

ORDEN CIRCULAR Nº 218/69 P.T.

7 de Febrero de 1969

ASUNTO: NORMAS PARA LA IMPLANTACION DE ESTACIONES DE SERVICIO EN
AUTOPISTAS, AUTOVIAS Y CARRETERAS DE ACCESO CONTROLADO

La instalación de estaciones de servicio para el suministro de carburantes, lubricantes y reparaciones de urgencia ha venido siendo regulada, con carácter general para el conjunto de las vías de circulación, por las normas contenidas en la Orden Circular Nº 110/61 P.T. de 29 de Mayo de 1961.

Durante el tiempo transcurrido desde la promulgación de esta Orden, el incremento alcanzado por el tráfico en las carreteras a cargo del Estado, ha pasado de 10.000 millones de veh.-km en 1960 a 26.000 millones de veh.-km en 1967. Esta situación ha obligado a disponer determinados tramos de carretera con el carácter de autopista o autovía, cuya principal característica es la mayor subordinación a las necesidades del conductor y en las que la rapidez, comodidad y seguridad de circulación se obtienen no solamente con una elevación de las características técnicas de trazado y construcción, sino también y en forma muy esencial con la más rigurosa observación del control de accesos, suprimiendo totalmente o limitando al máximo las intersecciones y disponiendo o espaciando adecuadamente las entradas y salidas a la calzada de circulación.

La rentabilidad económica de las fuertes inversiones que requieren estas vías de alta calidad exige el cumplimiento rígido de este tipo de tratamiento que de por sí, más que aumentos en el coste de la construcción, sólo requiere la máxima prudencia por parte del Servicio que autoriza o proyecta.

Se hace por tanto preciso adecuar las normas vigentes para el establecimiento de estaciones de servicio a este caso es

pecialísimo de autopistas, autovías y carreteras de acceso controlado, entendiéndose por tales, bien las que pueden ser abiertas al tráfico inicialmente como carreteras normales, pero planeadas o concebidas para su conversión en el futuro en aquéllas, bien las que, aún requiriendo un nivel de servicio elevado no precisan, por razones de capacidad, su desdoblamiento de calzadas.

Por otra parte la Orden de Presidencia del Gobierno de 9 de Noviembre de 1968 modifica el Reglamento de 30 de Julio de 1958 para el suministro y venta de carburantes y combustibles para este tipo de vías, lo que hace necesario adaptar estas circunstancias a las disposiciones vigentes.

Estas vías de alta calidad han de servir generalmente a un tráfico de relativamente largo recorrido e intensidad elevada, exigiendo estaciones de servicio análogamente importantes con disposiciones especiales por razones de seguridad y rendimiento.

La Orden de Presidencia del Gobierno de 9 de Noviembre de 1968 se hace eco de esta situación y, a propuesta de los Ministros de Hacienda y Obras Públicas, regula las instalaciones para suministro de carburantes y combustibles en autopistas, autovías y carreteras de acceso controlado, y como consecuencia en su artículo octavo faculta al Ministerio de Obras Públicas para dictar las normas técnicas a que han de sujetarse las estaciones de servicio, en este tipo de vías, en todo lo referente a la circulación de los vehículos.

Por todo ello, sin perjuicio de lo que preceptúa el Reglamento de Policía y Conservación de Carreteras aprobado por Real Decreto de 29 de Octubre de 1920, esta Dirección General ha resuelto:

1. Las autorizaciones de estaciones de servicio en autopistas, autovías y carreteras de acceso controlado, de conformidad con la facultad a que se refiere el Artículo 17 del Reglamento para suministro y venta de carburantes y combustibles

de 30 de Julio de 1958, facultad que la Orden Circular -
Nº 110/61 P.T. confiere al Ingeniero Jefe de Carreteras de
la Provincia, se otorgarán con sujeción a las Normas adjun-
tas, que deben entenderse con carácter de exigencias míni-
mas en la forma siguiente:

- 1a. En las autopistas, autovías y carreteras de acceso con-
trolado existentes, en construcción o proyectadas ya -
en la actualidad, las autorizaciones se concederán, a
petición de los solicitantes, con arreglo a las Normas
que aquí se incluyen.
 - 1b. En las autopistas, autovías y carreteras de acceso con-
trolado que en adelante sean objeto de proyecto, se in-
cluirá en el mismo, como un servicio más de la vía, el
emplazamiento, la explanación y carriles de cambio de
velocidad para su acceso, de las estaciones de servicio
planeadas conforme a estas mismas normas. Las autoriza-
ciones se otorgarán en este caso mediante el oportuno
concurso según las condiciones que se dicten al efecto.
2. Las autorizaciones se extenderán en impresos ajustados al
formato siguiente:
- 2a. Las concedidas en virtud del apartado 1a. se extende-
rán en los impresos análogos a los que vienen utilizán-
dose para las estaciones de servicio ubicadas en carre-
teras ordinarias añadiendo las condiciones que se esti-
men convenientes.
 - 2b. Las que se concedan mediante concurso en virtud del -
apartado 1b. se extenderán en los impresos que en el -
citado concurso se establezcan.
3. En cualquier caso las solicitudes se presentarán acompaña-
das del oportuno proyecto de obras, comprendiendo trazado
de los accesos, firme, drenaje, señalización, iluminación
y ornamentación, así como la disposición general del resto
de las instalaciones, firmado por titulado legalmente auto-
rizado y redactado con sujeción a las normas adjuntas. -

Los servicios provinciales de carreteras facilitarán oficialmente a los interesados cuantos datos sean precisos para el estudio del proyecto entre los que obren en su poder.

4. Para la autorización de estaciones de servicio en carreteras distintas de las autopistas, autovías y carreteras de acceso controlado, continúa en vigor la Orden Circular - Nº 110/61 P.T. anteriormente mencionada.

Dios guarde a V.I. muchos años.

EL DIRECTOR GENERAL,

DE



Ilmos. Sres. Ingenieros Jefes Regionales
Ilmos. Sres. Ingenieros Jefes Provinciales
Sres. Ingenieros

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

Dirección General de Carreteras
y Caminos Vecinales

DIVISION DE PLANES Y TRAFICO

NORMAS PARA IMPLANTACION DE
ESTACIONES DE SERVICIO EN AUTOPISTAS,
AUTOVIAS Y CARRETERAS DE AC
CESO CONTROLADO

Madrid, Febrero de 1969

NORMAS PARA LA DISPOSICION DE ESTACIONES DE SERVICIO PARA EL
SUMINISTRO DE CARBURANTES EN AUTOPISTAS, AUTOVIAS Y
CARRETERAS DE ACCESO CONTROLADO

1. OBJETO DE LAS NORMAS

Es objeto de las presentes normas la adecuación de las -
contenidas en la O.C. 110/61 P.T. a la situación especial que
se presenta cuando la vía en que haya de ubicarse la estación
de servicio, esté calificada por la Dirección General de Carre-
teras como autopista, autovía o carretera de acceso controlado,
en atención a la importancia que la correcta ordenación del -
tráfico y las incorporaciones y salidas a las mismas, tiene en
la obtención del objetivo principal con que han sido diseñadas,
es decir, un aumento sustancial con respecto a las carreteras
ordinarias en cuanto a su capacidad, velocidad y seguridad de
circulación y, en definitiva de su nivel de servicio, a cuyo -
efecto se sacrifican por la Administración Pública las cuantio-
sas inversiones que su construcción requiere.

En los apartados que siguen se establece la categoría de
las estaciones de servicio, su espaciamento, dimensiones míni-
mas de los carriles de acceso y de espera y recomendaciones pa-
ra la disposición general de los surtidores.

2. CONSIDERACIONES GENERALES

2.1. Sentido de circulación

Disponiendo las autopistas y autovías de calzadas separa-
das para cada sentido de circulación y no siendo permisible -
efectuar movimientos en U a través de la mediana de separación,
sino a través del próximo enlace o intersección, maniobra ésta
que no parece satisfactoria para el usuario, se entiende que -

las presentes normas serán de aplicación independiente para cada sentido de circulación, como si de carreteras distintas se tratase.

En el caso de carreteras de acceso controlado, en las que la calzada abierta al tráfico constituya sólo una de las futuras calzadas de autopista o autovía, habrá de tenerse en cuenta el sentido de circulación a que se destinará dicha calzada inicial, a los efectos de emplazamiento. En cualquier caso de carretera de acceso controlado, como consecuencia del carácter especial de la vía, se prohibirá, mediante la oportuna señalización, a los vehículos que circulan en un sentido, servirse de las estaciones situadas en la margen opuesta. Con ello el tratamiento de las autorizaciones puede ser análogo al expuesto en el párrafo primero de este apartado.

2.2. Separación del borde de la calzada

La separación del borde de la calzada deberá tener en cuenta no sólo la situación inicial de la vía, sino las ampliaciones previsibles de forma que al producirse éstas no se reduzca la longitud de los carriles de acceso.

2.3. Estaciones pareadas

En virtud de lo indicado en el apartado 2.1, no será obligatorio establecer instalaciones de surtidores en ambos márgenes de la vía, contrariamente a lo que prescribe la C.C. 110/61 P.T. para las carreteras ordinarias. Sin embargo, en el caso de que así se disponga, el concesionario deberá construir, dentro del conjunto de la instalación y en beneficio de la seguridad de circulación, un paso de peatones a distinto nivel de las calzadas principales.

También, en el mismo caso de estaciones pareadas, éstas estarán dispuestas entre sí con una separación longitudinal, de forma que la estación de la calzada en un sentido esté situada antes que la estación correspondiente a la de sentido contrario, a fin de evitar confusión e incorrectas o falsas maniobras por parte del usuario.

2.4. Medio rural o urbano

Cuanto se establece en estas normas está orientado a las autopistas, autovías o carreteras de acceso controlado de carácter rural o semiurbano, donde las necesidades de aprovisionamiento del usuario son perentorias y no pueden ser satisfechas de otra forma.

Cuando las autopistas, autovías y carreteras de acceso controlado son de carácter urbano presentan, entre otras, las siguientes características:

a) Elevadas intensidades de tráfico y presencia de importantes puntas que las sitúan en niveles de servicio relativamente bajos y próximos a la congestión.

b) Forzosa proximidad de enlaces y conexiones como consecuencia de la densidad de población que normalmente sufre el medio que atraviesan y la necesidad de su interconexión con las densas redes viales locales.

A causa de estas características es aconsejable la eliminación absoluta de estaciones de servicio, ya que su necesidad puede ser suplida mediante el establecimiento de las mismas en las vías locales próximas, con menor detrimento de la fluidez de circulación.

Solamente en casos muy excepcionales, en los que su justificación esté sobradamente demostrada, podrá otorgarse la oportuna autorización a criterio de la Jefatura Provincial de Carreteras y previa conformidad de la Dirección General.

2.5. Categoría

En atención al alto servicio que deben prestar las autopistas, autovías y carreteras de acceso controlado y sus instalaciones anejas, entre las que se encuentran las estaciones de servicio, éstas deberán estar calificadas forzosamente de primera o segunda categoría, de conformidad con la clasificación que establece el Reglamento de la Delegación del Gobierno en CAMPSA de 30 de Julio de 1958.

Se proscriben por consiguiente las de tercera categoría - cuya capacidad de suministro y calidad de sus instalaciones no

concuenda con el servicio que deben prestar en este caso.

