

## **ORDEN CIRCULAR 1/2019**

Toledo, 8 de mayo de 2019

### **I.- Exposición de motivos**

La Dirección General de Carreteras y Transportes de la Consejería de Fomento de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, de acuerdo con lo establecido en el Reglamento de la Ley 9/90, de Carreteras y Caminos de Castilla-La Mancha, (Decreto 1/2015 de 22 de enero), tiene entre sus cometidos la autorización o denegación de la petición de accesos, su modificación, y su suspensión temporal o definitiva, así como la reordenación de los existentes.

La Orden Circular 3/2013 ha sido el documento técnico en el que se reflejaban los criterios y exigencias que debían cumplir los accesos a las carreteras para su autorización y gestión.

La experiencia acumulada en la aplicación práctica de dicha Orden Circular, ha puesto de manifiesto la necesidad de revisión de ciertos aspectos entre los que cabe destacar los siguientes:

- Existe un gran salto económico entre el coste de ejecución de los accesos Tipo 1 Particular y Tipo 2 Colectivo, sin obedecer a una significativa reducción del riesgo, al tiempo de existir casos intermedios cuyo tratamiento no queda suficientemente determinado, que obliga a que numerosos accesos colectivos, con un tráfico muy reducido, tengan un coste elevado que hace inviable la explotación del negocio al que sirven.
- Establecer las características técnicas del acceso, no solamente en función de la intensidad de la carretera en la que se ubica, sino también en función de la intensidad circulatoria y tipo de los vehículos que utiliza dicho acceso.
- Determinar una graduación progresiva de la tipología del acceso, a fin de adaptarlo mejor a las necesidades particulares de cada caso.
- Recoger aspectos técnicos vinculados con la mejora de la seguridad vial.





- Permitir cambios de sentido y maniobras directas con radios de giro adecuados.
- Establecer criterios de índole procedimental, como son el tratamiento de las consultas de viabilidad, proyectos de construcción, etc.

## **II.- Entrada en vigor de la presente orden circular**

La presente Orden Circular entrará en vigor el día 13 de mayo de 2019.

La presente Orden Circular deja sin efecto el anexo 1 de la Orden Circular 3/2013, de 17 de julio.

**EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS  
Y TRANSPORTES**

**Fdo.: David Merino Rueda**





**ÍNDICE**

**TÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES ..... 2**

**CAPÍTULO I. OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN ..... 2**

    Artículo 1. Objeto..... 2

    Artículo 2. Ámbito de aplicación ..... 2

**CAPÍTULO II. CRITERIOS GENERALES ..... 2**

    Artículo 3. Uso ..... 2

    Artículo 4. Distancia entre Accesos ..... 2

    Artículo 5. Accesos coincidentes con más de un carril por sentido ..... 3

    Artículo 6. Accesos temporales ..... 3

    Artículo 7. Vías o caminos de servicio..... 3

    Artículo 8. Glorietas ..... 3

**CAPÍTULO III. CONDICIONES EXIGIBLES A LOS ACCESOS..... 4**

    Artículo 9. Garantía ..... 4

    Artículo 10. Intensidad hora punta..... 5

    Artículo 11. Drenaje..... 5

    Artículo 12. Señalización ..... 7

    Artículo 13. Iluminación ..... 7

    Artículo 14. Sistemas de contención de vehículos ..... 8

**TÍTULO II. TIPOS DE ACCESOS..... 8**

**CAPÍTULO I. ACCESOS TIPO 1 ..... 8**

    Artículo 15. Definición..... 8

    Artículo 16. Ámbito de aplicación ..... 8

    Artículo 17. Limitaciones ..... 8

    Artículo 18. Diseño del acceso ..... 9

    Artículo 19. Giros a la izquierda ..... 10

    Artículo 20. Firme ..... 10

    Artículo 21. Balizamiento ..... 10

**CAPÍTULO II. ACCESOS TIPO 2..... 10**

    Artículo 22. Definición..... 10

    Artículo 23. Ámbito de aplicación ..... 11

    Artículo 24. Limitaciones ..... 11

    Artículo 25. Tipos de accesos ..... 12

    Artículo 26. Acceso con  $IHP \leq 10$  veh/h o  $IHPp \leq 6$  veh/h ..... 12

    Artículo 27. Acceso con  $10 \text{ veh/h} < IHP \leq 30 \text{ veh/h}$  o  $6 \text{ veh/h} < IHPp \leq 15$  veh/h ..... 14

    Artículo 28. Acceso con  $IHP > 30 \text{ veh/h}$  o  $IHPp > 15 \text{ veh/h}$ ..... 17

    Artículo 29. Firme ..... 19



Documento Verificable en [www.jccm.es](http://www.jccm.es) mediante  
Código Seguro de Verificación (CSV): 2BD72B593071394EF36365



## **TÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES**

### **CAPÍTULO I. OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN**

#### **Artículo 1. Objeto**

Es objeto de la presente Orden establecer y desarrollar las condiciones y criterios técnicos a cumplir para el otorgamiento de las autorizaciones de accesos a las carreteras convencionales de titularidad de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, complementado lo establecido en la Ley 9/1990, de 28 de diciembre, de Carreteras y Caminos de Castilla-La Mancha y en su Reglamento, aprobado por Decreto 1/2015, de 22 de enero.

La presente Orden Circular deja sin efecto el anexo 1 de la Orden Circular 3/2013, de 17 de julio.

#### **Artículo 2. Ámbito de aplicación**

Esta Orden será de aplicación a las solicitudes de accesos de nueva construcción y aquellos en los que se modifique el uso, formuladas por terceros a las carreteras convencionales de titularidad de la Junta de Castilla-La Mancha.

### **CAPÍTULO II. CRITERIOS GENERALES**

#### **Artículo 3. Uso**

En la solicitud de autorización de un nuevo acceso será obligatorio especificar el uso del mismo conforme al Artículo 69 del Reglamento de la Ley 9/1990 de Carreteras y Caminos (Decreto 1/2015, de 22 de enero). La autorización del acceso implicará un uso específico, siendo necesaria la adaptación del mismo en caso de modificarse el uso previsto en la autorización.

#### **Artículo 4. Distancia entre Accesos**

La distancia entre accesos consecutivos en carreteras convencionales será la especificada en la presente Orden. Dichas distancias entre accesos se medirán entre las secciones características más próximas, considerándose los carriles de cambio de velocidad, y en caso de no existir estos, entre sus puntos más cercanos. En caso de que no se satisfagan se dispondrán de vías o caminos de servicio. Las secciones características serán las definidas en la vigente Instrucción de Trazado.

Cuando sea posible y se considere necesario por la Administración, el diseño de los accesos facilitará el cambio de sentido para mejorar la explotación en tramos adyacentes de la



carretera a la que se accede. El diseño de este tipo de acceso se corresponde con la **figura 1**, contenida al final de la orden.

#### **Artículo 5. Accesos coincidentes con más de un carril por sentido**

No se podrán autorizar giros a la izquierda en correspondencia con un tramo de carretera con más de un carril por sentido.

#### **Artículo 6. Accesos temporales**

Se definen como accesos temporales los accesos que presten su servicio durante un corto periodo de tiempo, siendo como máximo de 6 meses. De forma motivada, podrán establecerse plazos mayores por singularidades en el tipo de obra o circunstancias especiales sobrevenidas.

En estos casos, se podrán admitir otras configuraciones diferentes de las que figuran en la presente orden, siempre y cuando no se produzca una reducción de la seguridad vial y se contemplen las medidas necesarias que garanticen la misma. Una vez transcurrido el plazo de autorización del acceso temporal, su configuración definitiva será acorde a las condiciones futuras de la explotación del mismo.

#### **Artículo 7. Vías o caminos de servicio**

Con el objetivo de mejorar la seguridad vial en tramos de concentración de accesos, o por cuestiones de orografía, proximidad a zonas urbanas u otras circunstancias que impidan alcanzar los valores de distancias deseables, se favorecerán las vías y caminos de servicio con el fin de concentrar y reducir el número de accesos a las carreteras.

Los accesos que se realicen a vías o caminos de servicio no seguirán las determinaciones relativas para los accesos a carreteras, que aparecen recogidas en la presente orden.

#### **Artículo 8. Glorietas**

La disposición de glorietas atenderá a las siguientes situaciones:

- Proximidad a entornos urbanos o periurbanos con altas intensidades de tráfico, asociadas a variaciones a lo largo del día, y limitaciones de espacio.
- Al comienzo de una travesía, como elemento diferenciador entre el tráfico urbano e interurbano, posibilitando la adaptación de los parámetros de circulación al espacio en el que se encuentra el vehículo. Debe situarse en un punto que permita visualizarla con la suficiente antelación y claridad, para que las maniobras se realicen con total seguridad y comodidad.



- En tramo no urbano, se podrán emplear glorietas cuando quede suficientemente justificado.

Las características geométricas de las glorietas se ajustarán a la normativa técnica vigente. Se estudiará la capacidad y nivel de servicio en cada uno de los movimientos, garantizando que la demora sea admisible.

En tramo no urbano, se podrán emplear glorietas para resolver intersecciones de carreteras convencionales y excepcionalmente para otro tipo de vías.

### **CAPÍTULO III. CONDICIONES EXIGIBLES A LOS ACCESOS**

#### **Artículo 9. Garantía**

##### **9.1. Fianza**

En base a lo establecido en el Artículo 60 del Reglamento de la Ley 9/1990 de Carreteras y Caminos (Decreto 1/2015, de 22 de enero), antes de iniciar la ejecución de las obras relativas al acceso, el promotor deberá constituir una fianza a favor de la Administración titular de la carretera, en concepto de buena ejecución, con los siguientes importes según el tipo de acceso:

- Accesos Tipo 1, fianza con un importe del 4% del Presupuesto de Ejecución Material y un mínimo de 500 €
- Accesos Tipo 2, fianza con un importe del 4% del Presupuesto de Ejecución Material y un mínimo de 2.500 €

En el caso de que el beneficiario de la autorización de un acceso se trate de otras Administraciones Públicas o entes públicos, no se exigirá fianza para la ejecución del mismo.

##### **9.2. Responsabilidad civil**

En base a lo establecido en el Artículo 58 del Reglamento de la Ley 9/1990 de Carreteras y Caminos (Decreto 1/2015, de 22 de enero), el beneficiario de la autorización de las obras será responsable de los posibles daños que se puedan ocasionar por la ejecución de la propia obra, y al efecto deberá observar todas las medidas de seguridad y limpieza que se le indiquen.

En el caso de los Accesos del Tipo 2, de acuerdo a lo establecido en el Artículo 60 del Reglamento de la Ley 9/1990 de Carreteras y Caminos (Decreto 1/2015, de 22 de enero), el beneficiario de la autorización deberá suscribir un seguro de responsabilidad civil para responder por todos los daños que pudieran producirse por la ejecución de la propia obra y la posible



indemnización a terceros, con una cobertura mínima de un millón de euros, (1.000.000 €), y un periodo de vigencia hasta la finalización del periodo de garantía.

En el caso de que el beneficiario de la autorización de un acceso se trate de otras Administraciones Públicas o entes públicos, será válida la suscripción de un seguro de responsabilidad civil de un tercero a dicha autorización, con las mismas condiciones del párrafo anterior y siempre que el tercero guarde relación con la ejecución del mismo.

