

CAPÍTULO 8.- SEÑALIZACIÓN/BALIZAMIENTO

Mucho se puede decir en relación a este tema. Una de ellas es que la señalización deber ser suficiente, pero no excesiva. A medida que se van añadiendo señales innecesarias, va perdiendo eficacia el conjunto.

Por otro lado, es un hecho que la señalización excesivamente restrictiva anima a su incumplimiento.

La señalización ya está bastante desprestigiada, por lo que debemos diseñar cuidadosamente la señalización en todos los casos.



Algunas actuaciones para la mejora de la seguridad vial en algunos tramos han consistido simplemente en retirar señales o autorizar velocidades superiores, habiéndose obtenido resultados positivos con esta medida de bajísimo coste.

El balizamiento en cambio siempre supone una buena ayuda al conductor, y su exceso no suele ser problemático.

¿CÓMO PUEDE EL GESTOR DE LA CARRETERA CONTRIBUIR A LA REDUCCIÓN DE ESTE TIPO DE ACCIDENTES, Y SOBRE TODO DE SUS CONSECUENCIAS?

Cumpliendo la normativa de señalización. En materia de balizamiento habrá que improvisar hasta que se aprueben las correspondientes normas o recomendaciones. Y siguiendo las recomendaciones que se adjuntan a continuación.

