



ORDEN CIRCULAR 12/2003, SOBRE MEDIDAS DE PREVENCIÓN EXTRAORDINARIAS EN OBRAS CON AFECCIÓN A LÍNEAS FERROVIARIAS.

En fechas recientes se han producido una serie de accidentes relacionados, directa o indirectamente, con la ejecución de obras que interfieren en líneas ferroviarias próximas.

Con independencia del exhaustivo cumplimiento de las medidas reglamentarias en materia de Seguridad y Salud, contempladas, sin excepción, en todos los proyectos y obras de esta Dirección General; se ha creído necesario incidir, aún más, en la prevención de este tipo de riesgos sobre todo cuando es preciso cruzar a nivel una línea ferroviaria; por lo que se dictan a continuación una serie de preceptos que se llevarán a cabo en todos los proyectos y todas las obras dependientes de esta Dirección General de Carreteras.

1)- En todo proyecto de construcción de carreteras, con afección a alguna línea férrea existente, se analizará y priorizará la posibilidad de ejecutar la obra sin cruzar a nivel, en ningún momento, la línea de ferrocarril afectada. Dicho análisis se incluirá en el Estudio de Seguridad y Salud, si resulta viable a juicio del Director del proyecto.

2)- El contratista de una obra recién adjudicada o en fase de ejecución, contemplará la posibilidad citada en el punto 1) anterior, aunque el proyecto no lo haya hecho. El eventual sobrecoste, si es viable, se recogerá, junto con su análisis en el Plan de Seguridad y Salud a elaborar o en su preceptiva actualización.

3)- Si la posibilidad a que se refieren los puntos anteriores no es factible, se utilizarán los pasos a nivel existentes, de forma exclusiva; previo conocimiento y autorización de la autoridad ferroviaria competente, por si las condiciones de tráfico en dicho punto alteran las inicialmente previstas por dicha autoridad y requieren de medidas de seguridad adicionales.

4)- Si ninguna de las opciones anteriores es posible se determinarán los pasos a nivel necesarios por obra y se solicitará autorización a la autoridad ferroviaria competente.

a) Si la obra se encuentra, en su totalidad o en parte, en zona de influencia del ferrocarril (L.O.T.T.) debe contar con la preceptiva Autorización de RENFE, que se solicita a través de las Jefaturas Territoriales de Mantenimiento de Infraestructura.



En dicha Autorización figurarán las condiciones en que deberán realizarse los trabajos, muy especialmente los que afecten a la explotación del ferrocarril, así como los cargos a abonar a RENFE y las fianzas a depositar por la Empresas Constructoras.

En ningún caso podrá realizarse ningún trabajo en la zona de seguridad del ferrocarril sin estar autorizado y reglamentariamente protegido por RENFE.

b) En el caso de que sea necesario atravesar una línea férrea de forma reiterada a lo largo del plazo de ejecución de las obras, el Estudio de Seguridad y Salud deberá precisar los siguientes aspectos:

- *Recorridos señalizados y obligatorios Pasos a Distinto Nivel o, en su defecto, a Pasos a Nivel Protegidos (Clases B ,C, D y E).*
- *Si fuera inevitable utilizar algún Paso a Nivel de Clase A (con señalización fija solamente), se deberá proyectar e instalar previamente la Protección tipo B o C que proceda, cuyo coste de instalación y posterior levante deberá asumirse por la propia Obra.*
- *Solamente en casos excepcionales se podrá proyectar el establecimiento de "Pasos a Nivel Provisionales por Obra", cuya Autorización ha delegado la Dirección General de Ferrocarriles en RENFE.*
- *En todos los casos de Pasos a Nivel Provisionales por Obras, éstos estarán protegidos por agentes de RENFE durante la jornada laboral, cerrándose el Paso a Nivel al finalizar la citada jornada, no debiendo estar protegidos, en ningún caso, por personal ajeno a la Red. El contratista cerrará de forma eficaz dicho paso a nivel fuera del horario laboral de los mencionados agentes. Dicho cierre será comprobado diariamente por el responsable de Seguridad y Salud.*
- *Estos pasos a nivel se regularán con la CONSIGNA CTO que determina el procedimiento de aviso al guardabarrera de las circulaciones ferroviarias.*
- *El coste de esta vigilancia se cargará por RENFE a las obras.*

5)- El Coordinador de Seguridad y Salud supervisará la adecuación a la normativa vigente, y a la específica concreta en cada caso, de las actuaciones mencionadas en los puntos anteriores; denunciando ante el Director de la obra cualquier anomalía al respecto; sin perjuicio de las competencias que la relación contractual le confiera para tomar de inmediato las decisiones pertinentes ante cualquier anomalía detectada.

6)- El contratista asumirá cualquier sobrecoste derivado de esta Orden Circular, teniéndolo en cuenta en la oferta económica al licitar la obra. Si la obra se ha licitado con anterioridad a esta Orden Circular, el coste de las operaciones contempladas en el apartado 2) se pondrá en conocimiento del Director de la obra, quien resolverá, a



la vista del mismo, sobre la procedencia de su abono o su consideración dentro de los costes previsibles.

7)- El Coordinador de Seguridad y Salud llevará a cabo un control de cada paso a nivel siempre en función de su importancia y con periodicidad al menos diaria. En dicho control observará el funcionamiento del mismo durante al menos media hora, emitiendo un informe diario con las conclusiones de dichos controles, y haciendo especial hincapié en cualquier conducta relajada que se aparte de las medidas de seguridad establecidas con objeto de corregir las mismas de forma inmediata.

8)- En la etapa final de las obras, cuando previsiblemente la rutina haya generado una confianza peligrosa, es conveniente intensificar aún más los controles a los que se alude en el apartado anterior, llegando si es necesario a la sustitución de los responsables.

9)- Cuando el paso a nivel de obra no sea necesario se clausurará de forma inmediata y bien visible, poniéndose en conocimiento de todo el personal implicado la prohibición de cruzar la línea ferroviaria.

Esta Orden Circular entrará en vigor el día siguiente al de su firma.

Madrid, 15 de septiembre de 2003
EL DIRECTOR GENERAL DE
CARRETERAS,

Fdº: Antonio J. Alonso Burgos