#### **Artículo 10. Intensidad hora punta**

Toda solicitud de un nuevo acceso, de una modificación de uso del mismo, o que sea requerido por la Administración titular de la carretera, deberá presentar un estudio específico del tráfico en el acceso. Dicho estudio deberá obtener la IMD del acceso y la distribución del tráfico en horas a lo largo del día, con el fin de determinar la Intensidad Hora Punta (IHP) del acceso. A tal efecto, se define IHP como el número de vehículos que transitan por una sección determinada durante la hora de mayor tráfico, (hora punta), producida al menos 10 veces al año.

La obtención del tráfico y su distribución en horas a lo largo del día estará basada en la actividad a la que sirve el acceso, debiendo tenerse en cuenta los siguientes parámetros (\*):

- En el caso de actividades económicas:
  - Capacidad productiva de la actividad.
  - Tráfico generado por los proveedores que abastecen dicha actividad.
  - Tráfico generado por los trabajadores.
  - Horario de trabajo.
  - Tráfico generado por los clientes.
  - Ciclos de los vehículos de trabajo, (en el caso de graveras, centros de RSU, etc.).
  - Número de servicios, (en el caso de estaciones de servicio, ITV, etc.).
  - Y cualquier otro parámetro que pueda influir en la generación de tráfico en el acceso.
- En el caso de actuaciones urbanísticas:
  - Tráfico generado en función del número de viviendas o superficie de la actuación.

(\*). *La Administración podrá disponer de unos valores de referencia a modo de guía para consultas previas y de carácter no vinculante.*

#### **Artículo 11. Drenaje**

Se asegurará en todo momento el mantenimiento de la capacidad hidráulica del drenaje de la carretera en la zona afectada por el nuevo acceso. En los casos en que se de continuidad



al drenaje a través de tuberías, su diámetro mínimo será de 500 mm, pudiendo quedar una altura libre mínima de 400 mm desde la rasante de la cuneta hasta la generatriz superior del conducto. En todo caso se evitará la llegada de aguas de escorrentía a la plataforma de la carretera, disponiendo si es preciso imbornales o rejillas corridas en los ramales de acceso, así como inclinaciones de sentido contrario a la carretera en las plataformas o explanadas contiguas al acceso.

En caso de la existencia de camino o vía de servicio, el drenaje longitudinal de ésta será preferiblemente independiente del propio de la carretera principal, y siempre que sea posible, se dispondrá de tal forma que su evacuación sea hacia el lado opuesto al de la carretera.

En los casos de reposición del drenaje de la carretera, se dispondrá atendiendo al apartado 6.7.9 Pasos Salvacunetas de la Orden Circular 32/2014 Sobre Criterios de Aplicación de Sistemas de Contención de Vehículos, en especial a lo referente al franqueamiento seguro del perfil transversal de la cuneta, evitando siempre que los pasos salvacunetas supongan un obstáculo. Por lo tanto los pasos salvacunetas en el acceso se realizarán mediante alguno de los siguientes diseños, debiendo estudiar y justificar su aplicación concreta en cada caso.

- a) **Modelo 1.- Acceso con pasos salvacunetas con sistemas de contención.** Se ejecutará con una conducción de diámetro mínimo 500 mm, (con altura libre mínima de 400 mm), protegido frente al impacto por salida de la vía por medio de sistemas de contención debidamente acreditados. El dispositivo de protección deberá tener una inclinación superior a 6 (H):1 (V) y diseñado de tal modo que no exista riesgo de que un vehículo pueda introducir las ruedas entre sus elementos constitutivos. El diseño deberá permitir igualmente la limpieza del elemento de drenaje y del tramo de cuneta afectado por la embocadura protegida. A modo de ejemplo, un modelo de dispositivo de protección de embocaduras de paso salvacunetas es el que se muestra en la **figura 2.a**, contenida al final de la presente orden.
  
- b) **Modelo 2.- Acceso con cuneta rebasable.** Se ejecutará una zona de transición entre la cuneta existente en la carretera y la cuneta rebasable del acceso, de una longitud mínima de 5 m a cada lado del paso. Con esta zona de transición se podrá alcanzar un ancho total de cuneta rebasable no inferior a 6 m, que se mantendrá en la entrada a la finca. La cuneta rebasable tendrá una pendiente mínima recomendada de 4 (H):1 (V). El diseño de acceso con cuneta rebasable, se corresponde con la **figura 2.b**, contenida al final de la orden.



- c) **Modelo 3.- Acceso con cuneta formada por material granular (Caso excepcional con pequeños caudales).** Se ejecutará un relleno de la cuneta en una longitud de diez metros antes y después del paso salvacunetas con material granular tipo filtro procedente de machaqueo de tamaño 40/60. Su acabado en los extremos será con un talud máximo 6/1. Para evitar la entrada de material granular en el paso salvacunetas se protegerán sus extremos envueltos en mallas geotextiles. Este modelo es válido en los casos donde circulen caudales pequeños a través del drenaje longitudinal de la carretera, debiendo ser justificado el mismo. El diseño de acceso con cuneta formada por material granular, se corresponde con la **figura 2.c**, contenida al final de esta orden.

### **Artículo 12. Señalización**

La señalización de los accesos se proyectará de acuerdo con la Norma 8.1-IC de la Instrucción de Carreteras, Señalización Vertical, Orden del Ministerio de Fomento de 20 de marzo de 2014, y la Norma 8.2-IC de la Instrucción de carreteras, Marcas Viales, Orden del Ministerio de Fomento de 16 de julio de 1987, en cuanto a marcas viales.

El tamaño de las señales se corresponderá con el indicado en la citada norma anterior para carreteras convencionales sin arcén.

En ningún caso la señalización de los accesos empeorará las condiciones de seguridad vial del tramo afectado por los mismos.

Siempre que el acceso no disponga de carril de aceleración se colocará una señal de "STOP" tipo R-2, en la margen derecha del mismo, en prolongación de la arista exterior de la plataforma de la carretera o en sus proximidades si así lo requieren las circunstancias, tal y como aparece en las **figuras 2.a, 2.b y 2.c** al final de esta orden.

### **Artículo 13. Iluminación**

Será necesaria la iluminación en aquellos accesos que presenten una elevada intensidad circulatoria y/o que a juicio de esta Administración requieran la misma como medida adicional de seguridad vial, siendo su instalación, conservación y explotación a cargo del peticionario.

En el caso de que el tramo de la carretera donde se ubica el acceso esté dotado de iluminación propia, los accesos dispondrán de un sistema de iluminación diferenciado del existente en la carretera.



En ningún caso la iluminación producirá deslumbramiento ni desorientación a los usuarios de la carretera.

#### **Artículo 14. Sistemas de contención de vehículos**

Se debe tender a eliminar, o retirar lo más alejado posible cualquier tipo de obstáculo relacionado con la configuración del acceso, que pueda suponer una merma en la seguridad vial de la carretera. En el caso del drenaje del acceso, se atenderá a lo establecido en el artículo 11 de la presente orden. En aquellos casos en los que este objetivo no pueda cumplirse, se deberán disponer sistemas de contención conforme a la Orden Circular 35/2014 sobre criterios de aplicación de sistemas de contención de vehículos del Ministerio de Fomento o disposición vigente.

Cuando la carretera esté dotada de sistemas de contención, el nuevo acceso deberá continuar con el nivel de contención exigido en el tramo.

### **TÍTULO II. TIPOS DE ACCESOS**

#### **CAPÍTULO I. ACCESOS TIPO 1**

##### **Artículo 15. Definición**

De acuerdo con lo establecido en artículo 67 del Reglamento de la Ley 9/90 de Carreteras y Caminos de Castilla-La Mancha (Decreto 1/2015, de 22 de enero) se consideran accesos Tipo 1 (Particular), aquellos cuyo objetivo es dar servicio a una vivienda particular, explotación agrícola o instalaciones de uso particular y similar.

##### **Artículo 16. Ámbito de aplicación**

Será de aplicación en aquellos casos cuyo uso sea particular, salvo que se deriven importantes tráficos, puntas en el mismo o afecciones considerables a la seguridad vial en el tramo de carretera al que afecten o accedan, apreciables a juicio del órgano gestor de la carretera; en cuyo caso se regirá por lo establecido en la presente norma para accesos colectivos (accesos tipo 2).

##### **Artículo 17. Limitaciones**

###### **17.1. Uso**

Para la autorización de un acceso del tipo 1, será estrictamente necesario que el uso del mismo sea particular.



## 17.2. Distancia

La distancia mínima entre accesos consecutivos del tipo 1 será de 150 metros en las carreteras autonómicas cuya IMD sea igual o superior a 2.000 vehículos. En el resto de las vías y caminos de servicio no se exigirá una distancia mínima entre accesos.

La distancia mínima entre un acceso del tipo 1 y un acceso del tipo 2 consecutivo será de 150 m.

En la proximidad a obras especiales, como túneles, puentes de más de 100 metros, la distancia del acceso más próximo será mayor de 250 metros.

Las distancias relativas a los accesos del tipo 1, se recogen en la **tabla 1.a**, contenida al final de la orden.

En los casos en los que concurren situaciones que por cuestiones de orografía, proximidad a zonas urbanas u otras circunstancias que impidan alcanzar los valores de distancia deseable, de forma motivada, se podrán establecer accesos a menor distancia siempre y cuando no sea factible la reordenación de los accesos con la disposición de vías o caminos de servicio

### **Artículo 18. Diseño del acceso**

Por su funcionamiento y características, a efectos de esta orden, el diseño del acceso tipo 1 (Particular) se ajustará a lo siguiente en función de la IMD en la carretera a la que conecta:

1. IMD  $\leq$  5.000 veh/día, **Acceso directo**.

Cuando la IMD de la carretera a la que se accede es igual o inferior a 5.000 veh/día, se dispondrá de un acceso del tipo directo, que tendrá una longitud mínima de 10,00 metros medidos desde la arista exterior de la plataforma de la carretera, (borde exterior del arcén), formado por un tramo simétrico de anchura variable y diseñado con un radio de giro de al menos 7,50 metros. El entronque del acceso con el borde exterior de la calzada tendrá al menos 20,00 metros de longitud.

La geometría del acceso se ajustará al diseño y a las dimensiones mínimas recogidas en las **figuras 2.a, 2.b y 2.c**, contenidas al final de esta orden.

En relación con el alzado, a fin de evacuar las aguas y evitar su llegada a la carretera, el pavimento del acceso tendrá una inclinación hacia el exterior de la carretera del 4% en una longitud mínima de 5,00 metros desde la arista exterior de la plataforma de la



carretera, (borde exterior del arcén), y no tendrá ni resaltos ni escalones de ningún tipo, tal y como se puede ver en las **figuras 2.a y 2.c**, al final de la presente orden.

2. IMD > 5.000 veh/día, Estudio especial.

Para carreteras con IMD superiores a 5.000 veh/día, el diseño del acceso deberá fundamentarse en un estudio especial que justifique la solución adoptada. En este caso, entre diversas alternativas, se estudiará la disposición de cuñas o la ejecución de caminos de servicio.

**Artículo 19. Giros a la izquierda**

Se podrá autorizar el giro a la izquierda, sin necesidad de incluir carriles adicionales, siempre que la distancia de visibilidad disponible sea superior a la distancia de cruce requerida en ambos sentidos.

**Artículo 20. Firme**

Siempre que sea compatible con la configuración de la carretera y el entorno donde se inscriba el acceso, se pavimentará toda la superficie de paso, desde la arista exterior de la plataforma, hasta una longitud mínima de diez metros (10,00 m), con un espesor mínimo de 20 cm. El firme tendrá capacidad portante suficiente para resistir las cargas de tráfico que lo solicitan, apoyando sobre una explanada con categoría mínima E2. La pavimentación estará formada por mezcla bituminosa o una losa de hormigón.

