precisión con que se mida la distancia recorrida.

En general los métodos de medida de velocidades utilizan una base corta, midiendo las velocidades individuales de todos o de una muestra de los vehículos que atraviesan una cierta sección. Estas medidas individuales sirven para estimar la distribución de velocidades del tráfico en esa sección y bajo las condiciones en que se efectuó la medición:

#### 1. Métodos que emplean bases largas:

El procedimiento más elemental consiste en cronometrar el tiempo empleado en recorrer una distancia que varía entre 30 a 40 metros para velocidades bajas (menos de 40 km/h) y más de 100 metros para velocidades superiores a 60 km/h. El número máximo de observaciones está limitado a unas 150 por hora. Si la precisión del cronometraje es de 1/5 de segundo, a 80 km/h supone un error máximo del orden de un 3 por 100 para una base de 150 metros; esta precisión puede mejorarse empleando enoscopios -unos espejos a 45° con el eje de la calzada, que mejoran la apreciación del paso de los vehículos- y mejor aún por el uso de detectores situados en la calzada, que se conectan a un cronómetro accionado eléctricamente. Con este último método se eliminan los errores humanos, pero hay que asegurarse de la correcta identificación de los vehículos, y que no se hayan adelantado dentro de la base.

#### 2. Métodos que emplean bases cortas:

Existen métodos bastante precisos que emplean bases de longitud inferior a dos metros, con lo que es casi seguro que el vehículo que primero acciona un detector sea también el que primero accione su parada. Cuando el número de vehículos rebasa los 400 por hora es aconsejable tomar sólo una muestra del total.

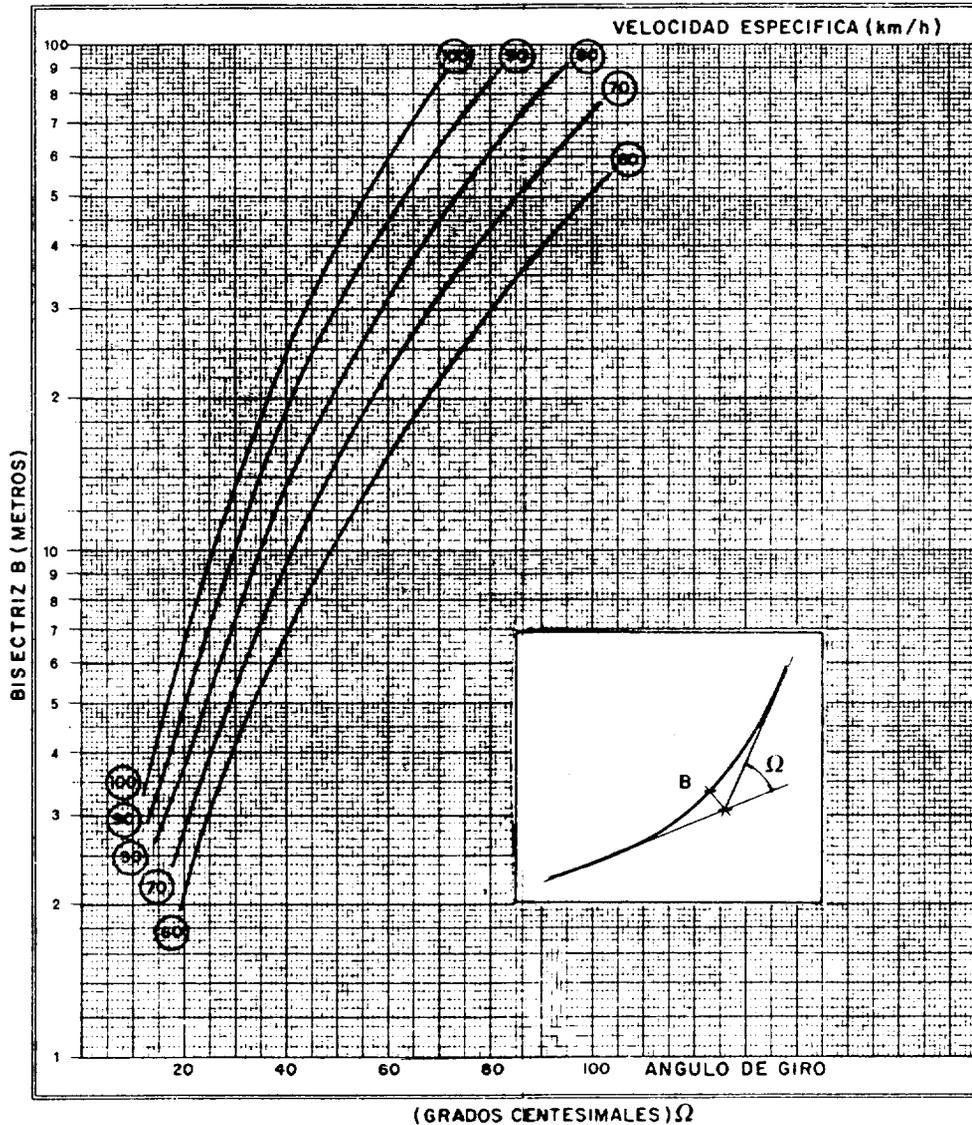
El fundamento de estos métodos es variado: Desde un condensador eléctrico que se descarga durante el tiempo en que el vehículo pasa entre los detectores, hasta el conteo del número de ciclos de una señal eléctrica de frecuencia conocida durante el mismo tiempo.

3. Otros métodos:

Mención aparte merecen los aparatos de radar, basados en el efecto Döppler de las ondas de radar reflejadas por el vehículo en movimiento, por lo que no emplean base de medida. Existe una

reducción de la velocidad aparente del vehículo debida a la situación lateral del aparato, cuya precisión es del orden de tres a cuatro km/h. Cuando la intensidad de tráfico es elevada, es difícil distinguir un vehículo de otro, y el aparato siempre mide la velocidad del más rápido.

FIGURA 1 - ESTIMACION DE LA VELOCIDAD ESPECIFICA DE UNA CURVA HORIZONTAL



NOTA: En alineaciones rectas de longitud suficiente, la velocidad específica podrá tomarse de hasta 120 km/h

MINISTERIO DE EDUCACION Y CIENCIA

22092 REAL DECRETO 1173/1987, de 25 de septiembre, por el que se modifican las disposiciones transitorias primera y segunda 1 y 3 del Real Decreto 2360/1984, de 12 de diciembre, sobre Departamentos Universitarios.

El Real Decreto 2360/1984, de 12 de diciembre, sobre Departamentos Universitarios, dictado al amparo de lo dispuesto en el artículo 8.4 de la Ley Orgánica 11/1983, de 25 de agosto, de

Reforma Universitaria, establece en sus disposiciones transitorias primera y segunda 1 y 3 en régimen específico y transitorio de sus previsiones aplicable hasta el 30 de septiembre de 1987.

La progresiva consolidación de la organización departamental prevista en el citado Real Decreto, así como su ajuste a las previsiones de las plantillas del Profesorado universitario, abona la conveniencia de una ampliación del plazo establecido en dichas disposiciones transitorias. Asimismo resulta preciso hacer extensivo este régimen específico a la Universidad de Castilla-La Mancha, posibilitándole la adecuada adaptación de su estructura departamental.

Por todo ello, de conformidad con lo establecido en el artículo 8.4 de la Ley Orgánica 11/1983, de 25 de agosto, de Reforma Universitaria, vista la propuesta del Consejo de Universidades, de acuerdo con el Consejo de Estado, a propuesta del Ministro de