

## MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

Dirección General de Carreteras  
y Caminos Vecinales

ORDEN CIRCULAR N° 110/61. P.T.ASUNTO: NORMAS PARA AUTORIZACION DE ESTACIONES DE SERVICIO

La instalación de estaciones de servicio para el suministro de carburantes y reparaciones de urgencia, imprescindibles para el tráfico, pueden, sin embargo, representar un peligro - tanto para el vehículo que se abastece en ellas como para los demás usuarios de la carretera, si no están establecidas adecuadamente.

Se hace, por tanto, necesario adoptar las medidas necesarias para que estas instalaciones se acomoden a las exigencias técnicas de la circulación y de la prevención de accidentes, revisando las normas dadas anteriormente (Circulares 57/1959 y - 64/1960) sobre estaciones de servicio.

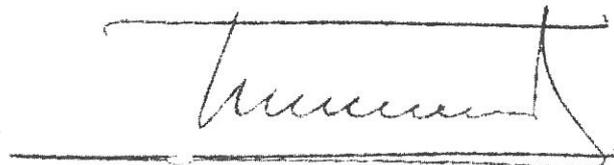
Por todo ello, esta Dirección General ha acordado:

1. La facultad de otorgar la autorización de los Servicios de -  
Obras Públicas, a que se refiere el Artículo 17 del Reglamento para Suministro y Venta de Carburantes y Combustibles de 30 de Julio de 1958, en relación con la instalación de estaciones de servicio en las proximidades de las carreteras y caminos vecinales corresponde al Ingeniero Jefe de Obras Públicas de la -  
Provincia.
2. Las autorizaciones que se concedan a partir de 1º de Julio de 1961 se sujetarán a las adjuntas normas, que se entenderán -  
siempre como exigencias mínimas, y las dimensiones que de ellas se deducen sólo podrán rebajarse en casos excepcionales que se someterán a resolución de la Dirección General, División de -  
Conservación y Vialidad.

3. Las autorizaciones se extenderán en impresos cuyo modelo se adjunta, añadiendo las condiciones particulares que se estimen convenientes, remitiendo copia a esta Dirección General.\*
4. A las solicitudes para la instalación de estaciones de servicio que se presenten en las Jefaturas de Obras Públicas se acompañará un proyecto que comprenderá el trazado de los accesos, firme, drenaje y señalización, firmado por un Técnico autorizado y redactado con sujeción a las normas adjuntas.
5. Los servicios provinciales de carreteras facilitarán oficialmente a los interesados los datos que estos requieran y que sean necesarios para desarrollar los proyectos de nueva instalación o de acondicionamiento de las existentes.
6. Quedan anuladas las Ordenes Circulares 57/1959 y 64/1960 y sustituidas por la presente y normas anejas.

Madrid, 29 de Mayo de 1961

EL DIRECTOR GENERAL,



\* Sección de Contratación y Asuntos Generales.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

Dirección General de Carreteras  
y Caminos Vecinales

Jefatura de Obras Públicas de

ESTACIONES DE SERVICIO PARA EL SUMINISTRO DE CARBURANTES LIQUIDOS

AUTORIZACION

AÑO:

REFERENCIA:

ANTECEDENTES DE HECHO

1. D. ...., domiciliado en .....  
..... solicita autorización para instalar una es  
tación de servicio de categoría, en terrenos contiguos a la  
carretera .....  
.....  
km ..... hm ....., término municipal .....  
..... provincia de ..... cuyos terrenos  
los tiene en .....

Acompaña a la instancia los planos y presupuestos del pro  
yecto de instalación suscrito por el .....  
D. ....

2. Los Servicios de esta Jefatura han informado dicha petición, -  
señalando las condiciones que estiman oportuno imponer al soli  
citante y delimitando los terrenos de dominio público cuya ocu  
pación presupone el acceso a la estación en proyecto.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

1. El Artículo 38 del Reglamento de Policía y Conservación de Ca-

reteras de 29 de Abril de 1920, en relación con el 18 de la Ley de 7 de Abril de 1952 sobre ordenación de edificaciones contiguas a aquellas, conforme a los cuales se precisa para la ejecución de obras de la índole de la solicitada, dentro de la zona de 50 metros contados desde la arista exterior de las carreteras, la correspondiente licencia de Obras Públicas.

2. La Ley citada de 7 de Abril de 1952 y el artículo 59 de la del Suelo de 12 de Mayo de 1956, que establecen limitaciones a la construcción en zonas contiguas a las carreteras.
3. La reglamentación vigente del suministro y venta de carburantes y combustible objeto del Monopolio de Petroleos que exige, de conformidad con las precitadas normas, la autorización de este Departamento para la construcción de Estaciones de Servicio.

### CONCLUSIONES

En vista de cuanto antecede, y de lo dispuesto en la Orden Circular nº 11061 de la Dirección General de Carreteras, de fecha 29 de Mayo de 1961, esta Jefatura ha resuelto:

Autorizar a D. ....  
para instalar la Estación de Servicio solicitada -en cuanto -  
compete al Ministerio de Obras Públicas- con arreglo a las siguientes condiciones:

1. Las obras se ejecutarán de acuerdo con el proyecto y planos presentados, y sin interrumpir ni estorbar el tránsito por la carretera, quedando prohibido depositar materiales, mezclas o escombros en la calzada o arcenes, así como el estacionamiento de carros y camiones para operaciones de carga, descarga y complementarias; asimismo se tomarán medidas para evitar accidentes, colocando señales de peligro y precaución para prevenirlos y guardas o vigilantes si fuera menester.
2. El plazo de ejecución de las obras será de un año a contar de la fecha de esta autorización.

3. La vigilancia de las obras, a efectos del cumplimiento de las presentes condiciones, corresponderá a la Jefatura de Obras Públicas, debiendo el peticionario acatar todas las órdenes que se le pasen por el personal afecto a ella encargado de esta misión.
4. Dentro de la estación y separada de la carretera, debe existir una zona debidamente pavimentada capaz para el aparcamiento de ..... vehículos.
5. Los terrenos de dominio público afectos a la carretera cuya - ocupación se autoriza, son los siguientes:

(En este espacio se describirá la zona contigua a la calzada, perteneciente a la carretera, que sea necesario ocupar - para la construcción de los accesos, aparcamientos o isletas - de la Estación, teniendo en cuenta que en ella no podrán instalarse surtidores, tanques subterráneos, edificios ni otras construcciones de carácter permanente.

