

Segundo.—El anexo II de la Orden de 11 de mayo de 1988 queda sustituido por la tabla que figura en el apartado II del anexo número 1 del Reglamento de la Administración Pública del Agua y de la Planificación Hidrológica.

Tercero.—La referencia a la Dirección General de Obras Hidráulicas contenida en el apartado cuarto de la Orden de 11 de mayo de 1988, debe sustituirse por la de la Dirección General de Calidad de las Aguas.

Cuarto.—Esta Orden entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 30 de noviembre de 1994.

BORRELL FONTELLES

Ilma. Sra. Secretaria de Estado de Medio Ambiente y Vivienda.

27472 ORDEN de 1 de diciembre de 1994 por la que se desarrolla el artículo 235 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de supresión y protección de pasos a nivel.

La necesidad de adecuar las normas reglamentarias sobre pasos a nivel, alguna de las cuales data del pasado siglo, a las reglas establecidas en el artículo 235 y concordantes del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, exige la aprobación de una nueva regulación en la materia que por su naturaleza contribuirá a la seguridad de la circulación vial, toda vez que su finalidad es no sólo mejorar la prestación de los servicios ferroviarios, sino también incrementar la seguridad de la circulación en los citados cruces a nivel de las carreteras y otras vías de comunicación con las líneas férreas.

En su virtud, en uso de las facultades otorgadas por el artículo 235 y la disposición adicional undécima del citado Reglamento, dispongo:

CAPITULO I

Supresión de pasos a nivel

Artículo 1. *Prohibición de establecimiento de nuevos pasos a nivel.*

De conformidad con lo establecido en el artículo 235.1 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT), aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, los cruces de carreteras u otras vías de comunicación con líneas férreas que se produzcan por el nuevo establecimiento o la modificación de unas u otras deberán, en todo caso, realizarse a distinto nivel.

Únicamente con carácter excepcional y por causas absolutamente justificadas podrá autorizarse el establecimiento provisional, por el tiempo estrictamente preciso, de nuevos pasos a nivel, que deberán estar protegidos con arreglo a lo dispuesto en el número 4 del citado artículo y a lo que se establece en esta Orden.

Artículo 2. *Programas de supresión de pasos a nivel.*

1. En cumplimiento de lo establecido en los números 3, 5 y 6 del artículo 235 del ROTT, los organismos o entidades que tengan a su cargo las carreteras y la infraestructura ferroviaria elaborarán sendos programas plurianuales para la supresión de los pasos a nivel existentes.

2. Deberán incluirse en dichos programas de supresión todos los pasos a nivel que se encuentren situados en líneas en las que se establezcan circulaciones ferroviarias a velocidad igual o superior a 160 kilómetros/hora, así como todos aquéllos cuyo momento de circulación (AT), definido en el artículo 235 del ROTT, presente un valor igual o superior a 24.000, sustituyéndolos, en su caso, por cruces a distinto nivel.

3. La supresión de los pasos a nivel será por cuenta de los organismos o entidades titulares de las carreteras o de la infraestructura ferroviaria, de acuerdo con los parámetros y circunstancias establecidos en los números 5 y 6 del artículo 235 del ROTT.

4. Los costes inherentes al desarrollo de los programas de supresión serán incluidos en los presupuestos de inversión de cada organismo o entidad que deba asumir la financiación.

Artículo 3. *Supresión de pasos a nivel.*

1. En aquellos tramos de línea férrea en los que la distancia entre pasos a nivel sea igual o inferior a 500 metros medidos a lo largo de la vía entre los ejes de la carretera o camino de cada paso a nivel, deberá procederse a la concentración de los mismos en un solo paso a nivel o, preferentemente, a distinto nivel, enlazándolos entre sí mediante los caminos paralelos a la vía férrea que resulten necesarios.

2. Se promoverá la concentración en uno solo, en la forma establecida en el número anterior, de aquellos pasos a nivel que no disten entre sí más de 1.000 metros medidos a lo largo de la vía, procediéndose a dicha concentración con la mayor urgencia que permita la disponibilidad de los medios existentes.

3. En todo proyecto de duplicación de vía férrea o de modificación de trazado de las actuales líneas ferroviarias, deberá preverse la supresión de los pasos a nivel existentes.

4. La construcción de un paso a distinto nivel conllevará la clausura de todos los pasos a nivel que aquél sustituya.

5. La supresión de todos los pasos a nivel existentes en un tramo de línea férrea será requisito inexcusable para que en dicho tramo puedan establecerse circulaciones ferroviarias a velocidades iguales o superiores a 200 kilómetros/hora.