**Artículo 21. Balizamiento**

Para la mejora de la visibilidad del acceso, se colocarán elementos de balizamiento que garanticen su visibilidad, como por ejemplo balizas cilíndricas reflectantes del tipo H-75 de color rojo y blanco o hitos de arista de altura reducida, al tiempo que se fijarán de tal modo que en caso de rotura o deformación no se produzca peligro para el tráfico rodado tanto en el acceso como en la carretera a la que se accede.

## CAPÍTULO II. ACCESOS TIPO 2

**Artículo 22. Definición**

De acuerdo con lo establecido en el artículo 67 del Reglamento de la Ley 9/90 de Carreteras y Caminos de Castilla-La Mancha (Decreto 1/2015, de 22 de enero), se consideran accesos Tipo 2 (Colectividad) aquellos que sean destinados a dar servicio a instalaciones utilizadas por una colectividad, instalaciones industriales o de servicios.



### **Artículo 23. Ámbito de aplicación**

Será de aplicación en aquellos casos que den servicio a una colectividad, sea cual sea su actividad.

### **Artículo 24. Limitaciones**

#### **24.1. Uso**

Para la autorización de un acceso del tipo 2, será estrictamente necesario especificar el uso del mismo.

#### **24.2. Distancia**

La distancia mínima entre accesos consecutivos del tipo 2 será de 150 m si la IMD de la carretera es inferior a 1.500 vehículos/día y se aumentará a 250 metros cuando la IMD sea igual o superior a 1.500 vehículos/día.

En todo caso, se ha de cumplir que la distancia al acceso más próximo entre áreas o estaciones de servicio sea mayor de 250 m.

En la proximidad a obras especiales, como túneles, puentes de más de 100 metros, la distancia del acceso más próximo será mayor de 250 metros.

La distancia entre una glorieta y un acceso consecutivo será mayor de 150 metros. Si la distancia indicada fuese menor, se podrá conectar el acceso a la glorieta mediante una vía o camino de servicio de manera independiente, si las condiciones lo permiten.

En el caso de accesos contiguos resueltos mediante glorietas se establece como distancia mínima entre ambas una longitud de 500 metros, medidos entre los centros de ambas.

En todo caso, a la hora de analizar la implantación de glorietas se tendrá en cuenta, entre otros factores, la proximidad a entornos urbanos o periurbanos, la tipología de intersecciones empleada a lo largo del itinerario donde se pretenda la implantación, el tráfico de las vías que confluyen, y en su caso, tipos de accidentes en intersecciones preexistentes.

Las distancias relativas a los accesos del tipo 2, se recogen en la **tabla 1.b**, contenida al final de la presente orden.

Las distancias indicadas en este artículo, han de cumplirse salvo casos en los que concurren situaciones que por cuestiones de orografía, proximidad a zonas urbanas u otras



circunstancias impidan alcanzar los valores deseables. En dichos casos, de forma motivada, se podrán establecer accesos a menor distancia siempre y cuando no sea factible la reordenación de los accesos con la disposición de vías de servicio o vías colectoras-distribuidoras.

### **Artículo 25. Tipos de accesos**

Por su uso, características y funcionamiento, a efectos de esta orden, se clasifican los accesos Tipo 2 (Colectividad), en función de la intensidad de tráfico del acceso:

- a) **Acceso con  $IHP \leq 10 \text{ veh/h}$  o  $IHPp \leq 6 \text{ veh/h}$ :** Acceso con intensidad hora punta (IHP) igual o inferior a 10 vehículos/hora o una intensidad hora punta de vehículos pesados (IHPp) igual o inferior a 6 vehículos/hora.
- b) **Acceso con  $10 \text{ veh/h} < IHP \leq 30 \text{ veh/h}$  o  $6 \text{ veh/h} < IHPp \leq 15 \text{ veh/h}$ :** Acceso con intensidad hora punta mayor que 10 vehículos/hora e igual o menor a 30 vehículos/hora o una intensidad hora punta de vehículos pesados mayor que 6 e igual o inferior a 15 vehículos/hora.
- c) **Acceso con  $IHP > 30 \text{ veh/h}$  o  $IHPp > 15 \text{ veh/h}$ :** Acceso con intensidad hora punta mayor que 30 vehículos/hora o una intensidad hora punta de vehículos pesados mayor a 15 vehículos/hora.

Para carreteras con IMD superiores a 5.000 veh/día, las disposiciones relativas a las maniobras que impliquen giros a la izquierda, deberán fundamentarse en un estudio especial que justifique la solución adoptada. Entre las distintas alternativas, se estudiará la posibilidad de ejecutar o no carriles de espera, glorietas a nivel o enlaces.

No obstante, en los supuestos que existan particularidades no recogidas en la presente orden y que no se ajusten a la clasificación prevista, de forma motivada, se podrán estudiar otras configuraciones diferentes, quedando a juicio del órgano encargado de regular los accesos a las carreteras de ámbito de la Comunidad de Castilla-La Mancha.

### **Artículo 26. Acceso con $IHP \leq 10 \text{ veh/h}$ o $IHPp \leq 6 \text{ veh/h}$**

#### **26.1. Diseño del acceso**

Para el diseño de estos accesos se tendrá en cuenta la IMD en la carretera principal.

##### **1. IMD $\leq 3.000 \text{ veh/día}$ , Acceso directo.**

Cuando la IMD de la carretera a la que se accede es igual o inferior a 3.000 veh/día, se dispondrá de un acceso del tipo directo, que tendrá una longitud mínima de 10,00 metros medidos desde la arista exterior de la plataforma de la carretera, formado por un tramo simétrico de anchura variable y diseñado con distintos radios de giro en función de la tipología del vehículo que utilizará el acceso. El entronque del acceso



con el borde exterior de la calzada también variará en función de la tipología del vehículo. Por lo tanto, en función de la tipología del vehículo que hará uso del acceso, los radios de giro y las longitudes de entronque pueden ser las siguientes:

- Vehículos ligeros:
  - Radio de giro: 7,50 metros.
  - Longitud de entronque: 20,00 metros.
- Vehículos pesados:
  - Radio de giro: 15,00 metros.
  - Longitud de entronque: 35,00 metros.

Atendiendo a lo anterior, la geometría del acceso se ajustará a las dimensiones recogidas en las **figuras 2.a, 2.b y 2.c**, contenidas al final de esta orden.

En el caso del alzado, con el fin de evacuar las aguas y evitar su llegada a la carretera, el pavimento del acceso tendrá una inclinación hacia el exterior de la carretera del 4% en una longitud mínima de 5,00 m y no tendrá ni resaltos ni escalones de ningún tipo. El diseño del alzado y sus dimensiones se ajustarán a lo indicado en las **figuras 2.a y 2.c**, al final de la presente orden.

## 2. IMD > 3.000 veh/día, Cuñas reducidas.

Cuando la IMD sea superior a 3.000 veh/día, será necesario disponer cuñas de deceleración y aceleración del tipo reducidas.

La longitud de las cuñas reducidas será la establecida en la **tabla 2.a**, contenida al final de esta orden, correspondiendo con el diseño que se muestra en la **figura 3** al final de la orden.

Las cuñas reducidas dispondrán de un arcén derecho igual al de la calzada principal.

Se podrá prescindir de la cuña de aceleración reducida en las carreteras cuya velocidad sea de 80 km/h o inferior, pudiéndose sustituir por un acceso regulado por un stop, siempre y cuando se cumplan las condiciones de visibilidad.

## 26.2. Giros a la izquierda

Se podrán permitir los giros a la izquierda de entrada o salida a la carretera a/o desde el acceso, cuando la visibilidad de cruce disponible sea superior a la distancia de cruce. En función de la IMD de la carretera, los giros a la izquierda deberán cumplir las siguientes condiciones:



1. IMD  $\leq$  3.000 veh/día, **Sin restricciones de giro directo.**

En las carreteras cuya IMD sea igual o inferior a 3.000 vehículos/día, se permitirá el giro directo sin necesidad de incluir carriles adicionales.

2. IMD  $>$  3.000 veh/día, **Carril central de deceleración.**

En aquellas carreteras en las que la IMD sea superior a los 3.000 veh/día, se dispondrá, para realizar el giro a la izquierda de salida de la calzada principal hacia el acceso, de un carril central de deceleración con la geometría definida en las **tablas 4.a y 4.c** y la **figura 4.a**, contenidas al final de la presente orden.

En los casos que concurren situaciones que por cuestiones de orografía, disponibilidad de los terrenos u otras circunstancias, que impidan la implantación de un carril central de deceleración para realizar el giro a la izquierda de salida de la calzada principal, se podrá establecer un cayado o ramal semidirecto para el giro a la izquierda mediante la disposición de una cuña reducida a la derecha de la carretera de deceleración con unas dimensiones de acuerdo a lo establecido en la **tabla 2.a**, al final de la orden, continuada por un ramal semidirecto. El diseño del cayado se corresponde con la **figura 4.b**.

**Artículo 27. Acceso con 10 veh/h  $<$  IHP  $\leq$  30 veh/h o 6 veh/h  $<$  IHPp  $\leq$  15 veh/h**

**27.1. Diseño del acceso**

Para el diseño de este acceso se tendrá en cuenta la IMD en la carretera principal.

1. IMD  $\leq$  700 veh/día, **Acceso directo.**

Cuando la IMD de la carretera a la que se accede es igual o inferior a 700 veh/día, se dispondrá de un acceso del tipo directo, que tendrá una longitud mínima de 10,00 metros medidos desde la arista exterior de la plataforma de la carretera, formado por un tramo simétrico de anchura variable y diseñado con distintos radios de giro en función de la tipología del vehículo que utilizará el acceso. El entronque del acceso con el borde exterior de la calzada también variará en función de la tipología del vehículo. Por lo tanto, en función de la tipología del vehículo que hará uso del acceso, los radios de giro y las longitudes de entronque pueden ser las siguientes:

- Vehículos ligeros:
  - Radio de giro: 7,50 metros.
  - Longitud de entronque: 20,00 metros.
- Vehículos pesados:
  - Radio de giro: 15,00 metros.
  - Longitud de entronque: 35,00 metros.



Atendiendo a lo anterior, la geometría del acceso se ajustará a las dimensiones recogidas en las **figuras 2.a, 2.b y 2.c**, contenidas al final de esta orden.

En el caso del alzado, con el fin de evacuar las aguas y evitar su llegada a la carretera, el pavimento del acceso tendrá una inclinación hacia el exterior de la carretera del 4% en una longitud mínima de 5,00 m y no tendrá ni resaltos ni escalones de ningún tipo. El diseño del alzado y sus dimensiones se ajustarán a lo indicado en las **figuras 2.a y 2.c** al final de la presente orden.

2. 700 veh/día < IMD ≤ 3.000 veh/día, **Cuñas reducidas**

En aquellas carretas cuya IMD esté comprendida entre 700 y 3.000 vehículos/día, el diseño del acceso estará compuesto por cuñas de deceleración e incorporación directa del tipo reducidas.

La longitud de las cuñas reducidas será la establecida en la **tabla 2.a**, recogida al final de la orden y su diseño se corresponde con la **figura 3**.

Todas las cuñas reducidas dispondrán de un arcén derecho igual al de la calzada principal.