La ocupación de parcelas propiedad del Estado para estos fines, no puede autorizarse. Si la Jefatura considerase alguna innecesaria para el servicio de la carretera, tramitará el oportuno expediente de permuta con arreglo a las normas vigentes - en la materia, y en este caso, se acompañará a la copia de la autorización que han de remitir a esta Dirección, copia simple notarial de la escritura pública otorgada. Si no hubiese permutante, propondrá a esta Dirección que la parcela se ponga a - disposición de la Delegación de Hacienda, para su venta).

6. En concepto de canon de ocupación de los mencionados terrenos, el peticionario o quién de él traiga causa, deberá ingresar - anualmente, antes del día de cada año y en la Pagaduría de esta Jefatura o cuenta corriente de Tasas que se le designe, la cantidad de pesetas, de acuerdo con - lo dispuesto en el artículo 4º del Decreto 134 de 4 de Febrero de 1960.

Esta cantidad podrá ser revisada, según prescribe dicho - artículo en su apartado 3).

7. Esta autorización se entenderá concedida a título precario, - salvo el derecho de propiedad, y sin perjuicio de tercero. En consecuencia, el peticionario o quién de él traiga causa, no - adquirirá derecho alguno sobre los terrenos del Estado a que - se refiere la condición quinta, respecto de los cuales la Admi- nistración, en cualquier momento que lo juzgue conveniente por causa de interés general, podrá modificar los términos de la - autorización, suspenderla temporalmente o hacerla cesar defini- tivamente sin derecho a indemnización alguna.

La autorización para construir y explotar la Estación de Servicio serán respectivamente de competencia municipal y de - la C.A.M.P.S.A., con sujeción en ambos casos a las presentes - condiciones.

(En este espacio y debidamente numeradas se detallarán - las condiciones técnicas, que con arreglo a las normas que se acompañan a esta Circular sean impuestas por la Jefatura, de- biendo en todo caso figurar explícitamente la distancia desde el eje de la carretera a que han de situarse los surtidores y la fachada del edificio más próximos).

....- Será causa de caducidad de esta autorización el incumplimiento por parte del beneficiario de cualquiera de las presentes condiciones.

Lo que comunico a V. para su conocimiento y efectos, - significándole que contra la presente resolución podrá interponer recurso de alzada ante la Dirección General de Carreteras en el plazo de 15 días hábiles, contados desde el siguiente al de su recepción, conforme a lo dispuesto en los artículos 122 al 125 inclusivos de la Ley de Procedimiento Administrativo de 17 de Julio de 1958.

NORMAS PARA LA DISPOSICION DE ESTACIONES DE SERVICIO  
PARA EL SUMINISTRO DE CARBURANTES

1. OBJETO DE LAS NORMAS

Las estaciones de servicio se definen en el Reglamento - aprobado por O.M. de Hacienda de 30 de Julio de 1958, como aquellas instalaciones que contengan aparatos para el suministro de carburantes y de lubricantes y en las que pueden existir otros servicios relacionados con el automóvil. Son imprescindibles al tráfico motorizado, pero si los accesos no se disponen de acuerdo con la técnica de la circulación, pueden crear situaciones - de peligro, tanto para los vehículos que las utilizan como para aquéllos que circulan por la carretera.

En las normas que siguen se dan unas dimensiones mínimas - de los elementos que afectan a la seguridad y eficacia de la - circulación. Estas dimensiones deberán mantenerse en todas las nuevas estaciones que se construyan. Como el peligro creado por los vehículos que entran o salen de una estación de servicio, - así como el entorpecimiento a la circulación en general, es función de la intensidad de tráfico de la carretera y de su velocidad específica, en las normas se tienen en cuenta estas circunstancias.

La velocidad específica del tramo, a los efectos de la disposición de las estaciones de servicio, será la que señale la - Jefatura de Obras Públicas de la Provincia correspondiente.

La intensidad de tráfico, a los mismos efectos, será la intensidad media diaria (IMD) que haya resultado del Plan Nacio--nal de Aforos en el año anterior a la autorización. A los efectos de estas normas, las Jefaturas de Obras Públicas definirán las zonas urbanas o no urbanas, así como las líneas de fachada autorizadas.

Los accesos deben cumplir en todo momento las condiciones mínimas que se imponen en estas normas, en función de la intensidad de tráfico que realmente circula por la carretera.

## 2. EMPLAZAMIENTO DE LAS ESTACIONES DE SERVICIO

En el emplazamiento de las estaciones de servicio se atenderá preferentemente a no reducir las condiciones de seguridad y capacidad de la carretera, para lo cual deberán seguirse los principios generales siguientes:

### 2.1. Visibilidad

2.1.1. La distancia de visibilidad de los accesos, medida sobre la carretera, será, como mínimo, la distancia de parada correspondiente a la velocidad específica de la misma, independientemente de la intensidad de tráfico. Se adoptan las distancias siguientes:

Velocidad específica (km/h)	100	90	80	70	60	50	40	30
Distancia de visibilidad (m)	160	130	100	85	65	45	35	20

Estas distancias de visibilidad significan que los vehículos que circulan por la carretera principal pueden ver un obstáculo situado a 3 m de distancia del borde de la calzada.

La visibilidad deberá asegurarse en todo momento. El concesionario tomará cuantas precauciones estime necesarias para que se cumpla esta condición, siendo motivo de caducidad de la autorización la reducción de la distancia de visibilidad a valores inferiores a los prescritos.

2.1.2. Se comprobarán especialmente las condiciones de visibilidad en los casos siguientes:

- a) Cuando la estación esté situada en las proximidades de un cambio de rasante.

- b) Cuando esté en el interior de una curva.
- c) Cuando existan edificaciones, plantaciones u otros obstáculos que puedan afectar aquélla.

## 2.2. Capacidad

Se evitará que las estaciones de servicio reduzcan apreciablemente la capacidad de la carretera. Esta condición se tendrá especialmente en cuenta en los casos siguientes:

- a) En las intersecciones, donde las maniobras de entrada y salida de vehículos entorpecen la circulación general y aumentan la posibilidad de accidentes en puntos que muchas veces son ya peligrosos.
- b) En tramos de carretera cuya anchura puede ser insuficiente para su intensidad de tráfico.

## 3. DISPOSICION GENERAL DE LOS ACCESOS

Para tener en cuenta el principio general 2.2. los accesos de las estaciones de servicio se dispondrán de las formas siguientes, según la IMD del tramo en que se encuentren y distinguiendo las zonas urbanas de las no urbanas.