3. SITUACION DE LAS ESTACIONES DE SERVICIO

El régimen de distancias mínimas entre las distintas estaciones de servicio, regulado por el artículo 15 del Reglamento de 30 de Julio de 1958, está fundamentado en la limitación de una excesiva competencia inútil entre estaciones demasiado próximas entre sí, permitiendo al propio tiempo la frecuencia de éstas que garantice al usuario una abundancia de servicio.

Presentando esta frecuencia, por otro lado, el inconveniente de un descenso en el nivel de servicio de la vía de alta velocidad por la proximidad excesiva de los carriles de acceso, obligadamente de longitud superior a la normal, este régimen no será de aplicación en las autopistas, autovías y carreteras de acceso controlado, fijándose el distanciamiento mínimo en éstas en la forma siguiente:

3.1. Distanciamiento entre dos estaciones de servicio

Distancia mínima entre dos estaciones consecutivas del mismo sentido de circulación: 20 km. en zona rural y 5 km. en zona semiurbana, medidos entre ejes del conjunto de surtidores, y a lo largo de la calzada.

3.2. Distanciamiento entre estación de servicio y el acceso más próximo.

Distancia mínima entre una estación de servicio y un enlace: 2,5 km. en zona rural y 1,5 km. en zona semiurbana, entre el eje de la estación definido en el párrafo anterior y la nariz del carril de salida o entrada correspondiente al próximo enlace, conexión o intersección.

Estas prescripciones al tiempo que imponen el espaciamiento entre sí de carriles de acceso a la calzada principal, sea cual fuere su objeto, permite asegurar una distancia conveniente entre la estación de servicio de la autopista, autovía o carretera de acceso controlado, regulada por las presentes normas y las estaciones de servicio que pudieran ubicarse en carreteras normales, no reguladas por estas normas, conectadas con la prin

cipal por medio de enlace, intersección o simple conexión.

3.3. Tramos de menos de 20 kms.

En tramos de autopista, autovía o carretera de acceso controlado que se proyectan, construyan o existan en longitud inferior a 20 kms. en zona rural ó 10 kms. en zona semiurbana y que no respondan al desarrollo parcial de itinerarios más largos, - en los que a nivel de planeamiento o anteproyecto se haya ubicado ya la situación de estaciones de servicio, se establecerá a lo sumo una estación para cada sentido, teniendo en cuenta que su emplazamiento condicionará la instalación de otras estaciones en una posible prolongación.

3.4. Tramos de menos de 10 kms.

En las mismas circunstancias del párrafo anterior, cuando la longitud del tramo sea inferior a 10 kms. en zona rural ó 5 kms. en zona semiurbana, se evitará la instalación de estaciones de servicio.

3.5. Casos excepcionales

La reducción de estas exigencias mínimas sólo podrá autorizarse en casos excepcionales, previa su justificación exhaustiva, y sometiendo su resolución a la Dirección General de Carreteras.

3.6. Calzadas de servicio

Las calzadas de servicio que no tengan carácter de colector, distribuidor ni de ramal de enlace, se regirán por la norma correspondiente a carreteras normales, contenida en la C.C. 110/61 F.T.

4. EMPLAZAMIENTO DE LAS ESTACIONES DE SERVICIO

Dentro de los tramos en que la norma expuesta en el apartado 3 permite la situación de una estación de servicio, ésta se emplazará de forma que no reduzca las condiciones de seguridad de la vía.

4.1. Emplazamientos peligrosos

Se evitará emplazar la estación de servicio en lugares - tales que supongan un aumento de la peligrosidad de la circulación, como:

- a) Proximidades de un cambio de rasante.
- b) Interior de una curva.
- c) Proximidades de edificación, plantaciones, u otro obstáculo análogo.
- d) Proximidades de viaductos, túneles, pasos a diferente nivel.

4.2. Visibilidad

La distancia de visibilidad de los accesos será, como mínimo, la distancia de parada correspondiente a la velocidad específica de la vía e independiente de la intensidad de tráfico, adoptándose los valores siguientes:

Velocidad específica km./h.		120	110	100	90	80	70
Distancia de visibilidad	mínima	{ 250	210	180	150	120	100
	deseable	{ 310	270	240	210	180	150

Se entiende por distancia de visibilidad aquella que permite al conductor de un vehículo que circula por la calzada - ver un obstáculo situado a 3 m. del borde de la misma.

La velocidad específica a considerar en un determinado tramo debe ser definida por la Jefatura Provincial de Carreteras correspondiente.

La distancia de visibilidad deberá comprobarse ineludiblemente en los emplazamientos mencionados en el apartado anterior.

4.3. Capacidad

Se evitará emplazar estaciones de servicio en aquellos tramos, generalmente situados en zona semiurbana, en que la capacidad actual o futura resulte insuficiente en relación con la intensidad de tráfico que hayan de soportar, o bien cuando la situación de los mismos haga previsible la presencia de puntos que los sitúen en situación de congestión.

5. DISPOSICION GENERAL DE LOS ACCESOS

Las entradas y salidas de las estaciones de servicio deberán adoptar una disposición que permita garantizar su utilización dentro de condiciones aceptables de seguridad para el funcionamiento de la autopista, autovía o carretera de acceso controlado.

Para ello se consideraran tres categorías I, II y III en función del nivel de servicio que se espera obtener de la vía principal de circulación.

En principio y salvo justificación expresa en contrario, se aplicarán las categorías en la forma siguiente:

	Zona rural	Zona semiurbana	Zona urbana
Autopistas.....	I	I-II	II-III
Autovías.....	I-II	II-III	III
Carreteras de acceso controlado.....	II-III	III	III

En este sentido, se entiende por carretera de acceso controlado aquella que haya sido proyectada estrictamente como tal, tratándose por el contrario como autopista o autovía la carretera que constituya una fase previa de éstas.

5.1. Dimensiones y forma de los accesos

El detalle del trazado en planta de las conexiones de entrada o salida se indica en las figuras 1 a 6 para cada categoría.

Independientemente del carril de deceleración propiamente dicho, el acceso de entrada a la estación de servicio dispondrá de una zona de almacenamiento o espera dimensionada de acuerdo con los puntos de afluencia previsibles, de forma que en ningún caso puedan detenerse vehículos en la calzada o arce nes de la autopista, autovía o carretera de acceso controlado.

5.2. Vía colectora distribuidora

Las estaciones de servicio podrán o no coincidir con un área de servicio distinta, motel, restaurante, descanso, etc. cuyos criterios de localización y emplazamiento serán objeto de una diferente normalización, dentro de la cual se estimará conveniente el agrupamiento de estos servicios por diversos motivos.

Cuando la estación de servicio coincida con uno o varios de estos servicios de carretera se establecerá una vía colectora-distribuidora de acceso común para todos ellos, dispuesta tal como se indica en la figura 7.

Cuando esta situación no se pueda asegurar en el momento de efectuarse la concesión, no será compulsoria la ejecución de la colectora-distribuidora, pero si su planeamiento compatible con la estación de servicio, en previsión de que posteriormente pueda presentarse tal circunstancia.

Tanto los carriles de acceso como la vía colectora-distribuidora tendrán el carácter de vía de servicio público y así se hará constar expresamente en la concesión, reservándose la Administración la facultad de disponer la servidumbre de paso que pudiera requerirse en posteriores concesiones.

6. DISPOSICION GENERAL DE LAS ESTACIONES DE SERVICIO

La estación de servicio se dispondrá de forma que los vehículos ligeros puedan acceder a los surtidores libres efectuando la maniobra más sencilla y sin que se formen colas que obstaculicen este acceso.

A tal efecto se recomienda la disposición que se indica en la fig. 8, mediante la cual, el primer vehículo en situación de espera puede utilizar el canal de despacho que antes quede libre.

Asimismo, y en beneficio del mayor rendimiento de la instalación se recomienda que cada canal de despacho disponga de surtidores para los distintos tipos de carburantes disponibles, de forma que la selección de éstos no entorpezca el buen funcionamiento de la estación.

La longitud mínima de la zona destinada a servicios propiamente dichos, sin tener en cuenta los accesos y posibles zonas de almacenamiento y espera de vehículos será de 50m. y su distancia mínima al borde de la calzada más próxima de la carretera de 10 m., teniendo en cuenta a este último efecto lo dispuesto en el apartado 2.2 de estas normas.

Solamente en el caso de estaciones de servicio con un número de surtidores muy reducido podrá autorizarse la disposición en línea.

Los surtidores de carburantes para servicio de vehículos pesados, por las diferentes características geométricas de éstos en cuanto a anchura, batalla, gálibo necesario y radio de giro, por la diferenciación probable en carburante utilizado, y por su menor frecuencia de utilización, en relación con la de los vehículos ligeros, deberán disponerse separadamente de los surtidores de carburantes para servicio de estos últimos.

Las instalaciones de agua, aire y venta de lubricantes deberán disponerse de forma que puedan ser utilizadas por los usuarios en forma fácil, sin que suponga obstáculo o molestia a la actividad principal de la estación de servicio. Por consiguiente, se ubicarán fuera de los carriles de acceso y de los canales de despacho de carburante.

En cualquier caso el proyecto de estación de servicio deberá incluir un estudio en el que sean analizadas las previsiones de tráfico, su intensidad y variaciones, y la incidencia de las mismas en la demanda probable a satisfacer por la estación. Como consecuencia se determinará el número de surtidores necesarios, disposición más conveniente de los mismos, capacidad de los carriles de espera, de acuerdo con la teoría de colas, etc.

7. OBRAS E INSTALACIONES COMPLEMENTARIAS

7.1. Firme

Tanto los carriles de acceso, como la vía colectora-distribuidora, si existe, las zonas de espera, etc. estarán dotados de un firme de análoga calidad y resistencia al de la calzada de la autopista, autovía o carretera de acceso controlado.

Se recomienda que al menos los carriles de acceso se dispongan con pavimento diferenciado.

7.2. Drenaje

El dispositivo de drenaje de la estación de servicio, tanto en lo que se refiere a drenaje subterráneo, como al juego de pendientes superficiales, cunetas de recogida, desagües, etc. se dispondrá con los mismos criterios y normas establecidos para la vía principal.

Como norma general se cuidará que las aguas procedentes de la estación de servicio no puedan llegar nunca a irrumpir en la calzada, siendo deseable que el pavimento de ésta quede siempre a un nivel ligeramente superior al de la zona de servicio.

7.3. Señalización vertical

Se seguirán en general las normas de señalización vertical establecidas por la Dirección General de Carreteras para autopistas, autovías y carreteras de acceso controlado.

En particular esta señalización se ajustará al croquis que se indica en la figura 9, en el cual se distingue:

a) Señalización de salida de la autopista, autovía o carretera de acceso controlado.

Estará formada por un total de tres señales de información simples o múltiples, según que la estación de servicio lo sea exclusivamente de suministro de carburantes ó disponga también de taller de reparaciones u otro servicio complementario.

Señal de preinformación: Colocada a 1.000 m de la nariz del carril de deceleración y con la inscripción 1.000 m.

Señal de información: Colocada a 500 m de la nariz del carril de deceleración y con la inscripción 500 m.

Bajo esta señal se colocará una placa adicional con la inscripción de la distancia a que se encuentra la estación de servicio siguiente a

aquella que se señaliza.

Señal de confirmación: Colocada aproximadamente al comienzo del carril de deceleración, con una flecha indicativa del sentido a tomar.

