
22. Corte y reposición de carril

22.1. Corte de carril

Podemos considerar esta actividad como una de las más peligrosas, dentro de las actividades prevista en la ejecución de un Contrato de Conservación y Mantenimiento de Carreteras.

La tarea se realiza con la actividad normal de la vía y el trabajo consiste en que en determinadas horas de tráfico intenso en uno de los sentidos, operaciones salida o retorno de las grandes ciudades, se habilita uno de los carriles con sentido inverso al habitual, por tanto tenemos que proceder a colocar la señalización a base de una línea de conos, desde el inicio del corte hasta su retorno al tráfico habitual de la vía que suele ser una zona de transferencia.

Este tipo de operación entraña riesgo importante de atropello, ya que la línea de conos irá colocada en la delimitación del carril habilitado en sentido inverso con el de tráfico habitual.

La operación se realiza normalmente colocando los conos desde la parte trasera de una furgoneta, donde están depositados y estando en el interior de la misma, sin bajarse, los trabajadores asignados de su colocación.

Para facilitar el trabajo la furgoneta se desplaza prácticamente a la velocidad de una persona a pie, y debe llevar bien visible el rotativo luminoso y luces de situación y alumbrado encendidas, por otra parte antes del corte y del inicio de la cuña de conos para el corte, se colocará un señalista con banderín rojo que pondrá en atención a los conductores. Otra solución más eficaz es auxiliarse del apoyo de los Agentes de Tráfico, que normalmente se suelen colocar al inicio del corte o detrás del vehículo desde donde se realiza la tarea reteniendo el tráfico de la vía, esta es la solución más eficaz de cara a la seguridad y salud de sus ejecutores, ya que hoy por hoy la Guardia Civil de Tráfico, suele ser ejemplo de funcionamiento, servicio y respeto.

Es de gran importancia esmerarse en la colocación de la correspondiente señalización, la cual debe estar en buen estado de limpieza y conservación para poder garantizar su eficacia en todo momento.

Tanto el vehículo encargado de distribuir los conos y las señales como los trabajadores asignados para realizar la tarea permanecerán siempre a resguardo en zona protegida, y estará prohibido invadir las zonas no protegidas por la señalización.

El vehículo utilizado para la distribución de las señales y los conos permanecerá en todo momento con la iluminación activa, rotativo de situación, etc.

Si la señalización debe permanecer en horas nocturnas dispondrá de la correspondiente iluminación preceptiva, sobre todo al principio del corte con una cascada luminosa.

La colocación de los conos al efectuar el corte de carril se realizará en sentido ascendente es decir desde el inicio del corte hacia adelante.

22.2. Riesgos

En cuanto a los riesgos más frecuentes en estas operaciones podemos establecer los siguientes:

- Caídas de personas al mismo nivel.
- Pisadas sobre objetos.
- Choque contra objetos móviles.
- Golpes por objetos y herramientas.
- Atropellos o golpes por vehículos.
- Atrapamiento por o entre objetos.

22.3. Medidas preventivas

Respecto a las medidas preventivas que será necesario aplicar tenemos las siguientes:

- Siempre que sea factible se contará con el apoyo y ayuda de los Agentes de Tráfico, como actuación preferente si tenemos en cuenta su importante labor y eficacia.
- En la Evaluación de Riesgos, obligatoria y preceptiva, se establecerá de manera clara el Procedimiento y Métodos para realizar esta tarea. Artículo 16 Plan de prevención de riesgos laborales, evaluación de los riesgos y planificación de la acción preventiva. Ley 31 / 1995 Ley de Prevención de Riesgos Laborales”
- Informar y formar al personal encargado de su ejecución respecto a los riesgos inherentes a su trabajo, y manifestarles de manera clara el Procedimiento y Método establecido para su ejecución, según determinan los Artículos 18 y 19 de la Ley 31 / 1995 Ley de Prevención de Riesgos Laborales”
- Las señales se colocarán en el arcén derecho e izquierdo cruzando la calzada, o auxiliándose de un señalero, cuando no haya tráfico y esto sea posible sin correr peligro alguno.
- Una vez colocada toda la señalización se colocará la cuña de conos, el vehículo se meterá dentro de la cuña y colocará el carro luminoso y los paneles direccionales, complementando los conos.
- Una vez terminada la zona de corte, y dando el margen correspondiente se colocara la señal de “Fin de Obras”.

22.4. Retirada del corte de carril

Esta es una operación inversa a la indicada en el punto anterior, y en cuanto a los riesgos prácticamente son los mismos para ambos puntos, con la diferencia de que en el punto anterior vamos a favor del tráfico de la vía donde se produce la inversión del sentido, y en la retirada vamos en contra a dicho sentido.

Si se puede determinar alguna ventaja respecto a uno u otro caso, es que el corte de carril al llevar instalado un determinado tiempo los usuarios de la vía se habrán adaptado al mismo.

Es importantísimo mantener la iluminación del vehículo encargado de la retirada, en perfecto estado, y evidentemente tomar todas las precauciones necesarias para no invadir el carril contrario.

En la fase de retirada de carril el sentido de circulación del vehículo encargado de la retirada es marcha atrás.

Éste señalará la zona donde esté ubicado el furgón retirando la señalización y el peligro de estrechamiento existente.

Luego, el furgón parará en el arcén derecho con el carro luminoso enganchado al vehículo; y a continuación el vehículo realizará un cambio de sentido en el siguiente enlace para volver al comienzo del corte del carril y terminar de retirar la señalización según el avance del tráfico.