### 3.1. Zonas no urbanas

3.1.1. En tramos con IMD superior a 5.000 vehículos o en carreteras de calzadas separadas por una mediana, las estaciones de servicio sólo servirán al tráfico que circula en un sentido. - Para asegurar el cumplimiento de esta condición podrá adoptarse una de las dos soluciones siguientes:

- a) Disponer estaciones de servicio a ambos lados de la carretera separadas como máximo a una distancia que permita que los usuarios puedan simultáneamente ver las dos estaciones.
- b) Disponer un obstáculo físico que impida a los vehículos que circulan por la vía opuesta a la estación, su acceso directo a la misma.

La entrada a la estación estará provista de la correspondiente vía de deceleración cuya anchura y longitud, en función de la velocidad específica de la carretera, se determinará de acuerdo con la O.C. nº 78 de esta Dirección General. No será preceptiva la disposición de vías de aceleración, aunque son recomendables para la comodidad de los usuarios de la estación.

Si no se dispone una vía de aceleración de suficiente longitud, el eje de la vía de salida de vehículos a la carretera principal formará con ésta un ángulo comprendido entre 45 y 60°.

En la figura 1 se da un ejemplo de disposición de estación de servicio para servir a los vehículos que circulan en un solo sentido.

3.1.2. En tramos con IMD comprendida entre 2.000 y 5.000 vehículos, no será imprescindible que una estación sirva exclusivamente al tráfico que circule en un solo sentido, pero es recomendable la disposición de estaciones a ambos lados de la carretera, aunque una de ellas sea menos completa con respecto a la estación principal.

La entrada a la estación estará provista de una vía de deceleración de características idénticas a las exigidas en el caso anterior, y que servirá únicamente a los vehículos que circulen por la vía del lado de la estación. En la figura 2 se da un ejemplo de las dimensiones de una estación situada en un tramo con una intensidad media diaria comprendida entre 2.000 y 5.000 vehículos.

La entrada de los vehículos que circulan por la vía opuesta se dispondrá de forma que sea aproximadamente normal al eje de la carretera. Es recomendable la disposición de la figura 3 para facilitar el acceso de estos vehículos y, en cualquier caso, las dimensiones y disposición de la estación permitirán el acceso a los camiones pesados sin que éstos tengan que efectuar maniobras sobre la carretera. Esto exige que la distancia entre el eje de la vía del lado opuesto a la estación y el de la vía utilizada en la estación para el servicio de los camiones sea como mínimo de 24 m.

Si no se dispone una vía de aceleración de suficiente longitud, el eje de la vía de salida de vehículos a la carretera principal formará con ésta un ángulo comprendido entre 45° y 60°.

3.1.3. En tramos con IMD comprendida entre 500 y 2.000 vehículos, no será obligatoria la disposición de vías de deceleración. La vía de acceso a la estación formará un ángulo máximo de 30° con el eje de la carretera y, la de salida, formará un ángulo comprendido entre 45° y 60°. Los radios mínimos de enlace de las alineaciones serán de 12 m. Se recomiendan los enlaces con curvas de tres centros. Las dimensiones y disposición de la estación permitirán el acceso a los camiones sin que estos tengan que efectuar maniobras sobre la carretera, lo que exige la dimensión señalada en el párrafo 3.1.2. (Fig. 4). Se podrá reducir esta distancia a 22 m, si los camiones pueden utilizar el arcén para iniciar la maniobra de entrada a la estación.

3.1.4. En tramos con IMD comprendidos entre 250 y 500 vehículos, los accesos tendrán una disposición análoga al caso anterior. Se autorizan sin embargo que la vía de acceso forme un ángulo máximo de 45° con la carretera; los radios de enlace de las alineaciones serán como mínimo de 8 m y la distancia entre el eje de la vía del lado opuesto a la estación y el de la vía utilizada para el servicio de los vehículos será como mínimo de 12 m (Fig. 5).

3.1.5. En tramos con IMD inferior a 250, podrá autorizarse que los vehículos utilicen los servicios, estacionándose en los arcenes de la carretera sin ocupar la calzada y siempre que se cumplan las condiciones de visibilidad establecidas en 2.1. (Fig. 6).

### 3.2. Zonas Urbanas

3.2.1. Siempre que una vía urbana está dotada de calles de servicio o existen calles de menor importancia paralelas a la principal y próximas a ella, se dispondrán las estaciones de servicio en estas vías secundarias.

3.2.2. En tramos con IMD superior a 8.000 vehículos, las estaciones de servicio sólo servirán al tráfico que circula en un sentido. Para asegurar el cumplimiento de esta condición, se adoptarán las mismas soluciones que para las estaciones en zonas no urbanas, pudiendo en estos casos sustituirse la mediana prevista en aquel caso por una doble línea sobre el pavimento.

La entrada a la estación deberá estar provista de la correspondiente vía de deceleración; si la velocidad específica del tramo es igual o superior a 60 km/hora las longitudes de las vías de deceleración serán las mismas señaladas para el caso de vías no urbanas. Si la velocidad específica es inferior a 60 km/hora, podrá reducirse la longitud total de la vía de deceleración a un mínimo de 50 m. Las vías de deceleración podrán suprimirse en calles o calzadas de más de 10 m de anchura, cuando en las horas de más circulación, la intensidad de tráfico sea inferior a 200 vehículos por vía y hora.

Si no se dispone de una vía de aceleración de suficiente longitud, el eje de la vía de salida de vehículos a la carretera principal formará con ésta un ángulo comprendido entre 45 y 60°.

3.2.3. En tramos con IMD comprendida entre 4.000 y 8.000 vehículos, no es imprescindible que una estación sirva exclusivamente al tráfico que circule en un solo sentido, pero como en el caso 3.1.2. es recomendable la disposición de estaciones a ambos lados de la vía.

La entrada a la estación estará provista de una vía de deceleración de características idénticas a las exigidas en el caso anterior 3.2.1. y servirá únicamente a los vehículos que circulen por la vía del lado de la estación.

La entrada de los vehículos que circulen por la vía opuesta, se dispondrá de forma que sea aproximadamente normal al eje de la calzada. Las dimensiones y disposición de la estación permitirá el acceso a los camiones sin que estos tengan que maniobrar en la vía. Esta condición exige que la distancia entre el eje de la vía del lado opuesto a la estación y la vía utilizada en la estación para el servicio de los camiones sea como mínimo de 24 m. Se podrá reducir esta distancia a 22 m, si los camiones pueden utilizar el arcén de la carretera para iniciar la maniobra de entrada a la estación.