CUESTIONARIO ESTADÍSTICO DE ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN CON VÍCTIMAS

1. AÑO 2002 3. PROVINCIA 03 ALICANTE ISLA <input type="checkbox"/>	2. NÚMERO DE ACCIDENTE 0781 (A rellenar por la Jefatura Provincial de Tráfico)	HOJA VI	 DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO	DE CONFORMIDAD CON LO DISPUESTO EN LOS ARTÍCULOS 10, 11 Y 13 DE LA LEY DE LA FUNCIÓN ESTADÍSTICA PÚBLICA, LAS PERSONAS QUE HAYAN INTERVENIDO EN UN ACCIDENTE ESTÁN OBLIGADAS A COLABORAR EN LA CUMPLIMENTACIÓN DE ESTE CUESTIONARIO, CUYOS DATOS PERSONALES SE HALLAN AMPARADOS POR EL SECRETO ESTADÍSTICO.	
4. MES 03 5. DÍA 11 6. HORA 23 7. DÍA SEMANA 1 LUNES	8. TIPO DÍA L A F P 9. TOTAL VÍCTIMAS 01 10. MUERTOS 01	11. HERIDOS GRAVES 00 12. HERIDOS LEVES 00 13. VEHÍCULOS IMPLICADOS 01	18. HABITANTES (en miles) 1. <input type="checkbox"/> + de 100 2. <input type="checkbox"/> de 50 a 100 3. <input type="checkbox"/> de 5 a 50 4. <input type="checkbox"/> de 1 a 5 5. <input type="checkbox"/> - de 1	19. ZONA 1. <input checked="" type="checkbox"/> Carretera 2. <input type="checkbox"/> Urbana 3. <input type="checkbox"/> Travesía 4. <input type="checkbox"/> Variante	
14. RED CARRETERA <input checked="" type="checkbox"/> NÚMERO ██████████ 15. km. hm. 16. SENTIDO <input checked="" type="checkbox"/>	17. CÓDIGO MUNICIPIO ██████████ Población ██████████ Nombre de la calle y número ██████████ Entre calle ██████████ y calle ██████████	20. TIPO DE VÍA 1. <input type="checkbox"/> AUTOPISTA 2. <input type="checkbox"/> AUTOVÍA 3. <input type="checkbox"/> VÍA RÁPIDA 4. <input type="checkbox"/> VÍA CONVENCIONAL CON CARRIL LENTO 5. <input checked="" type="checkbox"/> VÍA CONVENCIONAL 6. <input type="checkbox"/> CAMINO VECINAL 7. <input type="checkbox"/> VÍA DE SERVICIO 8. <input type="checkbox"/> RAMAL DE ENLACE 9. <input type="checkbox"/> OTRO TIPO Número de carriles calzados 2			
21. ANCHURA DE LA CALZADA 1. <input checked="" type="checkbox"/> MENOS DE 5,99 m. 2. <input type="checkbox"/> ENTRE 6 Y 6,99 m. 3. <input type="checkbox"/> DE 7 m. o MÁS		23. MARCAS VIALES 1. <input type="checkbox"/> INEXISTENTES O BORRADAS 2. <input type="checkbox"/> SÓLO SEPARACIÓN CARRILES 3. <input checked="" type="checkbox"/> SEPARACIÓN CARRILES Y BORDES 4. <input type="checkbox"/> SÓLO SEPARACIÓN DE BORDES			
22. ANCHURA DEL CARRIL 1. <input type="checkbox"/> DE MÁS DE 3,75 m. 2. <input type="checkbox"/> DE 3,25 A 3,75 m. 3. <input checked="" type="checkbox"/> MENOS DE 3,25 m.		24. ARCÉN 1. <input checked="" type="checkbox"/> INEXISTENTE O IMPRACTICABLE 2. <input type="checkbox"/> MENOR DE 1,50 m. 3. <input type="checkbox"/> DE 1,50 A 2,49 m. 4. <input type="checkbox"/> DE 2,50 m. EN ADELANTE			
25. ARCÉN PAVIMENTADO <input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO		26. ELEMENTOS DE SEGURIDAD DE LA VÍA 1. MEDIANA ENTRE CALZADAS <input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO 2. BARRERA DE SEGURIDAD <input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO 3. PANELES DIRECCIONALES <input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO 4. HITOS DE ARISTA <input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO 5. CAPTAFAROS <input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO			
27. FUERA DE INTERSECCIÓN 1. <input type="checkbox"/> RECTA 2. <input type="checkbox"/> CURVA SUAVE 3. <input type="checkbox"/> CURVA FUERTE SIN SEÑALIZAR 4. <input checked="" type="checkbox"/> CURVA FUERTE CON SEÑAL Y SIN VELOCIDAD SEÑALIZADA 5. <input type="checkbox"/> CURVA FUERTE CON SEÑAL Y VELOCIDAD SEÑALIZADA	INTERSECCIÓN 28. Tipo 1. <input type="checkbox"/> EN T o Y 2. <input type="checkbox"/> EN X o + 3. <input type="checkbox"/> ENLACE DE ENTRADA 4. <input type="checkbox"/> ENLACE DE SALIDA 5. <input type="checkbox"/> GIRATORIA 6. <input type="checkbox"/> OTROS		29. Acondicionamiento 1. <input type="checkbox"/> NADA ESPECIAL 2. <input type="checkbox"/> SÓLO ISLETAS O PASO PARA PEATONES EN VÍA SECUNDARIA 3. <input type="checkbox"/> PASO PARA PEATONES O ISLETA EN CENTRO VÍA PRINCIPAL 4. <input type="checkbox"/> CARRIL CENTRAL DE ESPERA 5. <input type="checkbox"/> RAQUETA DE GIRO IZQUIERDA 6. <input type="checkbox"/> OTRO TIPO	30. PRIORIDAD REGULADA POR: 1. <input type="checkbox"/> AGENTE 2. <input type="checkbox"/> SEMAFORO 3. <input type="checkbox"/> SEÑAL DE "STOP" 4. <input type="checkbox"/> SEÑAL DE "CEDA EL PASO" 5. <input type="checkbox"/> SÓLO MARCAS VIALES 6. <input type="checkbox"/> PASO PARA PEATONES 7. <input type="checkbox"/> OTRA SEÑAL 8. <input checked="" type="checkbox"/> NINGUNA (Sólo norma)	