Artículo 4. *Utilización de terrenos necesarios para las obras de supresión o protección de pasos a nivel.*

1. De conformidad con lo establecido en el artículo 153.1 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), y en los artículos 233.1 y 235.2 de su Reglamento, la aprobación administrativa del correspondiente proyecto de supresión o protección de pasos a nivel, llevará aneja la declaración de utilidad pública y la urgencia de la ocupación a efectos de la expropiación de los terrenos necesarios para la realización de las oportunas obras.

2. Los proyectos de supresión de pasos a nivel serán sometidos, previamente a su aprobación, a los trámites de informe e información pública establecidos en el artículo 228 del ROTT. Cuando tales proyectos afecten a planes urbanísticos se requerirá la oportuna licencia en los casos y términos establecidos en la legislación vigente.

3. Al objeto de coordinar y hacer compatibles las actuaciones necesarias para la supresión de los pasos a nivel, los entes urbanísticos responsables del planeamiento y aquéllos que acuerden la elaboración o revisen los planes de ordenación urbana, solicitarán del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente

la información pertinente sobre la planificación ferroviaria.

4. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 287.10 del ROTT, la construcción de nuevas urbanizaciones y centros o establecimientos, tales como hospitales, centros deportivos, docentes, culturales u otros equipamientos equivalentes, implicará la obligación de construir un cruce a distinto nivel y, en su caso, la supresión del paso a nivel preexistente, cuando el acceso a aquéllos conlleve la necesidad de cruzar una línea férrea, siendo el coste de tal construcción y, en su caso, supresión, de cuenta del promotor de la urbanización o establecimiento. En cualquier caso, la entidad promotora presentará un proyecto específico de los accesos a la misma, incluidos los aspectos de parcelación, red viaria y servicios urbanos que incidan sobre las zonas de dominio público, servidumbre y afección del ferrocarril.

Artículo 5. Competencia de los Gobernadores civiles y Delegados del Gobierno.

En los supuestos en que se produzca desacuerdo en cuanto a la solución a dar a la supresión o protección de un paso a nivel, o en relación con la medición de su momento de circulación, entre los organismos o entidades que tengan a su cargo la infraestructura ferroviaria y la carretera o camino, el correspondiente Gobernador civil o Delegado del Gobierno, de oficio o a instancia de la entidad explotadora de la infraestructura o de cualquier otro interesado y, en todo caso, previo informe de aquélla, resolverá sobre la solución más adecuada en dicho caso, teniendo en cuenta las disposiciones contenidas en esta Orden.

Artículo 6. Régimen de los pasos a nivel subsistentes.

Los pasos a nivel que resulten subsistentes deberán contar con los sistemas de protección y señalización adecuados para garantizar su seguridad que en cada caso los correspondan con arreglo a lo establecido en el capítulo siguiente.

CAPITULO II

Normas de seguridad aplicables a los pasos a nivel

Artículo 7. Conceptos generales.

A los efectos establecidos en esta Orden, se entenderá por:

1. Pasos a nivel en vía general: Aquéllos que se encuentren situados dentro de la zona comprendida entre las señales de entrada de dos estaciones ferroviarias consecutivas.

2. Pasos a nivel en estaciones: Aquéllos que se encuentren situados dentro de la zona comprendida entre las señales de entrada de una estación ferroviaria.

3. Señales luminosas o de balizamiento: Aquéllas que son accionadas por el paso de los trenes, mediante dispositivos adecuados instalados en las proximidades del paso a nivel, o cuyo accionamiento se produce como consecuencia de actuaciones ajenas al paso de los trenes, tales como cambios en la señalización ferroviaria de las estaciones, establecimiento de itinerarios, accionamiento por el operario encargado de ello, u otros modos similares.

Artículo 8. Clases de protección.

Se establecen las siguientes cinco clases de protección para los pasos a nivel:

a) Clase A.—Pasos a nivel sin guardería protegidos exclusivamente por señales fijas.

b) Clase B.—Pasos a nivel protegidos por señales luminosas.

c) Clase C.—Pasos a nivel protegidos por semibarreras, dobles semibarreras, o barreras automáticas o enclavadas.

d) Clase D.—Pasos a nivel protegidos en régimen de consigna.

e) Clase E.—Pasos a nivel protegidos por barreras o semibarreras con guardería a pie de paso.

Artículo 9. Protección de clase A.