Si no se dispone una vía de aceleración de suficiente longitud, el eje de la vía de salida de vehículos a la carre-

tera principal formará con ésta un ángulo comprendido entre 45 y 60°.

3.2.4. En tramos con IMD inferior a 4.000 vehículos no será obligatoria la disposición de vías de deceleración. La vía de acceso a la estación formará un ángulo mínimo de 45° y preferiblemente de 30° y la de salida, un ángulo comprendido entre 45 y 60°; los radios de enlace de las alineaciones serán de 8 m como mínimo.

#### 4. DISPOSICION DE LOS SURTIDORES

Excepto en tramos con IMD inferior a 250 vehículos, los surtidores estarán separados de la calzada por una isleta cuyas dimensiones mínimas se dan a continuación, que impide que los vehículos los utilicen desde la calzada o desde los arceñes. Asimismo, se establecen las distancias mínimas a que deben separarse los surtidores del borde de la calzada.

Las dimensiones mínimas serán las siguientes:

##### 4.1. Carreteras no Urbanas

	<u>IMD &gt; 5.000</u>	<u>IMD &gt; 2.000</u> <u>&lt; 5.000</u>	<u>IMD &gt; 500</u> <u>&lt; 2.000</u>	<u>IMD &gt; 250</u> <u>&lt; 500</u>
Longitud de las isletas .....	40 m	20 m	12 m	6 m
Anchura de las isletas .....	3 m	3 m	2 m	0,50 m
Distancia de - surtidores a la arista exterior de la calzada a)	13 m	12 m	10 m	6 m
b)	-	20 m	18 m	6 m

a) Surtidores para vehículos que circulan por la vía del lado de la estación, o que entran desde una vía especial (Fig.3).

b) Surtidores para vehículos que circulan por la vía del lado opuesto a la estación.

4.2. Carreteras Urbanas

	<u>IMD &gt; 8.000</u>	<u>IMD <math>\frac{&lt; 8.000}{&gt; 4.000}</math></u>	<u>IMD &gt; 4.000</u>
Longitud de las isletas	20 m	10 m	6 m
Anchura de las isletas	2,50 m	1,50 m	0,50 m
Distancia de los surtidores a la arista exterior de la calzada .....	10 m	5 m	4 m

5. DISPOSICION DE ESTACIONES DE SERVICIO EN LAS PROXIMIDADES DE LAS-  
INTERSECCIONES

En general las estaciones de servicio no se dispondrán a menos de 150 metros de una intersección, excepto cuando la IMD de la carretera principal sea inferior a 250 vehículos/hora.

Esta condición se cumplirá estrictamente cuando la capacidad de la intersección esté próxima a la saturación, es decir, cuando las Intensidades Horarias de Proyecto (IHP) de las carreteras que se cruzan sean las siguientes:

	<u>Intensidad Horaria de Proyecto (IHP)</u>			
Carretera principal de dos vías .....	250	300	450	600
Carretera secundaria	150	125	60	25
Carretera principal de cuadro vías .....	750	1.000	1.500	2.000
Carretera secundaria	60	40	20	10

Cuando las intensidades de tráfico sean inferiores a las cifras señaladas en la tabla anterior podrán admitirse estaciones de servicio separadas a menos de 150 m de las intersecciones, siempre que se justifiquen suficientemente las dificultades que existan para situarlas en un emplazamiento más favorable.

Cuando se dispongan estaciones de servicio, en las proximidades

dades de intersecciones en las que alguna de las vías tenga una IMD superior a 250 vehículos, se cumplirán las condiciones siguientes:

- a) Las entradas y salidas no se harán directamente a la intersección.
- b) Preferiblemente, la entrada se hará desde la carretera principal y la salida hacia la carretera secundaria.
- c) No se autorizarán en la zona de servidumbre edificaciones que disminuyan las distancias de visibilidad establecidas en estas normas.

En la figura 7, se da un ejemplo de estación de servicio - próxima a una intersección.

#### 6. FIRME Y DRENAJE

Las vías de deceleración y los accesos en general estarán - dotados de un firme de análoga calidad y del mismo espesor que - el de la calzada principal.

Las condiciones del drenaje tanto en lo que se refiere al - drenaje subterráneo, como a las pendientes transversales, cune--  
tas, etc. cumplirán las normas establecidas por la Dirección Ge-  
neral de Carreteras y las disposiciones adoptadas deberán ser -  
aprobadas por la Jefatura de Obras Públicas correspondiente.

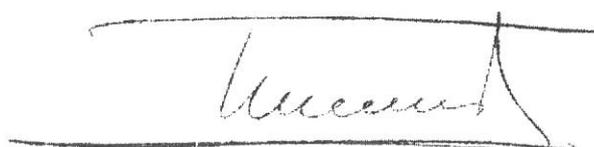
#### 7. SEÑALIZACION

En la señalización de las estaciones de servicio se segui--  
rán las normas establecidas en la Orden Circular nº 89 de esta -  
Dirección General.

En las figuras que se acompañan a estas normas se indica la  
disposición de las señales que debe adoptarse.

Madrid, 29 de Mayo de 1961.

