

5 CIRCUNVALACIONES

En las circunvalaciones de las poblaciones, tanto si son cerradas como si no, los criterios fundamentales a aplicar serán los siguientes:

5.1 IDENTIFICACIÓN

Se identificará la circunvalación mediante una o dos letras de las poblaciones representativas y un número, correspondiente al número de orden de la circunvalación. Este número se incrementará desde el interior hacia el exterior, recomendándose que sean múltiplos de 10.

5.2 ORIGEN Y FINAL

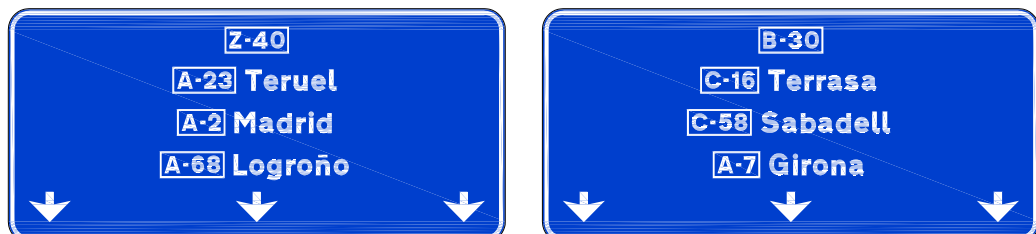
Como origen de la circunvalación se tomará un determinado punto, normalmente de encuentro de dicha circunvalación con la carretera nacional cuyo número de identificación sea el más bajo de todos los correspondientes a carreteras nacionales que conectan con la circunvalación. Su kilometración se efectuará desde el origen, kilómetro 0, en sentido de las agujas del reloj.

5.3 DIRECCIÓN PROPIA

La dirección propia de la circunvalación se señalará con el cajetín del nombre de la circunvalación de que se trate (por ejemplo, M-40, B-30, V-30, etc.); debajo de este cajetín figurarán las tres siguientes carreteras que conecten con la circunvalación que sean nacionales, y, en su caso, autonómicas de categoría similar en función de la IMD y del porcentaje de vehículos pesados.

Como máximo se podrán incluir tres de las carreteras descritas en el párrafo anterior. Cada una de estas se identificará por su cajetín y su nombre primario correspondiente. El cajetín superior correspondiente a la propia circunvalación no contabilizará al efecto del cómputo de líneas totales del cartel, y tampoco lo harán las flechas dispuestas en la parte inferior del cartel.

figura 203



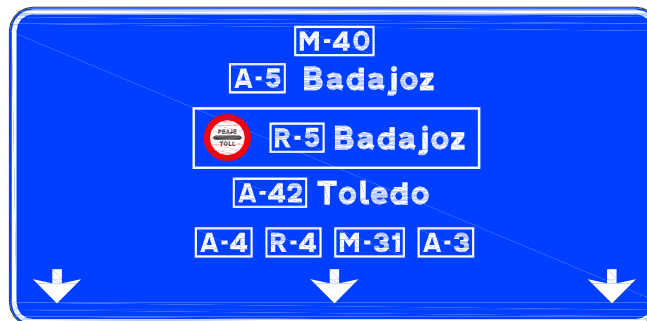
Excepcionalmente, la Dirección General de Carreteras podrá autorizar que se añada una línea adicional con cajetines del resto de las carreteras nacionales o autonómicas de categoría similar que conectan con la circunvalación y a las que se accede preferentemente en ese sentido de circulación (ejemplo M-40, figura 204).

figura 204



En el caso de varias circunvalaciones de una misma ciudad, si una autovía o autopista accede a la más alejada del centro, esta se podrá señalar como dirección propia de la circunvalación inmediatamente anterior, siendo necesaria para ello la autorización de la Dirección General de Carreteras (figura 205).

figura 205



5.4 DESTINOS DE SALIDA

En general se seguirán los mismos criterios expresados en los apartados 3.2 y 4.2 “Destinos a señalar” según sea autopista, autovía o carretera convencional.