El establecimiento de protección de clase A conllevará la instalación de la siguiente señalización:

1. Señalización a la vía férrea:

Sendos cartelones de «Silbar» («S»), de dimensiones 0,60 x 0,40 metros, colocados sobre postes entre 1,50 y 2,50 metros de altura sobre el plano de rodadura y situados a 500 metros a cada lado del eje del paso, o a una distancia menor cuando las condiciones de trazado de la línea, la topografía del terreno o la velocidad de circulación así lo aconsejen.

En aquellos pasos a nivel en que la visibilidad para el usuario de la carretera o camino, desde cinco metros antes del carril más próximo de la vía, sea inferior a 500 metros medidos sobre el eje de ésta, se repetirán los cartelones de «Silbar» («S») a una distancia igual a la mitad de la que corresponda según el párrafo anterior.

2. Señalización a la carretera o camino:

2.1 Señalización fija vertical:

2.1.1 Señal de paso a nivel sin barreras, establecida en el artículo 149.5, P-8, del Reglamento General de Circulación (en adelante RGC), aprobado por el Real Decreto 13/1992, de 17 de enero.

2.1.2 Señales de aproximación de peligro, establecidas en el artículo 149.5, P-9.a, P-9.b y P-9.c y P-10.a, P-10.b y P-10.c, del RGC, siempre que las condiciones del camino o carretera lo permitan. En caso contrario, estas señales se sustituirán por una placa complementaria, indicadora de la distancia hasta el paso, situada en el mismo poste de la señal de paso a nivel sin barreras.

2.1.3 Señal de situación de paso a nivel sin barreras, establecida en el artículo 149.5, P-11 y P-11.a, del RGC, según proceda, situada en el mismo poste que la de detención obligatoria.

2.1.4 Señal de detención obligatoria, establecida en el artículo 151.2, R-2 del RGC.

2.2 Señalización fija horizontal:

Cuando las características del pavimento de la carretera o camino lo permitan, se instalarán las siguientes marcas viales, reguladas en la norma 8.2-IC «Marcas Viales» de la Instrucción de Carreteras, aprobada por la Orden del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo de 16 de julio de 1987:

2.2.1 Letras P y N, establecidas en el apartado 3.7.3, M. 7-5, E-11.

2.2.2 Línea longitudinal continua adosada a otra discontinua de longitud adecuada, establecida en el apartado 3.2.2, M.2.2, E-9 y E-11. En áreas urbanas y cuando las características de la circulación lo aconsejen y las de la carretera o camino lo permitan, esta marca se sustituirá por una separación física entre ambos sentidos de circulación.

2.2.3 Línea transversal continua, establecida en el apartado 3.4.1, M.4.1, E-11.

Artículo 10. Aplicación de la protección de clase A.

La protección de clase A se establecerá en los pasos a nivel que presenten las siguientes características:

1. Pasos a nivel en vía general:

1.1 En líneas en las que no se alcancen por el paso a nivel velocidades superiores a 40 kilómetros/hora, cuando el momento de circulación (AT) de aquél presente un valor menor a 2.500.

1.2 En líneas en las que se alcancen por el paso a nivel velocidades ferroviarias superiores a 40 kilómetros/hora e inferiores a 120 kilómetros/hora, cuando el momento de circulación (AT) de dicho paso a nivel presente un valor igual o menor a 1.500.

1.3 En líneas en las que se alcancen por el paso a nivel velocidades ferroviarias iguales o superiores a 120 kilómetros/hora e inferiores a 160 kilómetros/hora, cuando el momento de circulación (AT) del paso a nivel presente un valor igual o menor a 1.000.

2. Pasos a nivel en estaciones.—Sólo con carácter transitorio se admitirá el establecimiento de esta clase de protección hasta tanto sea posible establecer la protección de clase B o C que, conforme a lo determinado en los siguientes artículos, corresponda en cada caso.

Artículo 11. Protección de clase B.

El establecimiento de protección de clase B conllevará la instalación de la siguiente señalización:

1. Señalización a la vía férrea.—Idéntica señalización a la establecida en el número 1 del artículo 9 para la protección de clase A.

En esta clase de protección se recomienda que dicha señalización se complemente con otra de tipo luminoso que advierta a los maquinistas sobre la situación en que se encuentra la señalización a la carretera. Las características de esta señalización se ajustarán a las normas de circulación de régimen interior de la empresa explotadora de la infraestructura ferroviaria.

En áreas urbanas y siempre que el paso a nivel esté dotado de la señalización acústica establecida en el número 2.4 de este artículo, se podrá prescindir de la señal de «Silbar» («S») establecida en el número 1 del artículo 9 para el nivel de protección de clase A.

