

FIGURA 29

D-7 (figs. 29 a 31)

Se diferenciará entre calzadas de dos carriles por sentido y calzadas de tres carriles por sentido.

Calzadas de dos carriles por sentido (fig. 29)

Al cortarse totalmente la calzada afectada por las obras, la circulación por ésta deberá transferirse a la calzada opuesta, la cual se ordenará, en correspondencia con la zona de obras, como vía de doble sentido, con un carril para cada uno de ellos. En ambas calzadas normalmente se cerrarán a la circulación los carriles interiores, concentrándola toda en los exteriores. Para el sentido afectado por las obras se desviará luego la circulación, mediante un «transfer» en la mediana o separador, a un carril provisional coincidente, en la zona de obras, con el carril interior de la calza-

da opuesta; el cual volverá luego a su calzada ordinaria a través de otro «transfer», una vez rebasada la zona de obras. Más allá de los «transfers» se podrá reanudar la circulación en dos carriles por sentido.

El cierre y desviación de carriles deberá efectuarse con arreglo a lo dispuesto en el apartado 4. Para ambos sentidos de circulación habrá que disponer:

- Señalización de aviso (TP-18).
- Prohibición del adelantamiento (TR-305).
- Una señalización del peligro representado por el cierre de carriles (TS-55), y en su caso por su desviación provisional (TS-60).
- Una señalización del peligro representado por la circulación en dos sentidos por una sola calzada (TP-25).

La limitación de la velocidad (TR-301) resultará casi inevitable.

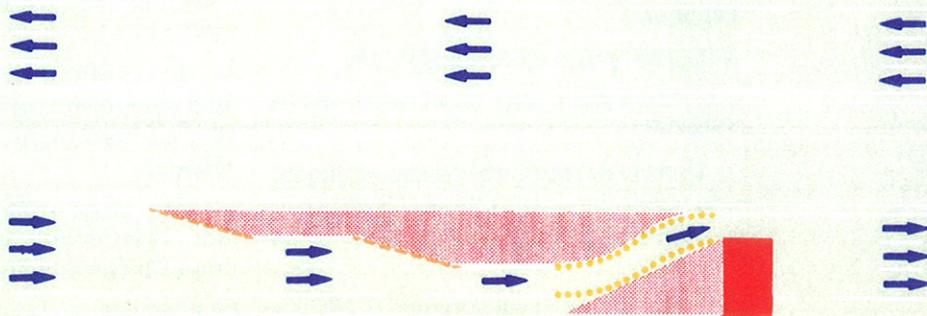


FIGURA 30

Calzada de tres carriles por sentido (figs. 30 y 31)

Se distinguirán las dos situaciones siguientes:

i) No se ocupa la calzada opuesta a la afectada por las obras, quedando en esta última un sólo carril abierto a la circulación (interior o exterior, nunca el central). Por ello, sólo podrá recurrirse a esta ordenación de la circulación:

— En ocasiones de escasa intensidad de la misma.

— Cuando haya un desequilibrio acusado entre las intensidades de circulación de ambos sentidos, a favor de la correspondiente a la calzada no afectada por la obra.

— Cuando la duración de la regulación vaya a ser muy corta.

Los carriles interiores se cerrarán normalmente a la circulación, bien porque sean directamente afectados por las obras, bien porque se concentre toda la circulación en el carril exterior antes de su desvío a un carril provisional situado, en correspondencia con la zona de obras, sobre el carril interior. En la calzada opuesta no será preciso establecer ordenación ni señalización.

Los cierres y desviaciones de carriles se efectuarán según lo dispuesto en el apartado 4, teniendo en cuenta que el cierre de los dos carriles interiores habrá que realizarlo de forma escalonada y empezando por el más interior. Para el sentido de circulación afectado por las obras habrá que disponer:

— Señalización de aviso (TP-18).

— Prohibición del adelantamiento (TR-305).

— Una señalización del peligro representado por el cierre de carriles (TS-53 y TS-55), y en su caso por su desviación provisional (TP-14b).