Las dimensiones de estas señales, según se trate de autopista, autovía o carretera de acceso controlado, se indican en la figura 10.

b) Señalización de reincorporación a la autopista, autovía o carretera de acceso controlado.

Al comienzo del carril de aceleración, señal A-1 de atención: carretera preferente.

En la calzada de la vía principal, señal A-2a de advertencia de incorporación no preferente por la derecha.

c) En el interior de la zona de la estación de servicio.

Todas las señales que se juzguen necesarias para ordenar la circulación dentro de la zona, de mayor o menor complejidad según su tamaño, disposición de los surtidores, etc.

Esta señalización se completará con señales de indicación de los servicios de AGUA, AIRE, ASESOS, etc.

d) Cuando el estudio de tráfico prevea la formación de colas en horas punta, que no puedan ser absorbidas por la capacidad de suministro de la estación, se dispondrá una señal luminosa con la indicación de "COMPLETO", adosada a la señal de información a 500 m. y actuada por un detector de colas situado adecuadamente en el carril de deceleración.

7.4. Señalización horizontal

Se seguirá en general las normas de señalización horizontal establecidas por la Dirección General de Carreteras para autopistas, autovías o carreteras de acceso controlado.

En particular esta señalización se ajustará a los croquis que se indican en las figuras 9 y 11, en los que se distinguen:

a) Marcas viales en la calzada principal.

El marcado propio de esta calzada principal se verá afec-

tado por la presencia de los carriles de acceso a la estación - de servicio por medio de:

Flechas M-423 y M-425 seleccionando el carril lateral para acceso al carril de deceleración.

Línea continua de separación de carriles impidiendo el - cambio de carril en la zona de peligro por proximidad del carril de deceleración.

Línea continua de separación de sentidos de circulación - en el caso de carretera de acceso controlado sin mediana.

b) Marcas viales en los carriles de acceso.

Será la señalización que se indica en las figuras 9 y 11 constituida por:

Marcas de cebreado para protección de obstáculos en los - retranqueos de las narices de isletas.

Flechas M-423 indicando el sentido de circulación en los carriles de cambio de velocidad.

Limitación de velocidad a 30 km/h en el carril de deceleración.

c) Marcas viales en la zona de servicio.

Se dispondrán todas aquéllas que se consideren convenientes para el mejor encauzamiento de los vehículos dentro de la - zona.

7.5. Iluminación

Deberán distinguirse dos casos, según que la autopista, - autovía o carretera de acceso controlado en que haya de ubicarse la estación de servicio esté o no dotada de iluminación.

a) Si la vía principal de circulación está dotada de iluminación, la estación de servicio y sus carriles de acceso se - dispondrán con un sistema de iluminación análogo en cuanto a:

- Nivel de iluminación.
- Grado de uniformidad.

- Altura, vuelo, espaciamiento y tipo de báculos.
- Tipo y modelo de armaduras.
- Tipo de lámparas.

b) Si la vía principal de circulación no está dotada de iluminación, la estación de servicio y sus carriles de acceso se dispondrán con un sistema de iluminación de las características siguientes:

- Nivel de iluminación (pavimento claro - 12 lux
(pavimento oscuro - 20 lux
- Grado de uniformidad (medio - 0,65
(mínimo - 0,35
- Armadura antideslumbrante (de flujo cortado "cutoff" o "défilé").

En la fig. 12 aparece un croquis de la iluminación de una estación de servicio y de sus accesos.

7.6. Barreras de seguridad

Todos los obstáculos a colocar con motivo de la instalación de la estación de servicio y que pudieran suponer un aumento de la peligrosidad de la vía de circulación, tales como carteles de señalización, postes de alumbrado, etc., deberán dispo- nerse con la adecuada protección de seguridad tal como se indica a título de ejemplo en la fig. 8.

Las barreras de seguridad serán del tipo admitido normalmente en la vía principal de circulación.

7.7. Cerramiento

La estación de servicio deberá disponer del adecuado sistema de cerramiento en los casos siguientes:

- a) Como continuidad al cerramiento general de la autopista, autovía o carretera de acceso controlado, que materializa la regulación definida precisamente como control de accesos.

En este caso el tipo de cerramiento a emplear será análogo al utilizado en la vía principal de circulación.

Se podrán exceptuar aquellos casos en que la topografía o cualquier otro obstáculo que de forma natural produzcan la limitación de accesibilidad.

b) En autopistas o autovías con mediana de separación de calzadas, se dispondrá una valla de cerramiento en la mediana, de forma que se impida físicamente la transgresión de la misma por los vehículos que, contrariamente a lo prescrito, pretendiesen utilizar la estación de servicio de la calzada opuesta. Este cerramiento se situará por tanto en las zonas correspondientes a los accesos.

c) En el caso de estación de servicio con instalaciones - en ambos márgenes de una autopista o autovía, se unirán las dos vallas del cerramiento mencionado en el apartado anterior al objeto de impedir el paso de peatones entre ambas estaciones.

7.8. Ornamentación

La ornamentación de las estaciones de servicio, en cuanto se refiere a plantaciones y cualquier otra cualidad estética, - deberá estar en armonía con el tratamiento dado en el mismo sentido a la autopista, autovía o carretera de acceso controlado - en que se encuentra situada.

7.9. Obras diversas

Todas las obras que afecten a la instalación de la estación de servicio o a sus accesos serán por cuenta del concesionario de la venta de carburantes, así como las obras que en lo sucesivo haya necesidad de realizar por modificaciones o variaciones en la vía del Estado, sin que por esta causa pueda exigirse indemnización alguna por parte del concesionario.

Madrid, 7 de Febrero de 1969

EL DIRECTOR GENERAL

PD

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

Dirección General de Carreteras
y Caminos Vecinales

DIVISION DE PLANES Y TRAFICO

RELACION NOMINAL DE AUTOPISTAS, AUTOVIAS
Y CARRETERAS DE CONTROL TOTAL DE ACCESOS,
EN SERVICIO Y EN CONSTRUCCION

Madrid, Febrero de 1969

1. RELACION NOMINAL DE AUTOPISTAS

1.1. En servicio

Madrid-La Junquera (N-II)

Madrid (Calle Cartagena)-Final de la Variante de Torrejón de Ardoz

Ramal de la N-II al Aeropuerto de Barajas (Madrid)
Variante de Badalona

Madrid-Valencia (N-III)

Acceso a Madrid (por Conde de Casal)

Madrid-La Coruña (N-VI)

Las Rozas-Villalba

Palma-Cap de Pera (C-715)

Palma (Paseo Segre)-Aeropuerto Son San Juan

Santa Cruz de Tenerife-Icod (C-820)

Santa Cruz de Tenerife-Los Rodeos

1.2. En construcción (excluidos los tramos de peaje)

Madrid-Irún (N-I)

Variante de San Sebastián

Madrid-La Junquera (N-II)

Zaragoza Alfajarín

Molins de Rey-Barcelona (Calle Diagonal)

Barcelona (Enlace de Las Glorias)-Badalona

• Cádiz-Barcelona (N-340)

Valencia Norte-Puzol

Sevilla-Huelva (N-431)

La Pañoleta-Castilleja

Madrid-Gijón (N-630)

Matablina-Lugones

San Sebastián-La Coruña (N-634)

Baracaldo-Bilbao (Avenida de José Antonio)

Bilbao (Avenida de José Antonio)-Basauri

Santa Cruz de Tenerife-Granadilla (C-822)

Santa Cruz de Tenerife-Santa María del Mar

Red Arterial de Madrid

Autopista de la Paz

2. RELACION NOMINAL DE AUTOVIAS

2.1. En servicio

Madrid-Irún (N-I)

Madrid (Plaza de Castilla)-Nudo Norte

Madrid (Manoteras)-Alcobendas (por La Moraleja)

Alcobendas-San Agustín de Guadalix

Variante de Fuencarral

Ronda de Burgos

Acceso a San Sebastián de la Carretera de Madrid

Madrid-La Junquera (N-II)

Zaragoza-Ramal al Aeropuerto

Puente de Santiago y accesos

Madrid-Cádiz (N-IV)

Madrid (Puente de la Princesa)-Ciudad Los Angeles

Sevilla-Dos Hermanas

Acceso a Cádiz

Madrid-Badajoz (N-V)

Madrid (Puente del Rey)-Cuatro Vientos

Madrid-La Coruña (N-VI)

Madrid (Arco del Triunfo)-Las Rozas

Barcelona-Puigcerdá (N-150)

Avenida Meridiana (Tramos I y II)

Almería-Valencia (N-332)

Calle J.B. Lafora (Alicante)

Variante de San Juan

Acceso a Benidorm

Sevilla-Málaga (N-334)

Acceso a Sevilla

Cádiz-Barcelona (N-340)

Acceso a Valencia por el Norte

Madrid-Toledo (N-401)

Puente de Praga-Plaza Elíptica (Madrid)

Toledo-Valladolid (N-403)

Acceso a Valladolid (Plaza de García Morato y N-620)

Madrid-León (N-601)

Plaza de San Nicolás-Calle de San Ildefonso (Valladolid)

Madrid-Santander (N-623)

Acceso a Burgos de la carretera de Santander

San Sebastián-La Coruña (N-634)

Variante de Galdácano

Echevarri-Bilbao

Barcelona-Valls (C-246)

Barcelona-Castelldefels

Palma-Andraitx (C-719)

Autovía Marítima

Las Palmas-Maspalomas (C-812)

Autovía Marítima (tramo II)

Barcelona-Aeropuerto del Prat (B-202)

Ramal de acceso al Aeropuerto del Prat (Barcelona)

Red Arterial de Madrid

Autovía del Manzanares

2.2. En construcción

Madrid-La Junquera (N-II)

Puente de Esplugas-Barcelona

Sevilla-Málaga (N-334)

Sevilla-Alcalá de Guadaira

Sevilla-Huelva

Sevilla (Plaza de Armas)-La Pañoleta

Madrid-Gijón (N-630)

Oviedo-Matablina

San Sebastián-La Coruña (N-634)

Burceña-Sestao

Las Palmas-Agaete (C-810)

Playa Victoria-Playa Canteras

Las Palmas-Vega de San Mateo (C-811)

Acceso a Las Palmas

Las Palmas-Maspalomas (C-812)

Autovía Marítima (tramo I)

3. RELACION NOMINAL DE CARRETERAS CON CONTROL TOTAL DE ACCESOS

3.1. En servicio

Madrid-La Coruña (N-VI)

Nuevo acceso a El Ferrol por el Montón y Las Pías

Cádiz-Barcelona (N-340)

Acceso al Aeropuerto de Málaga

Variante de Oropesa (p.k. 79,6 - p.k. 86,3)

Puente de Amposta y accesos

Variante del Perelló (p.k. 209,2 - p.k. 240,0)

Madrid-Gijón (N-630)

Nuevo acceso a Oviedo (Figaredo-Oviedo)

3.2. En construcción

Madrid-Cádiz (N-IV)

Puente sobre la Bahía de Cádiz y accesos

Madrid-La Coruña

Nuevo acceso a Galicia (La Retuerta-San Román de Bembibre)

Madrid-Málaga

Nuevo acceso a Málaga (Salinas-Puerto Las Pedrizas-Casabermeja-Málaga)

San Sebastián-La Coruña (N-634)

Llanes-Llovia (Variante entre p.k. 97,0 - p.k. 129,6)

Las Palmas-Maspalomas (C-812)

Variante entre el Túnel de la Loja y el Aeropuerto de Gando

La Laguna-Icod (C-820)

Variante entre p.k. 23,0 - p.k. 62,0

Santa Cruz de Tenerife-Granadilla (C-822)

Variante entre Santa María del Mar y Candelaria

Variante entre Candelaria y Granadilla

EL DIRECTOR GENERAL,

PD

A handwritten signature in dark ink, appearing to read "G. Quintero", is enclosed within a large, hand-drawn oval. A horizontal line is drawn across the bottom of the oval, and a small flourish extends from the bottom right of the oval.