32. LUMINOSIDAD 1. <input type="checkbox"/> PLENO DÍA 2. <input type="checkbox"/> CREPÚSCULO 3. <input type="checkbox"/> ILUMINACIÓN SUFICIENTE 4. <input type="checkbox"/> ILUMINACIÓN INSUFICIENTE 5. <input checked="" type="checkbox"/> SIN ILUMINACIÓN		33. FACTORES ATMOSFERICOS 1. <input checked="" type="checkbox"/> BUEN TIEMPO 2. <input type="checkbox"/> NIEBLA INTENSA 3. <input type="checkbox"/> NIEBLA LIGERA 4. <input type="checkbox"/> LLOUVIZNANDO 5. <input type="checkbox"/> LLUVIA FUERTE 6. <input type="checkbox"/> GRANIZANDO 7. <input type="checkbox"/> NEVANDO 8. <input type="checkbox"/> VIENTO FUERTE 9. <input type="checkbox"/> OTRO		34. VISIBILIDAD RESTRINGIDA POR: 1. <input type="checkbox"/> EDIFICIOS 2. <input type="checkbox"/> CONFIGURACIÓN DEL TERRENO 3. <input type="checkbox"/> VEGETACIÓN 4. <input type="checkbox"/> FACTORES ATMOSFERICOS 5. <input type="checkbox"/> DESLUMBRAMIENTO 6. <input type="checkbox"/> POLVO O HUMO 7. <input type="checkbox"/> OTRA CAUSA 8. <input checked="" type="checkbox"/> SIN RESTRICCIÓN	
35. OTRA CIRCUNSTANCIA 1. <input type="checkbox"/> PASO A NIVEL 2. <input type="checkbox"/> ESTRECHAMIENTO 3. <input type="checkbox"/> CAMBIO DE RASANTE 4. <input type="checkbox"/> FUERTE DESCENSO 5. <input type="checkbox"/> FIRME DESLIZANTE SEÑALIZADO 6. <input type="checkbox"/> BADÉN 7. <input type="checkbox"/> ESCALÓN 8. <input type="checkbox"/> OBRAS 9. <input type="checkbox"/> BACHES 10. <input type="checkbox"/> INUNDACIÓN 11. <input type="checkbox"/> PERALTE INVERTIDO 12. <input type="checkbox"/> FIN CARRIL LENTO 13. <input type="checkbox"/> OTRA 14. <input checked="" type="checkbox"/> NINGUNA		36. SEÑALIZACIÓN DE PELIGRO <input checked="" type="checkbox"/> EXISTENTE <input type="checkbox"/> INEXISTENTE <input type="checkbox"/> INNECESARIA (no hay peligro)			
37. ACERAS <input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO		38. ARBOLES SIN FILA <input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO FILA A <input type="checkbox"/> m DEL BORDE DE LA CALZADA			
39. VISIBILIDAD DE LA SEÑALIZACIÓN VERTICAL (si existe) 1. <input checked="" type="checkbox"/> BUENA 2. <input type="checkbox"/> DEFICIENTE 3. <input type="checkbox"/> NULA		40. TIPO DE ACCIDENTE 1. Colisión de vehículos en marcha 1.1. <input type="checkbox"/> FRONTAL 1.2. <input type="checkbox"/> FRONTOLATERAL 1.3. <input type="checkbox"/> LATERAL 1.4. <input type="checkbox"/> ALCANCE 1.5. <input type="checkbox"/> MÚLTIPLE O EN CARAVANA 2. Colisión vehículo-obstáculo en calzada 2.1. <input type="checkbox"/> VEHÍCULO ESTACIONADO O AVERIADO 2.2. <input type="checkbox"/> VALLA DE DEFENSA 2.3. <input type="checkbox"/> BARRERA DE PASO A NIVEL 2.4. <input type="checkbox"/> OTRO OBJETO O MATERIAL 3. Atropello: 3.1. <input type="checkbox"/> PEATÓN SOSTENIENDO BICICLETA 3.2. <input type="checkbox"/> PEATÓN REPARANDO EL VEHÍCULO 3.3. <input type="checkbox"/> PEATÓN AISLADO O EN GRUPO 3.4. <input type="checkbox"/> CONDUCTOR DE ANIMALES 3.5. <input type="checkbox"/> ANIMAL CONDUCIDO O REBAÑO 3.6. <input type="checkbox"/> ANIMALES SUELTOS 4.1. <input type="checkbox"/> Vuelco en la calzada 5-6. Salida de la calzada 5. <input type="checkbox"/> CHOQUE CON ÁRBOL O POSTE 6. <input type="checkbox"/> CHOQUE CON MURO O EDIFICIO 7. <input type="checkbox"/> CHOQUE CON CUNETILLA O BORDILLO 8. <input type="checkbox"/> OTRO TIPO DE CHOQUE 9. <input type="checkbox"/> CON DESPERNEAMIENTO 10. <input type="checkbox"/> CON VUELCO 11. <input type="checkbox"/> EN LLANO 12. <input type="checkbox"/> OTRA 13. <input type="checkbox"/> OTRO			
41. CIRCULACIÓN 1. <input checked="" type="checkbox"/> FLUIDA 2. <input type="checkbox"/> DENSA 3. <input type="checkbox"/> CONGESTIONADA 42. CIRCULACIÓN BAJO MEDIDAS ESPECIALES 1. <input type="checkbox"/> CARRIL REVERSIBLE 2. <input type="checkbox"/> HABILITACIÓN ARCÉN 3. <input type="checkbox"/> OTRA MEDIDA 4. <input checked="" type="checkbox"/> NINGUNA MEDIDA		43. MATRÍCULA Y AÑO DE MATRICULACIÓN A ██████████ B ██████████ CROQUIS 			
44. MARCA Y MODELO VEHÍCULO A Pagosa 205 Color Blanco VEHÍCULO B ██████████ DESCRIPCIONES Vehículo "A" cuando salido una curva cerrada hacia la izquierda, se salió de la vía por el margen derecho, choca contra poste, Tolud + y vuelco en forma de campana.		99. POSIBLES FACTORES CONCURRENTES (Opinión del agente) 01. <input type="checkbox"/> Distracción 02. <input type="checkbox"/> Inexperiencia del conductor 03. <input type="checkbox"/> Alcohol o drogas 04. <input type="checkbox"/> Cansancio, sueño o enfermedad 05. <input checked="" type="checkbox"/> Velocidad inadecuada 06. <input type="checkbox"/> Infracción a norma de circulación 07. <input type="checkbox"/> Estado o condición de la vía 08. <input type="checkbox"/> Estado o condición de la señalización 09. <input type="checkbox"/> Tramo en obras 10. <input type="checkbox"/> Mal estado vehículo 11. <input type="checkbox"/> Avería mecánica 12. <input type="checkbox"/> Meteorología adversa 13. <input type="checkbox"/> Otro factor 14. <input type="checkbox"/> Sin opinión definida			

