

# **APORTACIONES MAP 4.0**

**Sección Sindical Estatal CCOO abertis**



**Marzo 2017**

## Safety car

La realización de un safety car con vehículos propios se recoge en distintas fichas y operativas. Sin embargo, con la finalidad de clarificar algunas dudas surgidas entre los compañeros y compañeras, consideramos que sería necesaria la creación de una ficha específica de esta actuación donde se establezcan los medios necesarios y su tipología para realizar la operativa en caso que las fuerzas de seguridad no pudieran actuar.

En este sentido, consideramos que debido al riesgo de la operación, al volumen de tráfico y a las distintas situaciones meteorológicas sería necesario realizar la operación de safety car con un mínimo de dos vehículos FV2 en tándem además de un tercero preparado en el lugar de la actuación para llevar a cabo la acción que ha motivado el safety car.

## Inicio de la señalización

En las paginas 29-38-45-52-59-64-72 se establece que ninguna señalización deberá iniciarse en el viaducto, por lo que esta se anticipara, salvo la de la propia emergencia.

Consideramos que, manteniendo la salvedad derivada de la propia emergencia, en la operativa deberían añadirse los túneles, lugares con visibilidad reducida y tramos con fuerte pendiente favorable (por ejemplo tramo pk 0 – 6 AP7).

## Asistencia a emergencias (FAP1)

En casos de operativa en degradado y con personal sin experiencia en pista, consideramos necesario que se refuerce el mensaje de los aspectos básicos de seguridad en pista: Se deben evitar riesgos innecesarios, pues TU SEGURIDAD ES LO PRIMERO.

Por lo que no podemos estar más de acuerdo con lo que los representantes de la empresa manifestaron en el CSSG de invicat de 25 de febrero de 2016: Se pone de manifiesto, y así consta en el acta de la reunión que si un cobrador/a que esta conduciendo un vehículo de la flota no se ve capaz de actuar, no es necesario que lo haga. Su seguridad es lo más importante y no debe exponerse a ningún riesgo innecesario. Lo que si debe hacer es llamar al Centro de Operaciones informando de la incidencia viaria.

Entendemos que este mensaje, substituyendo cobrador por personal sin experiencia en pista, debería incluirse en el apartado de aspectos básicos de seguridad en pista con el objetivo de que nadie realice una acción que, debido a las circunstancias del tráfico, meteorología..., pueda representar un riesgo para la propia seguridad del/de la trabajador/a.

## Señalización nocturna

Aplicable a todas la fichas de señalización, sería conveniente que los vehículos destinados a vialidad dispusieran, además de las nissens, de elementos de señalización nocturna (por ejemplo lapas) a fin de mejorar la seguridad entre la puesta y la salida del sol, situaciones que es importante asegurar que el cliente percibe correctamente la señalización.



Imagen 1. lapa luminosa de actuación rápida

## Actuaciones en altura (FAP6)

En lo que se refiere al apartado de trabajos en altura en los que se utiliza la cesta, en viales de entrada o salida de un solo carril, y considerando las graves consecuencias que acarrearía un accidente por impacto de un vehiculo contra la propia cesta, sería adecuado incorporar como medida preventiva un reductor de velocidad móvil con la señalización preceptiva de alerta. Con ello, no sólo se alerta al cliente de la presencia de trabajos en el ramal que ocupa parte de la calzada, sino que se le obliga a disminuir la velocidad eliminando posibles distracciones u omisiones de las señales de alerta.

### REDUCTOR DE VELOCIDAD PORBAND

Reductor de velocidad portátil fabricado en polipropileno, con una base tróvil que impide deslizamiento de la banda una vez colocada en la calzada, gran facilidad de instalación y recogida. Se suministra en una cómoda bolsa de transporte que facilita su almacenamiento.





R/C. BANDAM

**CARACTERÍSTICAS:**

Peso .....	13,7 Kg.
Largo útil .....	3m.
Alura máxima Banda .....	40 mm.
Ancho Banda .....	230 mm.
Diámetro: .....	40 mm.

**VENTAJAS**

- Se instala con facilidad.
- Sin mantenimiento.
- Visible a gran distancia.
- Fácil de transportar.
- Base antideslizante.

**APLICACIONES**

- Controles Policiales.
- Obras en la vía pública.
- Salidas y entradas de colegios.
- Fiestas populares.
- Actividades Cívicas.