3. IMD > 3.000 veh/día, **Cuñas normales**.

A partir de una IMD de la carretera de 3.000 vehículos/días se establecerán cuñas de dimensiones normales.

Las cuñas de dimensiones normales, tendrán una longitud definida en la **tabla 2.b**, en función de la velocidad de proyecto de la calzada principal y su diseño se corresponderá con el mostrado en la **figura 5.a**, todo ello recogido al final de la orden.

Todas las cuñas dispondrán de un arcén derecho igual al de la calzada principal.

## 27.2. Giros a la izquierda

Se podrán permitir los giros a la izquierda de entrada o salida a la carretera desde el acceso, cuando la visibilidad de cruce disponible sea superior a la distancia de cruce. En función de la IMD de la carretera, los giros a la izquierda deberán cumplir las siguientes condiciones:



1. IMD  $\leq$  1.500 veh/día, **Sin restricciones de giro directo.**

En las carreteras cuya IMD sea igual o inferior a 1.500 veh/día, se permitirá el giro directo sin necesidad de incluir carriles adicionales.

2. IMD > 1.500 veh/día, **Carril central de deceleración.**

En aquellas carreteras en las que la IMD sea superior a 1.500 veh/día, se dispondrá para realizar el giro a la izquierda de salida de la calzada principal un carril central de deceleración.

El carril central de deceleración se compondrá de un tramo inicial de deceleración formado por una transición de anchura variable en forma de cuña triangular y a continuación un tramo de deceleración de anchura constante, finalizando con la misma anchura para el almacenamiento y la espera.

Sus dimensiones son las reflejadas en las **tablas 4.a y 4.c**, correspondiendo con el diseño mostrado en la **figura 5.a**, todo ello recogido al final de la orden.

Los carriles centrales de espera de deceleración tendrán la misma anchura que los de la calzada principal, que no serán inferiores a 3,50 m.

Por último, la longitud de la zona cebreada será superior al doble de la longitud de la cuña triangular de transición, incluyendo dicha cuña, y su trazado se realizará con los parámetros adecuados que posibiliten el mantenimiento de la velocidad en la calzada principal.

De forma excepcional, en los casos que concurren situaciones que por cuestiones de orografía, disponibilidad de los terrenos u otras circunstancias, que impidan la implantación de un carril central de deceleración para realizar el giro a la izquierda de salida de la calzada principal, se podrá establecer cayado o ramal semidirecto para el giro a la izquierda siguiendo el diseño recogido en la **figura 5.b**, al final de la orden.



## **Artículo 28. Acceso con IHP > 30 veh/h o IHPp > 15 veh/h**

### **28.1. Diseño del acceso**

Para el diseño de este acceso se tendrá en cuenta la IMD en la carretera principal.

1. **IMD  $\leq$  700 veh/día, Cuñas reducidas.**

En aquellas carretas cuya IMD sea igual o inferior a 700 veh/día, el diseño del acceso estará compuesto por cuñas de deceleración e incorporación directa del tipo reducidas.

La longitud de las cuñas reducidas será la establecida en la **tabla 2.a**, recogida al final de la orden y su diseño se corresponde con la **figura 3**.

Todas las cuñas reducidas dispondrán de un arcén derecho igual al de la calzada principal.

2. **700 < IMD  $\leq$  3.000 veh/día, Cuñas normales.**

En aquellas carretas cuya IMD esté comprendida entre 700 y 3.000 veh/día, el diseño del acceso estará compuesto por cuñas de deceleración e incorporación directa del tipo normales.

Las cuñas de dimensiones normales, tendrán una longitud definida en la **tabla 2.b**, en función de la velocidad de proyecto de la calzada principal y su diseño se corresponderá con el mostrado en la **figura 5.a**, todo ello recogido al final de la presente orden.

3. **IMD > 3.000 veh/día, Carriles de cambio de velocidad.**

A partir de una IMD de la carretera de 3.000 veh/día se establecerán carriles de cambio de velocidad.

Las dimensiones de los carriles de cambio de velocidad se establecerán en función de la velocidad de la carretera y de la inclinación de la rasante, conectados a la carretera principal por una cuña triangular de transición

Para el caso de salida de la calzada principal, el carril será de deceleración y se compondrá de un tramo inicial formado por una transición de anchura variable en forma de cuña triangular, seguido por un tramo de anchura constante, y finalmente, conectará con el acceso por una curva circular.



Sin embargo, para el caso de incorporación a la calzada principal, el carril de aceleración se compondrá de la curva de incorporación, continuará con un tramo de aceleración de anchura constante y finalmente conectará con la calzada principal con un tramo de transición de anchura variable en forma de cuña triangular.

Las dimensiones de los carriles de cambio de velocidad y las cuñas de transición son las reflejadas en las **tablas 3.a, 3.b y 3.c** y el diseño corresponderá con el mostrado en la **figura 6**, todo ello recogido al final de la orden.

Los carriles de cambio de velocidad tendrán la misma anchura que los de la calzada principal y no será inferior a 3,50 metros.

Todas las cuñas y carriles de cambio de velocidad dispondrán de un arcén derecho igual al de la calzada principal.

## 28.2. Giros a la izquierda

Se podrán permitir los giros a la izquierda de entrada o salida a la carretera desde el acceso, cuando la visibilidad de cruce disponible sea superior a la distancia de cruce. En función de la IMD de la carretera, los giros a la izquierda deberán cumplir las siguientes condiciones:

1. IMD  $\leq$  700 veh/día, **Sin restricciones de giro directo.**

En las carreteras cuya IMD sea igual o inferior a 700 vehículos/día, se permitirá el giro directo sin necesidad de incluir carriles adicionales.

2. 700 veh/día < IMD  $\leq$  3.000 veh/día, **Carril central de deceleración.**

En las carreteras cuya IMD esté comprendida entre 700 y 3.000 vehículos/día, se dispondrá para realizar el giro a la izquierda de salida de la carretera un carril central de deceleración, siguiendo el diseño de la **figura 5.a** y las dimensiones reflejadas en las **tablas 4.a y 4.c**, al final de esta orden.

3. IMD > 3.000 veh/día, **Carriles centrales de deceleración y aceleración.**

En aquellas carreteras en las que la IMD sea superior a los 3.000 vehículos/día, se dispondrán en el centro de la calzada de carriles centrales de deceleración y aceleración para la entrada y salida hacia y desde el acceso respectivamente.



En el caso de salida de calzada principal, el carril central de deceleración tendrá la geometría y las dimensiones definidas en las **tablas 4.a y 4.b**, contenidas al final de la orden.

En el caso de incorporación a la calzada principal, el carril central de aceleración se compondrá de un tramo de aceleración formado por un tramo de anchura constante y a continuación de una transición de anchura variable en forma de cuña triangular. Las longitudes de dichos tramos serán las que aparecen en las **tablas 4.b y 4.c**, recogidas al final de la orden.

Los carriles centrales de aceleración y espera tendrán la misma anchura que los de la calzada principal, que no serán inferiores a 3,50 metros.

El diseño de los carriles centrales de aceleración y deceleración se corresponden con el mostrado en la **figura 6** al final de la presente orden.

Por último, la longitud de la zona cebreada será superior al doble de la longitud de la cuña triangular de transición, incluyendo dicha cuña, y su trazado se realizará con los parámetros adecuados que posibiliten el mantenimiento de la velocidad en la calzada principal.

#### **Artículo 29. Firme**

1. Los accesos tipo 2 que se dispongan con el diseño y la geometría de acceso directo, (apartado 1 de los artículos 26.1 y 27.1 de la presente orden), se pavimentará toda la superficie de paso, desde la arista exterior de la plataforma de la calzada, hasta una longitud mínima de diez metros (10,00 m), con un espesor mínimo de 20 cm. El firme tendrá capacidad portante suficiente para resistir las cargas de tráfico que lo solicitan, apoyando sobre una explanada con categoría mínima E2. La pavimentación estará formada por mezcla bituminosa o una losa de hormigón.
2. El resto de tipologías de los accesos tipo 2 tendrán el mismo firme que la calzada principal o equivalente.





**Tabla 1.a.: Distancias relativas a accesos del tipo 1**

Casos	Distancia (m)
Entre accesos tipo 1 con $IMD_{Ctra.} \geq 2.000$ veh./día	150
Entre acceso tipo 1 y acceso tipo 2	150
Entre accesos en proximidad a obras especiales	250

**Tabla 1.b.: Distancias relativas a accesos del tipo 2**

Casos	Distancia (m)
Entre accesos tipo 2 con $IMD_{Ctra.} < 1.500$ veh./día	150
Entre accesos tipo 2 con $IMD_{Ctra.} \geq 1.500$ veh./día	250
Entre accesos a estaciones de servicio	250
Entre accesos en proximidad a obras especiales	250
Entre acceso y glorieta	150
Entre glorietas	500

**Tabla 1. Distancias entre accesos**





**Tabla 2.a.: Longitud mínima de cuñas reducidas de aceleración y deceleración  
(Cr) (m)**

Velocidad de la carretera (km/h)	Longitud cuñas de aceleración y deceleración reducidas (Cr)
90	60
≤ 80	50

**Tabla 2.b.: Longitud mínima de cuñas normales de aceleración y deceleración  
(Cn) (m).**

Velocidad de la carretera (km/h)	Longitud cuñas de aceleración y deceleración (Cn)
90	115
80	100
70	80
≤ 60	60

**Tabla 2. Dimensiones de cuñas**



**Tabla 3.a.: Longitud mínima de carriles de cambio de velocidad (carril de aceleración - La) (m)**

Velocidad de la carretera (km/h)	INCLINACIÓN DE LA RASANTE, i (%)				
	i < -5	-5 ≤ i < -2	-2 ≤ i ≤ 2	2 < i ≤ 5	i > 5
90	50	60	70	85	100
80	40	45	55	60	75
70	30	35	45	50	60
≤ 60	20	25	30	35	40

**La**, Longitud del carril de aceleración medido desde la sección final de la curva de incorporación y la sección de inicio de la cuña de transición (m).

**Tabla 3.b.: Longitud mínima de carriles de cambio de velocidad (carril de deceleración - Ld) (m)**

Velocidad de la carretera (km/h)	INCLINACIÓN DE LA RASANTE, i (%)				
	i < -5	-5 ≤ i < -2	-2 ≤ i ≤ 2	2 < i ≤ 5	i > 5
90	110	90	70	60	50
80	80	65	55	45	40
70	65	50	45	35	30
≤ 60	45	35	30	25	20

**Ld**, Longitud del carril de deceleración medido desde la sección final de la cuña de transición y la sección de inicio de la curva circular donde el carril se desvía de la calzada (m).

