

FIGURA 24

de la calzada afectada más alejado de las obras, incluso ensanchado provisionalmente, a fin de mantener una anchura adecuada en los carriles provisionales.

Podrá resultar también necesario señalar el peligro representado por el estrechamiento (TP-17, TP-17a ó TP-17b), o por la desviación de la trayectoria normal originada por los carriles provisionales (TP-14a ó TP-14b).

Deberá preverse el acceso y salida de per-

sonal y maquinaria a la zona de obras, para lo cual podrá requerirse el cierre temporal del carril interior si éste es contiguo a las mismas, con arreglo a lo dispuesto en el apartado 4; entonces se podrá asimilar el caso D-6.

D-6 (fig. 25 a 28)

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

#### Calzadas de dos carriles por sentido

(figs. 25 y 26)

Se distinguirán las dos situaciones siguientes:

i) En general sólo quedará abierto a la circulación un carril para el sentido considerado. El interior se cerrará normalmente a la circulación, bien porque sea el directamente afectado por las obras, bien porque se concentre toda la circulación en

el carril exterior antes de cerrar éste, desviándolo a un carril provisional situado, en correspondencia con la zona de obras, sobre el carril interior.

El cierre y desviación de carriles deberán efectuarse con arreglo a lo dispuesto en el apartado 4. Para el sentido de circulación afectado por las obras habrá que disponer:

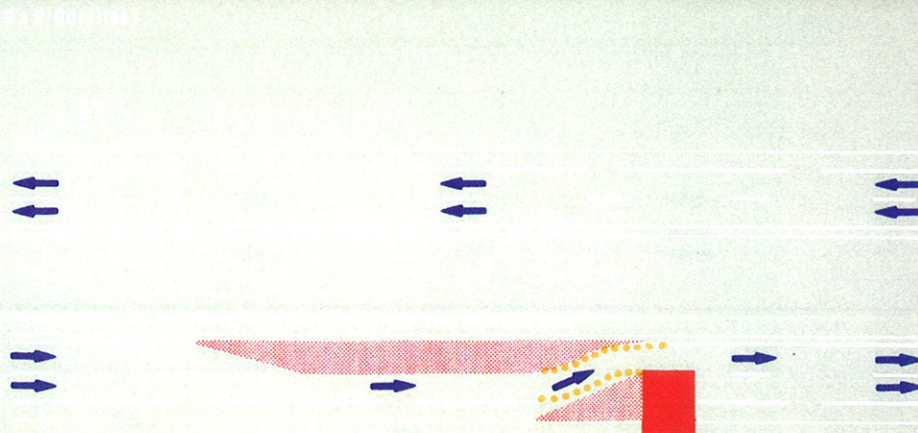


FIGURA 25



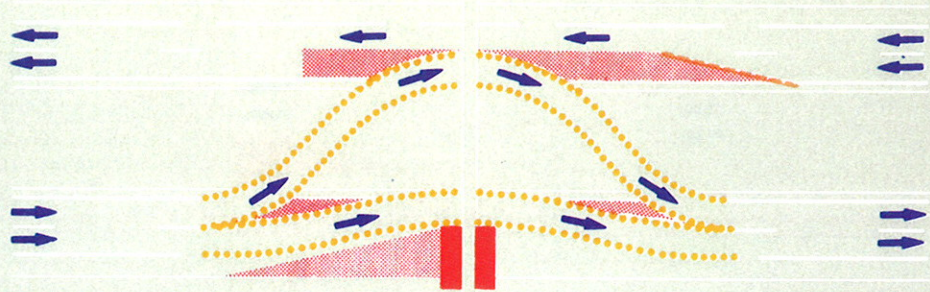


FIGURA 26

- 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 (TP-14b).

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

ii) Cuando con altas intensidades de circulación haya un fuerte desequilibrio entre ambos sentidos, y se considere conveniente mantener dos carriles en el sentido afectado por las obras, a costa de sólo mantener uno en el opuesto, uno de esos dos —el izquierdo— deberá desviarse a la calzada contraria —carril interior— a través de un «transfer» en la mediana o separador, para volver luego a su posición ordinaria a través de otro «transfer» —una vez rebasada la zona de obras—, conver-

giendo por la izquierda con el otro carril que se había mantenido en la calzada afectada por las obras. Si este último, en correspondencia con la zona de obras, hubiera sido el interior, deberá situarse en el lado exterior antes de efectuar la citada convergencia. En la calzada contraria a la zona de obras, deberá cerrarse el carril interior. Habrá que tener en cuenta la posibilidad de inversión del signo del desequilibrio, debido a lo cual esta ordenación podrá resultar transitoria.

