

sea alta, y haya desequilibrios importantes entre ambos sentidos, deberán asignarse dos carriles provisionales al sentido de mayor intensidad. Deberá tenerse en cuenta que el signo del desequilibrio puede cambiar, por ejemplo con frecuencia diaria o semanal, requiriéndose entonces la readaptación de la ordenación a estas circunstancias cambiantes.

En ambos casos, cuando haya que reducir de dos a uno los carriles asignados a un determinado sentido, esta ordenación convendrá llevarla a cabo cerrando el más interior de ellos. Los cierres y desviaciones de carriles se efectuarán conforme a lo dispuesto en el apartado 4. Para cada sentido de circulación, habrá que disponer:

- Señalización de aviso (TP-18).
- Prohibición del adelantamiento (TR-305) para el sentido en que quede abierto sólo un carril.

En su caso, una señalización del peligro representado por el cierre de un carril (TS-55), por la desviación de la trayectoria normal originada por los carriles provisionales (TP-14b ó TS-61), o por la circulación en dos sentidos por una sola calzada (TP-25).

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

C-7 (fig. 18)

Se distinguirán tres situaciones:

i) Sólo se pueden mantener dos carriles abiertos a la circulación, uno para cada sentido, y la zona de obras abarca dos carriles del mismo sentido.

Será preciso cerrar previamente el carril interior de cada sentido, para luego desviar el tráfico concentrado por los exteriores a los carriles provisionales situados en correspondencia con la zona de obras. Los cierres y desviaciones de carriles se efectuarán conforme a lo dispuesto en el apartado 4. Para cada sentido de circulación, habrá que disponer:

- Señalización de aviso (TP-18).
- Prohibición del adelantamiento (TR-305).
- Una señalización del peligro representado por el cierre de un carril (TS-55), y por la desviación de la trayectoria normal originada por los carriles provisionales (TS-61).

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

ii) La obra afecta a los dos carriles centrales —interiores para cada sentido—, manteniéndose abiertos a la circulación los exteriores.

La ordenación de la circulación será análoga a la del caso i) anterior, cerrando previamente los carriles afectados por las obras. También la señalización será análoga.

Deberá preverse el acceso y salida de personal y maquinaria a la zona de obras,

C-7

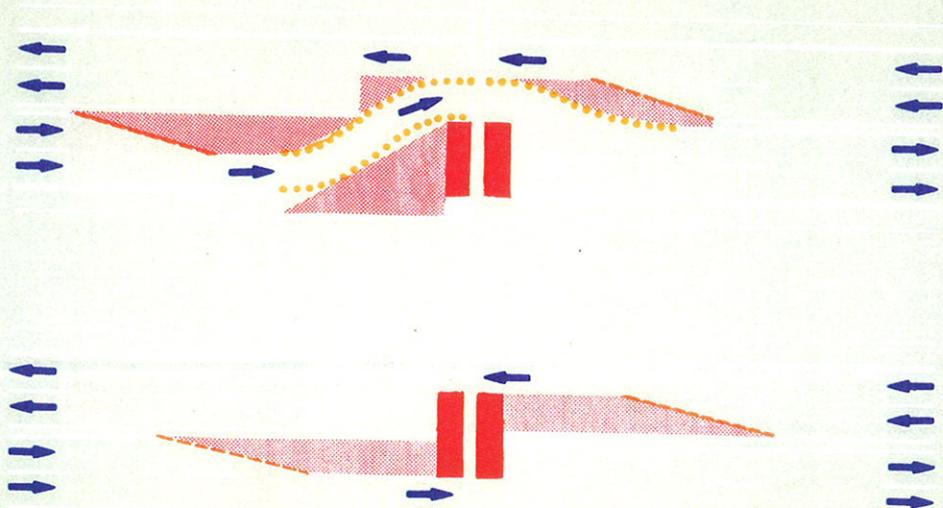


FIGURA 18

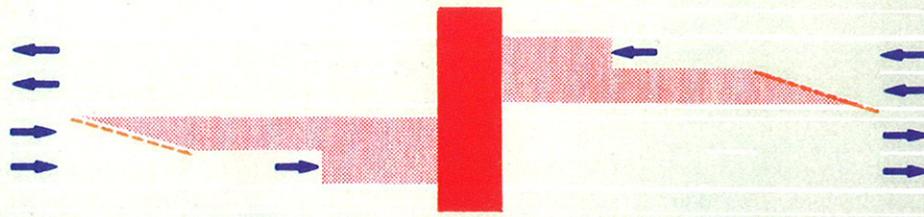


FIGURA 19

para lo cual podrá requerirse el cierre temporal del carril interior contiguo a las mismas, con arreglo a lo dispuesto en el apartado 4.

iii) La situación en la que sólo se puede mantener un carril abierto a la circulación requerirá un estudio más detallado, ya que resulta particularmente inadecuada frente a las elevadas intensidades de circulación normalmente asociadas a las calzadas de cuatro carriles. Cuando no se pueda establecer un desvío provisional ade-

cuado, podrá asimilarse al caso B-6 ó al C-8, con las adaptaciones pertinentes.

C-8 (fig. 19)

Este caso se podrá asimilar al A-8, con el cierre previo de ambos carriles interiores.

D-1 (fig. 20)

Este caso podrá asimilarse al A-1, no afectando a la calzada opuesta.

D-2 (fig. 21)

Este caso podrá asimilarse al C-2.

D-1

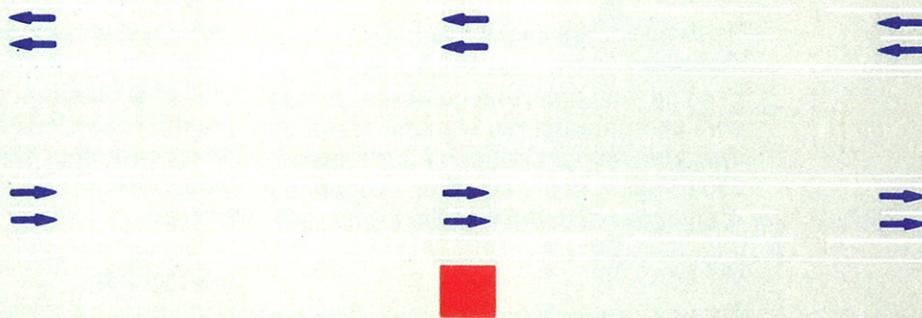


FIGURA 20

D-2

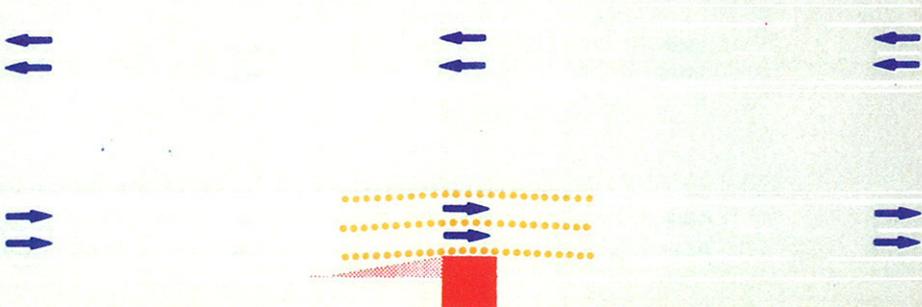


FIGURA 21