EL DIRECTOR GENERAL



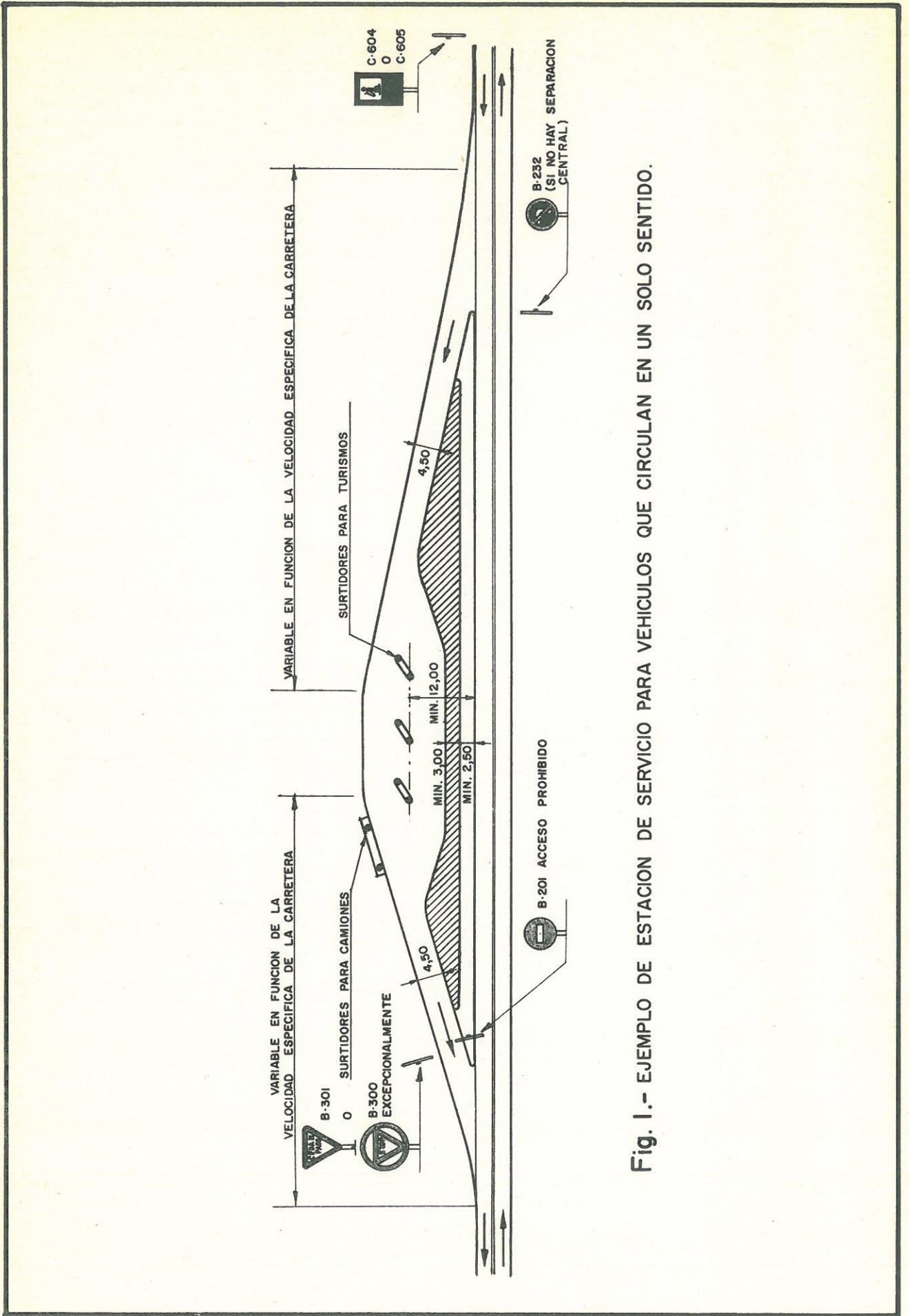


Fig. 1.- EJEMPLO DE ESTACION DE SERVICIO PARA VEHICULOS QUE CIRCULAN EN UN SOLO SENTIDO.

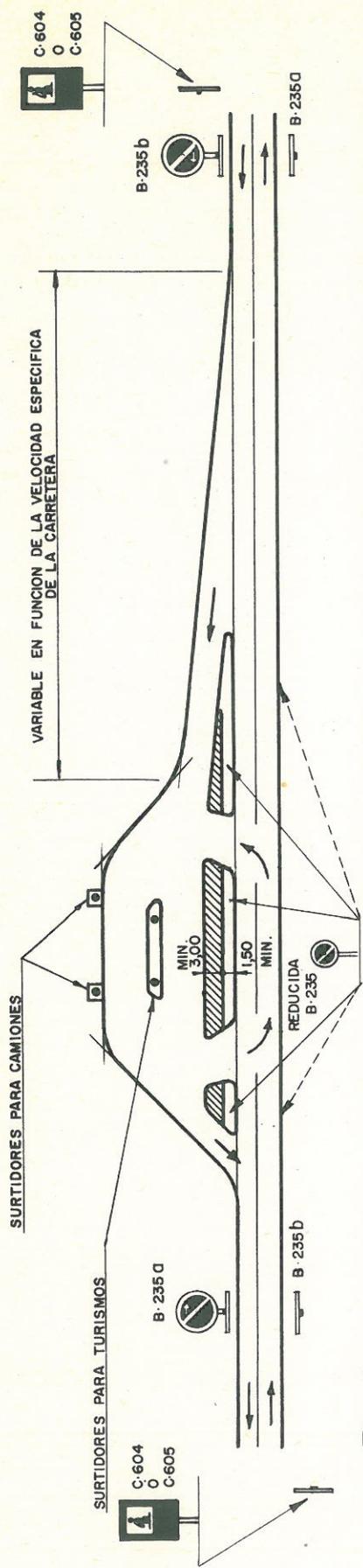
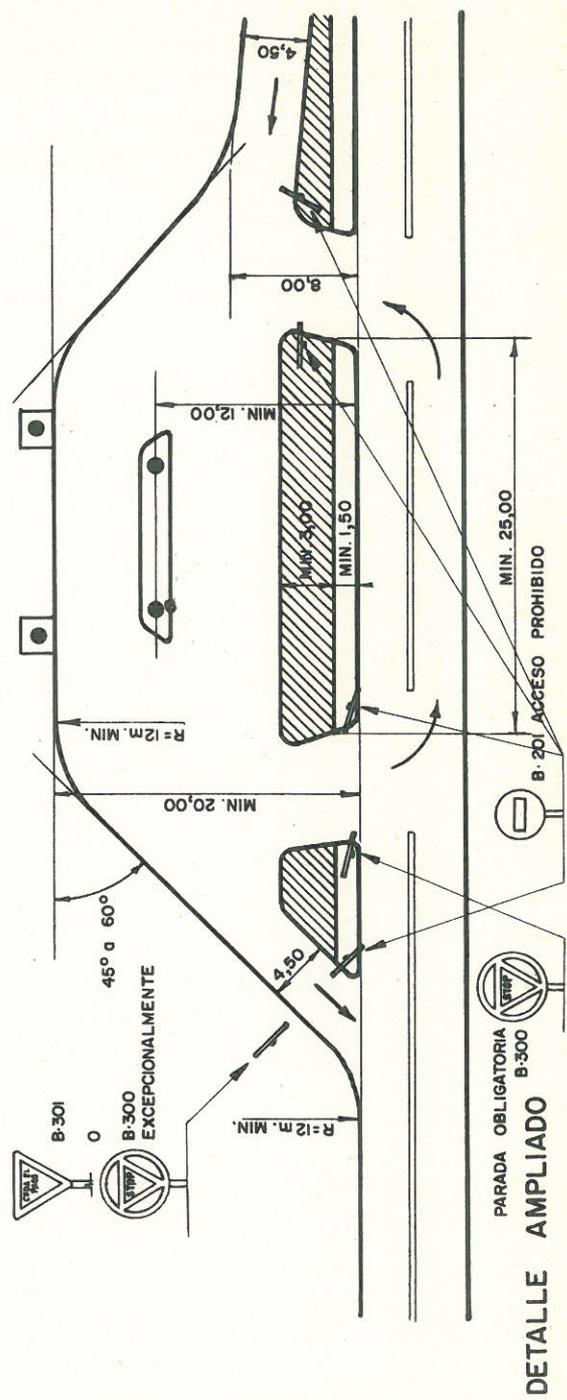