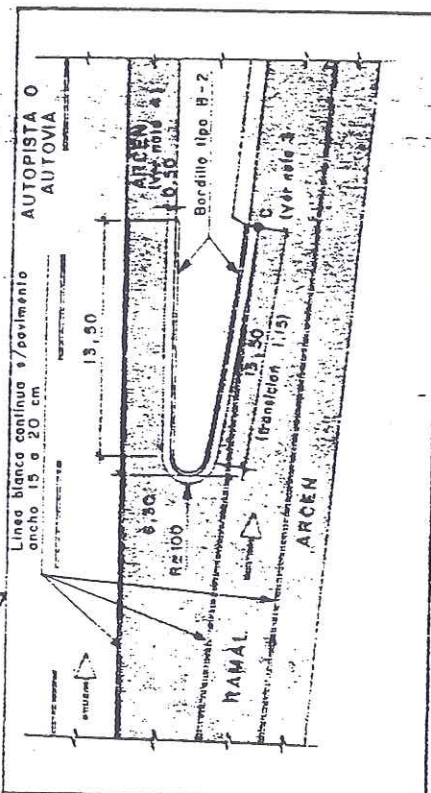
Madrid, Febrero de 1969.

Angulo de salida
(máximo 5,56°)

Línea blanca continua s/ pavimento
ancho 15 o 20 cm



PLANTA



RELACION ENTRE L, A Y EL RADIO DEL RAMAL
(RASANTES SUAVE ± 2% O INFERIORES)

VEL. ESP. RAMAL, Km/h	0	25	30	35	40	45	50	55	60	70	80
RADIO EXTERIOR RAMAL R (STOP)	5,00	5,00	4,75	4,75	4,50	4,20	4,20	4,00	4,00	4,00	4,00
ANCHO DE LA CALZADA, A	5,00	5,00	4,75	4,75	4,50	4,20	4,20	4,00	4,00	4,00	4,00
VEL. ESPECIFICA DE LA CARRETERA PRINCIPAL, Km/h	70	90	90	85	85	85	85	85	85	85	85
	80	105	105	90	90	85	85	85	85	85	85

L = LONGITUD TOTAL DE DECELERACION - METROS

INFLUENCIA DE LA RASANTE EN L

VELOCIDAD ESPECIFICA DE LA CARRETERA PRINCIPAL Km/h	FACTOR DE LA CORRECCION L EN FUNCION DE LA RASANTE	
	RAMPA	PENDIENTE
70 - 80	0,90 (1)	3 o 4 %
70 - 80	0,80 (1)	5 o 6 %

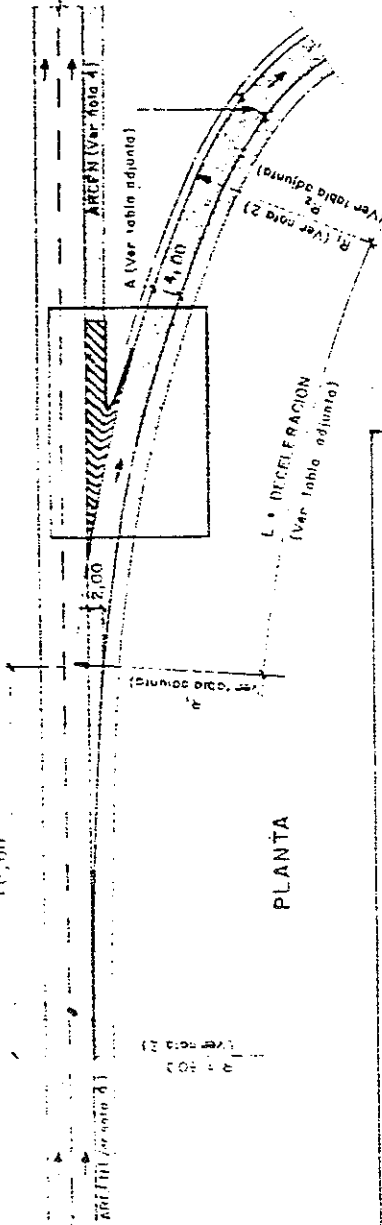
(1) L mínimo = 85 m.

NOTAS

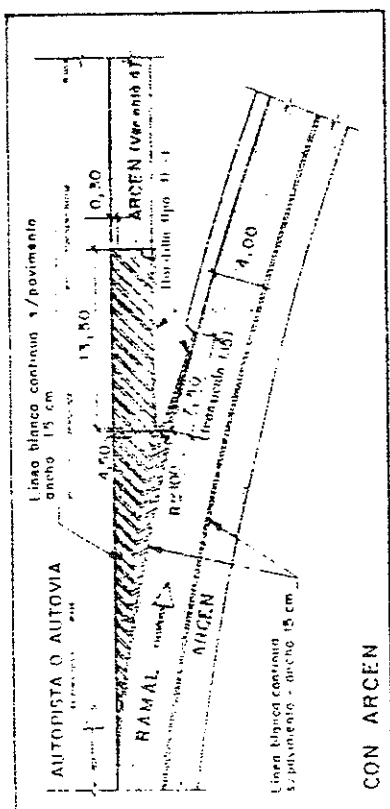
- 1.- EL PAVIMENTO DE LA CONEXION DEBE PRESENTAR MARCADO CONTRASTE DE COLOR CON EL DE LA CALZADA DE LA CARRETERA PRINCIPAL DELANTE DE LA NARIZ, EN LA ZONA NO UTILIZADA POR LOS VEHICULOS, ESTE CONTRASTE PUEDE REMARCARSE EN TEXTURA TAMBIEN (POR EJ EMPLEANDO UN PAVIMENTO RUGOSO)
- 2.- CUANDO SE EMPLEE BORDILLO LIMITANDO EL ARCCN DERECHO DEL RAMAL, DEBERA INICIARSE EN EL PUNTO B
- 3.- SI LA SECCION DEL RAMAL INCLUYE BORDILLO EN SU LADO IZQUIERDO, SE PROLONGARA EL PROPIO BORDILLO DE LA NARIZ DESDE EL PUNTO C
- 4.- EN CASO DE QUE EL ARCCN DE LA CARRETERA PRINCIPAL SEA INFERIOR A 3,00 METROS DE ANCHURA, EL BORDILLO DE LA NARIZ SE REFINANQUEARA HASTA DICHO ANCHO DENTRO DE LOS 13,50 M DE SU LONGITUD

NOTAS

- 1 - EL TRAZADO TIPO DE LA FIGURA ES APLICABLE A RAMALES EN FORMA DE LAZO O DIAGONAL PARA LOS DE FORMA DE PATA DE GUSANO. PARA UN TRAZADO SIMILAR AL DE LA FIG. 2 (CATEGORIA III), REDUCIENDO LA LONGITUD DE 72 M. PREVIA A LA NARIZ A 55, 60 O 65 M PARA LAS VELOCIDADES ESPECIFICAS DE LA CARRETERA DE 60, 70 O 80 KM/H RESPECTIVAMENTE.
- 2 - LAS CURVAS CIRCULARES DE REDIOS R Y R₁ PUEDEN SUSTITUIRSE POR CLOTIDES DE LONGITUDES IGUALES A LAS INDICADAS.
- 3 - EL PAVIMENTO DE LA CONEXION DEBE PRESENTAR MARCADO CONTRASTE CON EL DE LA CARRETERA PRINCIPAL. DELANTE DE LA NARIZ, EN LA ZONA NO UTILIZADA POR LOS VEHICULOS, ESTE CONTRASTE DEBE REFORZARSE ADEMAS EN TEXTURA O MEDIANTE MARCAS SOBRE EL PAVIMENTO.
- 4 - SI EL ARCEN DE CARRETERA ES INFERIOR A 3,00 DE ANCHURA, EL BORDILLO DE LA NARIZ SE RE-TRANQUEARA HASTA DICHO ANCHO DENTRO DE LOS 13,50 M DE SU LONGITUD. SI DICHO ARCEN NO ESTU- VIERA PAVIMENTADO, DEBERA PAVIMENTARSE EN UNA LONGITUD DE 20 M ANTES DE LA T.E. DE R=900 Y DE 13,50 M DESPUES DE LA NARIZ.



PLANTA



CON ARCN

RELACION ENTRE L, A Y EL RADIO DEL RAMAL
(RASANTES SUAVES ± 2% O INFERIORES)

VEL. ESP. RAMAL, Km/h	0	25	30	35	40	45	50	55	60	70	
RADIO EXTERIOR RAMAL, R ₂	STOP	20	30	40	50	60	75	90	120	180	
ANCHO DE LA CALZADA, A	5,00	5,00	4,75	4,75	4,50	4,20	4,20	4,20	4,00	4,00	
VEL. ESPECIFICA DE LA CARRETERA PRINCIPAL, Km/h	R ₁										
	120	90	70	60	55	55	55	55	55	55	
	175	105	90	75	75	75	60	60	60	60	
	250	120	105	105	90	90	75	75	75	60	