**Tabla 3.c.: Longitud mínima de cuña triangular de transición (m)**

Velocidad de la carretera (km/h)	Carril aceleración (Ca)	Carril deceleración (Cd)
90	70	60
80	50	45
70	45	40
≤ 60	35	35

**Ca**, Longitud de la cuña de transición del carril de cambio de velocidad de aceleración (m).

**Cd**, Longitud de la cuña de transición del carril de cambio de velocidad de deceleración (m).

**Tabla 3. Dimensiones de carriles de cambio de velocidad**



Tabla 4.a.: Longitud mínima de carriles centrales de deceleración (Lcd) (m)

Velocidad de la carretera (km/h)	INCLINACIÓN DE LA RASANTE, i (%)				
	i < -5	-5 ≤ i < -2	-2 ≤ i ≤ 2	2 < i ≤ 5	i > 5
90	110	95	80	70	60
80	90	70	60	55	50
70	75	60	50	45	40
≤ 60	60	50	40	35	30

Tabla 4.b.: Longitud mínima de carriles centrales de aceleración (Lca) (m)

Velocidad de la carretera (km/h)	INCLINACIÓN DE LA RASANTE, i (%)				
	i < -5	-5 ≤ i < -2	-2 ≤ i ≤ 2	2 < i ≤ 5	i > 5
90	55	65	75	90	105
80	45	50	55	65	80
70	40	45	50	55	65
≤ 60	30	35	40	45	50

Tabla 4.c.: Longitud mínima de cuñas asociadas a carriles centrales de aceleración y deceleración (m)

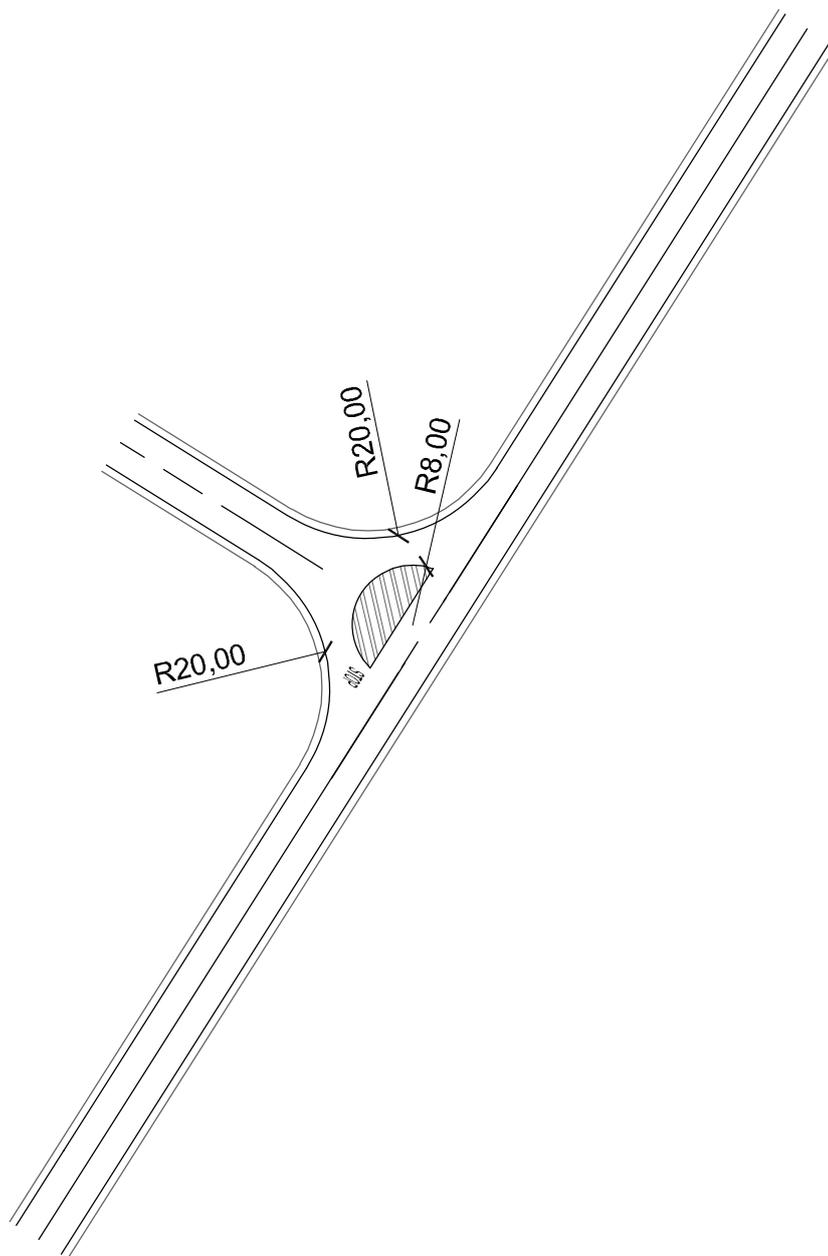
Velocidad de la carretera (km/h)	Carril central aceleración (Cca)	Carril central deceleración (Ccd)
90	70	60
80	50	45
70	45	40
≤ 60	35	35

**Cca**, Longitud de la cuña de transición del carril central de aceleración (m).

**Ccd**, Longitud de la cuña de transición del carril central de deceleración (m).

Tabla 4. Dimensiones de carriles centrales



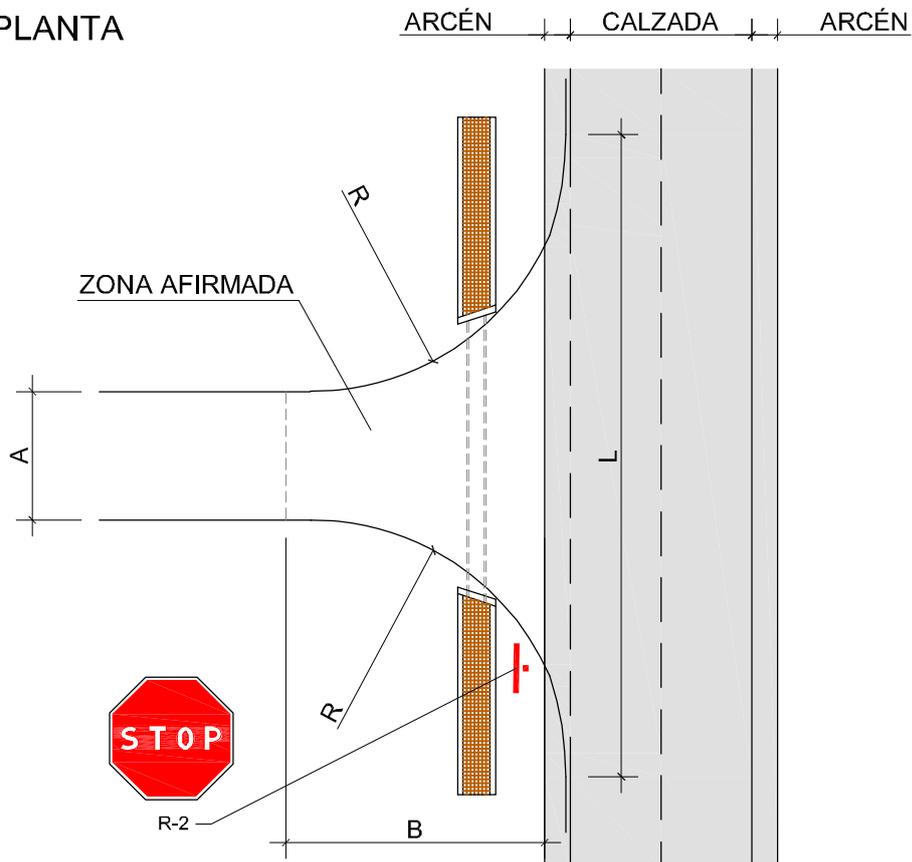


(\*) Geometría de referencia, se deberá estudiar en función de la tipología del vehículo.

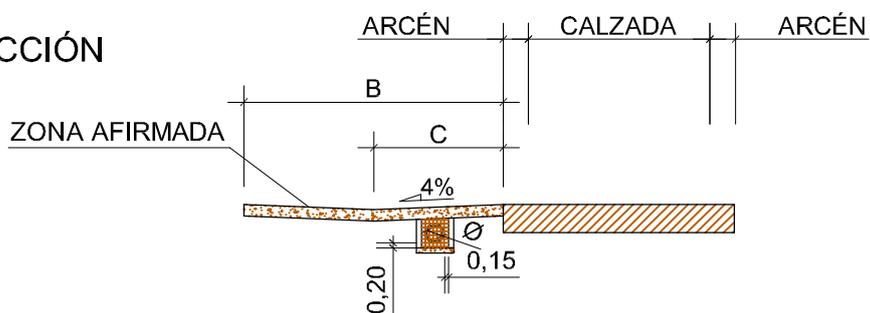




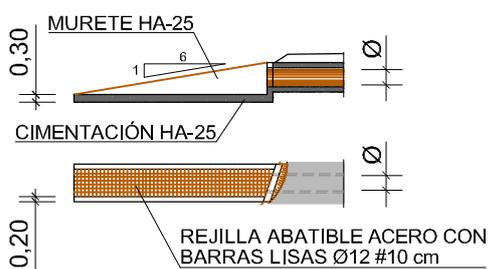
PLANTA



SECCIÓN



DETALLE

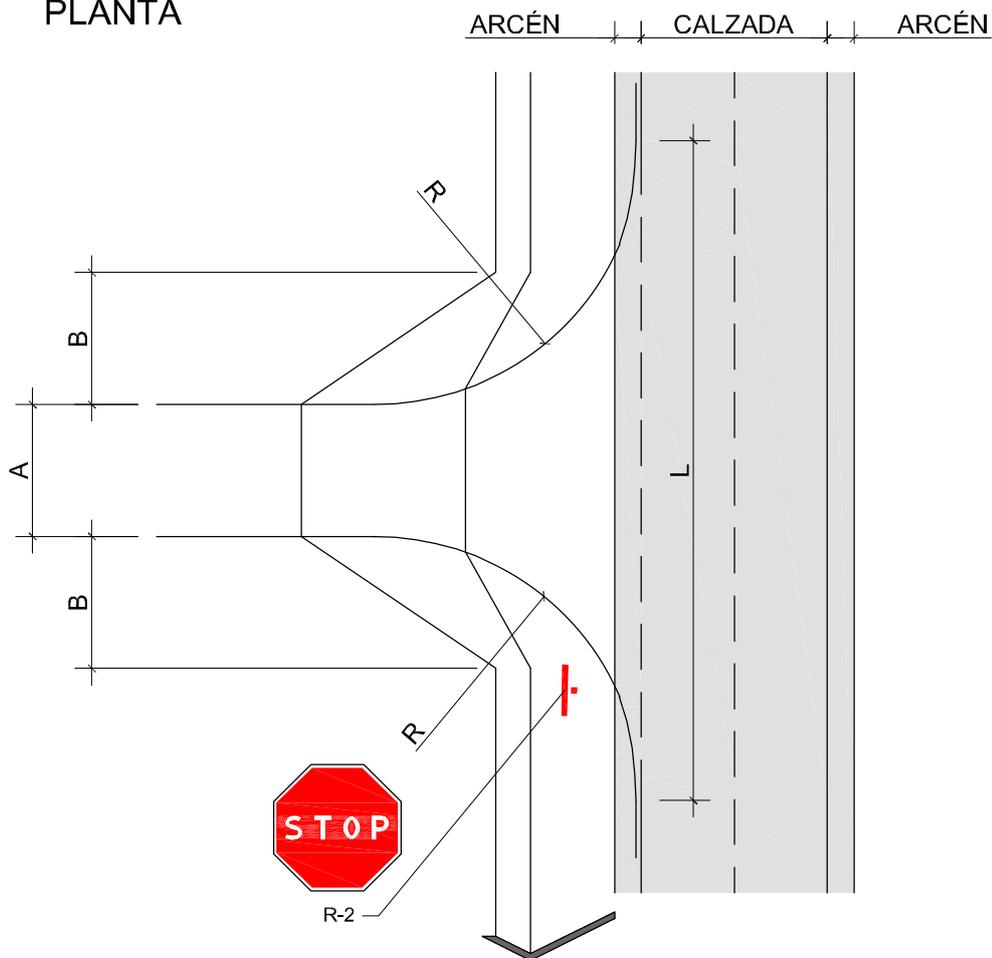


CUADRO DE CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

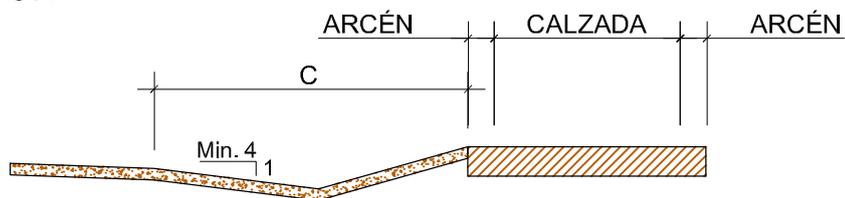
A	Mínimo 5,00 m
B	Mínimo 10,00 m
C	Mínimo 5,00 m
L	Tipo 1: 20,00 m Tipo 2: 20,00 m Vehículos ligeros / 35,00 m Vehículos pesados
R	Tipo 1: 7,50 m Tipo 2: 7,50 m Vehículos ligeros / 15,00 m Vehículos pesados



