

## ORDEN CIRCULAR 301/89T SOBRE SEÑALIZACION DE OBRAS

El Real Decreto 555/1986, de 21 de febrero (B.O.E. del 21 de marzo), por el que se implanta la obligatoriedad de la inclusión de un estudio de seguridad e higiene en el trabajo en los proyectos de edificación y obras públicas, prescribe en su artículo 2 que dicho estudio recogerá las medidas preventivas adecuadas a los riesgos que conlleve la realización de las obras, así como a los derivados de los trabajos de reparación, conservación, entretenimiento y mantenimiento; incidiendo así plenamente en el ámbito de la señalización, balizamiento y, en su caso, defensa tanto de las obras viarias como de los citados trabajos de conservación y explotación de las mismas.

En 31 de agosto de 1987 (B.O.E. del 18 de septiembre) fué aprobada la orden ministerial sobre señalización, balizamiento, defensa, limpieza y terminación de obras fijas fuera de poblado, la cual ha sido publicada por el Centro de publicaciones de la Secretaría General-Técnica del Departamento en septiembre del mismo año (NIPO 151-87-100-3) y difundida entre los Servicios de la Dirección General de Carreteras.

Dicha orden ministerial ha sido modificada parcialmente por el Real Decreto 208/1989, de 3 de febrero (B.O.E. del 1º de marzo), por el que se añade el artículo 21 bis y se modifica la redacción del artículo 171.b)A del Código de la circulación. En virtud del mismo, en las señales de prohibición o restricción colocadas debido a obras el fondo deberá ser amarillo.

En la citada orden ministerial se aprueba la Instrucción 8.3-IC y se establece en su disposición 2ª que el Contratista de las obras que se afecten a la libre circulación por la red estatal de carreteras determinará, de acuerdo con la citada instrucción, las medidas que deberán adoptarse en cada ocasión; que el Director de las obras podrá introducir las modificaciones y ampliaciones que considere adecuadas para cada tajo, mediante las oportunas órdenes escritas, las cuales serán de obligado cumplimiento por parte del Contratista; y que en los demás casos, será la Unidad encargada de la explotación de la carretera quien determine las medidas aludidas.

En sus disposiciones 3ª y 4ª, establece la referida orden ministerial que no deberán iniciarse actividades que afecten a la libre circulación por una carretera de la red estatal sin que se haya colocado la correspondiente señalización y balizamiento y, en su caso, defensa; y que tales elementos deberán ser modificados o incluso retirados por quien los colocó, tan pronto como varíe o desaparezca el impedimento a la libre circulación que originó su colocación, cualquiera que sea el período de tiempo en que no resulten necesarias, especialmente en horas nocturnas y en días festivos.

En las disposiciones 8ª y 12ª, se establecen los medios contractuales relacionados con la señalización, balizamiento y, en su caso, defensa de las obras; y en la 15ª se faculta a la Dirección General de Carreteras para desarrollar la citada orden ministerial mediante órdenes circulares que concreten su aplicación en la práctica.

De acuerdo con lo anterior, el marco legal, administrativo y técnico está suficientemente claro; por lo que esta Dirección General ha dispuesto lo siguiente:

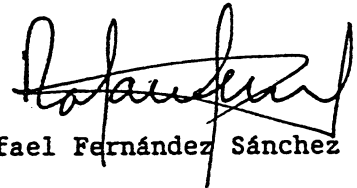
- 1ª) Todos los Servicios periféricos de la Dirección General de Carreteras, y muy especialmente los ingenieros Directores de obras, deberán extremar su celo en su más estricto cumplimiento, conscientes de las responsabilidades que ostentan en relación con la seguridad y comodidad de los usuarios de las carreteras estatales.
- 2ª) En todas las obras que se realicen por contrata, dependientes de la Dirección General de Carreteras, deberá el Contratista designar un responsable dedicado en exclusiva a la señalización, balizamiento y, en su caso, defensa de las mismas, quien deberá determinar, de acuerdo con la Instrucción 8.3-IC y las órdenes que reciba del Director de las obras, las medidas que deban adoptarse en cada ocasión, y garantizar su implantación, -manutención, vigilancia y remoción.
- 3ª) En relación con el contenido de la O.M. de 31 de agosto de 1987 y de la Instrucción 8.3-IC, se encarecen especialmente los siguientes puntos:
  - a) La obligatoriedad de modificar o anular la señalización, balizamiento y, en su caso, defensa, tanto de la propia carretera como de de las obras, si se modifican las circunstancias en que se desarrolla la circulación. Las señales que no responden a razones aparentes o comprensibles reducen la credibilidad del sistema.
  - b) La señalización, balizamiento y, en su caso, defensa deberán acoplarse al tipo de carretera y a la importancia de la ocupación que de su plataforma se haga.
  - c) No se deberán disponer más limitaciones a la libre circulación, especialmente en lo relativo a velocidad, que las que resulten creíbles y, por tanto, puedan ser razonablemente exigidas.
  - d) Si resultara necesario limitar la velocidad, es conveniente complementar la señalización con otros medios, tales como el estrechamiento de los carriles o sinuosidades del trazado, debidamente balizados. Se evitará, salvo casos realmente excepcionales, el empleo de resaltos transversales para limitar la velocidad.

- e) En carreteras con más de un carril asignado a un sentido de circulación se evitará en lo posible el cierre de más de uno de ellos, y siempre se empezará por cerrar el situado más a la izquierda según dicho sentido.
- f) Deberán respetar las longitudes mínimas prescritas en la Instrucción 8.3-IC tanto las transiciones para cierres de carriles como el tramo siguiente antes de otro cierre o de una desviación.
- g) Las desviaciones deberán proyectarse para que puedan ser recorridas a velocidades que no produzcan retenciones.
- h) No deberán emplearse más señales, balizas o defensas que las prescritas en la Instrucción 8.3-IC, evitando el empleo de mensajes escritos y, sobre todo, recargar la atención.
- i) La validez del mensaje de una señal es del orden de 60 segundos a la velocidad de recorrido; transcurridos los cuales deberá ser reiterada o anulada.
- j) Señales y paneles de balizamiento deben colocarse siempre perpendiculares a la visual del conductor, y nunca sesgados respecto de su trayectoria. Están expresamente prohibidas las vallas de cerramiento de tipo tubular, sobre todo puestas de perfil.
- k) Será obligatorio el balizamiento con marcas viales provisionales, de color naranja o amarillo, en caso de modificación de carriles. En zona lluviosa deberá reforzarse con captafaros.
- l) Si la restricción a la libre circulación permaneciera durante la noche, será obligatorio disponer un balizamiento con marcas viales provisionales y/o captafaros, así como con elementos luminosos, cuyo funcionamiento constante deberá ser vigilado.
- m) Sobre todo con ordenaciones de la circulación en sentido único alternativo, deberá siempre considerarse la longitud de las retenciones de vehículos, de forma que éstos no se detengan antes de la señalización y balizamiento previstos.
- n) Deberá considerarse la conveniencia de establecer barreras de seguridad en el borde longitudinal de la zona de obras, en función de la gravedad de las consecuencias de la invasión de ésta por un vehículo, especialmente si la IMD rebasase los 7000 vehículos.

- o) Si la ordenación prevista para la circulación comportase una reducción del número de carriles disponibles, deberá valorarse su repercusión sobre el nivel de servicio; y cuando la capacidad reducida resulte inferior a la demanda no podrá adoptarse dicha ordenación.
- 4º) Los jefes de las Demarcaciones de carreteras del Estado deberán girar visitas de inspección a las obras de su jurisdicción, de forma no programada, comprobando el cumplimiento de la presente orden circular.

Madrid, 27 de abril de 1989

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS



Rafael Fernández Sánchez