



MINISTERIO DE FOMENTO

Unidades / 41 / 12. Grupo de Castilla-La Mancha

MINISTERIO DE FOMENTO
 REGISTRO GENERAL
 110023 09.10.06
 Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla
ENTRADA
 16017 04.10.2006
 REGISTRO DE CALIDAD

SECRETARIA GENERAL DE INGENIEROS DE CARRETERAS
 DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
 SUBDIRECCIÓN GENERAL DE CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN

O F I C I O

S/REF.

Sr. Ingeniero Jefe
 DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO
 EN CASTILLA-LA MANCHA
 Pza. de Santa Clara, 7
 45071 TOLEDO

N/REF.

ASR/ad

FECHA

Madrid, 3 de octubre de 2006

ASUNTO

DE: R. VÁÑEZ
PARA: A. LÓPEZ (7 hojas)

Para su conocimiento y efectos y con el ruego de su traslado a los Ingenieros Jefes de Servicios de Conservación y Explotación, Jefes de Unidades Provinciales y Directores de Contratos de Conservación Integral se adjunta copia de "Modificación de la O.C. 324/97 COEX (TeleRuta).

EL SUBDIRECTOR GENERAL ADJUNTO
 DE CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN,

Fdo.: Agustín Sánchez Rey

Ministerio de Fomento
 3 DE OCT 2006
 Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla-La Mancha
 Dirección de Carreteras en Albacete
 5744



MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA GENERAL
DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL
DE CARRETERAS

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN

ASUNTO: Modificación de la O.C. 324/97 COEX (TeleRuta).

1º.- Con objeto de disponer de una información lo mas completa posible y actualizada sobre las operaciones de vialidad invernal, que desarrolla la Dirección General de Carreteras, la O.C. 324/97 COEX (TeleRuta) en su versión actual dispuso la obligación de remitir determinados datos, según el modelo nº 3 de la citada Orden, relativos a equipos en operación, kilómetros recorridos, toneladas de fundentes utilizadas, etc. para cada uno de los tramos afectados. Sin perjuicio de que dicha información continúe en el futuro elaborándose y transmitiéndose en la forma indicada, se ha estimado mas conveniente que el periodo al que se refiera sea de 24 h. (en lugar de los tres periodos diarios en los que hasta la fecha venía requiriéndose). En consecuencia el párrafo segundo del punto 3.3. de la O.C. 324/97 COEX (TeleRuta) quedará redactado en la forma siguiente:

"Dicha información complementaria se efectuará al menos una vez al día, durante los periodos de operaciones de vialidad invernal y se remitirá entre las 7,00 h. y las 7,30 h. refiriéndose sus datos al periodo de 24 horas transcurrido desde el informe anterior".

2º.- Por otra parte y con objeto de agilizar el envío y recepción de información, se considera conveniente que la comunicación se efectúe predominantemente vía correo electrónico (Internet), por lo que todos los Centros coordinadores de información a nivel provincial, deberán disponer antes de finalizar el año 2006 de los medios que permitan el acceso y utilización de dicho sistema de telecomunicación, de forma que el envío y recepción por medio de fax sólo se emplee a partir de dicha fecha de modo residual (como medio de confirmación o en periodos de fallo en la red o en lugares en donde no resulte accesible la vía de correo electrónico Internet). En virtud de lo anterior los apartados 5 y 6 de la O.C. 324/97 COEX (TeleRuta) quedarán redactados de la siguiente forma:

"5.- Medio de comunicación

El que resulte mas adecuado en cada circunstancia para asegurar en tiempo y forma el envío y recepción de la información y la fiabilidad sobre el contenido de la misma.

Preferentemente se utilizará el correo electrónico. La Dirección del Centro de Control de Explotación (TeleRuta) es tele-ruta@fomento.es.



Alternativamente, podrá también utilizarse el Fax, cuando no se encuentre operativo el modo anterior. El número de Fax de TeleRuta es 91/5.97.85.79.

Para lograr el objetivo de tener conocimiento permanentemente y en tiempo real de las incidencias importantes que se puedan producir, los Servicios de Conservación las comunicarán directamente al teléfono 91 597 51 51, en cualquier día y a cualquier hora.