### PLANTA



### SECCIÓN



### CUADRO DE CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

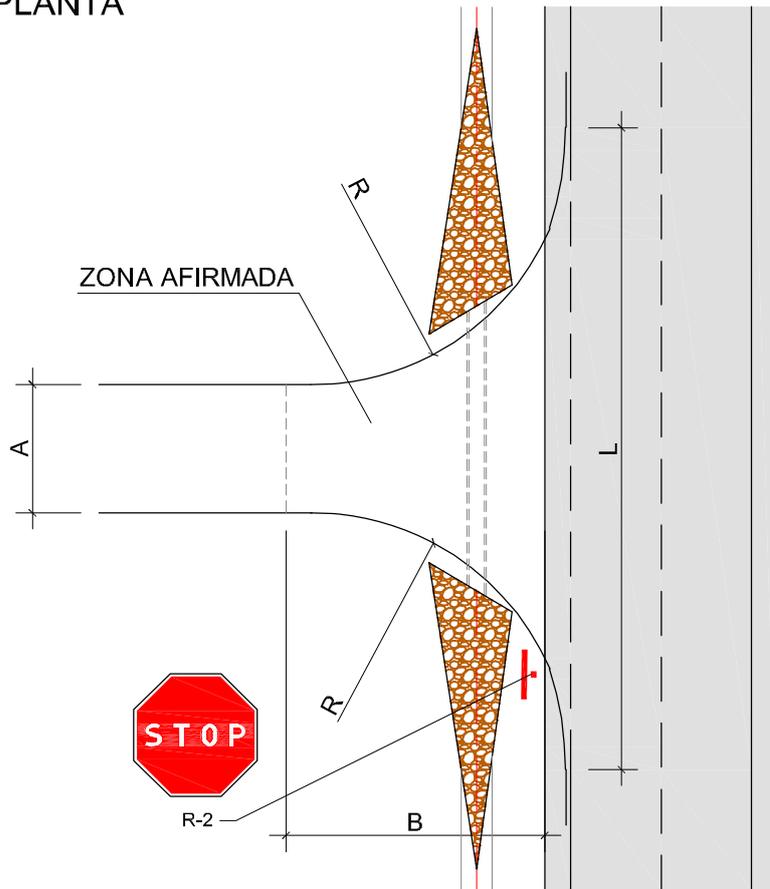
A	Mínimo 5,00 m
B	Mínimo 5,00 m
C	Mínimo 10,00 m
L	Tipo 1: 20,00 m
	Tipo 2: 20,00 m Vehículos ligeros / 35,00 m Vehículos pesados
R	Tipo 1: 7,50 m
	Tipo 2: 7,50 m Vehículos ligeros / 15,00 m Vehículos pesados



