

FIGURA 16

C-5 (fig. 16)

Este caso podrá asimilarse al C-2, cuando se puedan mantener dos carriles provisionales para el sentido afectado con anchura suficiente sin tener que ocupar la parte de calzada reservada al sentido opuesto; en caso contrario, la ordenación con carriles provisionales afectará a ambos sentidos, asimilándose al caso A-5.

Normalmente no será necesario prohibir el adelantamiento, aunque sí probablemente limitar la velocidad.

C-6 (fig. 17)

El cierre del carril exterior afectado por las obras deberá atenerse a lo prescrito en el apartado 4. En cuanto a los tres carriles restantes, deberán ordenarse asignándolos de la siguiente manera:

- Cuando la intensidad de la circulación sea baja, o aun siendo alta, su distribución entre ambos sentidos esté equilibrada, se asignará un carril provisional al sentido afectado por las obras, y dos al opuesto.
- Cuando la intensidad de la circulación

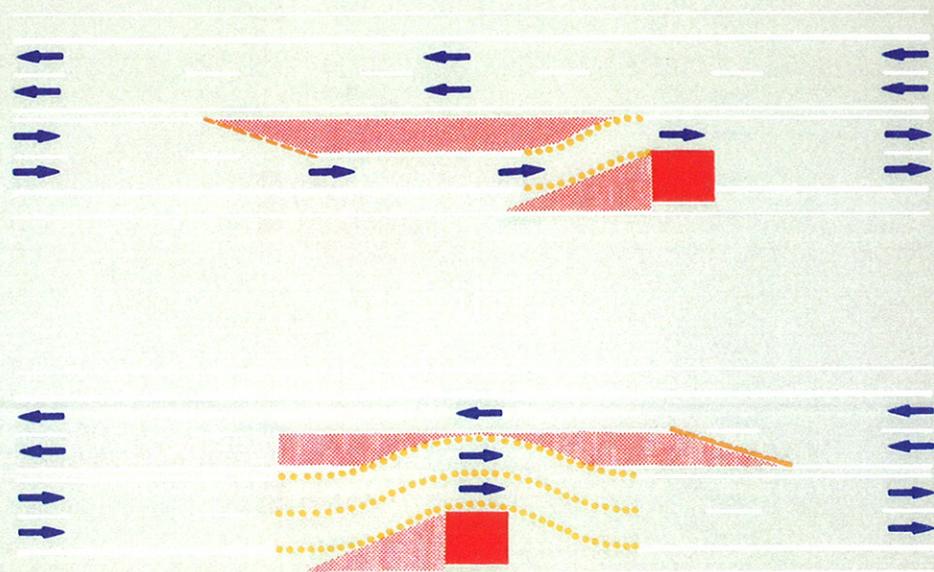


FIGURA 17

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

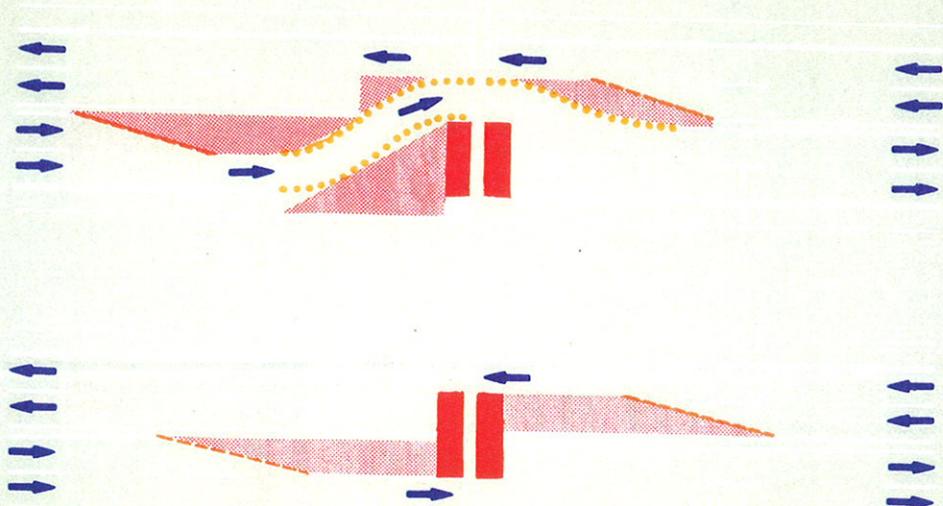


FIGURA 18