

ORDEN CIRCULAR Nº 262/75 C. y E.

Julio 1975

Asunto : ORDEN MINISTERIAL DE 7 DE MARZO DE 1975 SOBRE
AUTORIZACIONES ESPECIALES PERMANENTES DE CIR-
CULACION (B.O.E. 22 DE MARZO DE 1975).

En virtud de la Orden Ministerial de referencia, para los vehículos cuya carga máxima por eje no supere las 10 Toneladas, aún cuando su peso total sea superior a las 16 Toneladas, quedan suprimidas las limitaciones generales de circulación en las autorizaciones especiales permanentes para circular por las vías públicas.

En consecuencia, las carreteras por las que no podían circular vehículos con peso total superior a 16 Toneladas, han quedado abiertas ahora a la circulación de estos vehículos con la condición de que la carga máxima por eje no supere las 10 Toneladas. En estas carreteras puede ser necesario prohibir la circulación de algunos de estos vehículos en razón a los siguientes motivos :

a) - Cargas

Si en alguna de estas carreteras existe una obra de

fábrica, o punto singular que no permita el paso de -
vehículos cuyo peso total esté comprendido entre 16 T.
y 38 T. (máximo peso total admitido), deberá colocarse
una señal B-218 que indique la prohibición de circular
por esa vía a partir del punto en que está situada la -
señal a los vehículos de peso total superior al que se
indique. Si el peso total fuera inferior a las 16 T., -
se supone que ya estará colocada la señal con el valor
correspondiente.

b) - Longitudes de los vehículos

El Decreto 1216/1957 de 1 de Junio, limita las lon-
gitudes máximas de los vehículos de la siguiente forma:

- Vehículos de dos ejes, excepto autobuses	11,00m.
- Vehículos rígidos de tres o cuatro ejes	12,00m.
- Autobuses rígidos, cualquiera que sea el número de ejes	12,00m.
- Vehículos articulados	16,50m.
- Trenes de carretera	18,00m.

Los vehículos articulados cuya longitud total exce-
da de 15 m. y los trenes de carretera de más de 14 m. -
necesitarán, para circular por las vías públicas, pro-
veerse de una autorización especial permanente, con li-
mitaciones, que otorgará el Ministerio de Obras Públi-
cas".

Como consecuencia de la apertura de muchas carrete-
ras a la circulación de vehículos de más de 16 toneladas,
puede ocurrir que por sus características construc-

tivas, estos vehículos tengan longitudes superiores a las máximas que antes tenían los no superiores a 16 T. Algunas carreteras, especialmente por su trazado geométrico y sobre todo por las curvas, tal vez no permiten, o permiten con grandes dificultades y peligros, el paso de vehículos largos, aún cuando estas longitudes no lleguen a los valores máximos indicados en el párrafo anterior, entrecomillado. Debe considerarse inadmisibles el paso de vehículos cuya longitud obligue a realizar alguna maniobra en curvas cerradas de la carretera.

En consecuencia, las Jefaturas Provinciales de Carreteras deberán revisar su red provincial, por si fuera necesario establecer alguna limitación de longitud - por debajo de las máximas admitidas, sin autorización especial permanente. Si de la revisión deducen la necesidad de limitaciones, colocarán la señal B-220 con la cifra en m. que sea necesaria.

Si la limitación fuera en algún caso igual o inferior a 11 m., la sola señal B-220 excluye a todo tipo de vehículos de longitud superior.

Si la limitación está comprendida entre 11 y 12 m. (incluido el último valor) se colocará la señal B-220 con ese valor, y debajo una placa complementaria con la inscripción :

<p>VEHICULOS DE DOS EJES EXCEPTO AUTOBUSES MAX. LONGITUD PERMITIDA 11 m.</p>
--

Si la limitación fuera superior a 12 m., se complica el problema y debe tratarse de evitar. No obstante, - si en algún caso fuera necesario limitar la longitud de vehículos articulados y trenes de carretera (únicos que pueden tener más de 12 m.) a valores tales como 13 m., - convendría poner la señal B-220 de 13 m. con dos placas complementarias debajo : la primera, la misma anterior y otra segunda con la inscripción :

<p>VEHICULOS ARTICULADOS Y TRENES DE CARRETERA MAX. LONGITUD PERMITIDA 13 m.</p>
--

SITUACION DE LAS SEÑALES B-218 y 220

Aunque funcionalmente sería lógico preseñalizar en las carreteras importantes, antes de las intersecciones con carreteras secundarias, sujetas a alguna limitación de este tipo, mediante carteles - croquis, desde el punto de vista práctico, esto no es posible, ni conveniente, salvo para algún itinerario de mucha importancia. - Por tanto, en general, se señalizará en la propia carretera secundaria, o, si no se presta a confusión para - los vehículos que siguen por la vía principal en el ramal de entrada, con las señales B-218 ó B-220 y una placa complementaria debajo o encima cuando existan otras, que indique en cifras enteras

A "X" Km.

 o, por debajo de 1 Km.

A "X" E.

 .

Con independencia de las señales B-218 y B-220 que

sea necesario colocar junto al punto o tramo que no pueden sobrepasar los vehículos de peso total o longitud superior a la indicada, la preseñalización para el principio de la vía secundaria, a partir de la intersección con la principal, solo podrá colocarse, salvo justificación en contrario, cuando se cumplan todas las condiciones siguientes, para evitar una excesiva proliferación de señales :

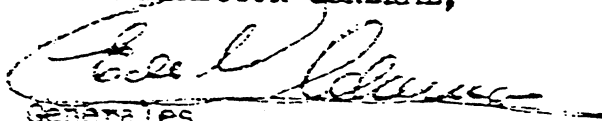
1º - Los vehículos de esas características no tienen otra posibilidad de alcanzar la red principal, que volviendo a la misma por la intersección por la que la han abandonado.

2º - La carretera está conectada a la red principal por algún otro punto además del de entrada.

3º - No existe ningún poblado ni centro importante generador de tráfico de camiones pesados o largos, al que se puede llegar sin limitaciones pues en ese caso, éstas se establecerían a partir de dicho centro.

4º - Se trata de carreteras asfaltadas y con I.M.D. no inferior a 100 vehículos, o, si es inferior, se considera probable el paso por ellas de vehículos de características superiores a las que deben permitirse.

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. Jefes Provinciales de Carreteras
 Ilmos. Sres. Jefes de Secciones Periféricas
 Ilmos. Sres. Jefes de Secciones Centrales
 Sres. Ingenieros