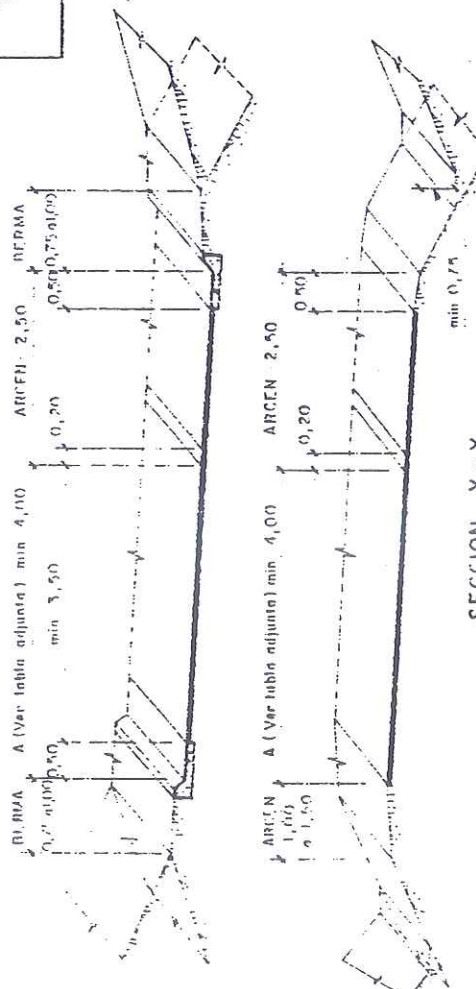
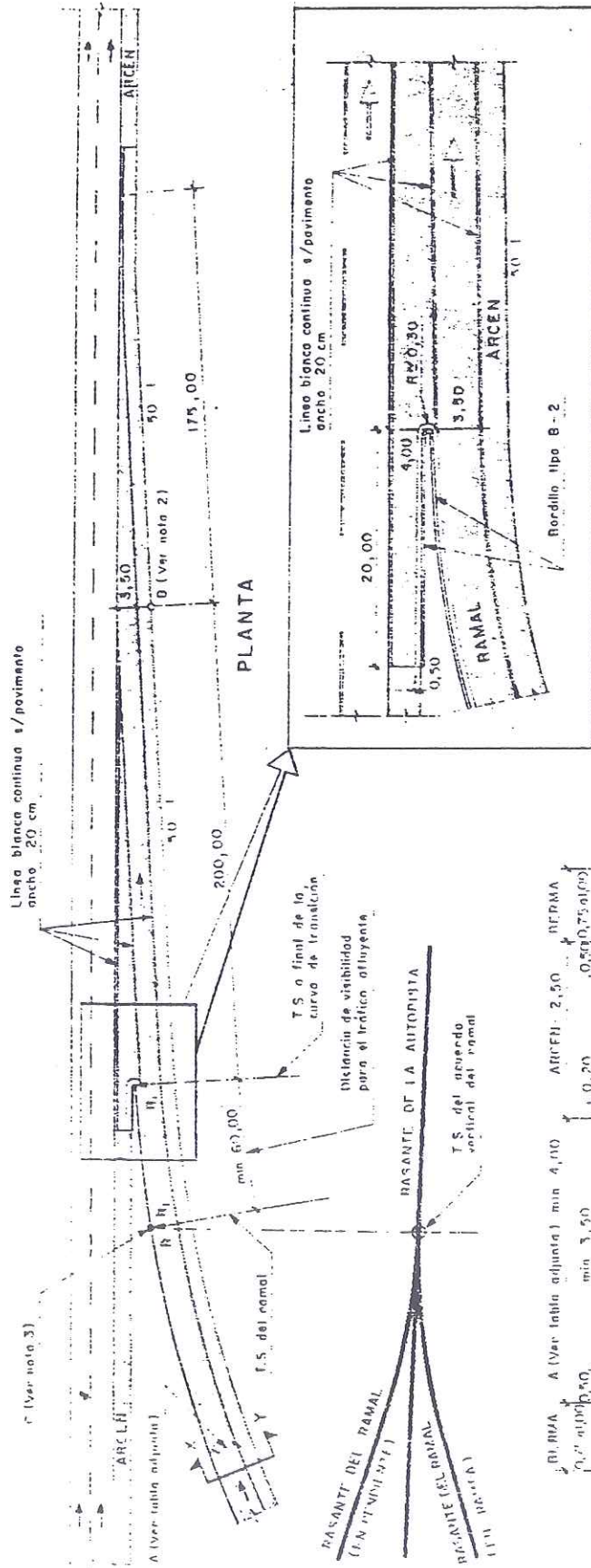
INFLUENCIA DE LA RASANTE EN L

VELOCIDAD ESPECIFICA DE LA CARRETERA PRINCIPAL Km/h	FACTOR DE LA CORRECCION L, EN FUNCION DE LA RASANTE	
	RAMPA	PENDIENTE
60-70-80	0,90	5,0-4%
60-70-80	0,80	5,0-6%

CATEGORIA III

CONEXION DEL RAMAL DE SALIDA

FIGURA 3

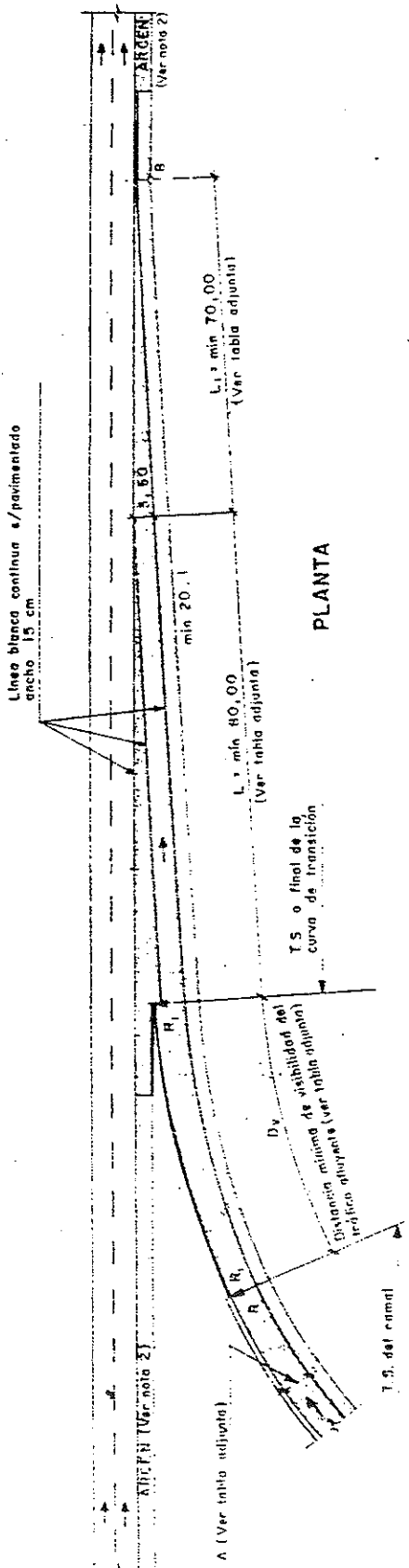


RELACION ENTRE A, R₁ Y EL RADIO DEL RAMAL.

VALOR DEL RADIO DEL RAMAL (R ₁)	VALOR DE A	VALOR DE R ₁	VALOR DE R ₂	VALOR DE R ₃	VALOR DE R ₄	VALOR DE R ₅	VALOR DE R ₆	VALOR DE R ₇	VALOR DE R ₈	VALOR DE R ₉	VALOR DE R ₁₀
100	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
200	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50
300	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00
400	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50
500	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00
600	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50
700	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00
800	4.50	4.50	4.50	4.50	4.50	4.50	4.50	4.50	4.50	4.50	4.50
900	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00
1000	5.50	5.50	5.50	5.50	5.50	5.50	5.50	5.50	5.50	5.50	5.50

NOTAS

- 1.- EL PAVIMENTO DE LA CONEXION DEBE PRESENTAR MARGADO CONTRASTE EN COLOR CON EL DE LA CALZADA DE LA AUTOPISTA A PARTIR DE LA NARIZ, EN LA ZONA QUE NO DEBE SER UTILIZADA POR LOS VEHICULOS, ESTE CONTRASTE SE REMARCARA EN TEXTURA TAMBIEN (POR EJEMPLO: EMPLEANDO UN PAVIMENTO RUGOSO).
- 2.- CUANDO SE EMPLEE BORDILLO LIMITANDO EL ARCEH DERECHO DEL RAMAL, DEBERA TERMINARSE EN EL PUNTO B.
- 3.- SI LA SECCION DEL RAMAL NO INCLUYE BORDILLO EN SU LADO IZQUIERDO, EL BORDILLO DE LA NARIZ SE INICIARA EN EL C.



PLANTA

RELACION ENTRE A, R1 Y EL RADIO DEL RAMAL.

VEL ESP RAMAL Km/h	30	35	40	45	50	55	60	70	80
RADIO EXTERIOR DE RAMAL, R1	30	40	60	75	90	120	180	250	300
ANCHO DE LA CALZADA, A	4,75	4,20	4,20	4,20	4,20	4,00	4,00	4,00	4,00
RADIO EXTERIOR ACUERDO, R2	90	120	120	150	160	240	350	500	600

PARA V CARRETERA PRINCIPAL DE 60 Km/h - 50
 70 " - 55
 80 " - 60

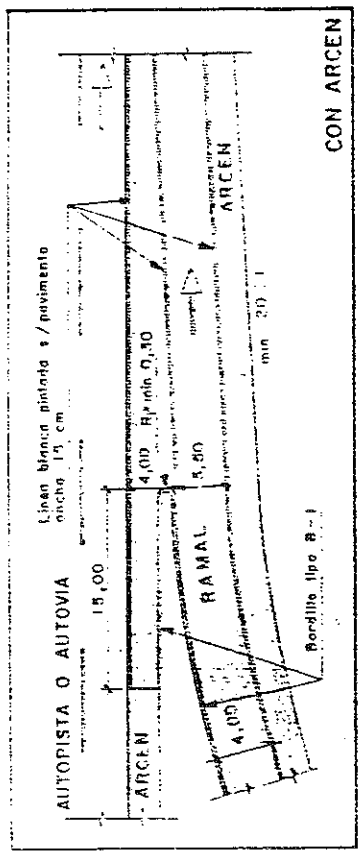
(1) La curva circular puede sustituirse por una elíptica

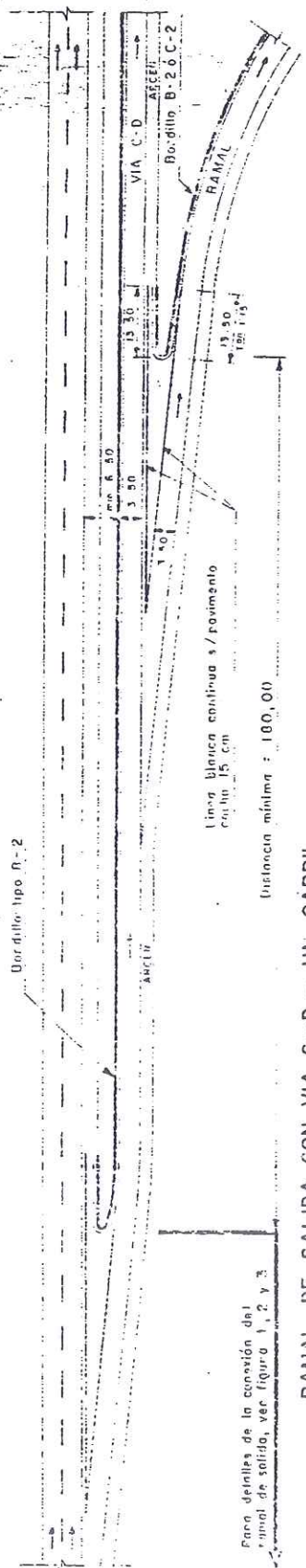
INFLUENCIA DE LA RASANTE EN L Y L1

RASANTE	INCLINACION	L	L1
PENDIENTE - TODAS RAMPA, HASTA EL 2%	20	60,00	70,00
4,3 a 4%	25	100,00	87,60
1,5 a 6%	30	120,00	105,00

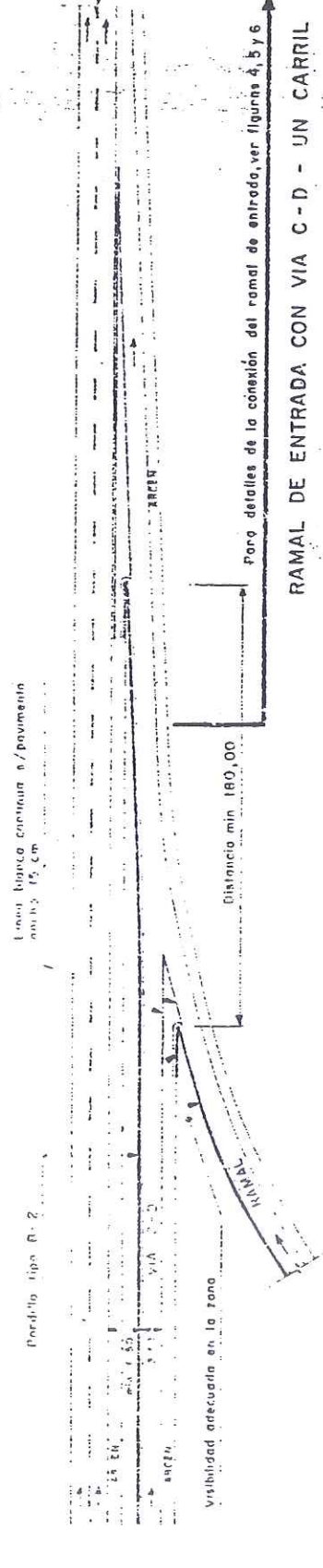
NOTAS

- EL PAVIMENTO DE LA CONEXION DEBE PRESENTAR MARCADO CONTRASTE EN COLOR CON EL DE CALZADA DE LA AUTOPISTA. A PARTIR DE LA NARIZ, EN LA ZONA QUE NO DEBE SER UTILIZADA POR LOS VEHICULOS, ESTE CONTRASTE SE REMARCARA EN TEXTURA TAMBIEN (POR EJEMPLO: EMPLEANDO UN PAVIMENTO RUGOSO).
- SI EL ARGEN DE LA CARRETERA PRINCIPAL NO ESTUVIERA PAVIMENTADO, SE PAVIMENTARA EN UNA LONGITUD DE 15 METROS ANTES DE LA NARIZ Y 15 METROS A PARTIR DEL PUNTO R.