El cierre y desviación de carriles deberá efectuarse con arreglo a lo dispuesto en el apartado 4. Habrá que disponer en ambas calzadas:

- Señalización de aviso (TP-18).
- Prohibición del adelantamiento (TR-305).
- Una señalización del peligro representado por el cierre de carriles (TS-55), y por su desviación provisional (TS-61).

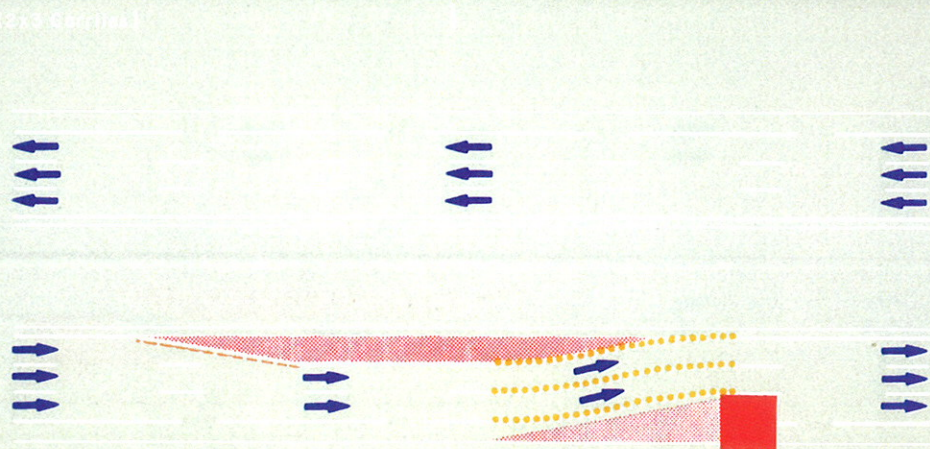
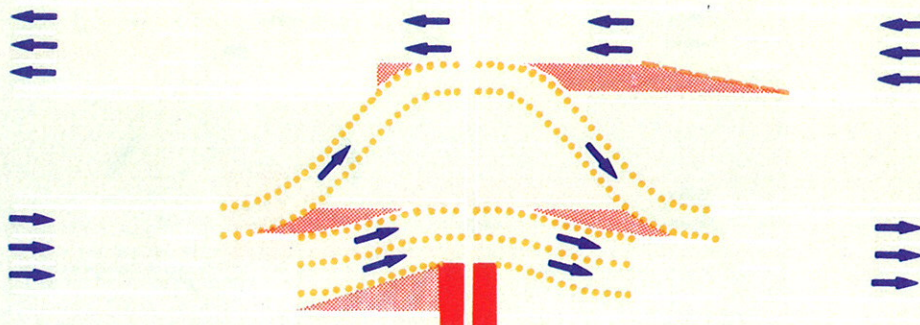


FIGURA 27





— 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.

#### **Calzadas de tres carriles por sentido** (figs. 27 y 28)

Se distinguirán las dos situaciones siguientes:

i) El cierre del carril afectado por las obras deja dos abiertos, cerrando uno de los laterales.

El carril interior se cerrará normalmente a la circulación, bien porque sea el directamente afectado por las obras, bien porque se concentre toda la circulación en los carriles exteriores antes de su desvío a dos carriles provisionales situados, en correspondencia con la zona de obras, sobre los dos carriles interiores.

Los cierres y desviaciones de carriles se efectuarán según lo dispuesto en el apartado 4, teniendo en cuenta que cuando se trate de cerrar dos carriles, 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 en su caso por su desviación provisional (TP-14b).

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

ii) Cuando con altas intensidades de circulación haya un fuerte desequilibrio entre ambos sentidos, y se considere conveniente mantener tres carriles en el sentido afectado por las obras, a costa de sólo mantener dos en el opuesto, uno de aquellos —el interior— deberá desviarse a la calzada contraria —carril interior— a través de un «transfer» en la mediana o separador, para volver luego a su posición ordinaria a través de otro «transfer» —una vez rebasada la zona de obras—, convergiendo por la izquierda con los carriles que se habían mantenido en la calzada afectada por las obras, que deberán situarse en el lado exterior antes de efectuar dicha convergencia. En la calzada contraria a la zona de obras, deberá cerrarse el carril interior. Habrá que tener en cuenta la posibilidad de inversión del signo del desequilibrio, debido a lo cual esta ordenación podrá resultar transitoria.

El cierre y desviación de carriles deberá efectuarse con arreglo a lo dispuesto en el apartado 4. Habrá que disponer en ambas calzadas:

- Señalización de aviso (TP-18).
- Prohibición del adelantamiento (TR-305) cuando sólo quede un carril para un sentido.
- Una señalización del peligro representado por el cierre de carriles (TS-53), y por su desviación provisional (TS-61 y TP-14b).
- 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.