Se consideran incidencias importantes las siguientes: todas las de vialidad invernal; todos los cortes de calzada por cualquier causa; cualquier incidencia en que se encuentre involucrado vehículo con mercancía peligrosa y los accidentes dentro de túneles y contra estructuras de puentes. En las de mercancías peligrosas y siempre que el producto transportado pueda causar por su explosión, incendio o volatilidad, graves daños humanos o materiales, se informará con más detalles.

Deberá confirmarse posteriormente la información por medio de correo electrónico o, en su defecto, de fax.

Por lo que respecta a las comunicaciones entre el punto de la carretera donde se detecte la incidencia y el puesto de control del responsable del envío de la información al Centro de Control de Explotación (Tele-Ruta), aquellas podrán organizarse y realizarse en la forma que en cada caso resulte más adecuada por su fiabilidad, economía y rapidez, recomendándose el empleo de teléfono y de las redes de radio.

6.- Formato de la información

En comunicaciones ordinarias diarias:

vía correo electrónico.- La dirección es tele-ruta@fomento.es

vía fax.- El número de Fax receptor es 91/5.97.85.79

Se utilizará el modelo nº 1 modificado (Anexo)

En comunicaciones extraordinarias sobre incidencias:

vía correo electrónico. La dirección es tele-ruta@fomento.es

vía fax.- El número de Fax receptor es 91/5.97.85.79

Se utilizará el modelo nº2 (Anexo).

En comunicaciones relativas a operaciones de mantenimiento de la vialidad

Se utilizará el modelo nº 3 (Anexo)

Cada incidencia se numerará en función del centro que comunique la misma, con el código (letras de matrícula) de provincia (máximo 2 caracteres), sector o centro de conservación en su caso (un carácter) y la numeración correlativa que corresponda (máximo de 5 caracteres), separados por un guión y disponiendo un total de 8



caracteres. En el caso de ser una empresa de conservación la comunicante de la incidencia, la citada empresa numerará las mismas con la incorporación del número de sector que tenga asignado, a continuación del código de provincia y guión, manteniendo el total de 8 caracteres. Por ejemplo MU-30015 sería la decimoquinta incidencia comunicada por el sector MU-3 y L-000123 sería la incidencia nº 123 de Lérida. La numeración de las incidencias se iniciará todos los años a partir de las cero horas del 1º de Enero.

Se indicará en el parte la fecha de la incidencia y la hora a la que se produjo. Cuando se normalice la situación, dando por resuelta la incidencia, se enviará un segundo parte con la fecha y hora de su resolución, manteniendo el numero de incidencia y el resto de los datos, pudiéndose modificar si se desea el cuadro de observaciones.

Se indicará en la casilla "causa de la incidencia" el grupo en el que aquella se pueda encuadrar, por ejemplo: meteorología, accidentes, acontecimientos, trabajos y obras, etc.

En el campo "incidencia", se describirá de forma escueta y clara la incidencia producida, precisando si se trata de un corte de calzada por periodo superior a 15 minutos, corte de carril que se prevea de duración superior a dos horas, cierre de un determinado tramo o circulación con cadenas. Por ejemplo: Corte de calzada por nieve, Puerto cerrado por nieve. Corte de calzada debido a vuelco de camión, Tramo cerrado por trabajos de despeje, etc.

En los casos de trabajos que produzcan cortes de calzada, la fecha y hora de la incidencia será la de inicio de los trabajos, comunicándose como de costumbre el final con un nuevo parte.

Se indicará la carretera donde ha ocurrido la incidencia y la tipología de la misma, así como los puntos kilométricos inicial y final del tramo afectado por la incidencia.

En el campo "tramo" se indicará de forma suficientemente precisa el lugar donde ha ocurrido la incidencia, indicando por ejemplo el puerto de montaña, poblaciones o enlaces anterior y posterior, ramal de enlace, etc.

En el campo "sentido" se indicará el sentido de circulación en el que se ha producido la incidencia. Para ello se especificará la capital de provincia más próxima. Si ello no es posible se expresará la localidad más importante y próxima.

Se indicarán los carriles afectados, la duración prevista estimada de la incidencia y en el cuadro de observaciones se harán las precisiones que se estimen oportunas al objeto de una mejor comprensión y clasificación de la incidencia por parte del operador del Servicio Tele-Ruta.