En actuaciones de este tipo en pista, debido a la gravedad extremadamente dañina en caso de accidente y teniendo en cuenta que hay mayor flujo de tránsito y velocidad de paso, consideramos que, aunque existan 50 cm entre la base de la cesta y el tránsito, se debería proceder siempre a un corte de carril.

## Señalización de corte de arcen

En cuanto a la dotación de personal para realizar esta tarea, es necesario mencionar como recurso preventivo la presencia de al menos dos personas en actuaciones en pista. Son numerosos los daños personales que se han evitado gracias al trabajo y la alerta conjunta entre los dos operarios, con una vigilancia permanente a la pista que, con un solo operario, no es posible.

Por este motivo, entendemos que la intervención de 1 operario solamente cubria en actuaciones en degradado y actuando siempre sin poner en entredicho la seguridad personal, según los principios básicos de seguridad en pista.

Es importante incidir también en la importancia de evitar el riesgo como por ejemplo utilizar caminos de fuera la pista siempre que sea posible, por ejemplo en lecturas de contadores, y en las medidas organizativas teniendo en cuenta factores como por ejemplo la intensidad de tráfico, estado de la vía o la situación meteorológica.

## Señalización de preaviso (FS2)

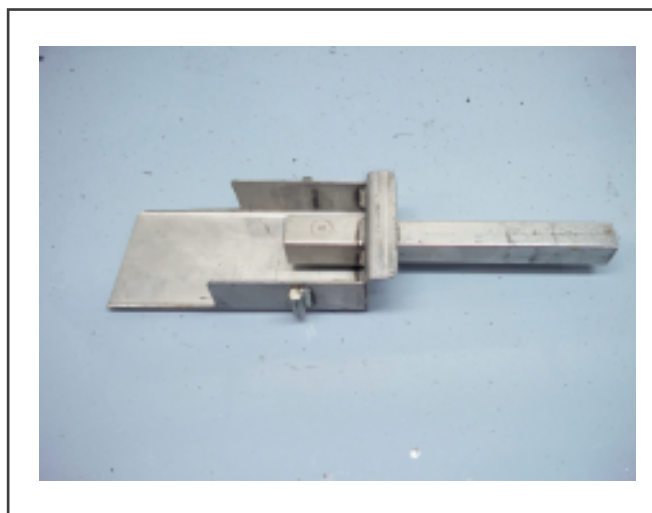
Entendemos que en este apartado el MAP no contempla la problemática existente por la fuerza el viento. En estas zonas, la señal TP-18 a la práctica resulta habitualmente un peligro para los clientes ya que, debido al viento, esta no se mantiene en su posición vertical de alerta al conductor en primera instancia ni tampoco sirve como medida preventiva para provocar una maniobra de rectificación debido al impacto sino que sale despedida pudiendo quedar en algún carril de la calzada y provocar un accidente.

Para remediar este aspecto, proponemos dos tipos de soporte según exista bionda o new jersey, de forma que la señal esté anclada a la bionda o new jersey, asegurando que realiza se función de aviso y a la vez se elimina el riesgo de caída por el viento pudiendo invadir algún carril de la calzada. Adicionalmente, para realizar la función de medida preventiva para provocar una maniobra de rectificación debido al impacto por parte de los clientes, se debería colocar un cono con una nissen (dependiendo de la visibilidad).

**Soporte de New Jersey:**



**Soporte biona:**



Cono en el arcén:



En caso que no exista ni new jersey ni biona, se propone anclar la señal con un saco de lona, un sistema utilizado en las autopistas francesas. La utilización de sacos de arena no es satisfactoria debido a que rompen el soporte de la propia señal además de romper el saco y perder toda la arena.



## Procedimiento en caso de conductor temerario

Recientemente se han producido algunos incidentes debido a conductores temerarios o suicidas. En estas situaciones se ha indicado al operario/a que salga a pista y realice “lo que pueda”.

Entendemos que, aunque cada situación puede ser particular, debería existir una ficha con unas pautas básicas sobre que hacer o no hacer.

## Corte de carril

En caso de corte de carril programado, este debería hacerse con dos vehículos FV2, el primero realizando labores de aviso y preseñalización y el segundo haciendo el corte de carril.

En caso de corte de carril no programado y en especial al momento de hacer la cuña en el carril izquierdo, tenemos serias dudas sobre la posibilidad de poder hacerlo tal y como indica el MAP aunque haremos una valoración final una vez presentados los nuevos vehículos.



**servicios a la ciudadanía**

Grupo Abertis