PARTE FORMULADO POR **PO. AJUSTADOS TRAFICO ALICANTE** UNIDAD **██████████** NÚMERO DEL AGENTE **██████████** FECHA **12-03-02**

EMJEMPLAR PARA LA UNIDAD PROVINCIAL DE CARRETERAS

Salida de vía de noche en una curva que estaba señalizada, pero que no disponía de paneles direccionales. A pesar de que llevaba el cinturón, el exceso de velocidad propició la muerte del conductor.

8.1. - Señalización/Balizamiento. Paneles Direccionales

Problema

Cuando el primer panel es doble o triple, a menudo se disponen sin separación entre sí, de modo que la continuidad visual de las formas de flecha de los paneles produce ambigüedad en el sentido de giro de la curva (ver fotos).

Soluciones

Basta con cumplir la vigente normativa, en concreto:

- Separar verticalmente los paneles 10 cm. (apartado 6.4 de la Norma 8.1-IC).
- Instalar sucesivos paneles sencillos a lo largo del desarrollo de la curva.
- Ubicar el primer panel en la prolongación del tramo recto de aproximación.

Fase en la que debe considerarse

- Planeamiento
- Proyecto
- Construcción
- Explotación
- Conservación

Actualizado Oct-03

Otras Consideraciones

Normativa

Norma 8.1-IC, Señalización Vertical, apartado 6.- Señalización y Balizamiento de Curvas.

EJEMPLOS

Incorrecto



De noche veríamos un zigzag, en lugar de flechas hacia la izquierda.

Correcto



Batería triple con los paneles correctamente dispuestos.

Incorrecto



El citado zigzag

Correcto



Batería triple con los paneles correctamente dispuestos

8.1.- Señalización/Balizamiento. Paneles Direccionales

Incorrecto



De noche veríamos un zigzag, en lugar de flechas hacia la izquierda.

Correcto



Batería triple con los paneles correctamente dispuestos.

Incorrecto



El citado zigzag

Correcto



Batería triple con los paneles correctamente dispuestos

8.2. - Señalización/Balizamiento. Marcas viales

Problema

Una mala conservación de marcas viales puede impedir al conductor percibir el carril por el que circula. Esta función de las marcas viales es imprescindible para circular, sobre todo de noche, cuando puede ser la única referencia que exista. En el otro extremo tenemos, en ciertas obras, la confusión por la coexistencia de marcas viales de obra con las antiguas, las cuales sobreviven por un deficiente borrado.