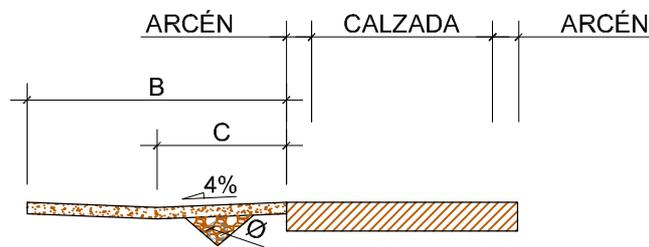


ARCÉN CALZADA ARCÉN

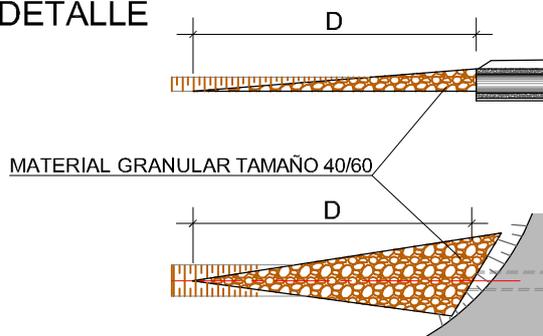
PLANTA



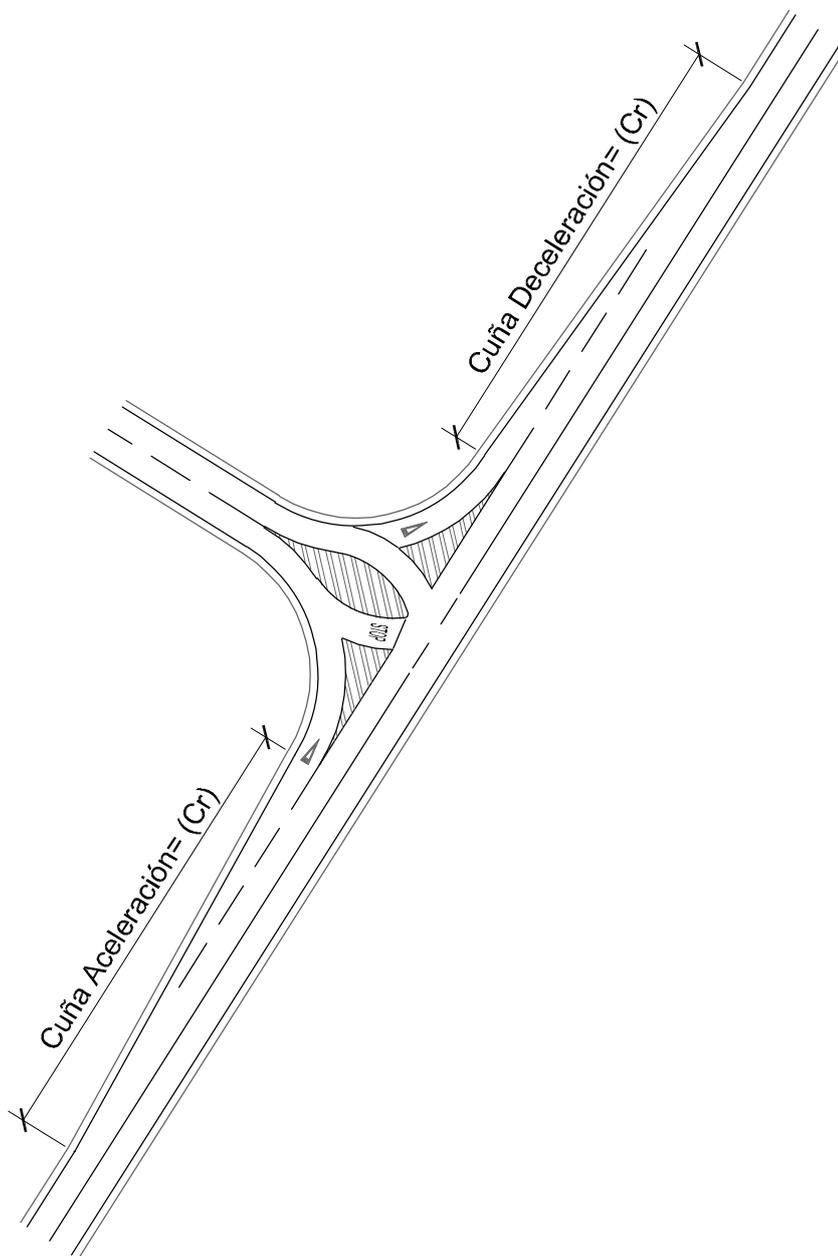
SECCIÓN

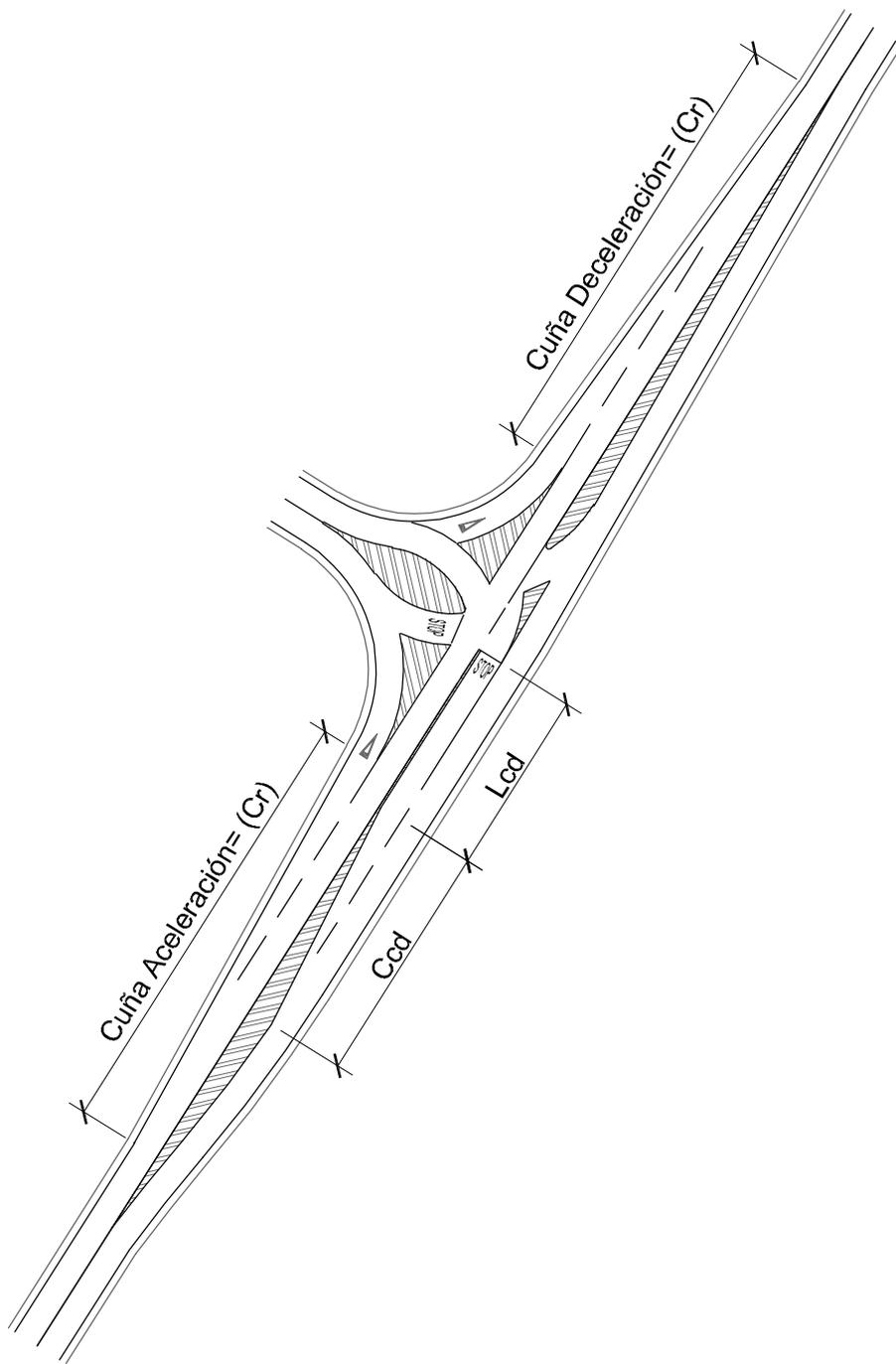


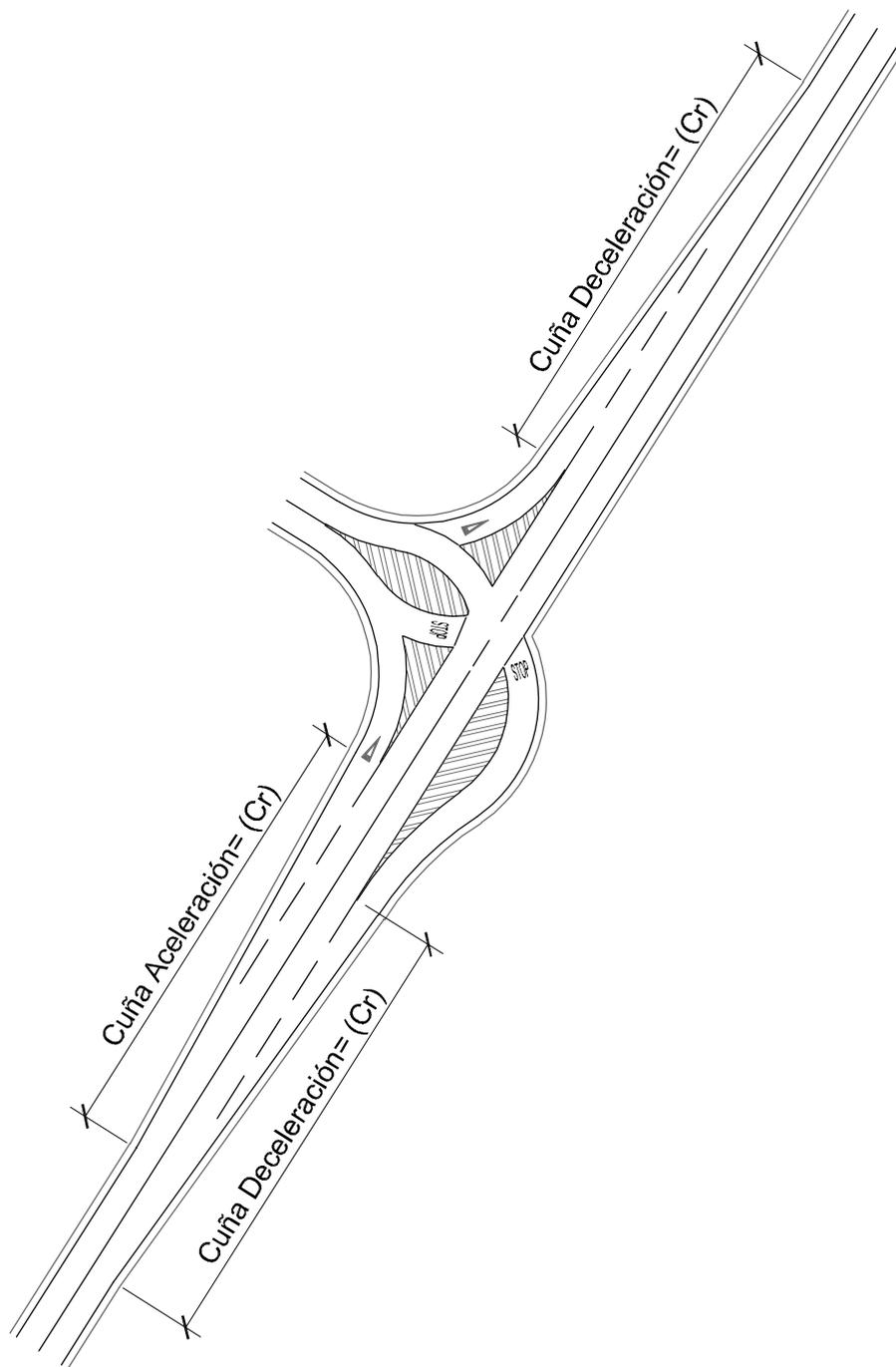
DETALLE

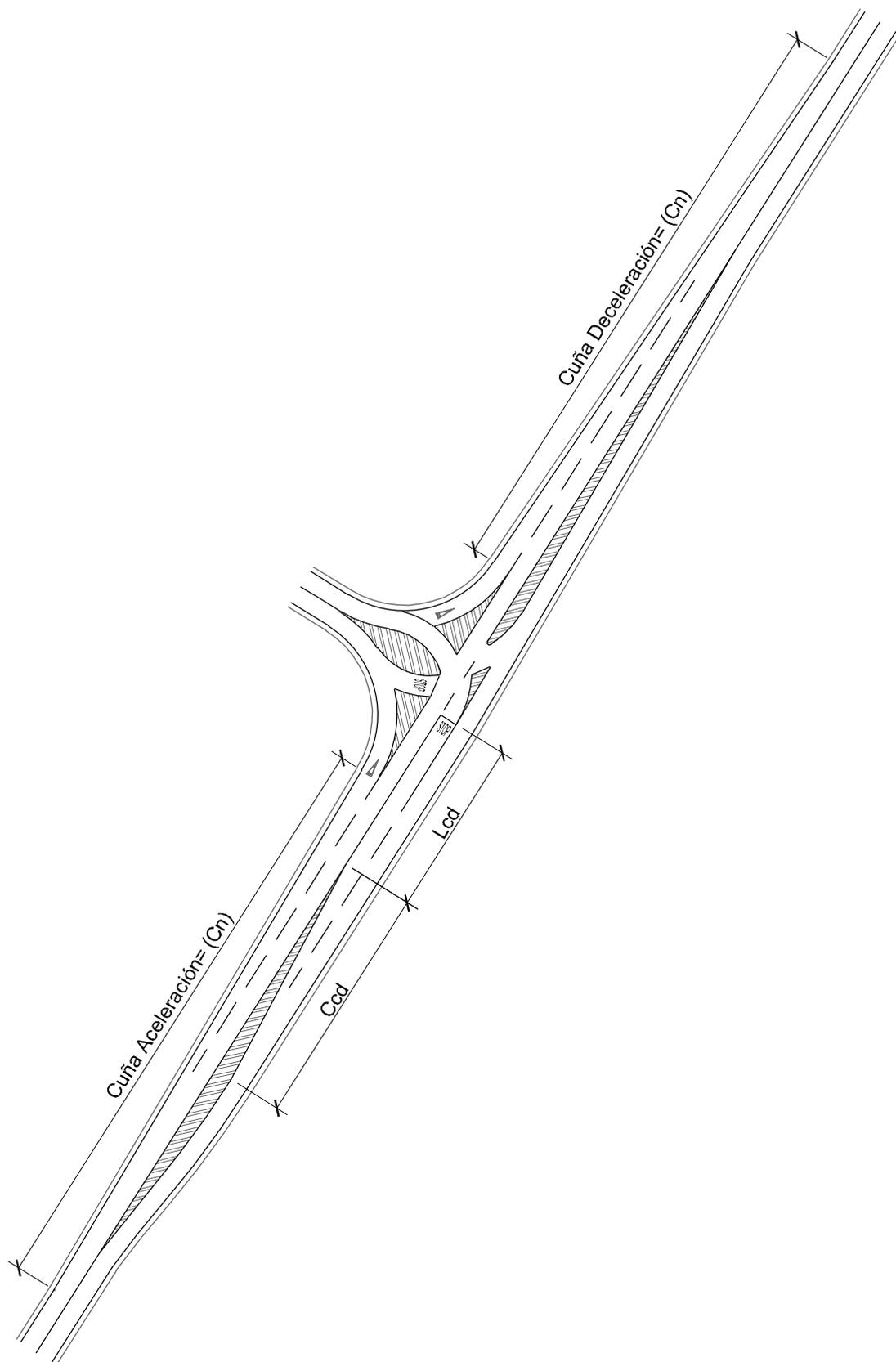


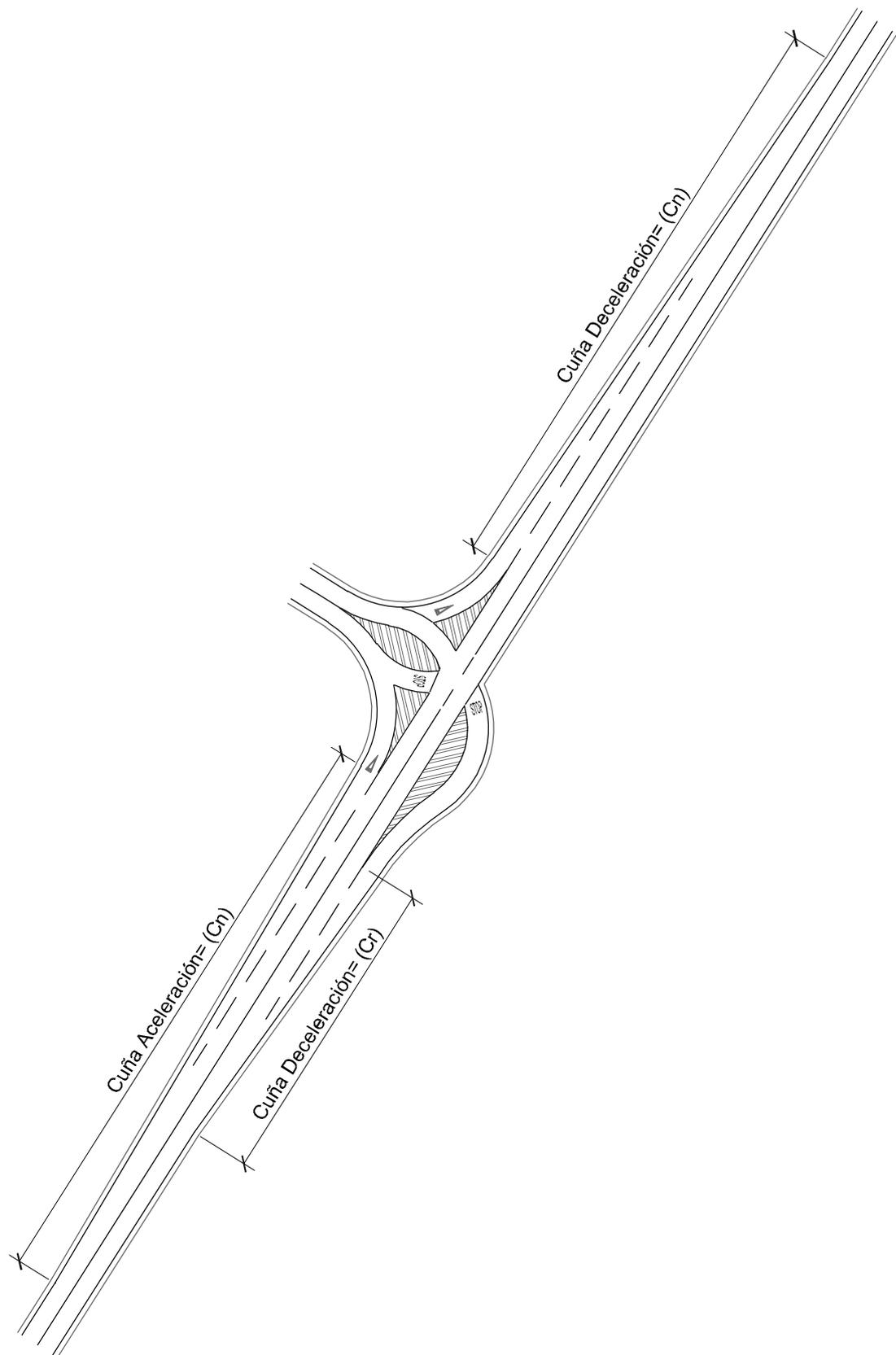
CUADRO DE CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS	
A	Mínimo 5,00 m
B	Mínimo 10,00 m
C	Mínimo 5,00 m
D	Mínimo 10,00 m
L	Tipo 1: 20,00 m Tipo 2: 20,00 m Vehículos ligeros / 35,00 m Vehículos pesados
R	Tipo 1: 7,50 m Tipo 2: 7,50 m Vehículos ligeros / 15,00 m Vehículos pesados

