



METRO DE MADRID, S.A.

INSTRUCCIÓN OPERATIVA

IOP-10

**"PROCEDIMIENTO DE ACCESO A
PLATAFORMA DE VÍA, DURANTE LAS
HORAS DE SERVICIO, CON CIRCULACIÓN
DE TRENES, SIN LUGARES DE REFUGIO"**



METRO DE MADRID, S.A.

ÍNDICE

- 1.- Objeto
- 2.- Ámbito de aplicación.
- 3.- Referencias
- 4.- Antecedentes
- 5.- Procedimiento de acceso a plataforma de vía para realizar trabajos, en horas de servicio, con circulación de trenes.
 - 5.1.- Comunicaciones previas y organización del procedimiento de acceso a plataforma de vía.
 - 5.2.- Circulaciones por el tramo donde se está trabajando.
 - 5.3.- Obligaciones de los trabajadores en plataforma de vía.
- 6.- Equipos de comunicación y protección
- 7.- formación e información
- 8.- Testigo Piloto



METRO DE MADRID, S.A.

1.- OBJETO

El objeto de la presente instrucción es establecer la sistemática a seguir por los trabajadores de Metro y de Empresas ajenas al mismo, para evitar o minimizar el riesgo de atropello o golpe con vehículo, en los accesos a Plataforma de vía en la Red principal de Metro de Madrid, para la realización de trabajos, durante las horas de servicio, con circulación de trenes".

2.- AMBITO DE APLICACIÓN

El presente documento se aplicará siempre que sea necesario acceder a la plataforma de vía en la Red principal de Metro de Madrid, para realizar trabajos de mantenimiento en las instalaciones de dicha Red, durante las horas de servicio, permaneciendo la circulación de trenes, haya o no lugares de refugio.

Quedan fuera del ámbito de aplicación de este documento, los accesos a plataforma de vía, en vías secundarias, incluidos sacos, para realizar trabajos de mantenimiento en sus instalaciones, así como los accesos a plataforma de vía, en vías principales, cuando los trabajos se realicen sin circulación de trenes, en cuyo caso no será necesario adoptar ninguna medida de seguridad complementaria, pues si no hay circulaciones, no hay riesgo de atropello o golpe con vehículo.

3.- REFERENCIAS

Normativa interna de seguridad para los agentes en relación con la circulación.

Manual de Gestión de Prevención de Riesgos Laborales de METRO DE MADRID, S.A

4.- ANTECEDENTES

La presente Instrucción Operativa es complemento de las vigentes "Normas para la Seguridad de los agentes en relación con la circulación".

En los tramos de Red principal donde existen lugares de refugio, los trabajadores, al paso del tren, se refugian en los mismos para permitir el paso de los trenes en circulación, evitando con ello el riesgo (en lenguaje actual) de atropello o golpe con vehículo.

Para los tramos de vía en los que no existen o no ofrecen las suficientes garantías de seguridad, los lugares de refugio, se aplica el segundo párrafo del punto 4.2. de las citadas Normas, que dice lo siguiente: " En los tramos de vía, que, por no existir nichos de refugio o no ofrecer éstos las suficientes garantías de seguridad, los agentes sólo podrán circular por ella bajo la protección de un tren".

La situación actual de los lugares de refugio (ocupados por cables, armarios, basuras -aunque de forma temporal- en un 20% aproximadamente, según



METRO DE MADRID, S.A.

inspección realizada a los mismos) y la que se prevé de futuro (mayor ocupación todavía), muestran la realidad de que "los actuales lugares de refugio no ofrecen la suficiente garantía de seguridad" para los trabajadores.

La situación descrita, exige arbitrar una medida preventiva, diferente a la de utilización de los lugares de refugio, que permita acceder a plataforma de vía a realizar trabajos con circulación, independientemente de que existan o no dichos refugios, tal y como se establece en el procedimiento, que se describe a continuación.

Por consiguiente, se establece que sin que los actuales lugares de refugio (mechinales o nichos) desaparezcan, pero sin que puedan considerarse únicamente como tales, se pueda acceder a la plataforma de vía a realizar trabajos con circulación, en todos los casos, independientemente de que existan o no dichos refugios, tal y como se establece en el procedimiento, que se describe a continuación.

5.- PROCEDIMIENTO DE ACCESO A PLATAFORMA DE VÍA PARA REALIZAR TRABAJOS, EN HORAS DE SERVICIO, CON CIRCULACIÓN DE TRENES.

5.1.- COMUNICACIONES PREVIAS Y ORGANIZACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE ACCESO A PLATAFORMA DE VÍA.

El Responsable del personal que va a acceder a plataforma de vía, solicitará autorización al Puesto de Mando de Trenes, indicándole la hora prevista de llegada del equipo de trabajo a la estación.

El Puesto de Mando de Trenes ordenará al Responsable Operativo de la Estación la colocación de los carteles avisadores y precautorios, la conexión del alumbrado del túnel en la zona afectada, la recogida de firmas, etc., conforme se establece en las " Normas para la seguridad de los agentes en relación con la circulación", actualmente vigente.

EL Puesto de Mando de Trenes comunicará expresamente al Responsable del equipo de trabajadores, que vayan a realizar los trabajos en plataforma de vía, la autorización para poder acceder a dicha plataforma.

