

## 1 INTRODUCCIÓN

### 1.1 OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

El contenido de la presente norma 8.1-I.C. se refiere a la señalización vertical de la Red de Carreteras del Estado, no estando incluida la señalización de obras.

Lo dispuesto en esta norma se entenderá sin perjuicio de lo establecido en el Reglamento (UE) Nº 305/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo de 9 de marzo de 2011, por el que se establecen condiciones armonizadas para la comercialización de productos de construcción, y en la legislación española que desarrolle su aplicación.

La presente norma será de aplicación a vías urbanas del Estado, travesías. El resto de vías urbanas se regirán por su normativa específica siendo, no obstante, recomendable su aplicación.

### 1.2 PRINCIPIOS BÁSICOS

La señalización persigue cuatro objetivos fundamentales:

- Aumentar la seguridad de la circulación.
- Aumentar la eficacia de la circulación.
- Aumentar la comodidad de la circulación.
- Facilitar la orientación de los conductores.

Para ello, siempre que sea factible debe advertir de los posibles peligros, ordenar la circulación, recordar o acotar algunas prescripciones del Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación (en adelante Reglamento General de Circulación) y proporcionar al usuario la información que precisa.

La presente norma establece los criterios técnicos básicos a los que se debe ajustar el diseño e implantación de la señalización en los proyectos de carreteras. Los principios básicos de la buena señalización son: claridad, sencillez, uniformidad y continuidad.

La **claridad** impone transmitir mensajes fácilmente comprensibles por los usuarios, no recargar la atención del conductor reiterando mensajes evidentes y, en todo caso, imponer las menores restricciones posibles a la circulación, eliminando las señales requeridas para definir determinadas circunstancias de la carretera o determinadas restricciones en su uso en cuanto cesen de existir esas condiciones o restricciones.

La **sencillez** exige que se emplee el menor número posible de elementos.

La **uniformidad** requiere que los elementos utilizados, su implantación y los criterios de aplicación sean exclusivamente los descritos en la presente norma.

La **continuidad** significa que un destino incluido una vez en la señalización debe ser repetido en todos los carteles siguientes hasta que se alcance.

Los criterios de señalización se fijan dentro de un marco legal que establece, entre otras cosas, la obligación de los conductores de controlar sus vehículos en todo momento y mantener el campo de visión necesario, de manera que quede garantizada su propia seguridad, la del resto de los ocupantes y la de los demás usuarios de la vía. También se establece en la legislación aplicable la obligación de adaptar la velocidad a cuantas circunstancias concurren en cada momento, de manera que siempre se pueda detener el vehículo dentro de los límites del campo de visión del conductor y ante cualquier obstáculo que se pueda presentar.

Por otra parte, los criterios técnicos por los que se rige la señalización de carreteras se basan en un compromiso entre un gran número y variedad de factores, como las velocidades reales de circulación, la habilidad y reflejos de los conductores, las circunstancias ambientales, climáticas y del entorno, la densidad de la circulación, el estado de los vehículos y de su carga, etc. Según la valoración que se haga de dichos factores, muy variables en sí mismos, la señalización más conveniente podría ser una u otra; por este motivo, en algunos casos es necesario definir la señalización a partir de un vehículo tipo.

En consecuencia la señalización debe entenderse como una ayuda a la circulación que facilita el buen uso de la red de carreteras, pero que en ningún momento puede considerarse como una garantía de seguridad, ni puede sustituir a la conducción experta y responsable, todo ello sin perjuicio de la obligación legal de los conductores de respetar las limitaciones impuestas.

### 1.3 CLASIFICACIÓN DE LAS CARRETERAS

A los efectos de la presente norma se distinguen las siguientes clases de carretera:

- Autopistas

Son autopistas las carreteras que están especialmente proyectadas, construidas y señalizadas como tales para la exclusiva circulación de automóviles y reúnen las siguientes características:

- a) No tener acceso a las mismas las propiedades colindantes.
- b) No cruzar a nivel ninguna otra senda, vía, línea de ferrocarril o tranvía ni ser cruzada a nivel por senda, vía de comunicación o servidumbre de paso alguna.
- c) Constar de distintas calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre sí, salvo en puntos singulares o con carácter temporal, por una franja de terreno no destinada a la circulación o, en casos excepcionales, por otros medios.

- Autovías

Son autovías las carreteras que están especialmente proyectadas, construidas y señalizadas como tales y que tienen las siguientes características:

- a) Tener acceso limitado a ella las propiedades colindantes.
- b) No cruzar a nivel ninguna otra senda, vía, línea de ferrocarril o tranvía, ni ser cruzada a nivel por senda, vía de comunicación o servidumbre de paso alguna.
- c) Constar de distintas calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre sí, salvo en puntos singulares o con carácter temporal, por una franja de terreno no destinada a la circulación o por otros medios.

- Carreteras convencionales

Son todas aquellas carreteras que no reúnen las características propias de las autopistas o autovías.