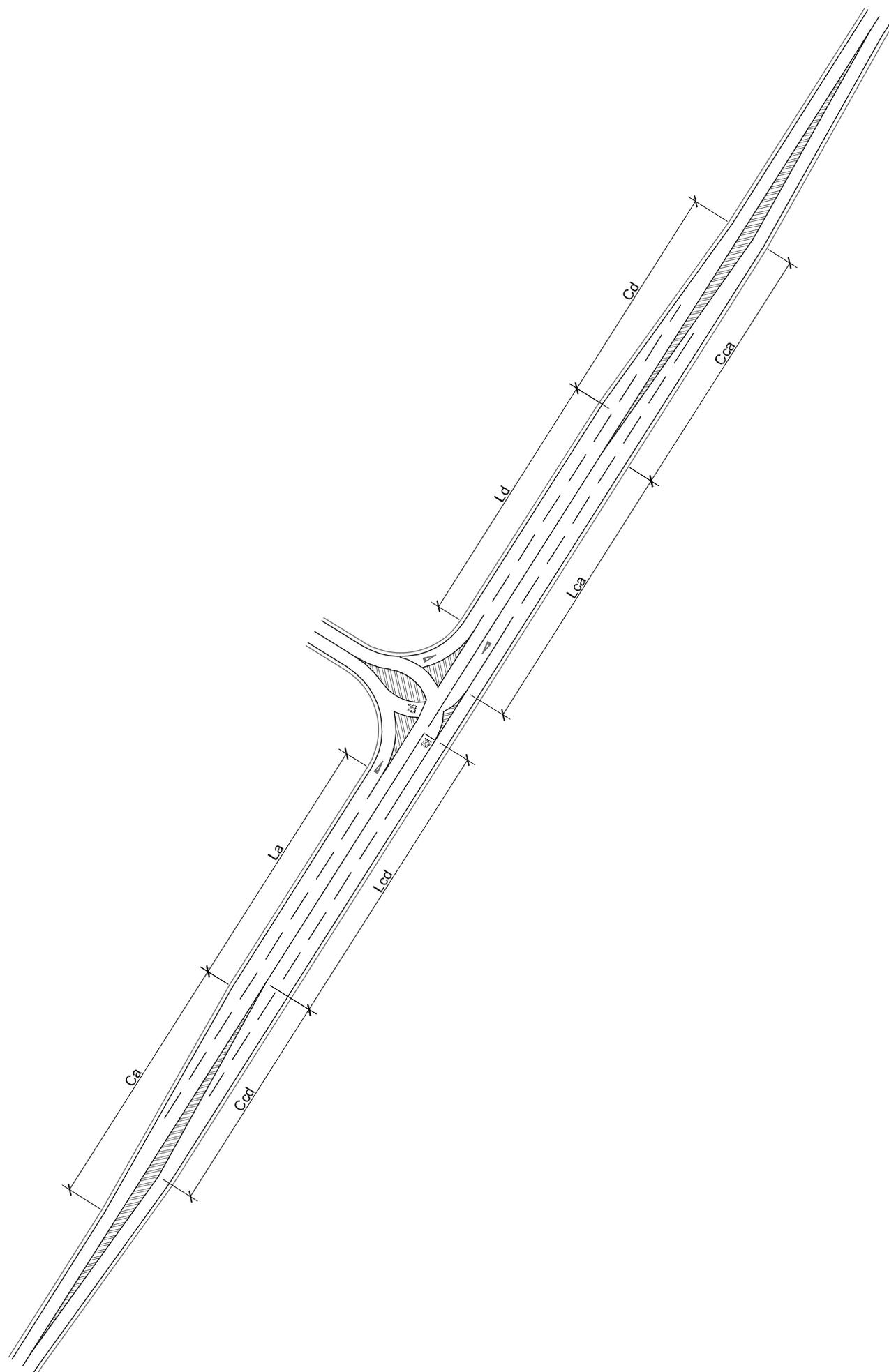




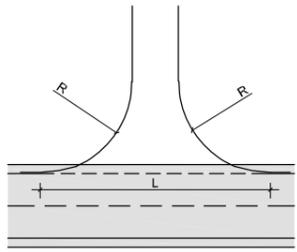




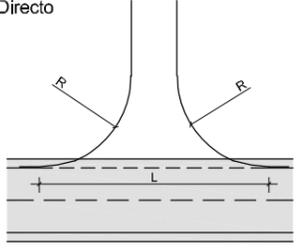
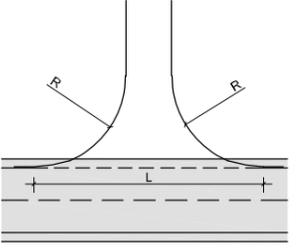
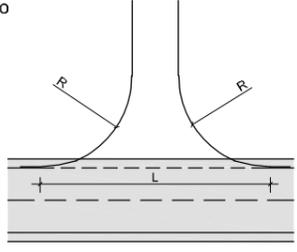
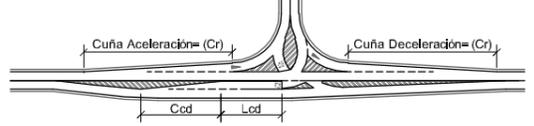
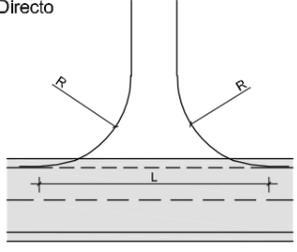
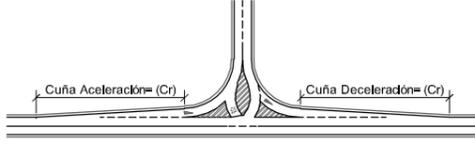
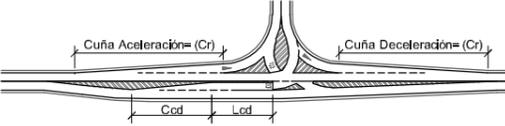
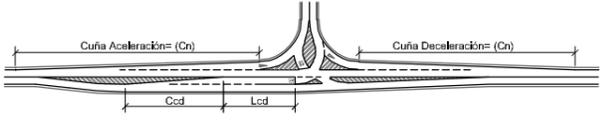
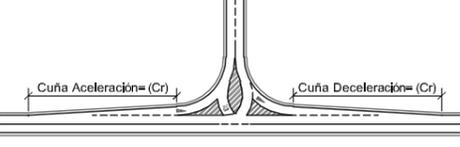
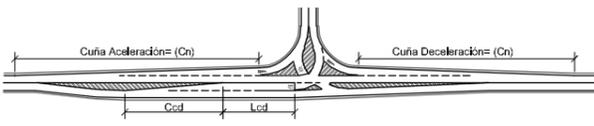
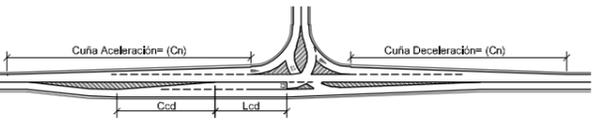
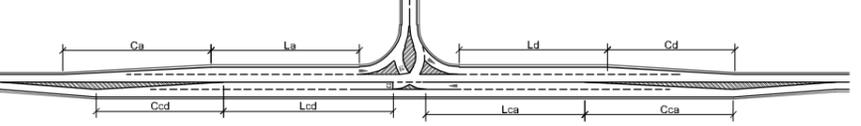




Documento Verificable en [www.iccm.es](http://www.iccm.es) mediante  
 Código Seguro de Verificación (CSV): 2BD72B593071394EF36365

Acceso Tipo 1 (Particular)	
IMD ≤ 5.000 veh/día	IMD > 5.000 veh/día
<p>Acceso Directo</p>  <p>(*) L = 20,00 m / R = 7,50 m</p>	<p>El diseño del acceso deberá fundamentarse en un estudio especial que justifique la solución adoptada. Entre diversas alternativas, se estudiará la disposición de cuñas o la ejecución de caminos de servicio.</p>

### Acceso Tipo 2 (Colectivo)

	IMD ≤ 700 veh/día	700 veh/día < IMD ≤ 1.500 veh/día	1.500 veh/día < IMD ≤ 3.000 veh/día	IMD > 3.000 veh/día
IHP ≤ 10 veh/h IHPp ≤ 6 veh/h	<p>Acceso Directo</p>  <p>(*)            - En función de la tipología del vehículo.            - Vehículos ligeros: L = 20,00 m / R = 7,50 m            - Vehículos pesados: L = 35,00 m / R = 15,00 m</p>	<p>Acceso Directo</p>  <p>(*)            - En función de la tipología del vehículo.            - Vehículos ligeros: L = 20,00 m / R = 7,50 m            - Vehículos pesados: L = 35,00 m / R = 15,00 m</p>	<p>Acceso Directo</p>  <p>(*)            - En función de la tipología del vehículo.            - Vehículos ligeros: L = 20,00 m / R = 7,50 m            - Vehículos pesados: L = 35,00 m / R = 15,00 m</p>	<p>Cuñas reducidas + Carril central de deceleración</p> 
10 veh/h < IHP ≤ 30 veh/h 6 veh/h < IHPp ≤ 6 veh/h	<p>Acceso Directo</p>  <p>(*)            - En función de la tipología del vehículo.            - Vehículos ligeros: L = 20,00 m / R = 7,50 m            - Vehículos pesados: L = 35,00 m / R = 15,00 m</p>	<p>Cuñas reducidas</p> 	<p>Cuñas reducidas + Carril central de deceleración</p> 	<p>Cuñas normales + Carril central de deceleración</p> 
IHP > 30 veh/h IHPp > 15 veh/h	<p>Cuñas reducidas</p> 	<p>Cuñas normales + Carril central de deceleración</p> 	<p>Cuñas normales + Carril central de deceleración</p> 	<p>Carriles de cambio de velocidad + Carriles centrales de deceleración y aceleración</p> 

- Para carreteras con IMD superiores a 5.000 veh/día, las disposiciones relativas a las maniobras que impliquen giros a la izquierda, deberán fundamentarse en un estudio especial que justifique la solución adoptada.  
 - En los supuestos que existan particularidades no recogidas o que no se ajusten a la clasificación prevista, de forma motivada, se estudiarán otras configuraciones que garanticen la seguridad vial.