Fig. 2.- DIMENSIONES MINIMAS DE ESTACIONES DE SERVICIO EN CARRETERAS CON I.M.D. COMPRENDIDA ENTRE 2000 Y 5000 VEHICULOS, EN ZONAS NO URBANAS.



DETALLE AMPLIADO

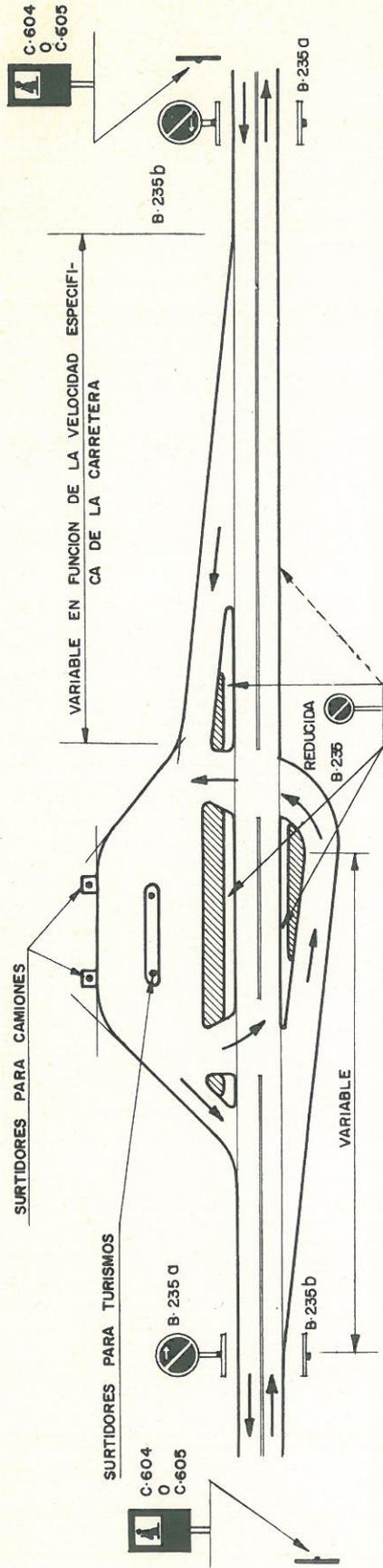
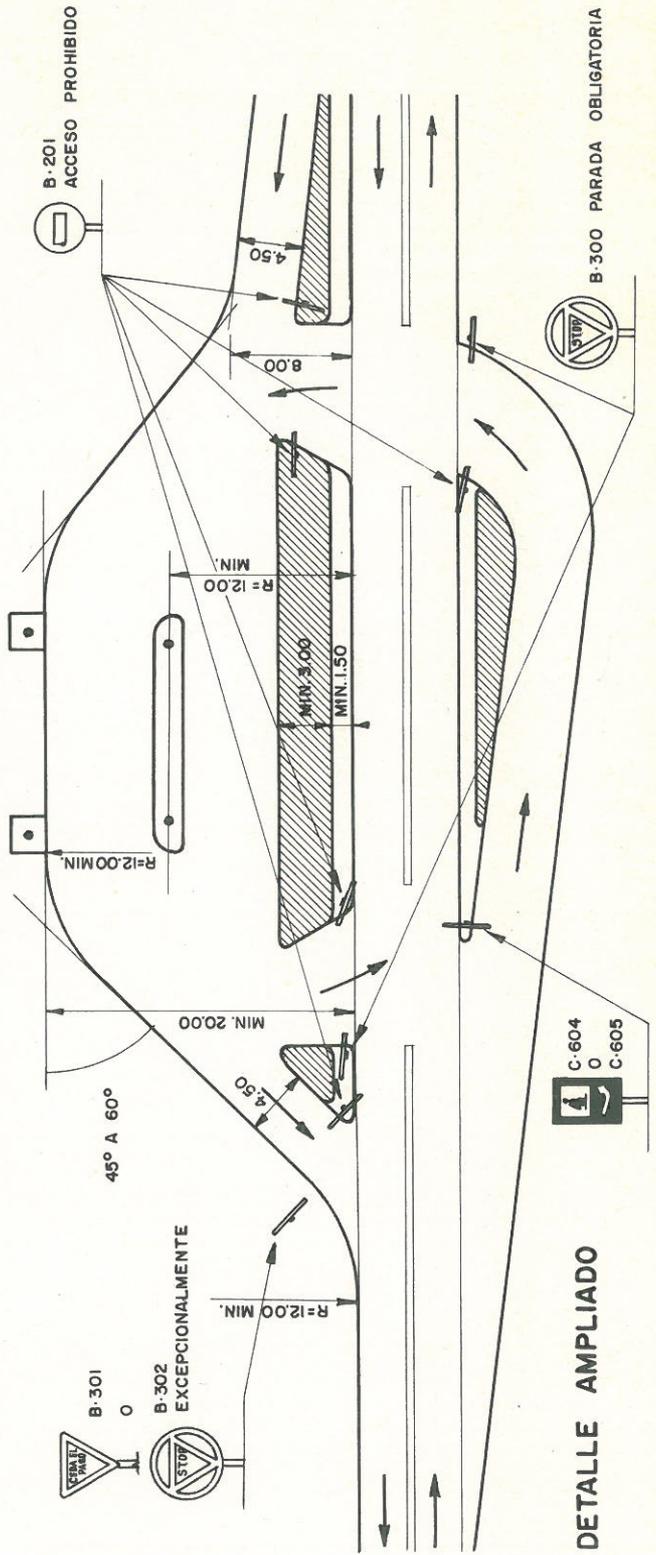


Fig. 3.- EJEMPLO DE ESTACION DE SERVICIO CON VIA ESPECIAL DE DECELERACION PARA LOS VEHICULOS QUE CIRCULAN POR LA VIA OPUESTA A LA ESTACION.