Soluciones

Aunque parezca innecesario recordarlo, hay que mantener en buen estado las marcas viales, sobre todo de borde y eje, tanto en obras (borrando correctamente las antiguas) como tras su puesta en servicio. Para el borrado de marcas viales no es suficiente pintarlas de negro: se deberán fresar. En obras se puede destacar la importancia de, cuanto menos, el premarcaje de las marcas viales de borde en caso de apertura al tráfico tras el extendido de una capa bituminosa.

Fase en la que debe considerarse

- Planeamiento
- Proyecto
- Construcción
- Explotación
- Conservación

Actualizado Nov-03

Otras Consideraciones

Las marcas viales de arcén con resalto, además de su función de alerta a distraídos, son perceptibles con mala visibilidad (noche, lluvia,...) El balizamiento (balizas, captafaros, hitos de arista, etc) siempre supone una buena ayuda a la conducción.

Normativa

8.2-IC. Marcas Viales.
Nota Técnica sobre borrado de marcas viales del Subdirector General de Tecnología y Proyectos del Ministerio de 5 de Febrero de 1991

EJEMPLOS

Incorrecto



Marcas viales de borde inexistentes, y las de eje borradas

Correcto



Marcas viales en perfecto estado

Incorrecto



Tramo en obras. No se ven la marcas viales antiguas ni las de obra

Correcto



La marca vial resaltada es una muy rentable medida de bajo coste

8.2. - Señalización/Balizamiento. Marcas viales

Incorrecto



Marcas viales de borde inexistentes, y las de eje borradas

Correcto



Marcas viales en perfecto estado

Incorrecto



Tramo en obras. No se ven la marcas viales antiguas ni las de obra

Correcto



La marca vial resaltada es una muy rentable medida de bajo coste

8.3. - Señalización/Balizamiento. Visibilidad

Problema

Las señales deben ser visibles. Este mínimo se incumple en ocasiones, incluso por la colocación de señales que ocultan la visibilidad de otras.
No es admisible que en algunos casos se coloquen señales o carteles invisibles para el conductor (ocultos tras obstáculos, o eclipsándose entre sí). Tampoco se entiende que no se detecten y corrijan estas situaciones.

Soluciones

En carretera en servicio: Detección y corrección de los problemas citados.
En nueva señalización: Separar las señales convenientemente, comprobando tras su colocación que cumplen adecuadamente su función.

Fase en la que debe considerarse

- Planeamiento
- Proyecto
- Construcción
- Explotación
- Conservación

Actualizado Nov-03

Otras Consideraciones

Normativa

8.1-IC. Señalización Vertical, apartado 3.1.- Visibilidad.

EJEMPLOS

Incorrecto



Cartel croquis de preaviso de glorieta prácticamente invisible.

Incorrecto



Dos problemas: Demasiada información en la curva y, además, poco efectiva.

Incorrecto



Señales que se ocultan entre ellas

Correcto



La señalización debe cumplir correctamente su función.

8.3. - Señalización/Balizamiento. Visibilidad

Incorrecto



Cartel croquis de preaviso de glorieta prácticamente invisible.

Incorrecto



Dos problemas: Demasiada información en la curva y, además, poco efectiva.

Incorrecto



Señales que se ocultan entre ellas

Correcto



La señalización debe cumplir correctamente su función.

8.4. - Señalización/Balizamiento. Credibilidad

Problema

No son raras las situaciones en las que, para que no se exceda una velocidad determinada, se limita a una velocidad inferior (a estima, en función del criterio personal). Cuando esto ocurre, estamos restando credibilidad a la señalización; lo cual es grave, porque nos incapacita para dar el mensaje correcto al conductor. Y también porque cuando se señala de acuerdo a la normativa, un elevado porcentaje de conductores pensarán que pueden ir mucho más deprisa.

Soluciones

Señalizar sólo las limitaciones de velocidad estrictamente necesarias. Colocar la señal de peligro en el mismo poste que la de limitación de velocidad mejora la eficacia de ambas. Se debe señalar para que el 85% de los conductores circulen con comodidad, y el 99% lo hagan con seguridad.

Fase en la que debe considerarse

- Planeamiento
- Proyecto
- Construcción
- Explotación
- Conservación

Actualizado Nov-03

Otras Consideraciones

En curvas se aconseja la utilización de limitaciones recomendadas (tipo S-7), que las prohibitivas (R-301).