En las salidas de la circunvalación hacia la población se señalará el nombre de la vía de penetración; se acompañará del pictograma de centro urbano, cuando esta vía conduzca efectivamente hacia dicho centro y tenga continuidad y coherencia con la señalización municipal urbana (figura 206).

figura 206



Se podrá utilizar el texto “todas direcciones” en el primer cartel de preseñalización de una salida importante que posteriormente se divida en dos.

figura 207

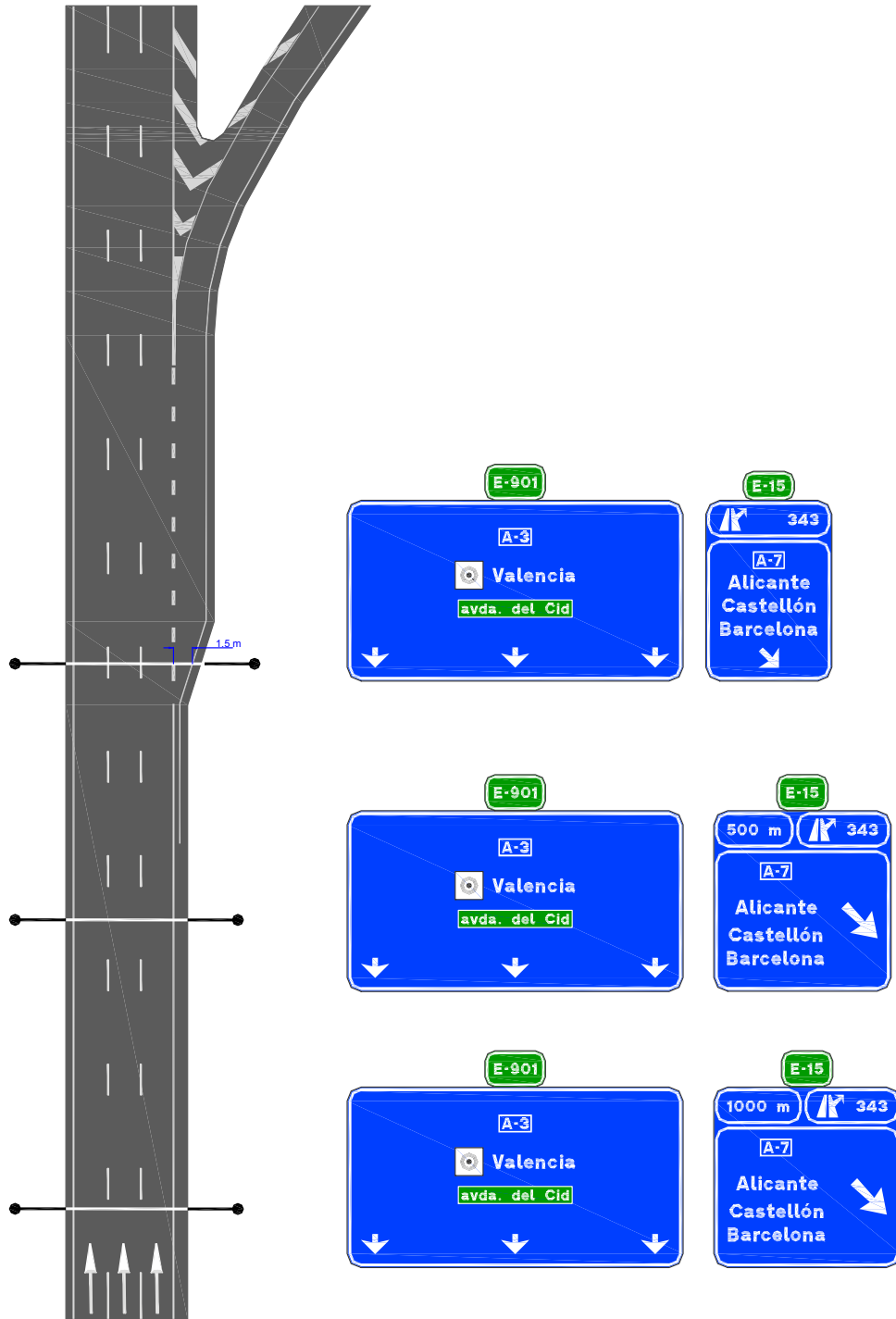


5.5 ACCESOS A LA CIRCUNVALACIÓN

En el acceso de una carretera a una circunvalación, las direcciones hacia izquierda y derecha de la circunvalación se señalarán con el nombre de la circunvalación junto con las tres salidas más próximas de dicha circunvalación señalizadas en su dirección propia, uniendo cada cajetín con su destino correspondiente, y en el orden en que se vayan encontrando. Estos destinos que se señalizan son los de la dirección propia de la circunvalación.