2. Señalización a la carretera o camino:

2.1 Señalización fija vertical:

2.1.1 Idéntica señalización a la establecida en los números 2.1.1, 2.1.2 y 2.1.3 del artículo 9 para la protección de clase A.

2.1.2. Señal de cruce regulado por semáforo, establecida en el artículo 149.5, P-3, del RGC, que irá colocada en el mismo poste que la establecida en el número 2.1.1 del artículo 9 y encima de la misma.

2.1.3 Señal de adelantamiento prohibido, establecida en el artículo 154, R-305, del RGC, que irá colocada en concordancia con la marca establecida en el número 2.2.2 del artículo 9.

2.2 Señalización fija horizontal.—Idéntica señalización a la establecida en el número 2.2 del artículo 9 para la protección de clase A.

2.3 Señalización luminosa.—Semáforo de dos luces rojas alternativamente intermitentes, establecido en el artículo 146.2 del RGC.

Esta señal se colocará, en todo caso, en el lado derecho de la calzada conforme al sentido de la circulación que se aproxima al paso. Cuando las condiciones de visibilidad lo exijan o la intensidad de circulación por la carretera así lo aconseje, se situará también en el lado izquierdo de la calzada.

La señal habrá de entrar en funcionamiento, como mínimo, 30 segundos antes del paso de cada circulación ferroviaria.

En áreas urbanas y en presencia de instalaciones semafóricas reguladoras del cruce de las calles, se establecerá la necesaria compatibilidad de estas últimas instalaciones semafóricas con la luminosa de que esté dotado el paso a nivel.

En áreas urbanas, cuando el número de peatones que utilicen el paso a nivel así lo aconseje, se complementará la señalización luminosa o de balizamiento con señales luminosas específicas para peatones, creando asimismo y dentro del pavimento del paso a nivel, una zona reservada para uso exclusivo de peatones que permita separar de forma clara a éstos del tráfico por carretera que discurre por el paso a nivel.

2.4 Señalización acústica.—Salvo que las condiciones del entorno no lo aconsejen, la señal luminosa establecida en el número anterior irá reforzada por una señal acústica que entrará en funcionamiento simultáneamente con aquélla.

Artículo 12. Aplicación de la protección de clase B.

La protección de clase B se establecerá en los pasos a nivel que presenten las siguientes características:

1. Pasos a nivel en vía general:

1.1 En líneas en las que se alcancen por el paso a nivel velocidades ferroviarias superiores a 40 kilómetros/hora e inferiores a 120 kilómetros/hora:

1.1.1 Cuando el momento de circulación (AT) del paso a nivel presente un valor menor a 10.000 e igual o mayor a 2.500 y el factor (A) sea menor a 100.

1.1.2 Cuando el momento de circulación (AT) del paso a nivel presente un valor mayor a 1.500 y menor a 2.500.

1.2 En líneas en las que se alcancen por el paso a nivel velocidades ferroviarias iguales o superiores a 120 kilómetros/hora e inferiores a 160 kilómetros/hora:

1.2.1. Cuando el momento de circulación (AT) del paso a nivel presente un valor menor a 10.000 e igual o mayor a 2.500 y el factor (A) sea menor a 100.

1.2.2 Cuando el momento de circulación (AT) del paso a nivel presente un valor mayor a 1.000 y menor a 2.500.

2. Pasos a nivel en estaciones:

2.1 En líneas en las que se alcancen por el paso a nivel velocidades ferroviarias superiores a 40 kilómetros/hora e inferiores a 120 kilómetros/hora:

2.1.1 Cuando el momento de circulación (AT) del paso a nivel presente un valor menor a 10.000 e igual o mayor a 2.500 y el factor (A) sea menor a 100.

2.1.2 Cuando el momento de circulación (AT) del paso a nivel presente un valor menor a 2.500.

2.2 En líneas en las que se alcancen por el paso a nivel velocidades ferroviarias iguales o superiores a 120 kilómetros/hora e inferiores a 160 kilómetros/hora:

2.2.1 Cuando el momento de circulación (AT) del paso a nivel presente un valor menor a 10.000 e igual o mayor a 1.500 y el factor (A) sea menor a 100.

2.2.2 Cuando el momento de circulación (AT) del paso a nivel presente un valor menor a 1.500.

Artículo 13. Protección de clase C.

El establecimiento de la protección de clase C conllevará la instalación de la siguiente señalización:

1. Señalización a la vía férrea:

Idéntica señalización a la establecida en el número 1 del artículo 11 para la protección de clase B.