A los efectos de la presente norma se consideran entre las carreteras convencionales los siguientes tipos:

**a) Carretera de calzada única:**

- Con más de un carril por sentido de circulación, de forma permanente.
- Con un carril por sentido de circulación y un carril adicional en algún tramo:
  - Con arcén mayor o igual de 1,5 m.
  - Con arcén menor de 1,5 m.

**b) Carreteras de calzadas separadas** que no reúnen todas las condiciones exigidas a las autopistas y autovías.

A efectos de la presente norma, las antiguas vías rápidas, suprimidas de acuerdo al Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, se señalarán como carreteras convencionales, excepto en los criterios de retrorreflexión que se seguirán los expuestos en la tabla 1. Como primera consecuencia desaparecen los carteles indicativos de vía rápida (S-1b y S-2b).

A efectos de la presente norma, las vías de servicio y las vías colectoras se señalarán como carreteras convencionales.

La tipología, denominación e identificación de los distintos tramos de carretera son los que figuran en los correspondientes inventarios.

## 1.4 DEFINICIONES

En un sentido amplio, la señalización vertical de las carreteras comprende un conjunto de elementos destinados a informar y ordenar la circulación por las mismas.

Cada uno de estos elementos se denomina señal, y está compuesto por:

- Leyendas y/o símbolos para suministrar información.
- La superficie sobre la que están inscritos, que será generalmente una placa. Cuando la superficie lo requiera, se conformará mediante la unión de lamas.
- Los dispositivos específicos de sustentación; como postes, banderolas y pórticos; puntualmente, se pueden utilizar otros, como obras de paso o muros cuya función específica sea diferente.

Las señales pueden ser de contenido fijo, carteles y paneles complementarios.

Las **señales de contenido fijo** son las que tienen un contenido preestablecido por el *Catálogo de señales verticales de circulación* publicado por la Dirección General de Carreteras; únicamente varían su tamaño y los números que incluyen en algunos casos.

Los **carteles** son aquellos cuyo diseño varía en función de las informaciones a suministrar.

Los **paneles complementarios** son aquellos que acompañan a las señales de contenido fijo y acotan su prescripción.

El objeto de esta norma es definir sus características y utilización.

Según el *Catálogo de señales verticales de circulación* y atendiendo a su funcionalidad, las señales se clasifican en:

- **Señales de advertencia de peligro**, cuya forma es generalmente triangular. Se designan por la letra “P” seguida de un número comprendido entre el 1 y 99.
- **Señales de reglamentación**, cuya forma es generalmente circular. Se designan por la letra “R” seguida de un número, y a su vez se clasifican en:
  - De prioridad (número inferior a 100).
  - De prohibición de entrada (número entre 100 y 199).
  - De restricción de paso (número entre 200 y 299).
  - Otras de prohibición o restricción (número entre 300 y 399).
  - De obligación (número entre 400 y 499).
  - De fin de prohibición o restricción (número superior a 500).
- **Señales de indicación**, cuya forma es generalmente rectangular. Se designan por la letra “S” seguida de un número, y a su vez se clasifican en:
  - De indicaciones generales (número inferior a 50).
  - Relativas a carriles (número entre 50 y 99).
  - De servicio (número entre 100 y 199).
  - Otras señales (número superior a 900).
  - De orientación, a su vez subdivididos en:
    - De preseñalización (número entre 200 y 299).
    - De dirección (número entre 300 y 399).
    - De identificación de carreteras (número entre 400 y 499).
    - De localización (número entre 500 y 599).
    - De confirmación (número entre 600 y 699).
    - De uso específico en zona urbana (número entre 700 y 799).
  - Paneles complementarios, (número entre 800 y 899).

El diseño de las señales se basa en la vigente edición del *Catálogo de señales verticales de circulación* publicado por la Dirección General de Carreteras, salvo las modificaciones establecidas por la presente norma.

**A efectos constructivos:**

- **Cartel:** está constituido por un conjunto de lamas (de 175 mm. de altura) que forman la placa en la que están inscritos los símbolos o leyendas de una señal.
- **Subcartel:** es cada una de las partes, con orla independiente, en las que se divide un cartel
- **Flecha:** es el cartel cuya placa termina lateralmente en una punta direccional.

**Elementos de sustentación:** Los carteles se sustentan sobre pórticos, banderolas o postes, en este último caso se denominan carteles laterales.

- **Pórtico:** es una estructura formada por un dintel y apoyada a ambos lados de la plataforma, que sirve para soportar los carteles.
- **Banderola:** es una estructura en forma de ménsula apoyada a un solo lado de la plataforma, que sirve para soportar los carteles.

Los carteles incluyen los destinos, que son nombres propios o comunes representados en los carteles de orientación y que hacen referencia a lugares que se alcanzarán siguiendo la señalización. Se señalizan 2 tipos de destinos, de dirección propia y de salida.

- **Destino de dirección propia:** es aquel al que se accede continuando por la carretera en la que se circula.
- **Destino de salida:** es aquel al que se accede desviándose de la carretera.