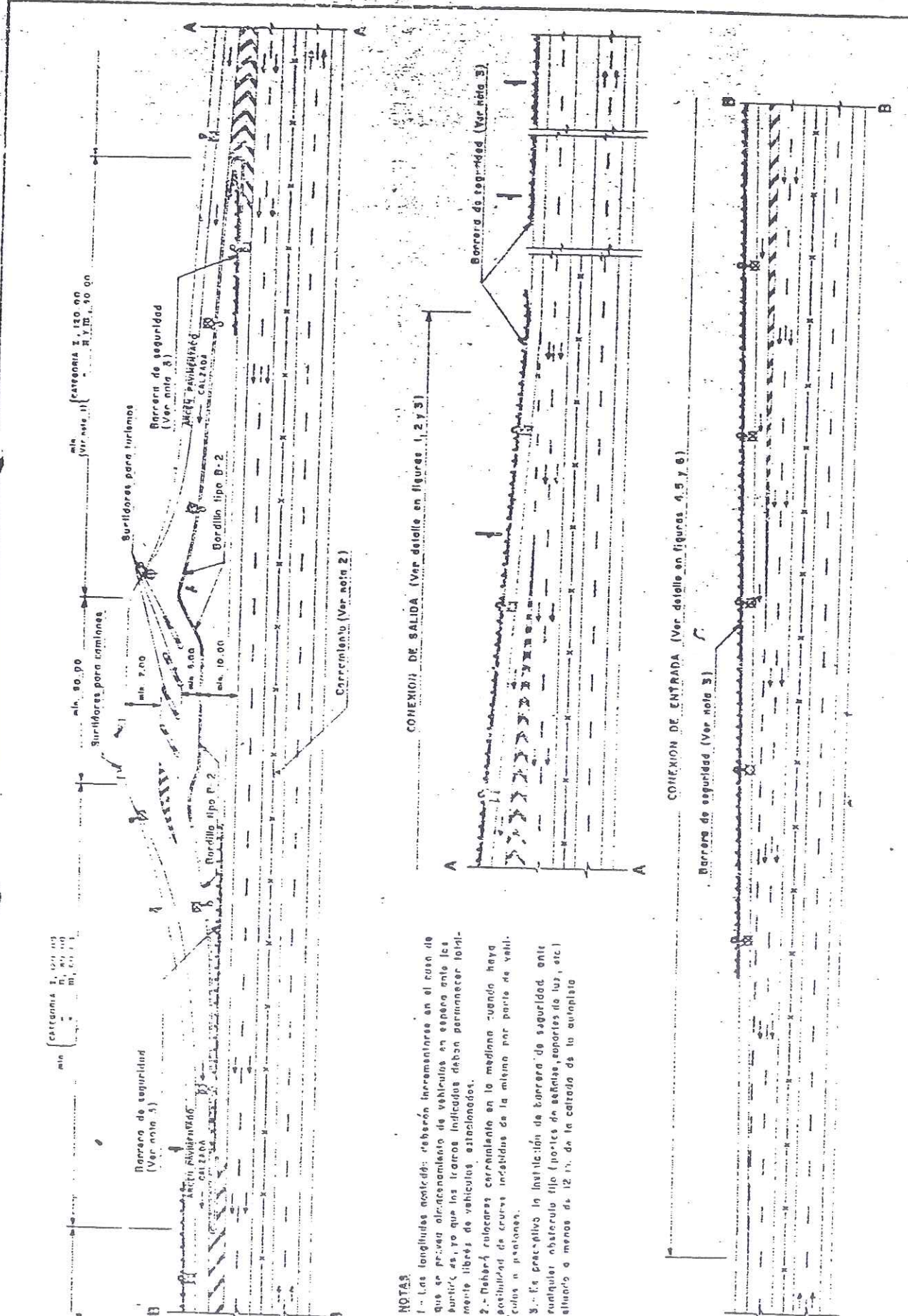




RAMAL DE SALIDA CON VIA C-D - UN CARRIL

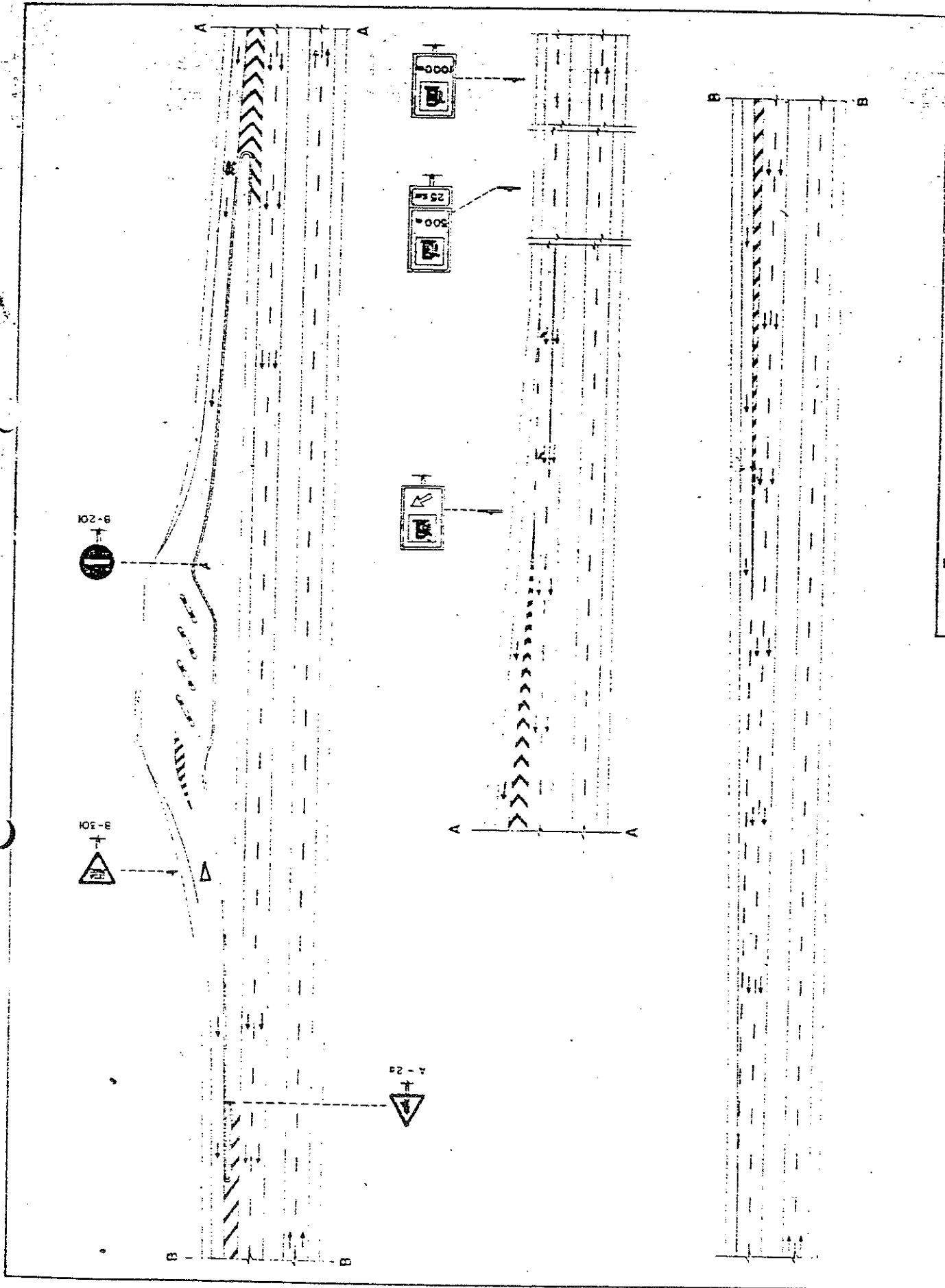


RAMAL DE ENTRADA CON VIA C-D - UN CARRIL

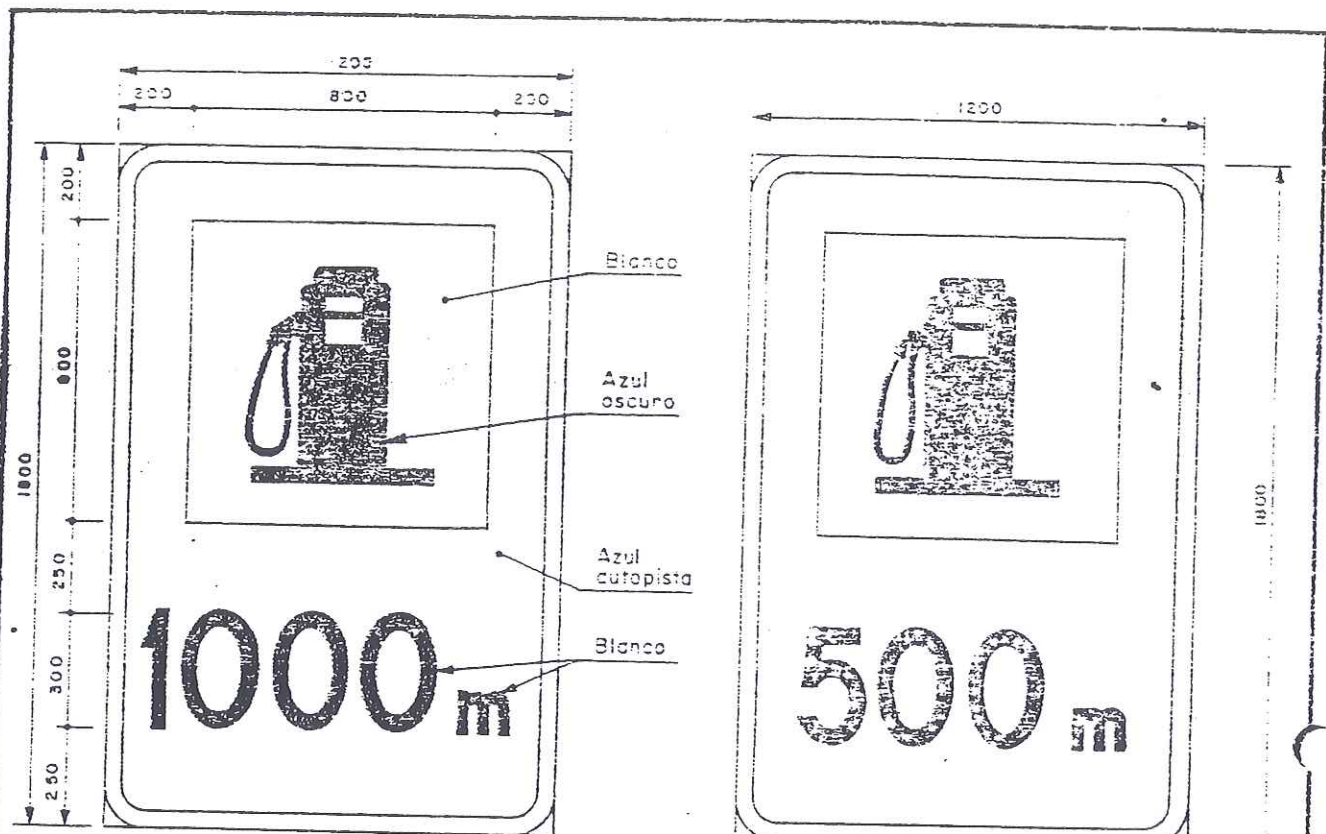


NOTAS

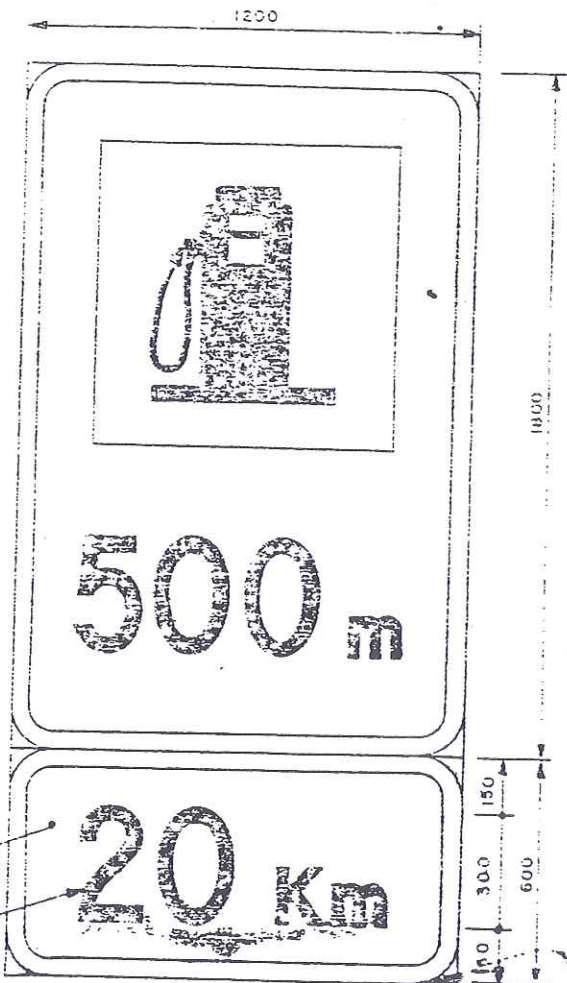
- 1.- Las longitudes indicadas deberán incrementarse en el caso de que se prescriba el estacionamiento de vehículos en espera ante las barreras, es, ya que los tramos indicados deben permanecer totalmente libres de vehículos estacionados.
- 2.- Deberá colocarse corrimiento en la medianera cuando haya posibilidad de curvas inclinadas de la misma por parte de vehículos o peatones.
- 3.- En principio la instalación de Barrera de seguridad, ante cualquier obstáculo fijo (porles de señales, soportes de luz, etc) situado a menos de 12 m. de la calzada de la ampliación.



