

ORDEN CIRCULAR 247/1974 C. y E.Agosto 1974

ASUNTO: LIMITACIONES DE VELOCIDAD EN LAS TRAVESIAS DE  
LAS CARRETERAS DEL PLAN REDIA.

A pesar de la entrada en vigor del Decreto 951/1974 de 5 de Abril, y la Orden Ministerial del 6 de Abril de 1974 por las que, entre otras disposiciones, se limitó la velocidad en toda clase de vías urbanas a 50 km/h., subsisten en numerosas travesías de nuestra red principal, limitaciones de velocidad de 50 km/h., 40 km/h., e incluso otras más bajas.

Si bien es cierto que en algún tramo de algunas travesías, excepcionalmente malas, pueden estar justificadas estas limitaciones, en la mayoría de ellas estos valores tan bajos responden solo a un criterio que hay que reconocer nadie respeta y nadie hace respetar, porque no se ajusta a la realidad, y por tanto se carece de fuerza moral para imponerlo.

Se hace necesario, por tanto, adaptar a la legislación vigente y a la realidad las limitaciones de velocidad en las travesías.

Para comenzar a resolver este problema conviene actuar por etapas, empezando por las carreteras acondicionadas del Plan redia y otras de la red principal, que hayan experimentado un acondicionamiento similar.

En consecuencia las Jefaturas Regionales de Carreteras, previos los informes que precisen y después de establecido el criterio homogéneo para toda la Región, deberán proceder a fijar las limitaciones que deben implantarse en todos los poblados atravesados por las carreteras incluidas en el párrafo anterior, delimitando, en los poblados que lo necesiten y para cada sentido, tramos con valores distintos de la limitación de velocidad, según las características de las edificaciones contiguas.

Para unificar criterios en esta materia, deberán atenderse a lo siguiente:

1º.- La limitación en un poblado normal debe ser de - - 60 km/h. No obstante, se deben tener en cuenta las siguientes observaciones:

- a) - La señal de limitación de velocidad no debe colocarse por el simple hecho de que exista alguna casa aislada, aunque forme parte del poblado, sino donde las casas se suceden ya de una manera semicontinua o con cierta regularidad. Lo mismo debe ocurrir con la señal de nombre del poblado, ya que a ésta, en virtud de los Acuerdos europeos sobre señalización, se le habrá de atribuir también en España, en un futuro próximo, el significado de limitación automática de velocidad, prohibición de utilizar la bocina, las luces de largo alcance, etc.
- b) - Cuando existan tramos en los que el tráfico de peatones sea escaso y las edificaciones tengan una cierta continuidad, estando alejadas de la calzada una distancia que, como orientación, puede ser como mínimo de seis metros contados a partir de la línea blanca de borde, de forma que sea buena la visibilidad de peatones, vehícu-

los o animales que puedan surgir de los diferentes accesos, senderos o calles laterales, deberá instalarse una única limitación superior (70 km/h., 80 km/h. e incluso en algún caso 90 km/h.)

Esto no impide que al llegar a la zona de edificación continua, (suele tener aceras en los poblados de cierta importancia), donde las construcciones estén más próximas a la calzada, se establezca el límite normal de 60 km/h.

- c) - En los poblados en que todas las edificaciones estén bastante alejadas de la carretera, sobre todo si son de poca importancia, debe establecerse una única limitación de velocidad de 70 km/h., 80 km/h., e incluso 90 km/h., según las visibilidades existentes y la densidad de peatones.
- d) - Cuando las edificaciones de un mismo poblado junto a una carretera formen varios núcleos independientes, con distancias entre ellos de al menos unos 100 m., y en estas zonas sin edificación continuada, la visibilidad sea buena, es preferible tratar a cada núcleo como un poblado diferente, colocando para él, tanto la limitación de velocidad que precise como el correspondiente fin de limitación.
- e) - Cuando todo un poblado de poca importancia quede a un lado de la carretera y algo alejado de ella, (por ejemplo, las casas a más de 20 m.), es preferible no poner señal de situación del poblado que impondrá una limitación de velocidad y colocar, en cambio, en el acceso más utilizado, flechas con indicación del nombre de dicho poblado. En este caso, en general, no se requerirá limitación de velocidad.