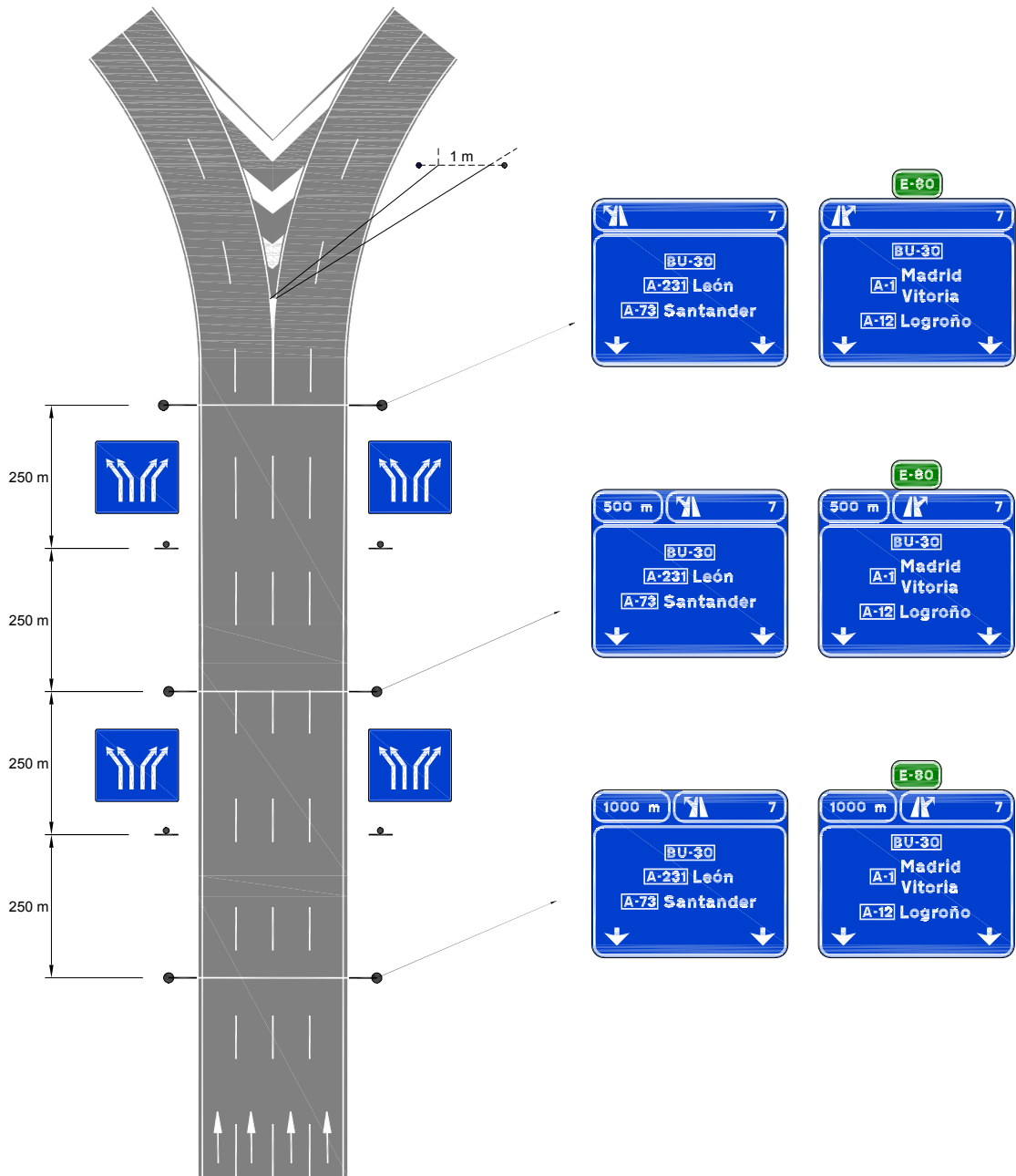
Cuando la carretera que accede a la circunvalación tenga continuidad hacia el interior de la población, la dirección propia de esta carretera será el nombre de la población y el de la vía de penetración acompañados del pictograma de centro urbano cuando esta vía conduzca efectivamente al centro de la población (figuras 208 y 209).

figura 208



ACCESOS A LA CIRCUNVALACIÓN CON CONTINUIDAD HACIA EL INTERIOR DE LA POBLACIÓN

figura 209



ACCESOS A LA CIRCUNVALACIÓN SIN CONTINUIDAD HACIA EL INTERIOR DE LA POBLACIÓN