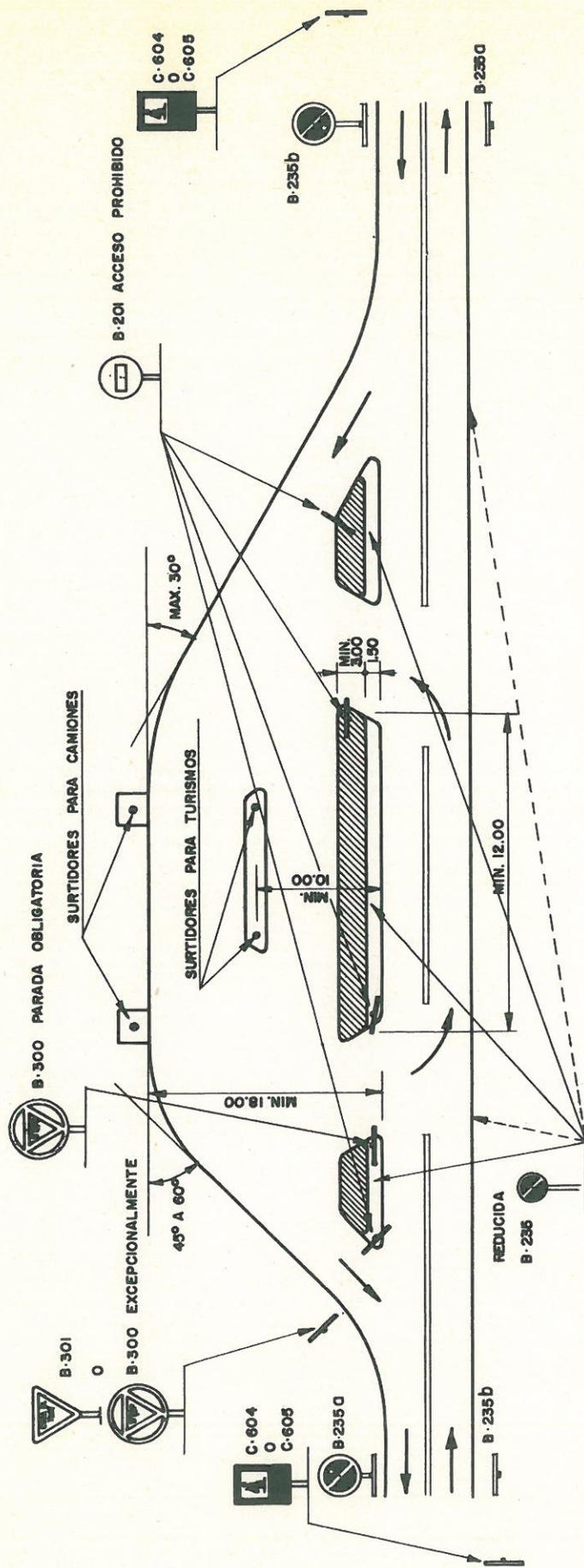


Fig. 4.- DIMENSIONES MINIMAS DE ESTACIONES DE SERVICIO EN CARRETERAS CON I.M.D. COMPRENDIDA ENTRE 500 Y 2000 VEHICULOS, EN ZONAS NO URBANAS

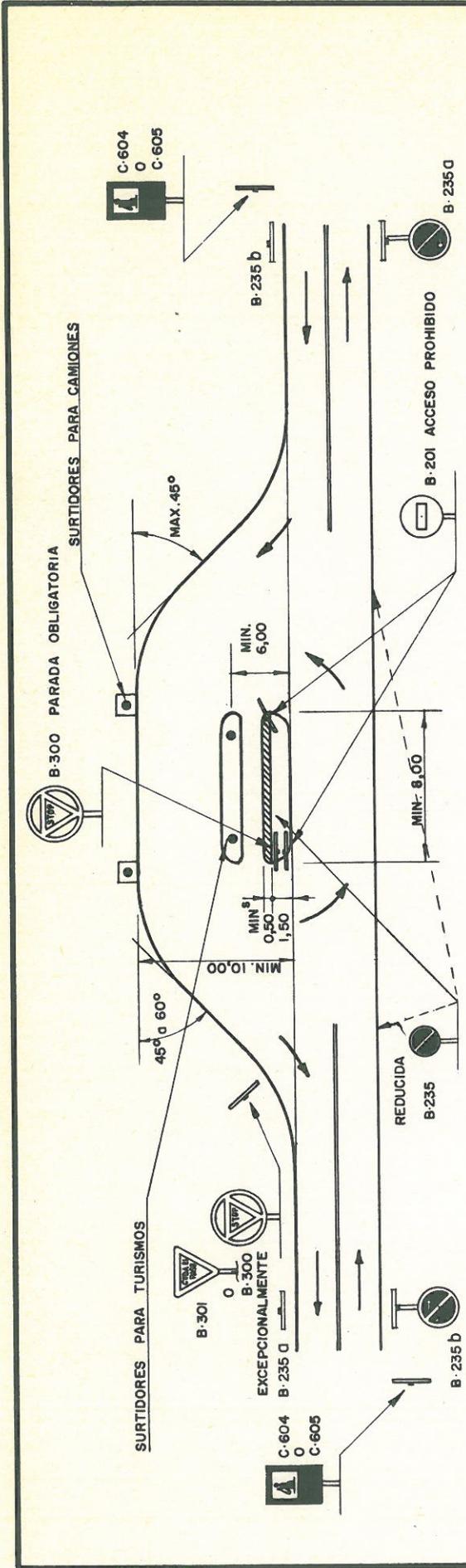


Fig. 5.- DIMENSIONES MINIMAS DE ESTACIONES DE SERVICIO EN CARRETERAS CON I.M.D. COMPRENDIDA ENTRE 250 Y 500 VEHICULOS, EN ZONAS NO URBANAS.