2. Señalización a la carretera o camino:

2.1 Señalización fija vertical:

2.1.1 Señal de paso a nivel con barreras, establecida en el artículo 149.5, P-7, del RGC.

2.1.2 Señales de aproximación de peligro, establecidas en el artículo 149.5, P-9.a, P-9.b y P-9.c y P-10.a, P-10.b y P-10.c, del RGC, siempre que las condiciones del camino o carretera lo permitan. En caso contrario, estas señales serán sustituidas por una placa complementaria, indicadora de la distancia hasta el paso, situada en el mismo poste de la señal de paso a nivel con barreras.

2.2 Señalización fija horizontal.—Idéntica señalización a la establecida en el número 2.2 del artículo 9 para la protección de clase A.

2.3 Señalización luminosa.—Idéntica señalización a la establecida en el número 2.3 del artículo 11 para la protección de clase B.

En esta protección, las señales luminosas entrarán en funcionamiento, como mínimo, 45 segundos antes del paso de cada circulación ferroviaria, cuando se trate de pasos a nivel situados en líneas en que la velocidad ferroviaria más rápida sea inferior a 160 kilómetros/hora. Si existieran circulaciones ferroviarias a velocidad igual o superior a la indicada, el tiempo de entrada en funcionamiento de las señales será, como mínimo, de 60 segundos antes del paso de cada circulación ferroviaria.

En todo caso, cuando se trate, conforme a las previsiones del número 2.5 de este artículo, de instalaciones de protección con dobles semibarreras, el funcionamiento de las señales luminosas se iniciará, como mínimo, 60 segundos antes del paso de cada circulación ferroviaria, con independencia de las velocidades que se alcancen en la línea de que se trate.

2.4 Señalización acústica.—Idéntica señalización a la establecida en el número 2.4 del artículo 11 para la protección de clase B.

2.5 Señalización de balizamiento.—Semibarreras, dobles semibarreras o barreras móviles, establecidas en el artículo 144.1.b) del RGC, de funcionamiento automático o enclavado.

Las semibarreras, dobles semibarreras o barreras se situarán a cinco metros del carril más próximo de la vía férrea, salvo que las características físicas del entorno no lo permitan.

Las pértigas de las barreras o semibarreras simples y de las semibarreras de entrada cuando se trate de instalaciones de dobles semibarreras, iniciarán el descenso una vez transcurridos de seis a ocho segundos desde el inicio de los destellos de la señalización luminosa e invertirán en aquél, hasta alcanzar la posición horizontal, un tiempo de siete a 10 segundos, de forma tal que, en todo caso, queden cerradas, como mínimo, 30 segundos antes del paso de cada circulación ferroviaria. Las pértigas de las semibarreras de salida, en las instalaciones de dobles semibarreras, iniciarán el descenso cuando las de entrada hayan alcanzado la posición horizontal.

Cuando así lo aconsejen las circunstancias de visibilidad, las barreras, semibarreras o dobles semibarreras deberán disponer de luces rojas y blancas e incluso de proyectores que las iluminen en tanto no estén completamente levantadas.

Las instalaciones con barreras, semibarreras o dobles semibarreras enclavadas estarán dotadas de sistemas de accionamiento, siempre que el órgano o entidad titular de la carretera lo considere necesario, a fin de que el tiempo que el paso a nivel permanezca cerrado sea el mínimo posible y ello resulte compatible con la seguridad de la circulación ferroviaria, a juicio de la empresa explotadora.

En áreas urbanas y en presencia de instalaciones semafóricas reguladoras del cruce de las calles, se establecerá la necesaria compatibilidad de estas últimas instalaciones semafóricas con la señalización de balizamiento y luminosa de que esté dotado el paso a nivel.

En áreas urbanas, cuando el número de peatones que utilicen el paso a nivel así lo aconseje, se complementará la señalización luminosa o de balizamiento con señales luminosas específicas para peatones, creando asimismo y dentro del pavimento del paso a nivel, una zona reservada para uso exclusivo de peatones que permita separar de forma clara a éstos del tráfico por carretera que discurre por el paso a nivel.

Artículo 14. Aplicación de la protección de clase C.

La protección de clase C se establecerá en los pasos a nivel que presenten las siguientes características:

1. Pasos a nivel en vía general.—En líneas en las que se alcancen por el paso a nivel velocidades superiores a 40 kilómetros/hora e inferiores a 160 kilómetros/hora:

1.1 Cuando el momento de circulación (AT) del paso a nivel presente un valor menor a 24.000 e igual o mayor a 10.000.

1.2 Cuando el momento de circulación (AT) del paso a nivel presente un valor menor a 10.000 e igual o mayor a 2.500 y el factor (A) sea mayor o igual a 100.