Finalmente se reseñarán los datos del comunicante, así como su número de teléfono, dirección de correo electrónico y número de fax por si fuese necesario precisar más la incidencia comunicada.

Madrid, 26 de septiembre de 2006
EL SUBDIRECTOR GENERAL ADJUNTO
DE CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN,

Fdo.: Agustín Sánchez Rey

Madrid, 26 de septiembre de
EL SUBDIRECTOR GENERAL DE
CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN,

Fdo.: Vicente Vilanova Martínez Falero

Madrid, 28 de septiembre de 2006
EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS

Fdo.: Francisco J. Criado Ballesteros

SRES. SUBDIRECTORES GENERALES, JEFES DE DEMARCACIONES DE CARRETERAS, JEFES DE UNIDADES DE CARRETERAS, INGENIEROS INSPECTORES DE EXPLOTACIÓN DE AUTOPISTAS DE PEAJE E INGENIEROS JEFES DE LOS SERVICIOS DE CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE CARRETERAS.



MINISTERIO
DE FOMENTO

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL
ESTADO EN CASTILLA LA MANCHA

UNIDAD DE CARRETERAS EN ALBACETE

REUNION VIALIDAD INVERNAL
MADRID 4 DE OCTUBRE DE 2006

COPIA

DIRECTOR GENERAL (Pasar revista de la maquinaria)

Subdirector General de Conservación y Explotación

- Revisión de estaciones meteorológicas
- Planes Operativos
- Organización de la cadena de mando y comunicación
- Comunicaciones a Tele-Ruta (solo habrá un parte a las 9 horas de la mañana en lugar de tres y por correo electrónico en lugar de Fax.)
- Evaluar los medios disponibles y maquinaria, es importante que la maquinaria disponga de GPS, para saber por donde pasa y a que hora.
- Estudio de posibles mejoras, maquinaria fundentes.
- Mejora de instalaciones, tales como aparcamientos, pasos de mediana.
- Identificación de los puntos o problemas de mayor conflictividad

EN LOS CORTES DE TRAFICO HAY QUE PECAR POR EXCESO

Ángel Sánchez Vicente

PROTOCOLOS

- Tener cuanto antes los protocolos y planes operativos en los protocolos no tiene por que estar integrados los planes operativos que son internos (ver nota de servicio)
El plan operativo es el fundamento de que el sistema funcione y para ello se tienen que analizar en ellos los puntos conflictivos y como se resuelve enlaces, viaductos, etc.. Hay que plantearse una serie de cuestiones si los UNIMOG funcionan en los enlaces, etc.
Tener claro cuales han sido los problemas graves que se hayan planteado, que en algunos casos han sido consecuencia de acumulación de problemas leves que no se han ido resolviendo.
- Revisión de camiones y fundentes
- Señalización variable en las furgonetas.

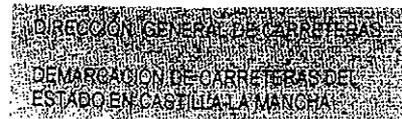
Luis Azcue

Los problemas que se pueden plantear en la viabilidad invernal son la nieve, el hielo y en menor medida la niebla.

- Estudiar bien el tema de salmueras.
- Los cortes que se comuniquen o se soliciten por Fax a Tráfico para que quede constancia.
- Que se realice con todo rigor los Protocolos provinciales y los planes operativos.



MINISTERIO
DE FOMENTO



UNIDAD DE CARRETERAS EN ALBACETE

Carlos Casas

Durante la vialidad invernal ver la posibilidad de desmontar barrera en mediana y poner de plástico relleno de tierra en unos 8 m. aproximadamente en cada paso.

Hernando del Cura

- Corte de tráfico parciales
- Aumentar las estaciones meteorológicas ya que las de tráfico no dan los datos en tiempo real.

Ángel Sánchez

- Antes de finalizar el mes enviar Plan Operativo y Protocolos

DIRECTOR GENERAL

- Promover coordinación con Tráfico y la Guardia Civil.
- No se puede negar información a las Subdelegaciones del Gobierno, si ellos quieren que los planes operativos estén en el protocolo se incluyen, pero el control de la maquinaria y medios hay que dejar claro que es nuestra competencia, si hay discrepancia dejar claro nuestra postura.
- Preocupación en que se ejecute el presupuesto de conservación este año 2006.