La limitación de la velocidad (TR-301) resultará casi inevitable.

ii) Se ocupa un carril —el interior— de la calzada no afectada por las obras, cuya circulación se concentrará en los dos carriles exteriores, mientras que en la calzada afectada por las obras se mantendrá un carril abierto —interior o exterior, nunca el central—, disponiéndose además un carril provisional para ese mismo sentido, sobre el carril interior de la calzada opuesta.

Hacia este carril provisional deberá desviarse parte de la circulación afectada por las obras, a través de un «transfer» en la mediana o separador, para volver luego a su calzada ordinaria a través de otro «transfer» —una vez rebasada la zona de obras—, convergiendo por la izquierda con el carril que se había mantenido en ésta, el cual deberá situarse en el lado exterior antes de efectuar dicha convergencia. En la calzada contraria a la zona de obras, deberá cerrarse el carril interior.

El cierre y desviación de carriles deberá efectuarse con arreglo a lo dispuesto en

D-7

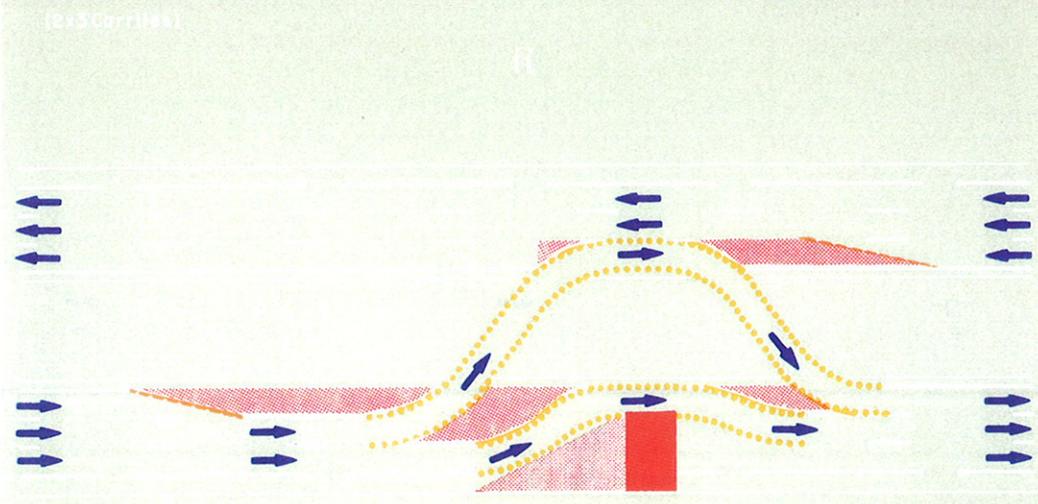


FIGURA 31

el apartado 4. Habrá que disponer en ambas calzadas:

- Señalización de aviso (TP-18).
- Una señalización del peligro representado por el cierre de carriles (TS-53), y por su desviación provisional (TS-61 y TP-17b).
- Una señalización del peligro representado por la circulación en doble sentido por una sola calzada (TP-25).

La limitación de la velocidad (TR-301) resultará casi inevitable.

D-8 (fig. 32)

Este caso, sólo contemplable en situaciones de emergencia y no como ordenación de la circulación normalmente asociada con obras, podrá asimilarse al A-8, con el cierre previo de los carriles interiores (apartado 4).

D-8

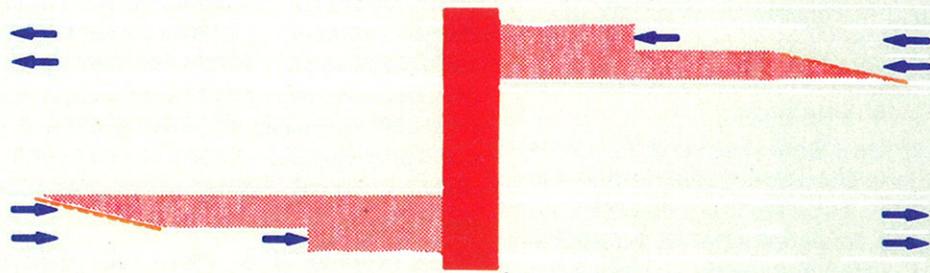


FIGURA 32