2. Pasos a nivel en estaciones:

2.1 En líneas en las que se alcancen por el paso a nivel velocidades superiores a 40 kilómetros/hora e inferiores a 120 kilómetros/hora:

2.1.1 Cuando el momento de circulación (AT) del paso a nivel presente un valor mayor o igual a 10.000 y menor a 24.000.

2.1.2 Cuando el momento de circulación (AT) del paso a nivel presente un valor menor a 10.000 y mayor o igual a 2.500 y el factor (A) sea mayor o igual a 100.

2.2 En líneas en las que se alcancen por el paso a nivel velocidades ferroviarias superiores o iguales a 120 kilómetros/hora e inferiores a 160 kilómetros/hora:

2.2.1 Cuando el momento de circulación (AT) del paso a nivel presente un valor mayor o igual a 10.000 y menor a 24.000.

2.2.2 Cuando el momento de circulación (AT) del paso a nivel presente un valor menor a 10.000 y mayor o igual a 1.500 y el factor (A) sea mayor o igual a 100.

Artículo 15. Protección de clase D.

El establecimiento de la protección de clase D conllevará la instalación de la siguiente señalización:

1. Señalización a la vía férrea.—Sendos cartelones de «Silbar» («S»), de dimensiones 0,60 x 0,40 metros, colocados sobre postes de 1,50 metros de altura sobre el plano de rodadura y situados a una distancia no superior a 100 metros a cada lado del eje del paso a nivel.

2. Señalización a la carretera o camino.—La señalización correspondiente a la carretera será de características idénticas a la establecida en el artículo 9 para el nivel de protección de clase A, a la que se añadirá la de otros peligros, establecida en el artículo 149.5, P-50, del RGC, situada en el mismo poste que la de paso a nivel sin barreras.

3. Otras medidas de protección.—La señalización que corresponda instalar, conforme a lo establecido en este artículo, se completará con las siguientes medidas de seguridad, que deberán quedar reflejadas en las normas de circulación de régimen interior de la empresa explotadora de la infraestructura ferroviaria:

El tren efectuará una parada momentánea antes de cruzar el paso a nivel.

Un agente procederá al corte de circulación de la carretera, camino o calle, actuando sobre las correspondientes señales manuales o bien por accionamiento de las señales luminosas o de balizamiento, si el paso dispone de ellas.

Se emitirá una señal de atención mediante el silbato de la locomotora.

Una vez protegido el paso a nivel, el tren marchará a paso de hombre hasta rebasar completamente el mismo.

Una vez el tren haya rebasado completamente el paso a nivel, un agente procederá a desactivar la señalización utilizada anteriormente para la protección del paso, permitiendo el libre tránsito de carretera por el mismo.

Artículo 16. *Aplicación de la protección de clase D.*

La protección de clase D se establecerá en líneas en las que no se alcancen por el paso a nivel velocidades ferroviarias superiores a 40 kilómetros/hora, cuando el momento de circulación (AT) de éste presente un valor mayor o igual a 2.500.

Esta clase de protección podrá ser sustituida por la de clase B o C siempre que exista acuerdo entre la administración titular de la carretera o camino y la empresa explotadora de la infraestructura ferroviaria, que habrá de quedar reflejado en la correspondiente acta suscrita por ambas partes.

Artículo 17. *Protección de clase E.*

El establecimiento de la protección de clase E conllevará la instalación de la siguiente señalización:

1. Señalización a la vía férrea.—Idéntica señalización a la establecida en el número 1 del artículo 9 para la protección de clase A.

2. Señalización a la carretera o camino:

2.1 Señalización fija vertical y horizontal.—Idéntica señalización a la establecida en los números 2.1 y 2.2 del artículo 13 para la protección de clase C.

2.2 Señalización luminosa y acústica.—La instalación de este tipo de señales será discrecional y, caso de instalarse, se ajustarán a lo establecido en los números 2.3 y 2.4 del artículo 11 para la protección de clase B.

2.3 Señalización de balizamiento.—Barreras o semibarreras móviles, establecidas en el artículo 144.1.b) del RGC, accionadas por el correspondiente guardabarreras, manualmente o por cualquier tipo de mecanismo, si bien, cuando se trate de pasos a nivel en estación, habrán de disponer de un dispositivo que permita su coordinación con la señalización de la estación.