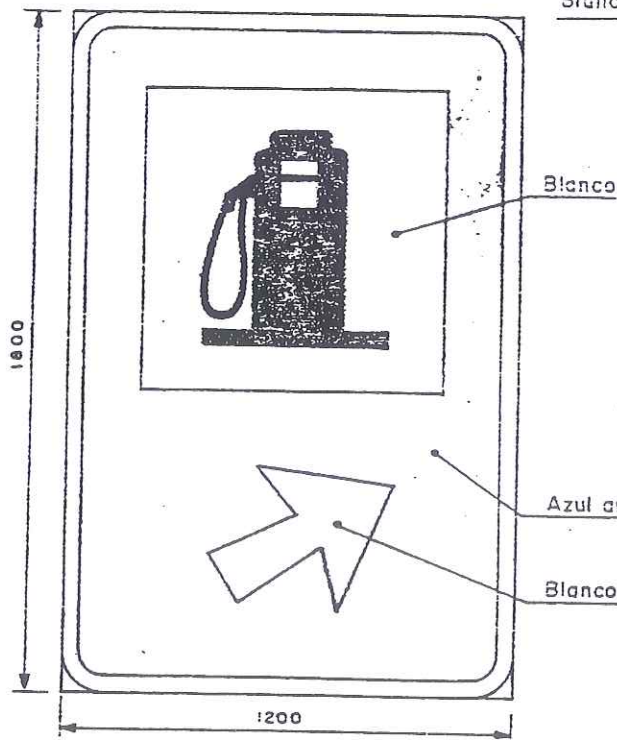
SEÑALIZACION DE ESTACIONES DE SERVICIO EN
CARRETERAS DE ACCESO CONTROLADO,



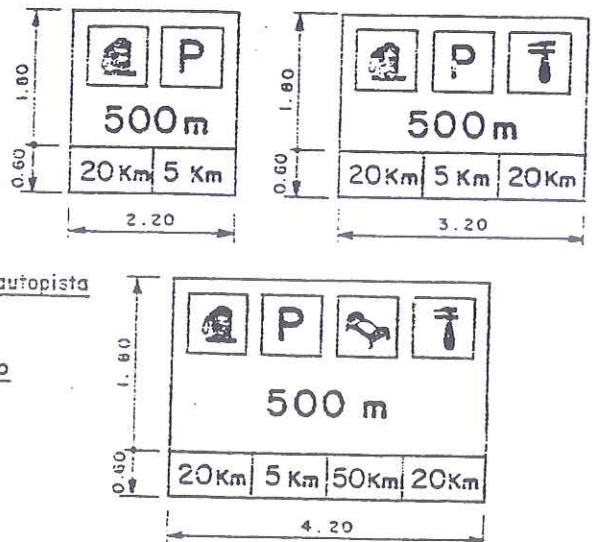
a) CARTEL DE PREAVISO



b) CARTEL DE PREAVISO CON INDICACION DE LA SIGUIENTE ESTACION DE SERVICIO



c) CARTEL DE CONFIRMACION



- NOTAS: 1.- Los carteles estarán iluminados o serán reflexivos.
 2.- Caso de existir servicios con el mismo acceso, se podrán indicar con sus símbolos hasta un máximo de cuatro como se muestra en los croquis.
 3.- En autovías y carreteras de acceso controlado, en las que la señalización sea la normal de carreteras, se emplearán los carteles que figuran en la O.C.8.1-IC de la D. G. C.

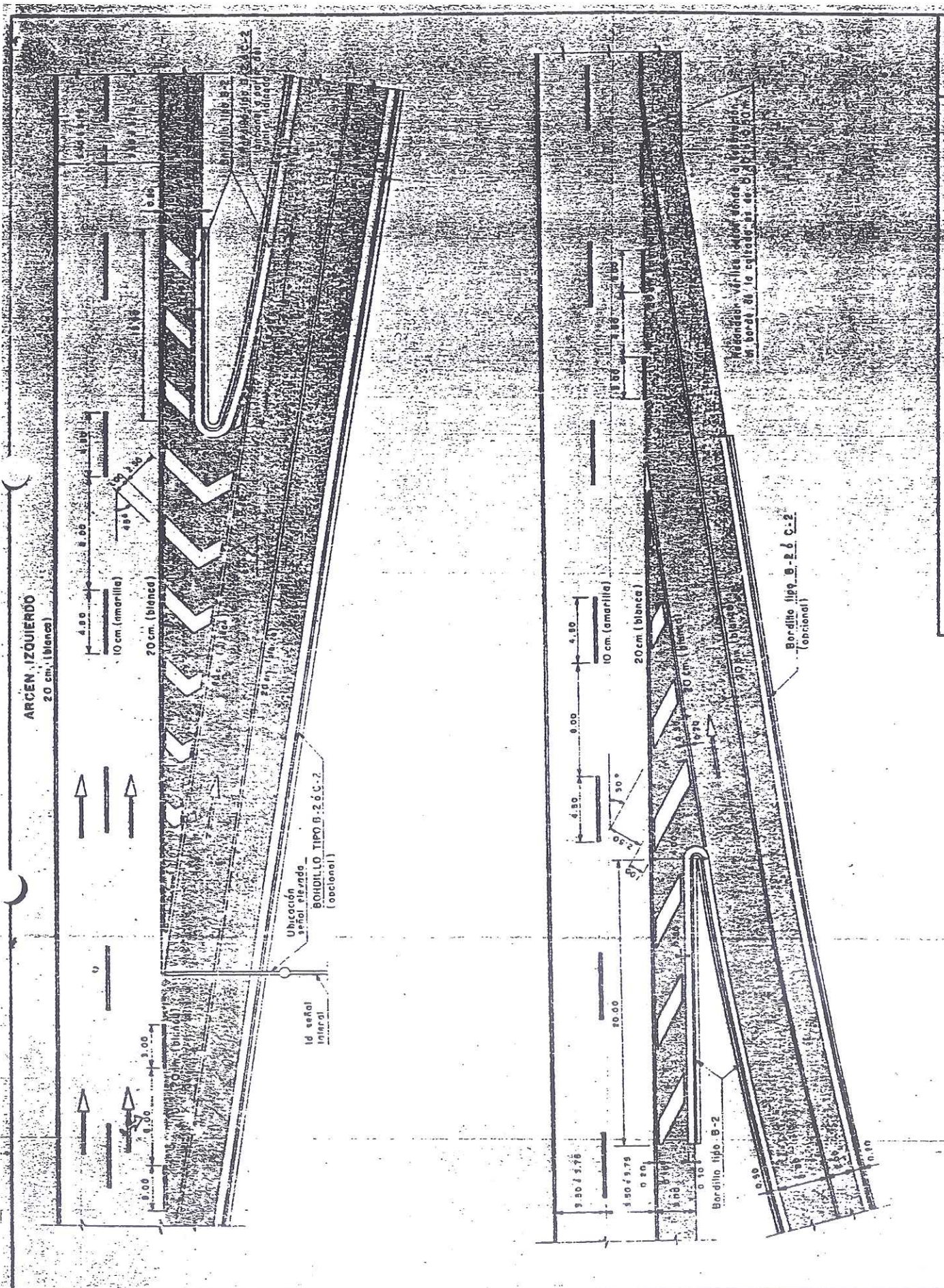
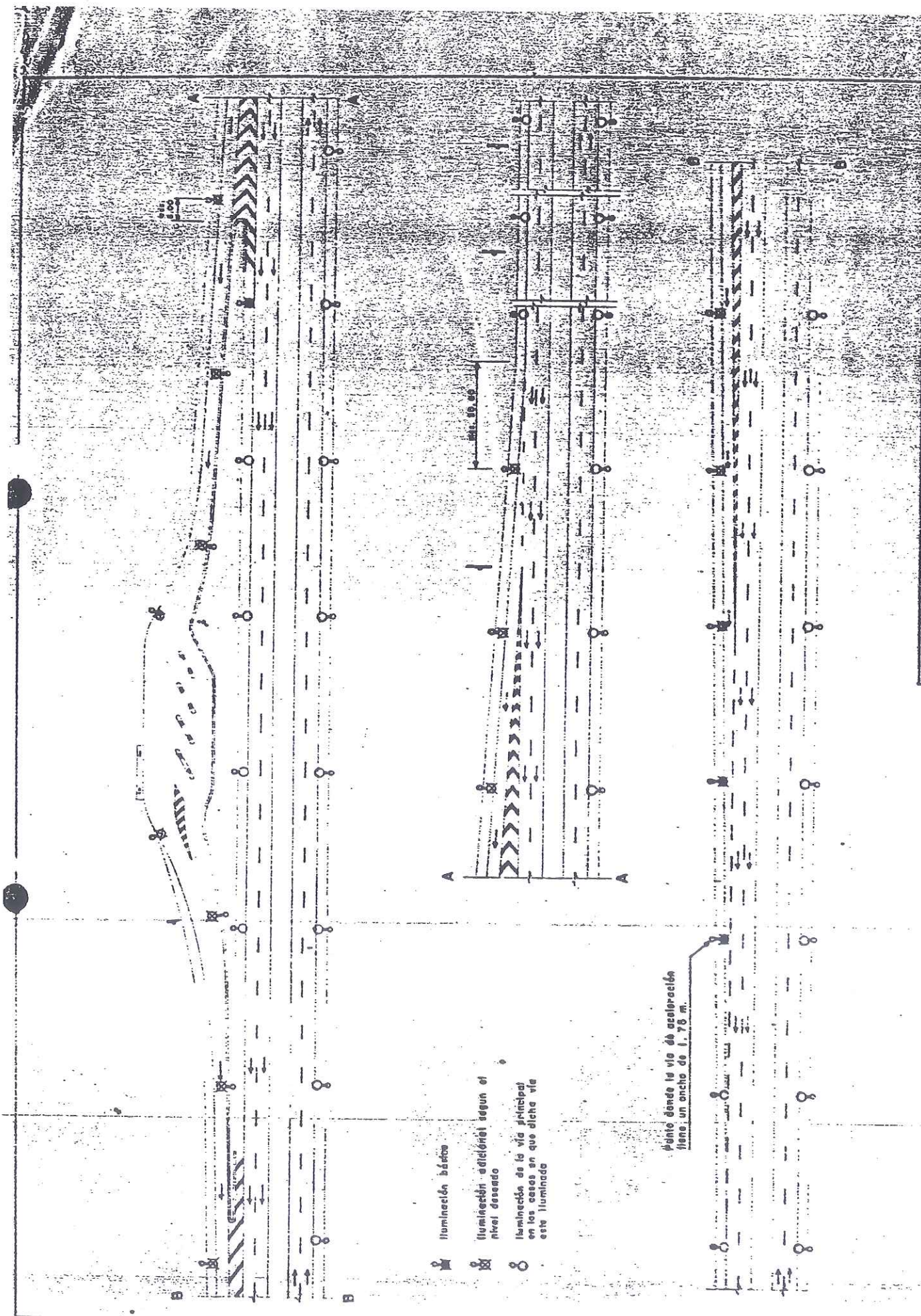