Normativa

8.1-IC. Señalización vertical, apartado 7.- Señalización de velocidad máxima.

EJEMPLOS

Incorrecto



Es poco probable que el usuario respete esta señal...

Mejorable



...por tanto, cuando vea ésta tampoco lo hará.

Correcto



Esta señal será más respetada

8.4. - Señalización/Balizamiento. Credibilidad

Incorrecto



Mejorable



Correcto



8.5. - Señalización/Balizamiento. Adelantamiento.

Problema

La prohibición de adelantamiento se señaliza en cada carretera para unas determinadas características del entorno, tráfico y velocidad. Un cambio de estas características puede hacer que esta señalización resulte inadecuada.

Soluciones

Revisión periódica de la señalización, y siempre que se vaya a realizar un repintado de marcas viales. Se recomienda la realización de aforos de velocidad que sirvan de base al mencionado estudio.

Fase en la que debe considerarse

- Planeamiento
- Proyecto
- Construcción
- Explotación
- Conservación

Actualizado Nov-03

Otras Consideraciones

En intersecciones suele ser conveniente prohibir adelantamientos ANTES de llegar a ellas; sin embargo, una vez rebasadas, ya podemos volver a permitir adelantar (si no hay otra razón que lo impida).

Normativa

- 8.1-IC. Señalización Vertical.
- 8.2-IC. Marcas Viales (criterios para prohibiciones de adelantamiento).

EJEMPLOS

Incorrecto



Al repintar debemos rectificar incongruencias como este permiso para adelantar tan corto como imposible.

Correcto



Hay que revisar periódicamente la señalización de prohibición de adelantamiento.

Incorrecto



Una vez pasada la intersección ya no hay motivo para prohibir el adelantamiento.

Incorrecto



Señalización vertical y horizontal contradictoria. ¿Con cual nos quedamos?

8.5. - Señalización/Balizamiento. Adelantamiento.

Incorrecto



Al repintar debemos rectificar incongruencias como este permiso para adelantar tan corto como imposible.

Correcto



Hay que revisar periódicamente la señalización de prohibición de adelantamiento.

Incorrecto



Una vez pasada la intersección ya no hay motivo para prohibir el adelantamiento.

Incorrecto



Señalización vertical y horizontal contradictoria. ¿Con cual nos quedamos?

8.6. - Señalización/Balizamiento. Tramificación

Problema

El trazado, la sección transversal, el entorno y unas adecuadas transiciones cuando estos condicionantes cambian, deben bastar para que el usuario sepa leer la carretera por la que circula. Sin embargo, en carreteras existentes no siempre es así, de modo que se suceden tramos de muy distintas características dentro de un mismo itinerario, sin que el usuario tenga constancia de tales cambios.

Soluciones

En carreteras existentes, informar de tales cambios (trazado, sección, entorno) sólo es posible mediante señalización. Esta señalización genérica de tramo debe ser explicativa de las características del nuevo tramo que empezamos a recorrer, pudiendo ser suficiente con la señal de peligro que defina el tramo, una recomendación de velocidad (V_{media}), y la longitud en que se dan esas características. La disposición de esta señalización (en un cartel, o todo en un mismo poste), nos evitará señalar las curvas de velocidad superior a la del tramo, y sólo habrá que hacerlo con las de velocidad inferior.

Fase en la que debe considerarse

- Planeamiento
- Proyecto
- Construcción
- Explotación
- Conservación

Actualizado Nov-03

Otras Consideraciones

Esta información sería conveniente repetirla después de cada intersección con otras carreteras y, si se trata de grandes distancias, cada 10 km. Aconsejable en tramos de montaña, donde tenemos muchas curvas enlazadas y es complicada su señalización.

Normativa

El Proyecto de Reglamento General de Circulación recoge la señal S-9 (intervalo recomendado de velocidades)

EJEMPLOS

Mejorable



Podemos señalar cada curva, o bien sólo las más peligrosas (el cartel genérico se ocuparía de las restantes)

Correcto



Dejamos una zona llana y empieza una accidentada bastante larga: Paciencia, conductor.

8.6. - Señalización/Balizamiento. Tramificación

Mejorable



Podemos señalizar cada curva, o bien sólo las más peligrosas (el cartel genérico se ocuparía de las restantes)

Correcto



Dejamos una zona llana y empieza una accidentada bastante larga:
Paciencia, conductor.