- f) - Tanto los fines de limitación de velocidad, como los escalones de limitaciones con valores más altos, deben establecerse en el momento en que la carretera reúna ya las condiciones suficientes.
- g) - No es conveniente establecer escalones de velocidad con diferencias de menos de 20 km/h. (un escalón recomendable puede ser 80-60).

Cuando, al acercarse a un poblado, no exista otra limitación que la general de 110 km/h., no podrá colocarse en aquél la limitación de 60 km/h. sin establecer previamente un escalón de limitación a 80 km/h.

29.- En aquellas travesías o, generalmente, pequeños tramos de alguna travesía, que requieran adoptar limitaciones de velocidad por debajo de 60 km/h., debe existir una visibilidad muy escasa sobre los peatones, vehículos o animales que puedan surgir de los caminos, senderos o accesos y, en general, tendrán carriles estrechos (inferiores a 3,50 m. cada uno) o, si los tienen de anchura normal, la distancia entre las fachadas de los edificios será escasa (del orden de 8 a 10 m.). Para estos tramos podrán fijarse limitaciones de velocidad de 50 km/h. ó 40 km/h., y muy raramente algún valor inferior.

Para todos los casos en que se coloquen estas limitaciones inferiores a 60 km/h., deberán indicarse los datos que se soliciten en el impreso adjunto.

30.- En el caso de que Autoridades u Organismos locales soliciten la colocación de señales de limitación de velocidad con valores más bajos, sin perjuicio de que las Jefaturas estudien su caso, se les dará a conocer las órdenes que tienen de esta Dirección General, contenidas en la presente Orden Circular.

49.- Si el Excmo. Sr. Gobernador Civil de la provincia ordenara colocar alguna señal de limitación de velocidad, se cumplirá inmediatamente la orden, pero se dará cuenta a esta Dirección General, acompañando los antecedentes existentes y el criterio razonado de la Jefatura al respecto.

50.- Con el fin de llevar un registro ordenado de las limitaciones de velocidad, en travesías de las carreteras del Plan redia y otras similarmente acondicionadas, las Jefaturas Regionales de Carreteras remitirán, antes del 30 de Septiembre de 1974, una relación de las limitaciones a establecer y un detalle de aquellas inferiores a 60 km/h. según los modelos adjuntos.

EL DIRECTOR GENERAL,



Ilmos. Sres. Subdirectores Generales

Ilmos. Sres. Inspectores Regionales

Ilmos. Sres. Ingenieros Jefes Regionales de Carreteras

Ilmos. Sres. Jefes de Servicios Centrales

Ilmos. Sres. Ingenieros Jefes Provinciales

Ilmos. Sres. Ingenieros Jefes de Secciones Periféricas

Ilmos. Sres. Ingenieros Jefes de Secciones Centrales

Sres. Ingenieros

DETALLE DE LIMITACIONES DE VELOCIDAD EN TRAVESIAS DE REDIA O  
 BIVULARES CON VALORES DE 50 km/h. O INFERIORES

JEFATURA REGIONAL DE CARRITERAS

Septiembre 1974

PROVINCIA	CARRETERA (1)	POBLADO	TRAMO LIMITADO		nº carriles (2)	Anchura (3)	Acera (4)	Distancia entre fa- chadas (5)	OBSERVACIONES
			de p.k.	a p.k.					

- 1) Se relacionarán todos los casos del cuadro anterior en que existan limitaciones de 50 km/h. o inferiores.
- 2) Se indicará el nº de carriles, añadiendo un guión y una U cuando la calzada sea de sentido único.
- 3) En metros enteros con un decimal. Se refiere al ancho total entre bordillos o entre bordes de la zona afirmada.
- 4) Se indicará NO si no existen, añadiendo una cifra entera con un decimal para indicar la distancia entre el borde de la zona pavimentada y la línea de fachadas. Se indicará SI cuando existan, añadiendo una cifra entera con un decimal para indicar el ancho de cada acera.
- 5) Esta distancia será normalmente igual a (3) más dos veces la distancia indicada en (4).