FIGURA II
DETALLE DE MARCAS VIALES EN LAS CONEXIONES DE SALIDA Y ENTRADA



-  Iluminación básica
-  Iluminación adicional según el nivel deseado
-  Iluminación de la vía principal en los casos en que dicha vía este iluminada

Punto donde la vía de aceleración tiene un ancho de 1.78 m.

ILUMINACION DE LOS ACCESOS DE UNA ESTACION DE SERVICIO EN CARRETERAS DE ACCESO CONTROLADO FIGURA 12

ANEJO A LA CIRCULAR Nº 218/69 P.T. de 7 de febrero

ASUNTO: NORMAS PARA LA IMPLANTACION DE ESTACIONES DE SERVICIO
EN AUTOPISTAS, AUTOVIAS Y CARRETERAS DE ACCESO CONTRO
LADO

Como complemento a esta Orden Circular se remite la Orden de la Presidencia del Gobierno de 9 de Noviembre de 1968, publicada en el Boletín Oficial del Estado de 12 de los mismos, página 16023, a la cual se hace referencia en dicha Circular.

Madrid, 18 de Febrero de 1969.
EL INGENIERO JEFE DE LA DIVISION,



Ilmos. Sres. Jefes de División
Ilmos. Sres. Jefes Regionales de Carreteras
Ilmos. Sres. Jefes Provinciales de Carreteras
Sres. Ingenieros

PRESIDENCIA DEL GOBIERNO. ORDEN de 9 de noviembre de 1968 por la que se regulan las instalaciones para suministro de carburantes y combustibles en autopistas y autovías.

(Publicado en el B.O. del E. Núm. 272, 12 Noviembre 1968)

Excelentísimos señores:

La instalación de estaciones de servicio para el suministro de carburantes y combustibles a los vehículos automóviles - viene regulada por el Reglamento que aprobó la Orden del Ministerio de Hacienda de 30 de Julio de 1958. Las estaciones de servicio que se instalen en las carreteras, cualquiera que sea su categoría, requieren la autorización previa de los servicios de Obras Públicas, de acuerdo con lo establecido en el artículo 17 de dicho Reglamento, y como consecuencia de lo dispuesto en el Reglamento de Policía y Conservación de Carreteras de 29 de abril de 1920, Ley de 7 de abril de 1952 sobre ordenación de edificaciones contiguas a aquéllas y Ley del Suelo de 12 de mayo de 1956.

En el tiempo transcurrido desde la promulgación de estas disposiciones se ha producido un importante crecimiento del tráfico, que, por lo que se refiere a las carreteras a cargo del Estado, ha pasado de 10.000 millones de vehículos-kilómetro en el año 1960 a 26.000 millones en 1967. La creciente intensidad de tráfico en las poblaciones y sus zonas de influencia obstruyen cada vez más la fluidez de la circulación.

La única solución posible para atender a esta demanda creciente es el acondicionamiento o nueva construcción de vías con características superiores a las de las carreteras ordinarias, - constituyendo las autopistas y autovías, en las que la superior capacidad respecto a las carreteras viene proporcionada no sólo por su mayor amplitud de características geométricas, sino también en forma esencial por la ordenación y control de los accesos a las mismas, para lo cual los puntos de entrada y salida -

en estas vías deben reducirse al mínimo posible y ser situados en donde no causen perturbaciones al tráfico general de ellas.- Esta ordenación y control de accesos vienen por otra parte impuestos por la necesidad de que las elevadas inversiones que por lo general se requieren para la construcción de autopistas y autovías, o para el acondicionamiento como tales de las carreteras existentes, proporcionen los beneficios máximos para el conjunto de los usuarios, alcanzando así una adecuada rentabilidad.

Entre los accesos a las autopistas y autovías, los correspondientes a las estaciones de servicio deben ser considerados con especial interés, ya que la importancia del tráfico da lugar a gran número de movimientos de entrada y salida de vehículos, lo que exige disposiciones especiales de acceso por razones de seguridad y para evitar perturbaciones a la circulación general. Simultáneamente, esta misma afluencia de vehículos obliga a que las estaciones que se establezcan en tales vías tengan una importancia adecuada al servicio que han de prestar.

Las razones expuestas hacen aconsejable la adaptación de las disposiciones legales vigentes sobre estaciones de servicio a las necesidades derivadas de la circulación en autopistas y autovías construídas por el Estado, de modo similar a lo dispuesto en la Orden de 5 de octubre de 1967 para las autopistas en régimen de peaje.

En su virtud, a propuesta de los Ministros de Hacienda y de Obras Públicas, esta Presidencia del Gobierno ha tenido a bien disponer:

Primero.- Las licencias o concesiones de ventas de carburantes y combustibles objeto del Monopolio de Petróleos en las autopistas, autovías y carreteras que tengan establecido control de accesos construídas por el Estado o que se construyan en lo sucesivo, se concederá en cada caso por la Delegación del Gobierno en CAMPSA, a propuesta de esta Compañía y con sujeción al Reglamento de 30 de julio de 1958, en lo no modificado por la presente disposición.

Segundo.- En las autopistas, autovías y carreteras a que se refiere el número anterior, solamente podrán instalarse estaciones de servicio de primera y segunda categoría.

Tercero.- En las autopistas y autovías, al estar dotadas de mediana que establece una separación física entre las calzadas correspondientes a los dos sentidos de circulación, no será de aplicación lo establecido en el artículo 16 del Reglamento de 30 de julio de 1958.

Cuarto.- El régimen de distancias mínimas entre las distintas estaciones de servicio, regulado en el artículo 15 del Reglamento de 30 de julio de 1958, no será de aplicación para las que se construyan en autopistas, autovías y carreteras con accesos controlados. En estas vías se establece una distancia mínima de 5.000 metros entre cada dos estaciones consecutivas para los tramos en que por aplicación del Reglamento vigente en cada momento le correspondiera una distancia menor.

Estas distancias se medirán a lo largo de una misma vía o de dos contiguas, de las categorías aquí tratadas, a través de su enlace común e independientemente para cada sentido de circulación.

Independientemente de estas estaciones de servicio se podrán autorizar instalaciones en las carreteras secundarias que accedan a las autopistas y autovías, de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento vigente, siempre y cuando su situación no afecte al enlace correspondiente.

Quinto.- En ningún caso podrán autorizarse instalaciones en la zona de los enlaces o en las inmediaciones de los mismos por la dificultad que representan para la seguridad y fluidez de la circulación.

Sexto.- Las estaciones de servicio situadas en autopistas, autovías y carreteras con acceso controlado deberán disponer, dentro de su recinto, del espacio suficiente para que los vehículos detenidos en espera de ser abastecidos no queden en ningún caso en la calzada, en el carril de deceleración ni en el

arcén de la vía principal.

Séptimo.- Será en todo caso competencia del Monopolio de Petróleos, a través de CAMPSA y de la Delegación del Gobierno - en dicha Compañía, todo lo referente a las características técnicas de las instalaciones, provisión de carburantes, combustibles y lubricantes; calidades de éstos, precios, inspección, régimen sancionador y, en general, cuantas facultades y atribuciones les corresponden con arreglo a las disposiciones reguladoras del Monopolio de Petróleos, y específicamente a las contenidas en los Reglamentos de 30 de julio de 1958 y 22 de julio de 1963 sobre distribución de carburantes, combustibles y lubricantes, respectivamente.

Octavo.- Por el Ministerio de Obras Públicas se dictarán las normas técnicas a que han de sujetarse las estaciones de servicio en autopistas, autovías y carreteras con accesos controlados en cuanto a los accesos a las mismas, carriles de aceleración y deceleración, señalización, áreas de espera y, en general, en todo lo referente a la circulación de los vehículos. Como anejo a dichas normas, se incluirá una relación nominal de las autopistas, autovías y carreteras con accesos controlados existentes o en construcción, así como de los tramos de carretera cuya transformación haya sido objeto de proyecto aprobado, a los cuales será de aplicación lo dispuesto en la presente Orden.

Lo que comunico a VV.EE. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a VV.EE.

Madrid, 9 de noviembre de 1968.

CARRERO

Excmos. Sres. Ministros de Hacienda y de Obras Públicas.