Las barreras o semibarreras habrán de quedar cerradas, como mínimo, 60 segundos antes del paso de cada circulación ferroviaria.

2.4 Esta clase de protección conllevará además la instalación de un teléfono cuyo uso se regulará por las correspondientes normas de circulación de régimen interior de la compañía explotadora de la infraestructura ferroviaria, a través del cual se notificarán al guardabarreras las circulaciones ferroviarias inmediatas.

Artículo 18. *Aplicación de la protección de clase E.*

La protección de clase E se establecerá únicamente con carácter transitorio hasta tanto se proteja el paso con la protección de clase B o C que en cada caso corresponda.

Disposición adicional primera.

Los sistemas de señalización de pasos a nivel deberán ser homologados por el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente o, en su caso, por el órgano competente en materia de ferrocarriles de la correspondiente Comunidad Autónoma en relación con las infraestructuras ferroviarias de su competencia, debiendo considerarse, a tal efecto, la adecuación de sus características técnicas y funcionamiento en relación con la seguridad y fluidez del tráfico tanto vial como ferroviario.

Una vez homologados dichos sistemas, la administración correspondiente, a solicitud de la empresa titular de la explotación de la infraestructura ferroviaria o del organismo competente sobre la carretera o camino, autorizará su instalación, en las condiciones establecidas en esta Orden, previo informe del organismo o entidad que tenga a su cargo la carretera o camino o la explotación de la infraestructura ferroviaria.

Disposición adicional segunda.

A partir de la entrada en vigor de esta Orden, los organismos o entidades competentes sobre las correspondientes infraestructuras ferroviarias y carreteras y las empresas explotadoras de las infraestructuras ferroviarias afectadas, procederán a la elaboración de programas plurianuales de supresión y transformación de pasos a nivel de uso público conforme a las normas establecidas en el artículo 2.

Disposición adicional tercera.

A partir de la entrada en vigor de esta Orden, el órgano administrativo competente procederá a la revisión de todas las autorizaciones de pasos a nivel particulares actualmente existentes, imponiendo a sus titulares nuevas condiciones de seguridad o de paso cuando las condiciones del cruce hubieran variado desde la fecha de su otorgamiento, ya proceda la variación de la modificación de las circunstancias incidentes en la infraestructura ferroviaria, en la carretera o en ambas a la vez.

Disposición adicional cuarta.

A partir de la entrada en vigor de esta Orden, las empresas explotadoras de las infraestructuras ferroviarias y los organismos o entidades titulares de las correspondientes carreteras y caminos, revisarán anualmente los datos estadísticos que resulten precisos para determinar el momento de circulación (AT) de cada paso a nivel, procediendo a modificar, en su caso, la clase de protección que corresponda.

Disposición adicional quinta.

No tendrán la consideración de pasos a nivel a los efectos establecidos en esta Orden, las intersecciones de caminos o vías de comunicación con líneas férreas cuando éstas se produzcan dentro de zonas industriales o portuarias o en los accesos a las mismas, siempre que se den conjuntamente las siguientes circunstancias:

a) Que dichas líneas férreas compartan con el sistema viario la regulación de los tráficos en los puntos de cruce.

b) Que la preferencia en dichos puntos quede marcada en cada momento por el propio sistema regulador, pudiéndose llegar a compartir la plataforma de la línea ferroviaria con el tráfico viario.

c) Que la concurrencia de dichas circunstancias haya sido previamente declarada por el órgano administrativo competente sobre la infraestructura ferroviaria, previo informe de la empresa explotadora de la misma.

Dichas intersecciones habrán de dotarse de la protección de clase A o D que corresponda conforme a lo establecido en esta Orden y los trenes deberán limitarse a circular por aquéllas a velocidad igual o inferior a 40 kilómetros/hora.

Disposición adicional sexta.

A partir de la entrada en vigor de esta Orden, las empresas explotadoras de las infraestructuras ferroviarias y los órganos o entidades titulares de las carreteras y caminos, procederán, de acuerdo con sus disponibilidades presupuestarias, a la instalación de las correspondientes señales a la vía férrea y a la carretera o camino, de acuerdo con lo establecido para cada uno de los sistemas viarios en esta Orden.

Los costes de instalación y los gastos de conservación de las señales fijas en la línea férrea serán a cargo de la empresa explotadora de la infraestructura ferroviaria, y las de las señales fijas en la carretera o camino serán a cargo del titular de los mismos, siendo cada uno de ellos responsables de dicha señalización, a fin de asegurar su adecuada instalación y conservación.

Disposición transitoria primera.