5. 2.- CIRCULACIONES POR EL TRAMO DONDE SE ESTÁ TRABAJANDO.

El Puesto de Mando de Trenes, previamente a conceder la autorización para acceder a la plataforma de vía, deberá establecer un método para garantizar que no exista circulación de trenes simultáneamente por ambas vías en las estaciones, paradas o interestaciones, donde haya personal trabajando, de tal forma, que, en el caso de que haya un vehículo circulando por la zona de trabajo, el Puesto de Mando no autorizará ninguna otra circulación por la misma, hasta que aquella haya abandonado.

En el caso de falta de comunicación entre el Puesto de Mando y el tren, la autorización para circular en la zona de trabajo se realizará de la siguiente manera:

Se situará un Responsable Operativo en cada una de las estaciones, que delimitan la zona de trabajo.



METRO DE MADRID, S.A.

Aquel Responsable Operativo que se encuentre en la estación por donde vayan a bajar a la vía los agentes, dispondrá de un testigo piloto, que entregará al conductor del primer tren y le autorizará a que realice el trayecto entre las estaciones donde vaya a trabajar el personal; el citado conductor, cuando llegue a la estación donde finaliza la zona de trabajo, entregará el testigo piloto al Responsable Operativo que se encuentre en la misma, quién a su vez lo entregará al conductor y le autorizará a circular hacia la zona de trabajo. Este conductor entregará el testigo piloto, en la estación donde finalice la precaución, al Responsable Operativo en la misma. Esta operativa se repetirá con todos los trenes, que tenga que circular por el citado tramo, hasta que finalicen los trabajos

LE ESTÁ TERMINANTEMENTE PROHIBIDO AL CONDUCTOR DEL TREN REBASAR UN CARTEL PRECAUTORIO SIN LA AUTORIZACIÓN EXPRESA DEL PUESTO DE MANDO DE TRENES O SIN LA RECEPCIÓN DEL TESTIGO PILOTO, QUE LE SERA ENTREGADO POR EL RESPONSABLE OPERATIVO DE LA ESTACION Y LE AUTORIZARÁ A CIRCULAR.

Los conductores que vayan a circular por el tramo en que se van a realizar los trabajos, cumplirán todas las normas contenidas en las vigentes "Normas para la seguridad de los agentes en relación con la circulación" (parar ante el cartel precautorio sin rebasarlo, firmar el impreso de Notificación de la presencia de Personas en la plataforma de vía y circulación marcha a la vista una vez autorizado, y a paso de hombre durante el cruce por la zona donde se encuentra el personal trabajando).

La firma de la Notificación de la presencia de personas en la Plataforma de vía no autoriza al conductor a iniciar la marcha. Esta debe ser autorizada por el Puesto de Mando de Trenes o por un Responsable Operativo.

5.3.- OBLIGACIONES DE LOS TRABAJADORES EN PLATAFORMA DE VÍA.

El Personal, que acceda a plataforma de vía, además de lo especificado en las vigentes "Normas para la seguridad de los agentes en relación con la circulación", solicitará autorización al Puesto de Mando de Trenes para acceder a la plataforma de vía, no accediendo a la misma hasta que reciba dicha autorización.

6.- EQUIPOS DE COMUNICACIÓN Y PROTECCIÓN

Todo el personal, que acceda a plataforma de vía, para realizar trabajos conforme a la presente Instrucción Operativa, deberá llevar consigo lo siguiente:

- ✓ Prenda de señalización personal de alta visibilidad.
- ✓ Linterna que permita autoseñalizarse, con doble luz, una blanca por delante y una roja por detrás. Al menos dos linternas por cada grupo de trabajo.
- ✓ Radioteléfono u otro medio de comunicación con el Puesto de Mando de Trenes. Al menos uno por cada grupo de trabajo.




METRO DE MADRID, S.A.

7.- FORMACIÓN E INFORMACIÓN

Esta Instrucción Operativa se dará a conocer a todos los trabajadores de Metro de Madrid y de empresas ajenas al mismo.

Se dará formación sobre la misma, a todos los trabajadores, de nuevo ingreso, y el Responsable del grupo de trabajo, comprobará, antes de acceder a la plataforma de vía, que todos los trabajadores a su cargo conocen esta instrucción operativa.

8.- TESTIGO PILOTO

	
<h1>TESTIGO PILOTO</h1>	
<p>(CIRCULACIÓN CON PRESENCIA DE PERSONAS TRABAJANDO EN LA PLATAFORMA DE VÍA)</p>	
<p>La recepción de este Testigo Piloto AUTORIZA la circulación de este tren entre las estaciones de _____ y _____</p>	
<p>Fecha: _____</p>	
<p>La circulación se realizará:</p> <p>A "marcha a la vista" durante todo el trayecto.</p> <p>A "paso de hombre" durante el cruce de todo el tren por la zona donde esté el personal trabajando</p>	
<p>El responsable Operativo de la estación de _____</p>	<p>El responsable Operativo de la estación de _____</p>
<p>DNE: _____</p>	<p>DNE: _____</p>
<p>NOTA: El presente testigo Piloto deberá estar firmado por los Responsables Operativos de las dos estaciones que delimitan la zona de trabajo</p>	