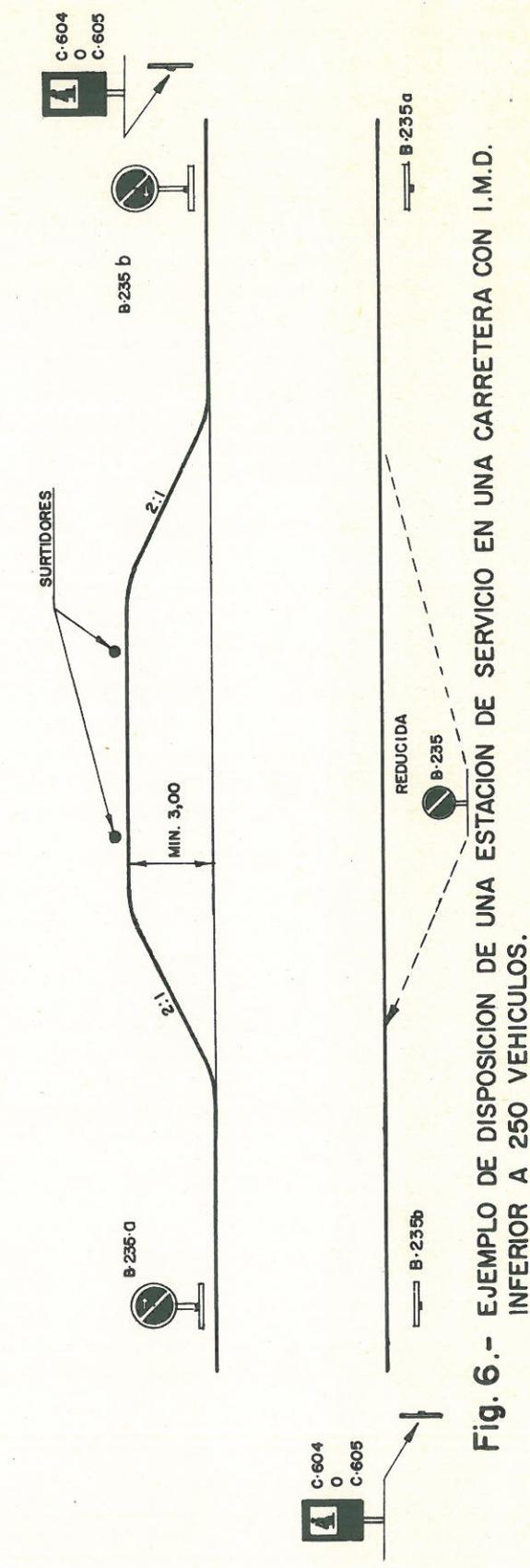


Fig. 6.- EJEMPLO DE DISPOSICION DE UNA ESTACION DE SERVICIO EN UNA CARRETERA CON I.M.D. INFERIOR A 250 VEHICULOS.

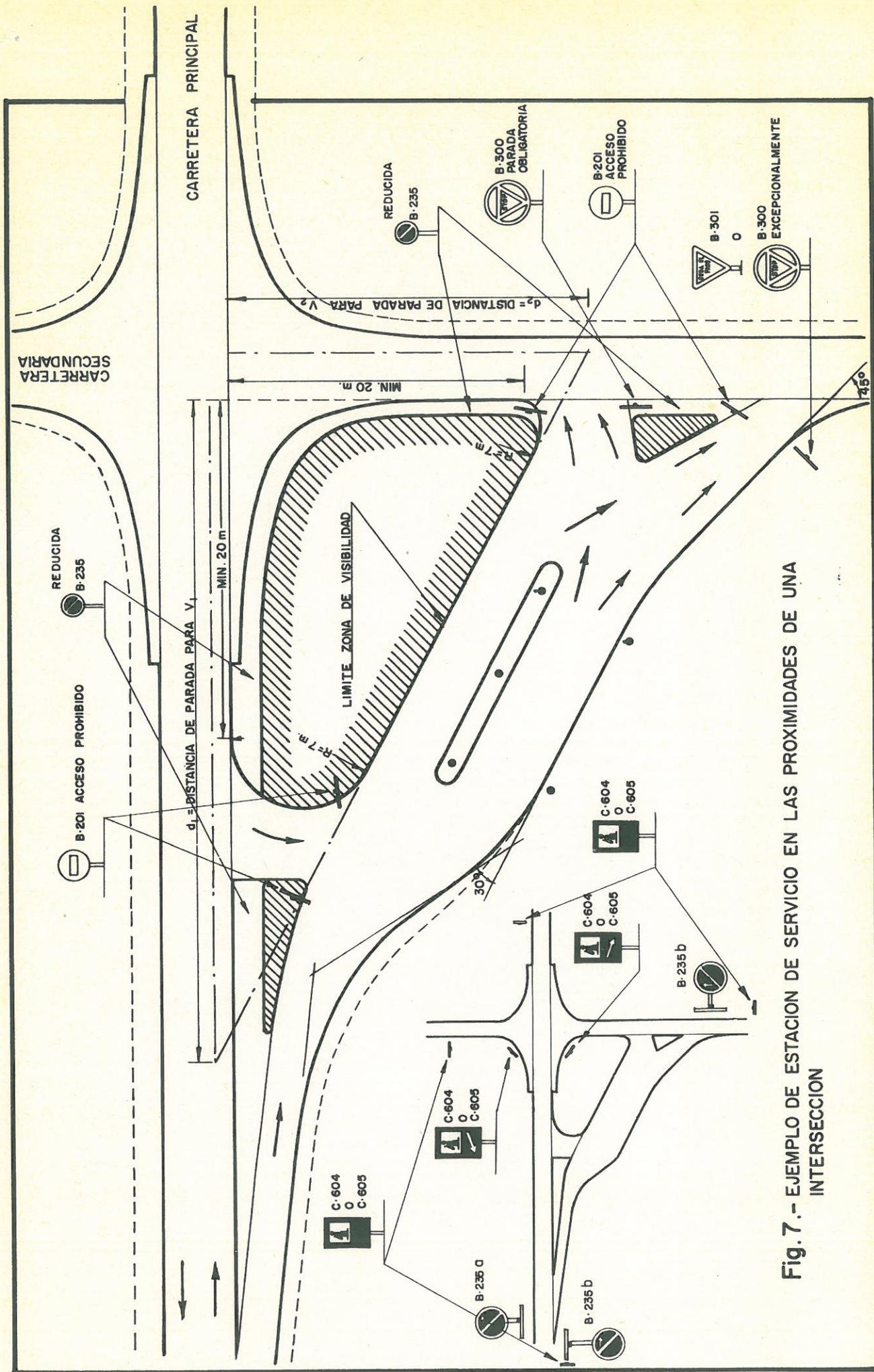


Fig. 7.- EJEMPLO DE ESTACION DE SERVICIO EN LAS PROXIMIDADES DE UNA INTERSECCION