Hasta tanto se proceda, en los plazos determinados en los correspondientes programas, a la supresión de los pasos a nivel incluidos en el número 2 del artículo 2, se establecerá en ellos la clase de protección de las establecidas en esta Orden que les corresponda, conforme a las siguientes reglas:

1. Pasos a nivel en vía general:

1.1 En líneas en las que no se alcancen por el paso a nivel velocidades ferroviarias iguales o superiores a 160 kilómetros/hora, cuando el momento de circulación (AT) de éste presente un valor igual o superior a 24.000, se establecerá la protección de clase C.

1.2 En líneas en las que se alcancen por el paso a nivel velocidades ferroviarias iguales o superiores a 160 kilómetros/hora e inferiores a 200 kilómetros/hora:

1.2.1 Cuando el momento de circulación (AT) del paso a nivel presente un valor superior o igual a 2.500, se establecerá la protección de clase C, acompañado de guardería a pie de paso e instalación de teléfono.

1.2.2 Cuando el momento de circulación (AT) del paso a nivel presente un valor menor a 2.500, se establecerá la protección de clase B, acompañado de guardería a pie de paso e instalación de teléfono.

2. Pasos a nivel en estaciones:

2.1 En líneas en las que no se alcancen velocidades ferroviarias iguales o superiores a 160 kilómetros/hora, cuando el momento de circulación (AT) del paso a nivel presente un valor igual o superior a 24.000, se establecerá el nivel de protección C, siendo recomendable la separación física de los sentidos de circulación de la carretera cuando se alcancen en la línea velocidades ferroviarias superiores a 120 kilómetros/hora.

2.2 En líneas en las que se alcancen velocidades ferroviarias iguales o superiores a 160 kilómetros/hora e inferiores a 200 kilómetros/hora:

2.2.1 Cuando el momento de circulación (AT) del paso a nivel presente un valor igual o superior a 24.000, se establecerá la protección de clase C, con separación física de los sentidos de circulación de la carretera, o en su defecto con instalación de dobles semibarreras.

2.2.2 Cuando el momento de circulación (AT) del paso a nivel presente un valor inferior a 24.000, se establecerá la protección de clase C, siendo recomendable la separación física de los sentidos de circulación de la carretera.

Disposición transitoria segunda.

Hasta que se proceda a instalar el sistema de protección que en cada caso corresponda con arreglo a lo dispuesto en los artículos 8 y siguientes y en la disposición transitoria anterior, las empresas explotadoras de la infraestructura ferroviaria y los órganos o entidades titulares de las carreteras y caminos deberán conservar en buen uso los elementos de protección y señalización de que estén dotados los pasos a nivel en la actualidad.

Disposición derogatoria.

Quedan derogadas la Real Orden del Ministerio de Fomento de 14 de enero de 1897, sobre pasos a nivel de servicio particular; la Real Orden comunicada del Ministerio de Fomento de 10 de octubre de 1923, sobre normas de seguridad en los pasos a nivel; la Orden del Ministerio de Obras Públicas de 30 de diciembre de 1967, sobre uso de semibarreras automáticas en los pasos a nivel; la Orden del Ministerio de Obras Públicas de 27 de enero de 1972, sobre uso de dobles semibarreras en los pasos a nivel; la Orden de la Presidencia del Gobierno de 8 de mayo de 1982, sobre señalización de pasos a nivel, y cuantas otras disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en esta Orden.

Madrid, 1 de diciembre de 1994.

BORRELL FONTELLES

Ilmos. Sres. Secretario general para los Servicios de Transportes y Director general del Transporte Terrestre.

MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

27473 RESOLUCION de 5 de diciembre de 1994 de la Dirección General de Trabajo por la que se dispone la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» la de las fiestas laborales para el año 1995.

Vista la relación de fiestas laborales para el año 1995 remitidas por las Comunidades Autónomas al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social en consonancia con lo dispuesto en el artículo 45.4 del Real Decreto 2001/1983, de 28 de julio, según la redacción dada al mismo por el Real Decreto 1346/1989, de 3 de noviembre.

Resultando: Que la remisión de la relación de fiestas laborales a que se ha hecho referencia tiene por objeto el de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado» conforme a lo dispuesto en el artículo 45.4 del Real Decreto 2001/1983.

Considerando: Que la Dirección General del Trabajo es competente para disponer la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» de la relación de fiestas comunicadas, en consonancia con lo previsto en el ya mencionado artículo 45.4 del Real Decreto 2001/1983 y en el artículo 10 del Real Decreto 530/1985, de 8 de abril,